

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**Український державний університет
науки і технологій**

Кафедра «Управління та адміністрування»

В авторській редакції

МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Навчально-методичні рекомендації
та індивідуальні завдання до вивчення дисципліни

Електронне видання

ДНІПРО
2025

УДК 656.073.28(076.1)

М 58

Упорядники:

М. К. Вишневська, А. В. Крамаренко

Електронне видання

Схвалено Групою забезпечення якості освітньої програми
073 «Менеджмент промислових та бізнес організацій»
Протокол № 5 від 30.01.2025

М 58 Міжнародні перевезення : навчально-методичні рекомендації та індивідуальні завдання до вивчення дисципліни / упоряд. М. К. Вишневська, А. В. Крамаренко ; Укр. держ. ун-т науки технологій. — Електрон. вид. — Дніпро : УДУНТ, 2025. — 58 с.

Навчально-методичні рекомендації призначені для використання здобувачами денної і заочної форми навчання спеціальності 073 «Менеджмент» (бакалаврський рівень) під час самостійного опрацювання теоретичного матеріалу і виконання індивідуальних завдань з дисципліни «Міжнародні перевезення».

Навчально-методичні рекомендації містять основні теоретичні положення для засвоєння матеріалу, інструкції до виконання індивідуального завдання та вимоги до оформлення робіт.

Іл. 18. Табл. 3. Бібліогр.: 10 назв.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
1. МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДО САМОСТІЙНОГО ВИВЧЕННЯ МАТЕРІАЛУ.....	5
1.1. Сутність та особливості міжнародних транспортних перевезень.....	5
1.1.1. Види міжнародних перевезень.....	7
1.2. Загальна характеристика транспортування та транспортної системи України в міжнародній системі транспортних перевезень.....	8
1.2.1. Сучасні тенденції розвитку міжнародного транспорту.....	9
1.2.2. Загальна характеристика транспортної системи України.....	10
1.2.3. Міжнародні транспортні коридори.....	12
1.2.4. Правове регулювання міжнародних транспортних перевезень.....	13
1.3. Організація міжнародного транспортування.....	16
1.3.1. Ієрархічна структура перевезень.....	19
1.3.2. Транспортно-експедиційні послуги.....	20
1.3.3. Митні формальності.....	22
1.4. Контейнерні перевезення.....	23
1.4.1. Класифікація контейнерів.....	24
1.4.2. Види контейнерних вантажів.....	27
1.5. Міжнародні перевезення залізничним транспортом.....	27
1.5.1. Переваги та недоліки залізничних перевезень.....	29
1.6. Міжнародні перевезення авіаційним транспортом.....	30
1.6.1. Переваги та недоліки авіаційних перевезень.....	33
1.7. Міжнародні перевезення автомобільним транспортом.....	34
1.7.1. Переваги та недоліки автомобільних перевезень.....	38
1.8. Міжнародні перевезення водним транспортом.....	39
1.8.1. Форми організації морських перевезень.....	40
1.8.2. Вантажні відправлення.....	43
1.8.3. Переваги та недоліки водних перевезень.....	44
2 ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ І МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДО ЙОГО ВИКОНАННЯ.....	46
2.1 Загальні положення.....	46
2.2 Теоретичний базис для виконання індивідуального завдання.....	46
2.3 Методичні рекомендації до виконання індивідуального завдання.....	55
БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК.....	57

ВСТУП

Транспорт є основним з'єднуючим ланцюгом між продавцем і покупцем. Кінцева мета транспортування — своєчасне прибуття вантажу, пасажирів та його багажу до кінцевого пункту призначення в належному стані. Тому важливо здійснювати перевезення найбільш безпечним маршрутом із найкращим сервісним обслуговуванням і за найменших витрат. Час, вартість і безпека — основні критерії міжнародних перевезень, які визначають вимоги оптимального комерційного бізнесу у цій сфері.

Предметом вивчення дисципліни виступає сукупність засобів, форм, методів, технічних та технологічних елементів міжнародного перевезення, економічного правового регулювання міжнародних перевезень, що забезпечує виконання міжнародних контрактів купівлі-продажу.

Завдання вивчення дисципліни – оволодіння системою знань необхідних для виконання міжнародних транспортних перевезень різними видами транспорту та навичками ефективного управління міжнародними вантажопотоками.

Метою вивчення дисципліни виступає засвоєння теоретичних засад із забезпечення міжнародних перевезень, визначення місця і ролі України в системі міжнародних транспортних перевезень, а також набуття практичних умінь організації міжнародних перевезень різними видами транспорту.

В результаті вивчення дисципліни студент повинен знати:

- загальні закономірності розвитку системи міжнародних перевезень;
 - організаційні схеми та особливості організації міжнародних перевезень різними видами транспорту;
 - правові та економічні аспекти міжнародних перевезень;
 - комерційні операції на транспорті та транспортне страхування;
 - структуру типових товаросупровідних документів.
- вміти:
- аналізувати динамічні якісні зміни у системі міжнародних перевезень різними видами транспорту;
 - характеризувати сучасний стан, проблеми та перспективи участі України в міжнародних транспортних перевезеннях;
 - застосовувати базисні умови поставки товарів;
 - визначати більш ефективний засіб транспортування.

1. МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДО САМОСТІЙНОГО ВИВЧЕННЯ МАТЕРІАЛУ

1.1. Сутність та особливості міжнародних транспортних перевезень

Міжнародне перевезення — це перевезення вантажів, пасажирів і їх багажу між двома та більше державами, що здійснюється відповідно до умов, встановлених міжнародними угодами (транспортними конвенціями), укладеними цими країнами.

Уніфіковані матеріально-правові норми таких конвенцій містять вимоги до документації, визначають порядок прийому вантажу для перевезення і видачі його в пункті призначення, умови відповідальності сторін, процедуру подання позовів тощо.

Для визначення перевезення дійсним достатньо укласти *договір міжнародного перевезення* з видачою відповідного транспортного документу. За таким договором *одна сторона – перевізник* – зобов'язується доставити доручений їй відправником вантаж до пункту призначення та передати його уповноваженій отримати вантаж особі (одержувачу), а *друга сторона – відправник вантажу* – зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Транспортні документи, видані перевізником відправнику вантажу, є, по-перше, доказом прийому вантажу, а по-друге – обіговим документом. Вони дозволяють відправнику вантажу отримати від банку плату за проданий товар.

Перевезення не мають характеру міжнародних, якщо не регламентуються відповідними міжнародними угодами. В цьому випадку процес переміщення здійснюється двома окремими етапами з укладанням двох відповідних договорів перевезення, а саме:

а) до прикордонної станції – за внутрішніми правилами держави відправлення;

б) після переходу кордону – за правилами внутрішнього законодавства відповідної іноземної держави.

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

Транспортні операції враховуються на всіх етапах реалізації зовнішньоторговельної угоди. Так, зокрема:

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.

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.

Розглянемо більш детально особливості переходу товарами кордону по конкретних видах транспорту (табл. 1.1).

Таблиця 1.1

Особливості переходу товарами кордону по конкретних видах транспорту

Вид транспорту	Особливості
Залізничні перевезення	При здійсненні експорту та імпорту залізничним транспортом, в обох випадках, перехід товаром кордону засвідчується датою штемпеля на залізничній накладній, поставленою на прикордонній станції
Водні перевезення	При експорті перетин товаром кордону засвідчується датою коносаменту, при імпорті – датою прибуття до першого порту, проставленою у повідомленні порту
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 авіанакладній
Поштові перевезення	При відправленні товарів поштою як у випадку експорту, так і у випадку імпорту, перетин товаром кордону засвідчує дата поштової квитанції
Автомобільні перевезення	<p>При здійсненні експорту товарів автомобільним транспортом можливі 2 варіанти:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 <p>При здійсненні імпорту автомобільним транспортом також можливі 2 варіанти:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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

У світі не існує відокремленого від національних транспортних систем міжнародного транспорту, призначеного виключно для міжнародних перевезень вантажів та пасажирів. Міжнародні перевезення обслуговуються національними перевізниками різних країн, які використовують для цього свій рухомий склад (морські та річкові судна, літаки, вагони, автомобілі), а також транспортні мережі (залізничні, автомобільні, річкові, повітряні) і транспортні вузли (морські та річкові порти, аеропорти, залізничні станції, автостанції, вантажні та пасажирські термінали), що належать до транспортних систем окремих країн.

1.1.1. Види міжнародних перевезень

В літературі можна зустріти досить широку класифікацію міжнародних перевезень, сформульовану за певними критеріями.

Найбільш поширеною класифікацією міжнародних перевезень є класифікація за видами транспорту, а саме:

- міжнародні морські перевезення;
- міжнародні автомобільні перевезення;
- міжнародні авіаційні перевезення;
- міжнародні залізничні перевезення;
- міжнародні річкові перевезення;
- переміщення трубопровідним транспортом.

Із зазначеного випливає що міжнародні перевезення можуть бути: простими, коли використовується лише один вид транспорту, та змішаними, коли використовується декілька транспортних засобів.

Залежно від об'єкту міжнародні перевезення поділяються на:

- перевезення вантажів;
- перевезення пасажирів та їх багажу;
- перевезення пошти.

Залежно від використання транспортних компаній міжнародні перевезення можна поділити на:

- перевезення однією або кількома транспортними організаціями прямого сполучення (в цьому випадку видається один документ, навіть якщо в перевезенні беруть участь декілька компаній; усі компанії несуть солідарну відповідальність; умови перевезення єдині);
- перевезення кількома послідовними перевізниками (в цьому випадку замовник укладає з кожним співперевізником окремі договори із застосуванням транспортної документації кожного співперевізника; деякі транспортні умови можуть бути єдиними);
- перевезення непрямого сполучення (кожний із співперевізників укладає свій договір перевезення, застосовуючи свою транспортну документацію та свої умови).

Залежно від маршруту слідування міжнародні перевезення бувають:

- міжнародні перевезення в суміжному сполученні (між двома країнами, що мають спільний кордон, наприклад Україна-Польща);
- міжнародні перевезення в транзитному сполученні (з перетинанням території іноземної держави);
- перевезення наскрізного сполучення (коли для перевезення вантажу до пункту призначення, який розташований у тій самій країні, що і пункт відправлення, необхідно перетнути територію іншої держави).

1.2. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТУВАННЯ ТА ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНІЙ СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Транспорт є однією з найважливіших галузей економіки, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Від стабільної й ефективної роботи транспорту значною мірою залежить добробут населення, розвиток національної економіки та безпека держави.

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

Споживач транспортних послуг висуває вимоги:

- до якості транспортного обслуговування;
- до мінімізації термінів доставки;
- до максимізації забезпеченості вантажів;
- до достовірності інформації щодо тарифів, умов перевезення, місця розташування вантажів та ін.

Стратегія транспорту передбачає: прийняття рішення щодо виду транспорту, а також прийняття рішення щодо застосування власних транспортних засобів чи користування послугами зовнішніх перевізників.

При виборі стратегії транспорту доцільно 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;
- стратегічні переваги, що матиме організація у випадку відмови від самостійного виконання транспортних операцій та зосередження на виконанні притаманних для неї видів діяльності;
- якість і надійність послуг, що пропонуються зовнішніми перевізниками.

Тактика транспорту включає в себе: диспетчеризацію; вибір маршрутів; вибір перевізників.

Операції транспорту включають в себе: прийняття рішень по маршрутах; завантаження транспортних засобів; пакування; забезпечення безпечності та збереженості.

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.

Транспортування складається з комплексних та елементарних активностей, включаючи експедирування, вантажопереробку, упакування, передачу прав власності на вантаж, страхування тощо.

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

1.2.1. Сучасні тенденції розвитку міжнародного транспорту

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.

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.).

Морський транспорт в останні роки характеризувався зниженням кількості вантажів, які потребували перевезення, та скороченням відстаней транспортування. Розподіл світового торгового флоту за країнами продовжує змінюватися на користь країн відкритої реєстрації. Зацікавлені в зниженні витрат судноплавці переводять свій флот під прапори Панами, 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.

Внутрішній водний транспорт поступово втрачає свої позиції внаслідок сезонних обмежень (особливо на річках, які замерзають), внаслідок екологічних збитків, через нестачу питної води, обмеження швидкості руху річних судів. Прогнозується, що традиційне річкове судноплавство ще збережеться на великих річках, однак надалі 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. Фахівці 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 високо-екологічних ефективних рішень, швидкій зміні моделей. Крім того, триватиме вдосконалення автошляхів, підвищення безпеки руху тощо. 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.

1.2.2. Загальна характеристика транспортної системи України

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.

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.

Автомобільний транспорт. Завдяки переважно рівнинному рельєфу України автомобільний транспорт розвивається порівняно рівномірно по всій території країни, однак щільність мережі автомобільних шляхів на заході країни є вищою. Великими вузлами автомобільних доріг є Київ, Львів, Харків, Дніпро, Хмельницький та ін.

Залізничний транспорт. В Україні діє 6 залізниць. Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує майже 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту. Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій, мережа яких на сьогодні не експлуатується), з яких понад 47,2% електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. Найбільшим підприємством галузі є Укрзалізниця, яка здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

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.

Набувають розвитку й контейнерно-контрейлерні перевезення залізницею – потяг формується з великих контейнерів і платформ з автомобілями.

Річковий транспорт. Річковий флот України перевозить вантажі за трьома напрямками: Чорноморсько-Середземноморський, Дунайський та Дніпровський. У перевезеннях вантажів і пасажирів провідне місце належить Дніпровському басейну (близько половини водних шляхів). Міждержавні річкові перевезення здійснюються через річку Дунай з Румунією, Болгарією, Сербією, Угорщиною, Словаччиною, Австрією та Німеччиною.

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

Морський транспорт. Україна має потужний портовий потенціал. Морський транспорт зосереджений на півдні країни. Основні вантажі, що перевозяться морським транспортом: кам'яне вугілля, руди, нафта, метал, будматеріали, обладнання, добрива, зерно та інша сільгосппродукція тощо.

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.

Авіаційний транспорт. Основним видом перевезень вантажів авіаційним транспортом в Україні є пошта. Інтеграція України до європейської та світової соціально-економічної структури потребує реформування авіаційної галузі ряді напрямків.

1.2.3. 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.

Територією України проходять 4 європейські міжнародні транспортні коридори: № 3, 5, 7 та 9 (рис. 1.1).

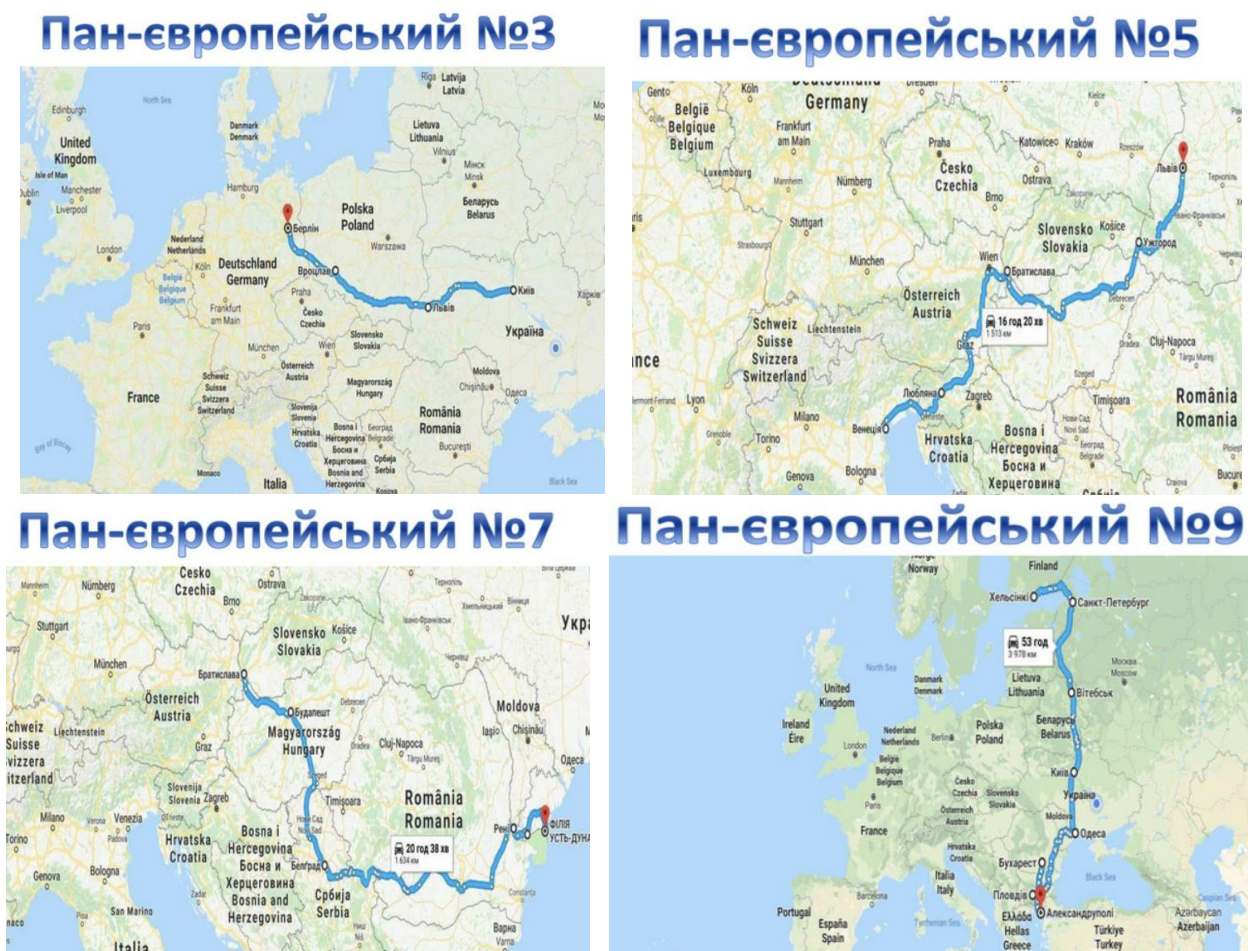


Рис. 1.1. Європейські МТК, які проходять територією України

МТК № 3, 5, 9 є залізничними. Сьогодні довжина національної мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двокільні електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі, що характеризуються високим рівнем використання технічних засобів. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай.

Окрім того, Україна є учасником транспортногкоридору Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА).

Тож 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.

1.2.4. Правове регулювання міжнародних транспортних перевезень

Якби міжнародний транспорт функціонував у межах одного правового поля (режиму), то особливих юридичних питань щодо транспортування товарів не було б, але міжнародні перевезення пов'язані з перетинанням кордонів різних країн і дією різних національних правових систем. Без міжнародного правового режиму, який регулює такі перевезення, різні їх етапи регулювалися б по-різному, в рамках окремих національних юрисдикцій.

Ускладнює процес правової регламентації міжнародних перевезень і наявність різноманітних транспортних засобів та видів транспорту, кожен з яких має власну юридичну специфіку та історію розвитку.

Специфіка правового регулювання міжнародних транспортних перевезень полягає в наступному:

- норми конвенцій про міжнародні перевезення є обов'язковими для всіх учасників, імперативними;
- джерелами правової регламентації міжнародних перевезень є двосторонні угоди, а також національне законодавство;
- відображення норм міжнародних договорів у національному законодавстві відбувається без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них;
- 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** – 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.

Види правового регулювання різняться залежно від класифікаційних ознак.

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).

За предметом договорів:

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

За напрямом операції:

- експорт;
- імпорт;
- транзит.

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

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

Україна бере участь переважно у двосторонніх договорах щодо міжнародних транспортних перевезень. 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. Тож залежно від

виду транспорту різняться і законодавча база.

Так, наприклад, 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.

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.

У практиці повітряних перевезень багато норм серед яких слід особливо згадати, так звані, *свободи повітря*:

- право пролітати над територією іншої країни;
- право приземлятися на території іншої країни для ремонту та дозаправлення;
- право перевозити пасажирів в іншу країну і перевозити їх назад. Цей принцип закріплений у двосторонніх угодах;
- право перевізника однієї країни брати пасажирів із другої країни і перевозити їх у третю країну;
- право авіакомпанії однієї країни перевозити пасажирів, що є громадянами іншої країни.

Існує і цілий ряд *міжнародних багатосторонніх та двосторонніх угод з питань водних перевезень*, як:

- Міжнародна конвенція (1972 р.) про контейнери;
- Митна конвенція (1972 р.) про міжнародні правила, що запобігають зіткнення на морі;
- Митна конвенція (1972 р.) про контейнери;
- Конвенція (1972 р.) про запобігання забруднення моря шляхом скидання відходів й інших матеріалів;
- Конвенція ООН (1969 р.) про тоннажні виміри на кораблях;
- Конвенція ООН (1982 р.) про морське право та інші.

З приводу міжнародних автомобільних і залізничних перевезень існує найменша кількість міжнародних угод. Річ у тому, що дорожні перевезення не

викликали таких гострих питань про відповідальність, як водні. По-перше, дуже часто автомобілі належали вантажоперевізникам. По-друге, нещасні випадки при дорожніх перевезеннях не призводять до таких великих матеріальних втрат, як при водних. По-третє, при дорожніх перевезеннях ризик нещасних випадків менший, ніж при морських. Щодо залізничних перевезень, то майже у всіх країнах залізниці дуже швидко перейшли у власність держави. Оскільки перевізниками були самі держави, то і розвиток міжнародних правил (у тому числі про відповідальність перевізників) теж відбувався дещо інакше.

Серед міжнародних угод, які містять правила про автомобільні і залізничні перевезення, можна визначити:

- Конвенція (1956 р.) про контракти міжнародного автомобільного перевезення товарів;
- Конвенція (1980 р.) про контракти міжнародного залізничного перевезення товарів;
- Конвенцію (1980 р.) про міжнародні комбіновані перевезення товарів.

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.

1.3. Організація міжнародного транспортування

В Україні міжнародні перевезення знаходяться під керівництвом Міністерства транспорту 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.

Організація транспортування є складним процесом, загальний алгоритм якого наведено на рис. 1.2

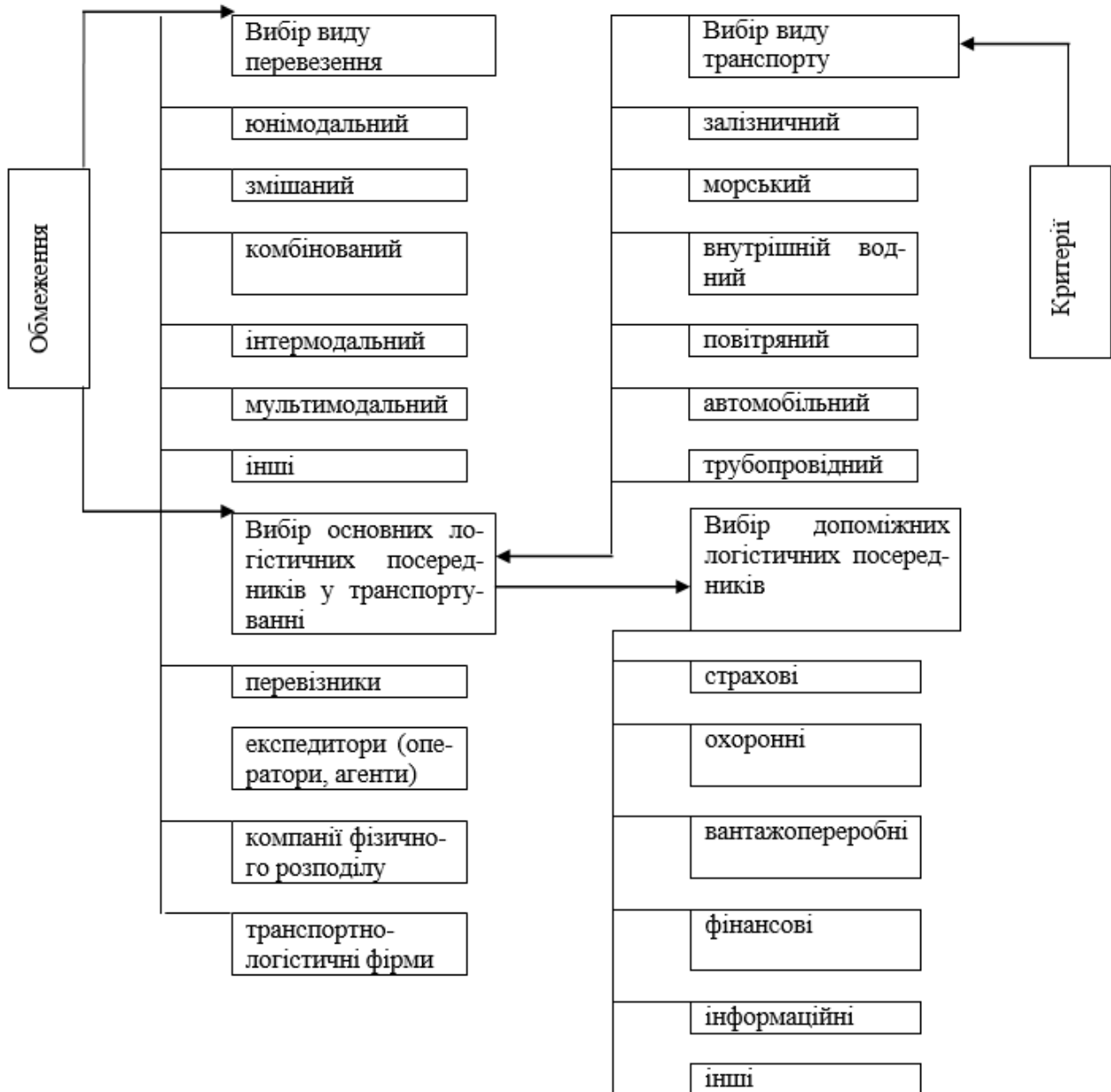


Рис. 1.2. Алгоритм організації транспортування [9]

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

- географічне положення країн-експортерів та імпортерів;
- відстань між країнами;
- характер товару, що перевозиться та його вартість;
- безпека транспортування;
- швидкість доставляння;
- частота відправок (за планом на добу);
- надійність (додержування щодо графіків доставки);
- перевізна спроможність (спроможність перевозити різні вантажі).

Кожний з видів транспорту має конкретні особливості з точки зору логістичного менеджменту, переваги і недоліки, які визначають можливості його використання в логістичній системі (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Порівняльні логістичні характеристики видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Залізничний	Висока провізна і пропускна здатність. Незалежність від кліматичних умов, пори року і доби.. Відносно низькі тарифи. Висока швидкість доставки на великі відстані.	Обмежена кількість перевізників. Висока матеріалоемність і енергоємність перевезень. Низька доступність до кінцевих споживачів. Недостатньо високе збереження вантажу.
Морський	Можливість міжконтинентальних перевезень. Низька собівартість перевезень на далекі відстані. Висока провізна і пропускна здатність. Низька капіталомісткість перевезень.	Низька швидкість доставки. Залежність від географічних, навігаційних і погодних умов. Необхідність створення складної портової інфраструктури. Жорсткі вимоги до упакування. Мала частота відправлень.
Внутрішній водний (річковий)	Високі провізні спроможності на глибоководних ріках і водоймах. Низька собівартість перевезень. Низька капіталомісткість.	Обмеженість перевезень. Низька швидкість доставки. Залежність від нерівномірності глибин рік і водойм, навігаційних умов. Сезонність роботи. Недостатня надійність перевезень і збереження вантажу.
Автомобільний	Висока доступність. Велика маневреність і гнучкість. Висока швидкість доставки вантажу. Можливість використання різних маршрутів і схем доставки. Високе збереження вантажу, можливість його відправлення маленькими партіями.	Низька продуктивність. Залежність від погодних та дорожніх умов. Відносно висока собівартість перевезень на великі відстані. Низький рівень експлуатаційних показників.
Повітряний	Найвища швидкість доставки вантажу. Висока надійність. Найкраще збереження вантажу. Найбільш короткі маршрути перевезень.	Висока собівартість перевезень, найвищі тарифи серед інших видів транспорту. Залежність від погодних умов. Недостатня географічна доступність.
Трубопровідний	Низька собівартість. Висока продуктивність (пропускна здатність). Високе збереження вантажу. Низька капіталомісткість.	Обмеженість видів вантажу (газ, нафтопродукти і т.д.), обмежена доступність малих обсягів транспортних вантажів.

б основних факторів, які впливають на вибір виду транспорту:

- час доставки;
- частота відправлень вантажу;
- надійність дотримання графіка доставки;
- здатність перевозити різні вантажі;
- здатність доставити вантаж у будь-яку точку території;
- вартість перевезення.

Використання спеціалізованого програмного забезпечення допомагає знизити транспортні витрати. Крім комп'ютерного моделювання, до головних методів маршрутизації перевезень відносять такі аналітичні методи як: північно-західного кута, симплекс-метод, метод потенціалів, задача комівояжера тощо.

1.3.1. Ієрархічна структура перевезень

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* – прямі змішані перевезення принаймні двома різними видами транспорту, здебільшого, у межах країни.

3. Третій рівень – *юнімодальні міжрегіональні перевезення* – прямі перевезення лише одним видом транспорту. Застосовуються 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.

Крім цього, виділяють такі види транспортних перевезень:

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

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.

Сегментальні (роздільні) перевезення – перевезення, за яких перевізник, що організовує транспортування, приймає на себе відповідальність лише за ту частину перевезень, що здійснює особисто.

«*Бєрдібек*» – форма інтермодального транспортування, за якої частину шляху трейлери чи контейнери перевозять літаками.

«*Фішібек*» – форма інтермодального транспортування, за якої частину шляху автомобільні або залізничні контейнери перевозять баржею чи судном.

«*Піггібек*» – 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.

«*Роудрейлер*» – поєднання авто та залізничного видів транспорту. Роудрейлери переміщуються автомобільними дорогами на колесах, проте, замість того, щоб зачіплювати їх до залізничного потягу, колеса роудрейлерів замінюють на колеса іншого типу, що дозволяє рухатися вздовж колій.

1.3.2. Транспортно-експедиційні послуги

Транспортно-експедиторська послуга – робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортно експедирування.

Транспортно-експедиційні послуги – комплекс послуг, пов'язаних з підготовкою і відправленням вантажів, проведенням взаєморозрахунків, здійсненням контролю за проходженням та отриманням вантажів.

Експедиційні послуги можуть надавати як різні транспортні організації, так і організації-посередники. Експедитори надають клієнтам послуги відповідно до вимог законодавства України та держав, територією яких транспортуються вантажі. Підставою для надання експедиційних послуг є договір, який укладається між відправником, одержувачем і транспортно-експедиційною організацією (ТЕО). Стосунки сторін, що не передбачені договором, регулюються законодавством.

Види транспортно-експедиційних послуг:

а) послуги виробничого характеру:

- підкомплектівка (підбір різного виду вантажів, необхідних для єдиного виробничого процесу);
- підготовка до виробництва тощо;

б) транспортні послуги:

- завезення вантажу;
- здійснення процесу перевезення;
- вивезення вантажу;

в) вантажно-розвантажувальні послуги:

- вивантаження;
- перевалка;
- навантаження;

г) експедиційні послуги:

- супроводження вантажу;
- оформлення документів;
- різні види розрахунків;

д) інформаційні послуги.

ТЕО має право взяти на себе увесь комплекс послуг чи тільки їх частину, залежно від укладеного договору. В договорі зазначають порядок і терміни виконання операцій з обслуговування. ТЕО можуть виконувати деякі допоміжні операції: пакування, перепакування та поділ великих вантажів на більш дрібні, зміну пошкодженої тари, 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 яким розуміють документ, що залежно від умов поставки виписується вантажовідправником або вантажоотримувачем 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 коносаменту, залізничної накладної або авіа накладної;
- 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 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 сплат;
3. Товарний касир ТЕО розкредитує 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.

1.3.3. Митні формальності

Митному контролю підлягають усі товари та транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України.

Митні формальності – сукупність дій, що підлягають виконанню відповідними особами і митними органами, а також автоматизованою системою митного оформлення з метою дотримання вимог законодавства України з питань митної справи (ВР України, Кодекс митний «Митний кодекс України» від 13.03.2012 N 4495-VI).

Митні формальності, що здійснюються під час митного контролю та митного оформлення ТЗ комерційного призначення, якими переміщуються пасажир та/або товари через митний кордон України, мають уніфікований характер і не залежать від країни реєстрації або країни – власника ТЗ, країни, з якої прибув цей ТЗ, або країни, куди він прямує, крім випадків, передбачених міжнародними договорами України та відповідними міжнародними актами, в частині застосування санкцій та обмежень у торгівлі з окремими країнами.

1.4. Контейнерні перевезення

Галузь контейнерних перевезень налічує більше 50 років, саме вона привела до революції у сфері логістики і змінила обробку вантажів в ХХ столітті.

Контейнерні перевезення є системою інтермодальних перевезень з використанням стандартних інтермодальних контейнерів, стандартизованих Міжнародною організацією по стандартизації (ISO), які у свою чергу можуть бути навантажені товаром, опечатані і повантажені на контейнерні судна, залізничні вагони, літаки і вантажні авто-транспортні засоби.

У відповідності зі стандартом ISO 830 під *вантажним контейнером* розуміється предмет транспортного устаткування:

- що має постійний характер, і в силу цього досить міцний, щоб бути придатним для багаторазового використання;
- спеціальної конструкції, що дозволяє здійснювати перевезення вантажів одним або декількома видами транспорту без проміжного перевантаження;
- оснащений пристосуваннями, що дозволяють здійснювати його перевантаження, зокрема передачу з одного виду транспорту на інший;
- виготовлений таким чином, щоб максимально полегшити процеси його навантаження/розвантаження.

Контейнер отримав загальносвітовий статус, єдиний стандарт габаритів у футах (20 x 8 x 8,5) і абревіатуру, яку тепер вживають у всьому світі – *TEU* (Twenty foot Equivalent Unit) в 1964 р. Тож нині місткість контейнера вимірюється в одиницях двадцятифутовому еквіваленті (ДФЕ, англ. TEU).

Маса бруто контейнера – сума власної маси вантажного контейнера і припустимої маси вантажу, що може бути навантажений у вантажний контейнер.

Є *п'ять загальних стандартів контейнерів ISO*: 20 футів (6,1 м), 40 футів (12,2м), 45 футів (13,7 м), 48 футів (14,6 м) і 53 фути (16,2 м). Найбільша кількість контейнерів – це 40-футові (FEU), які рівні 2 ДФЕ.

В світі налічується 250 мільйонів контейнерів, які перевозяться майже всіма видами транспорту. Найбільш економічне – водне транспортування – 400 млн. контейнерних перевезень кожного року.

Перші контейнерні судна мали місткість 2 тис. ДФЕ. Сьогодні зазвичай контейнеровози мають ємкість 8000 – 10 000 ДФЕ, а найбільші – 14 500 ДФЕ.

Впровадження контейнерних перевезень привело до значного прогресу в ефективності роботи морських портів, а, відповідно, й зниженню витрат на вантажні операції і саму доставку вантажу. Що згодом спричинило значне прискорення і збільшення торгівельних потоків.

На даний час практично всі товари, що імпортуються, проводять деякий час в контейнері. Зокрема, більше 90 % перевезень тарно-штучних вантажів нині здійснюється саме в контейнерах. Дана система ефективна, економічна але в той же час вразлива.

1.4.1. Класифікація контейнерів

Зазвичай контейнери класифікуються по 4-х основних ознаках: призначенню, конструкції, величині маси брутто і нетто та сфері застосування (рис. 1.3).

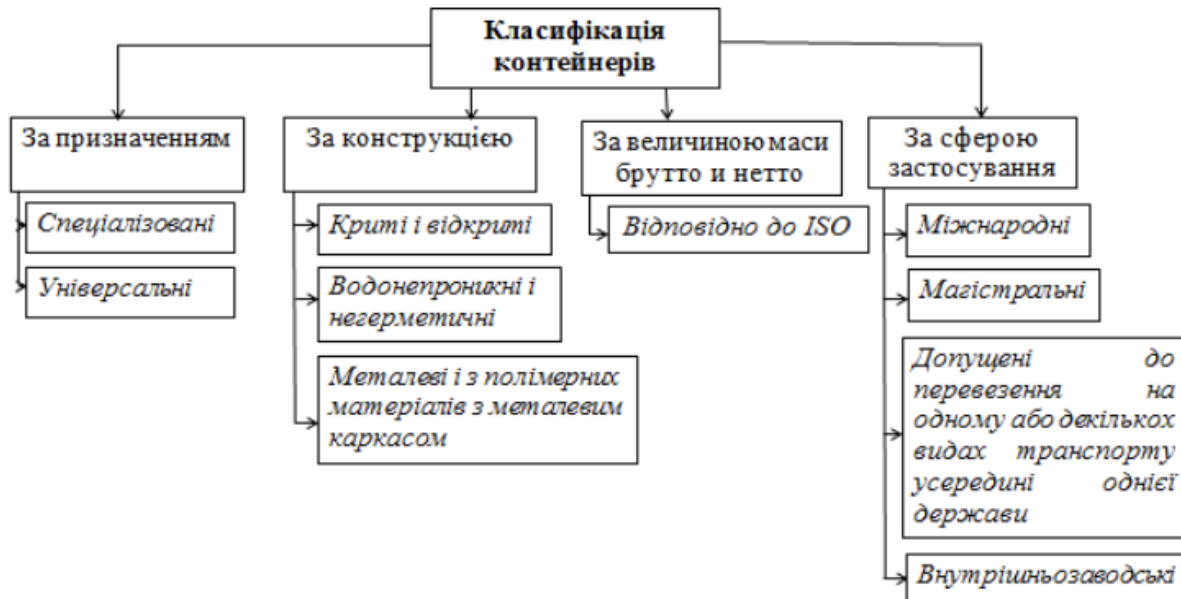


Рис. 1.3. Класифікація контейнерів [6]

Вантажний контейнер – одиниця транспортного обладнання багаторазового використання, призначена для перевезення та короткочасного зберігання вантажів без проміжних перевантажень, зручна для механізованого навантаження та розвантаження, навантаження та вивантаження (внутрішній об'єм дорівнює 1 м³ і більше).

За призначенням вантажні контейнери можуть бути: спеціалізовані та універсальні.

Універсальний контейнер – ТЗ багаторазового використання, призначений для розміщення і перевезення вантажу одним або декількома видами транспорту. Конструкція універсального контейнера повинна забезпечувати його механізоване навантаження і вивантаження. Універсальні контейнери, котрі перевозяться на рухливому складі всіх основних видів транспорту, в залежності від маси брутто поділяються на три категорії:

- *великотонажні* – універсальний контейнер масою брутто 10 і більше тон та довжиною 10 і більше англійських футів;
- *середньотонажні* – вантажний контейнер, максимальна маса від 3 до 10 т;
- *малотонажні* – вантажний контейнер, максимальна маса брутто якого менше 3 т.

Спеціальний контейнер – вантажний контейнер для вантажів обмеженої номенклатури чи для вантажів окремих видів (сипучих матеріалів, рідких, рефрижераторних, газоподібних та інших вантажів).

До таких контейнерів відносяться:

– **контейнер-цистерна** – спеціалізований контейнер, що складається з каркаса (рамних елементів), цистерни або цистерн, укомплектований арматурою й іншими пристроями, з вивантаженням вантажу як під дією сили ваги, так і під тиском, і призначений для перевезення зріджених газів, рідких або сипучих вантажів;

– **контейнер для перевезення навалочних вантажів без тиску** – контейнер, використовуваний для транспортування і збереження навалювальних і насипних вантажів і обладнаний пристроями для їхнього навантаження / вивантаження під дією сили ваги;

– **контейнер для перевезення навалочних вантажів без тиску типу «бокс»** – контейнер прямокутної конструкції, із дверним прорізом як мінімум на одній торцевій стінці і вивантаженням під дією сили ваги. Допускається використання такого контейнера в якості універсального;

– **контейнер для перевезення насипних вантажів без тиску типу «хоппер»** – контейнер без дверних прорізів, що має пристрій для вивантаження, розташований в горизонтальній площині;

– **ізотермічний контейнер** – спеціалізований контейнер, стінки, підлога, дах і двері якого покриті або виготовлені з теплоізоляційного матеріалу, або виготовлені з теплообмінного матеріалу, що обмежує теплообмін між внутрішнім вмістом контейнера і навколишнім середовищем.

Велику групу спеціалізованих контейнерів складають саме ізотермічні контейнери різних типів, які поділяються на:

– **термоізований контейнер** – ізотермічний контейнер, що не має устаткування для охолодження і/або опалення;

– **рефрижераторний контейнер з холодоносієм, що витрачається** – ізотермічний контейнер, що використовує джерело холоду (наприклад, лід, сухий лід з регульованою або нерегульованою сублімацією, зріджені гази з регульованим або нерегульованим випаром) і не потребує зовнішнього енергопостачання;

– **рефрижераторний контейнер з машинним охолодженням** – ізотермічний контейнер, що має холодильне устаткування (наприклад, механічний компресор, абсорбційну установку);

– **опалювальний контейнер** – ізотермічний контейнер, що має опалювальну установку;

– **рефрижераторний і опалювальний контейнер** – ізотермічний контейнер, що має холодильну установку або холодоносії, що витрачаються, і опалювальну установку.

Такі контейнери мають теплоізовані стінки, двері, підлогу і дах, що забезпечує обмеження теплообміну між внутрішнім простором контейнера і зовнішнім середовищем.

За конструкцією (загальному облаштуванню) контейнери можуть бути: криті або відкриті, водонепроникні і герметизовані, металеві і з полімерних матеріалів, з дерев'яними стінками і металевим каркасом, а також тверді, м'які та комбіновані.

М'який контейнер – вантажний контейнер, здатний змінювати свою форму і габаритні розміри в період його навантаження і розвантаження.

Відкритий контейнер – вантажний контейнер, у конструкції якого не передбачені один або кілька основних елементів: дах, торцеві або бічні стінки або їхні частини. Відкриті місця в такому контейнері, при необхідності, допускається закривати плівкою або іншими матеріалами.

Закритий контейнер – вантажний контейнер, конструкція якого включає всі основні елементи в суцільному виконанні з дверима і/або люками, які щільно закриваються та забезпечують захист внутрішнього простору від впливу зовнішнього середовища. Закритий контейнер може мати дах або стінки, котрі знімаються або відкриваються.

Контейнери загального призначення повністю закриті, пило- і водонепроникні мають твердий дах, тверді торцеві і бічні стінки, а також двері, розташовані, як правило, в одній з торцевих стінок. У цю групу входять і контейнери з дахом, що відкривається або знімається.

Контейнери особливого призначення мають конструктивні особливості, що дозволяють здійснити навантаження-вивантаження вантажу або забезпечити досягнення особливих цілей, наприклад, вентиляцію вантажу.

До цієї групи відносяться:

– **контейнер-платформа** – контейнер, що має тільки основу з підлогою, оснащеною, крім нижніх кутових фітінгів, верхніми кутовими фітінгами;

– **контейнер-платформа з неповним верхом і торцями, що не складаються** – контейнер, що має основу з підлогою і торцеві стінки, що не складаються, оснащені верхніми кутовими фітінгами;

– **контейнер-платформа з повним верхом** – контейнер, що має основу з підлогою, верхні подовжні балки і торці, оснащені верхніми кутовими фітінгами, дах або відкритий верх;

– **вентильовані (провітрювані) контейнери** – закриті контейнери, оснащені отворами для пасивної аерації, або обладнані системою штучної вентиляції для прискорення природної конвекції повітря в межах внутрішнього обсягу контейнера.

За величиною маси бруто і нетто контейнери поділяються відповідно до рекомендованих ISO фіксованих величинах.

Окрім зазначених, також виділяють групові та індивідуальні контейнери.

Груповий контейнер – спеціальний контейнер для групи вантажів, однорідних за фізико-хімічними характеристиками і умовами перевезення.

Індивідуальний контейнер – спеціальний контейнер для окремого виду вантажу, який має специфічні якості.

1.4.2. Види контейнерних вантажів

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

LCL (Less than Container Load Cargo) / «Менш ніж повністю завантажений контейнер» – 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 «склад для сортування і завантаження дрібних вантажів місця відвантаження» – «склад для сортування і навантаження дрібних вантажів місця призначення».

1.5. Міжнародні перевезення залізничним транспортом

Міжнародні залізничні перевезення характеризуються вражаючими масштабами переміщення пасажирів і вантажів на значні відстані, особливостями діяльності транспорту, передачею перевізних коштів у тимчасове користування перевізникам іноземних держав.

Матеріально-технічна база залізничного транспорту включає транспортні засоби, технічні устрої та спорудження, а також ремонтні підприємства, шляхове господарство, засоби автоматики, телемеханіки та зв'язку.

До матеріально-технічної бази залізничного транспорту відносять: шляхи, шляхове господарство, вагони, вагонне господарство, станції, вантажні двори, товарні контори, вантажне та вагове господарства. Діяльність вантажних дворів і товарних контор здійснюється за єдиним технологічних процесом.

Завданням *вантажних дворів* є приймання, навантажування, розвантажування, видача, сортування і тимчасове зберігання вантажів. На вантажному дворі зосереджуються усі основні об'єкти і пристрої комерційного характеру, що слугують для переробки вантажів.

Товарні контори призначені для оформлення вантажних перевезень та розрахунків з вантажовідправниками та вантажоодержувачами. У товарній конторі оформлюють документи на вантажі, призначені для перевезення; проводять грошові розрахунки за перевезення; стягують штрафи та збори; передають інформацію одержувачам про надходження вантажу; здійснюють облік виконання плану перевезень; приймають замовлення на подання вагонів для навантаження; складають комерційні акти та проводять інші операції.

Класифікація поїздів досить різноманітна, в тому числі за характером

вантажу, масою, довжиною, швидкостями руху тощо.

Існує широкий ряд різних *видів вагонів*, зокрема: критий, напіввагон, вагон-самоскид (думпкар), платформа, гопер (хопер), трансферкар, рефрижераторний вагон, вагон-цистерна, транспортер, цементовоз, зерновоз тощо.

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)*, *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:

1. *Перший лист* є оригіналом накладної, що супроводжує вантаж до станції призначення і видається отримувачу разом з п'ятим листом і вантажем;

2. *Другий лист* – 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;

3. *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;

4. *Четвертий лист* – це лист передачі вантажу, що супроводжує вантаж до станції призначення. Він залишається на залізниці призначення;

5. *П'ятий лист* – це 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.

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.

Залежно від кількості вантажу, прийнято однією накладною, перевезення виконуються дрібними, малотоннажними, вагонними, груповими та маршрутними відправками.

1.5.1. Переваги та недоліки залізничних перевезень

Переваги:

- висока ефективність при перевезеннях на відстань більше ніж 200 км;
- менше забруднення навколишнього середовища порівняно з автомобільним транспортом;
- універсальність перевезень, спроможність перевезення широкої номенклатури різних вантажів;
- незалежність від кліматичних умов, часу доби і сезону;
- можливість доставки вантажів до підприємств із використанням під'їзних шляхів;
- регулярність перевезень;
- невисока собівартість перевезень;
- налагоджена система вантажно-розвантажувальних операцій;
- висока пропускна здатність;
- значна вантажопідйомність.

Недоліки:

- невисока маневреність;
- великі капітальні вкладення при необхідності створення нового транспортного коридору;
- обмежена кількість перевізників;
- невелика швидкість;
- низька доступність до кінцевих споживачів;
- недостатньо висока якість збереження вантажу.

1.6. Міжнародні перевезення авіаційним транспортом

Матеріально-технічна база повітряного транспорту складається з: підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, а також аеропорти, аеродроми, аерослужби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні загони цивільної авіації та інші підприємства, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

До технічних засобів повітряного транспорту відносяться: аеропорти, аеровокзали, аеродроми; парк літаків (флот); засоби управління повітряним рухом; технічні бази і ремонтні заводи.

Найважливіший документ повітряних перевезень – **авіаконосамент** (Air Waybill, AWB) – підтверджує прийняття вантажу авіаційною транспортною компанією або транспортною компанією, що обслуговує вантажні авіаперевезення. 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 випикується 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 примірник* – 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 мову 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).

Основні перевізні послуги повітряного транспорту включають:

а) перевезення вантажів пасажирськими авіалініями за пасажирським розкладом. Операторами є вантажні агенти ІАТА, перевізниками – «класичні» пасажирські авіакомпанії, що використовують багажно-вантажні відсіки пасажирських літаків;

б) лінійні перевезення спеціалізованими вантажними авіакомпаніями. Часто в цій якості виступають дочірні структури пасажирських перевізників. Доставка вантажу може виконуватися за схемою «термінал – термінал» або за участю агентів і експедиторів – «від дверей до дверей». Основний тип повітряних суден – вантажні версії широкофюзеляжних пасажирських літаків;

в) перевезення вантажів, що виконуються компаніями-інтеграторами (DHL, FedEx, TNT, UPS), які експлуатують великі власні парки повітряних суден різних типів. Такі перевезення зазвичай є складовою частиною комплексного логістичного сервісу «від дверей до дверей»;

г) чартерні авіаперевезення вантажів. Виконуються спеціалізованими компаніями, які використовують вантажні повітряні судна.

В авіації широко поширене надання транспортних засобів в оренду. Можлива оренда «чистого» літака без екіпажу (dry lease) або оренда повітряного судна на умовах АСМІ (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance – літак, екіпаж, обслуговування, страхування). Оренда повітряних судів, зокрема, дозволяє нетранспортним компаніям формувати авіапарки для доставки власних вантажів.

Найважливішу роль у системі вантажних повітряних перевезень грають вантажні агенти ІАТА (IATA Cargo Agents).

Акредитовані агенти ІАТА – це кваліфіковані експедитори, пройшли спеціальну підготовку, мають стабільне фінансове становище і банківські гарантії, строго керуючись у своїй діяльності правилами і тарифами ІАТА. Вантажні агенти працюють у тісній взаємодії з авіакомпаніями, терміналами, іншими експедиторами, перевізниками наземного транспорту. Вони мають досвід і знання, необхідні для роботи з широким діапазоном вантажів і є основними «постачальниками відправок» для авіаперевізників, що виконують регулярні рейси. Авіакомпанії взаємодіють і зі звичайними експедиторами за умови, що в їхньому штаті є фахівці, які мають сертифікат ІАТА.

Основні функції агентів ІАТА:

- оформлення всіх необхідних документів;
- збір вантажів окремих відправників і їх консолідацію;
- відстеження відправлень на всьому шляху їхнього проходження;

- відсилання одержувачам повідомлень про прибуття вантажів і необхідних документів;
- організація доставки вантажу одержувачу з аеропорту призначення;
- прийом вантажів, що прибули на адресу місцевих клієнтів;
- підготовка документів та організація проходження всіх видів контролю вантажів, що прибувають;
- кінцева доставка вантажів одержувачам і підготовка для них необхідних документів.

Відносини агентів з перевізниками можуть бути досить складними, оскільки в інтересах клієнтів їм часто доводиться одночасно взаємодіяти з конкуруючими між собою компаніями.

Важливою функцією вантажних агентів є *консолідація вантажів* для повітряного перевезення. Багато агентів (так звані консолідатори) спеціалізуються на зборі відправок від різних відправників для формування мінімальних за обсягом збірних партій вантажу з використанням ULD. Деякі з них використовують для цього власний парк авіаконтейнерів та спеціальні засоби упаковки – наприклад, вакуумні чохла для одягу, що дозволяють зменшити обсяг вантажу на 60 – 70%.

Агенти IATA можуть видавати клієнту накладну авіакомпанії з її номером і логотипом (*Master Air Waybill*), виступаючи в якості агента авіаперевізника, або так звану нейтральну повітряну накладну (*Neutral Air Waybill*). В останньому випадку вантажний агент діє як перевізник за договором, який приймає на себе повну відповідальність за виконання перевезення. При випуску нейтральної авіанакладної наземна частина маршруту здійснюється згідно з національним законодавством відповідної країни, а повітряна – на основі положень Варшавської конвенції.

Нейтральна авіанакладна – транспортний документ мультимодального перевезення, визнаний асоціацією експедиторів FIATA і Міжнародною торговою палатою. Вона може виступати як свідчення виконання продавцем своїх зобов'язань щодо поставки товару і служить документом для пред'явлення в банк для оплати угоди за документарним акредитивом.

У разі затримки рейсів або відсутності провізних можливостей авіакомпаній при доставці на короткі та середні відстані вантажний агент, який видав нейтральну авіанакладну, може прийняти рішення про виконання всього перевезення автомобільним транспортом.

Повітряний транспорт перевозить не більше 2 % обсягу вантажів світової торгівлі, при цьому на його частку припадає майже 40 % всієї вантажної маси за вартістю товарів. Основною перевагою повітряного перевезення є швидкість, тому вантажна авіація доставляє, в першу чергу, найбільш коштовні вантажі і товари, що вимагають термінової доставки (швидкопсувні продукти, цінні вантажі і дорогі товари, включаючи модний одяг, електроніку, фармацевтичні вироби, промислове обладнання, а також найбільш дорогі комплектуючі вироби,

наприклад, для автомобільної промисловості). У певних сегментах ринку авіадоставка є основним способом транспортування продукції. Так, більше 80% всього обсягу зрізаних квітів, близько 70% напівпровідникових мікросхем і більше 60% дорогої електронної продукції транспортується повітрям.

У деяких глобальних ланцюгах поставок повітряна доставка певної частини продукції організовується паралельно з морською. При цьому компенсуються неминучі втрати при тривалому морському транспортуванні, прискорюється реакція на зміни ринкової кон'юнктури, створюється можливість «довозу» сезонних товарів тощо. Для частини регіонів, наприклад, для Крайньої Півночі – авіація часто є практично безальтернативним способом повідомлення.

Найпоширенішою схемою доставки вантажів за участю авіації є поєднання авіаперевезення з наземним підвозом і розвезенням автотранспортом. Іноді на наземному плечі використовується залізниця. У глобальних ланцюгах поставок зустрічаються схеми поєднання повітряного перевезення з морською на послідовних ділянках маршруту за принципом «на морській ділянці економляться гроші, а на повітряній – час».

Авіаперевезення мають практично необмежені можливості щодо встановлення повітряних мостів між всіма континентами планети. Специфічні технічні і експлуатаційні характеристики повітряних суден обумовили ряд принципіальних особливостей міжнародних повітряних перевезень. Вони стосуються організаційно-технічних аспектів забезпечення діяльності повітряного транспорту, правової системи регулювання порядку використання повітряного простору, експлуатації повітряних суден.

1.6.1. Переваги та недоліки авіаційних перевезень

Переваги:

- найвища швидкість доставки вантажу;
- висока надійність;
- найкраще збереження вантажу;
- більш короткі в порівнянні з іншим транспортом маршрути проходження;
- можливість перевезення вантажу до віддалених та важкодоступних районів.

Недоліки:

- високі вантажні тарифи (висока собівартість перевезень);
- висока капіталомісткість, матеріало- і енергоємність перевезень;
- високий рівень залежності від метеорологічних умов;
- необхідність узгодження маршрутів міжнародних перевезень з авіакомпаніями різних країн;
- незначні обсяги перевезень.

1.7. Міжнародні перевезення автомобільним транспортом

Матеріально-технічна база пасажирського автомобільного транспорту складається з двох основних елементів: стаціонарних споруд і пересувного складу.

До стаціонарної частини матеріальної бази автомобільного транспорту відносяться: автомобільні дороги; споруди дорожньої та автосервісної служби; автопавільйони, автостанції, автовокзали.

Пересувний склад включає різні види автомобілів. В залежності від пасажиромісткості, конструкції і призначення вони поділяються на дві основні групи: легкові автомобілі і автобуси.

Матеріально-технічна база вантажного автомобільного транспорту складається з рухомого складу (автомобілі, тягачі, причепа і напівпричепа), автотранспортного підприємства і автомобільних доріг.

Автомобілі-тягачі – пристосовані для буксирування причепів.

Автомобілі особливо малої вантажопідйомності (до 0,5 т) застосовуються переважно для розвезення товарів народного споживання, торгівлі.

Автомобілі малої вантажопідйомності (від 0,5 до 2 т) слугують для перевезень дрібних партій вантажів, а в містах – як вантажні таксі.

Автомобілі середньої (від 5 до 15 т) *та великої вантажопідйомності* призначені для перевезень масових вантажів у різних галузях народного господарства.

Автомобілі великої і особливо великої вантажопідйомності (понад 15 т) застосовують на великих будовах, для перевезення руди, вугілля, матеріально-будівельних та інших вантажів, при розробці родовищ корисних копалин.

Транспортний процес вантажного автомобіля складається з наступних елементів:

- підготовка вантажу до перевезення;
- навантаження на рухомий склад;
- переміщення рухомого складу з вантажем від пункту відправлення до пункту розвантаження;
- розвантаження і здача вантажу, переміщення рухомого складу під чергове навантаження.

Робота рухомого складу включає окремі цикли – їздки і обороти.

Їздки – закінчений цикл транспортної роботи (навантаження вантажу на автомобіль, рух з вантажем і розвантаження).

Оборот включає одну або декілька їздок, причому автомобіль повинен повернутися в початковий пункт навантаження.

Оцінка і аналіз роботи рухомого складу, окремо кожної його одиниці і парку в цілому проводиться за допомогою системи техніко-експлуатаційних показників, що характеризують кількість і якість виконаної роботи.

На шасі автомобілів, причепів, напівпричепів встановлюються кузови різних

типів: бортова та безбортова платформи, самоскидний кузов, цистерна, фургон, панелевіз, кузов, обладнаний для перевезення довгомірних вантажів. Максимальне осьове навантаження показує частину повної маси автомобіля, що припадає на найбільш навантажену вісь, як правило, на задню. Цей показник є істотним для визначення маршруту транспортних засобів при перевезеннях вантажу, тому що для деяких шляхових споруд (мости, шляхопроводи) існує обмеження навантаження на осі автомобіля.

Показниками ефективності рухомого складу можуть бути:

- собівартість;
- продуктивність;
- енергоємність;
- матеріаломісткість та ін.

Логістичні організації беруть участь у транспортному процесі і тим самим істотно впливають на собівартість перевезення вантажів автомобільним транспортом. Знання працівниками організацій впливу експлуатаційних показників на собівартість дозволяє правильно використовувати транспортні засоби при доставці продукції споживачам і тим самим знизити собівартість перевезень вантажів.

Для здійснення перевезень вантажів на автомобільному транспорті є **автотранспортні підприємства (АТП)** – транспортні підприємства комплексного типу, що здійснюють перевезення вантажів або пасажирів, зберігання, технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, а також забезпечення транспортних засобів експлуатаційними матеріалами.

Згідно із Конвенцією про договір міжнародного перевезення вантажів (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.

Накладна складається в трьох примірниках:

- перший примірник – вручається відправникові,
- другий примірник – додається до товару,
- третій примірник – 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 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 інших митних 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 тони 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.

Книжка МДП дійсна для виконання тільки одного перевезення. та складається з 4-х, 6-ти, 14-ти або 20-ти аркушів. Кількість аркушів, які повинна містити книжка МДП визначається перевізником з урахуванням наступного.

Якщо маршрут перевезення проходить тільки через одну митницю місця відправлення та одну митницю місця призначення, то в книжці МДП повинно бути щонайменше 2 листи для країни відправлення, 3 листи для країни призначення і 2 листи для кожної іншої країни, по території якої здійснюється перевезення. Для кожної додаткової митниці місця відправлення або місця призначення потребується відповідно 2 або 3 додаткових листи. Крім того, варто додати ще 2 листи, якщо митниці місця призначення знаходяться в двох різних країнах.

Книжка МДП повинна представлятися разом з дорожнім ТЗ, складом ТЗ або контейнером (ми) у кожній митниці місця відправлення, в кожній проміжній митниці та в кожній митниці місця призначення. В останній митниці місця відправлення посадова особа митниці ставить підпис і штампель з датою під вантажним маніфестом на усіх відривних листках, які будуть використані на іншій частині маршруту.

Схему організації міжнародного перевезення із застосуванням книжки МДП наведено на рисунку 1.4

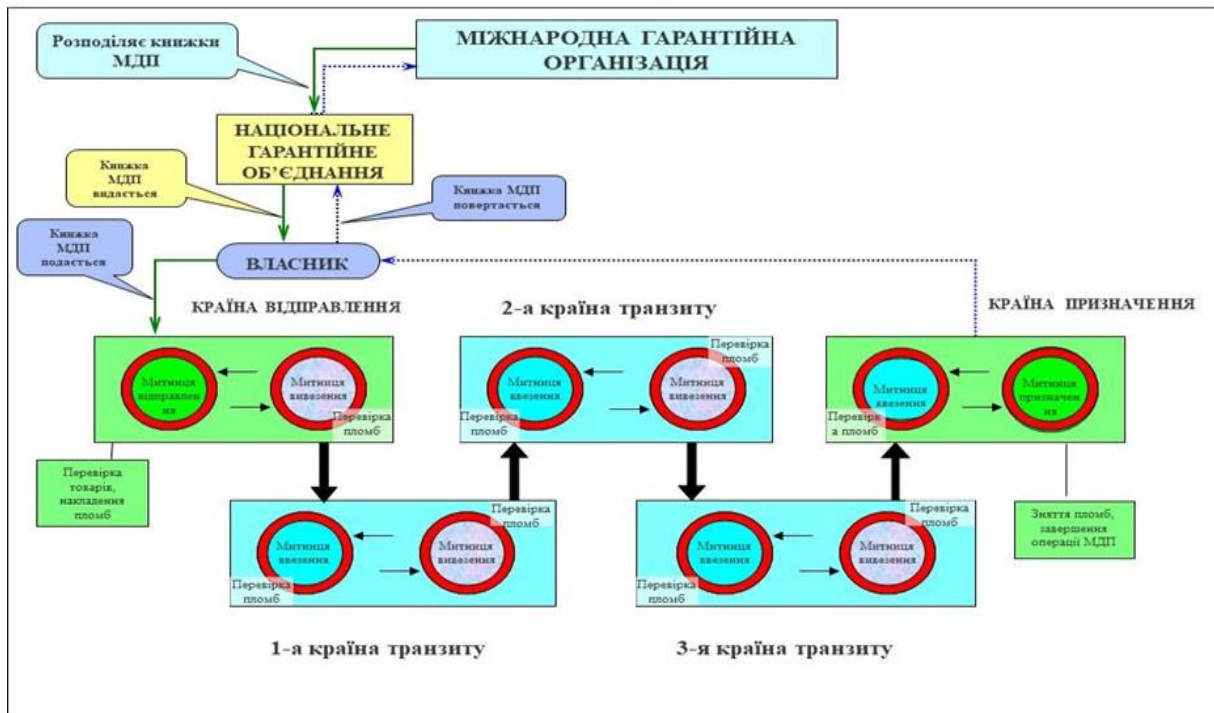


Рис.1.4. Схема організації міжнародного перевезення із застосуванням книжки МДП [6]

Операція МДП може провадитися через декілька митниць місця відправлення та місця призначення, однак за винятком випадків особливого на те дозволу зацікавлених договірних сторін:

- митниці місця відправлення повинні знаходитися тільки в одній країні;
- митниці місця призначення повинні знаходитися не більше ніж у двох країнах;
- загальне число митниць місця відправлення і призначення не повинно перевищувати чотирьох.

Коли операція МДП провадиться дорожнім ТЗ або составом ТЗ, на них мають бути прикріплені прямокутні таблички з написом «TIR». Одна табличка поміщається спереду, а інша така ж табличка ззаду дорожнього ТЗ або состава ТЗ. Ці таблички повинні бути поміщені таким чином, щоб їх було добре видно, також вони мають бути знімними.

В Україні автомобільні перевезення координує *Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України* (АсМАП України), яка створена наприкінці 1991 року. Нині вона об'єднує понад 2 тисячі організацій, що надають послуги з перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні. З 1992 р. Асоціація є дійсним членом Міжнародного Союзу автомобільного транспорту (IRU, Женева) та визнана 160 об'єднаннями міжнародних автоперевізників – учасниками Конвенції МДП у 70 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.

1.7.1. Переваги та недоліки автомобільних перевезень

Транспортування вантажів автомобільним транспортом є сьогодні самим популярним видом вантажоперевезень всередині континентів.

Переваги:

- доступні ціни на перевезення;
- універсальність та велика мобільність перевезень;
- швидкі терміни доставки;
- відсутність прив'язки до розкладу відправлень, а завдяки розгалуженій мережі доріг та магістралей за допомогою автотранспорту можна доставити вантаж у будь-які пункти призначення – «від дверей до дверей»;
- доставка вантажів до отримувача може здійснюватися без перевантаження;
- широкий вибір перевізників;
- висока ефективність при перевезеннях вантажів на невелику відстань (до 200 км);
- додаткові сервіси (вантажівки обладнують супутниковими системами контролю за рухом, що дозволяють розрахувати точний час прибуття вантажу та інформувати відправника і отримувача про місце його знаходження);
- менш жорстокі вимоги щодо упакування.

Недоліки:

- велика собівартість у разі перевезення вантажу на далекі відстані;
- залежність від дорожньої мережі;
- необхідність перетину кордонів тягне за собою додаткові втрати часу;
- поламака автомобіля в дорозі може призвести до збою графіка поставки товару;
- складність управління вантажем, який знаходиться дуже далеко від керуючого;
- ризик крадіжки вантажу, не дивлячись на всілякі засоби контролю вантажу і транспорту.

1.8. Міжнародні перевезення водним транспортом

Водний транспорт (морський і річковий) – є видом масового транспорту, який здатний до перевезень великої чисельності пасажирів та вантажів. Розвиток водного транспорту можливий при наявності відповідних водних басейнів – океанів, морів, рік, озер. Середовище, в якому здійснюється рух водних транспортних засобів, в основному і зумовлює ті техніко-економічні і експлуатаційні особливості, якими водний транспорт відрізняється від інших видів транспорту.

Вантажний морський транспорт виступає найбільшим гравцем в міжнародних перевезеннях, адже йому притаманні низькі вантажні тарифи, висока перевізна здатність та можливість забезпечувати міжконтинентальні перевезення. На додачу до цього – не вимагає капітальних вкладень у будівництво провізних шляхів.

Матеріально-технічна база морського і річкового флоту для виконання логістичних операцій з навантаження і вивантаження, прийому і видачі вантажів, організації перевезень і обслуговування флоту містить річкові і морські порти і пристані.

Порт – прибережний пункт, що має зручні водні підходи для судів, пов'язаний з боку берегової території із залізничним і безрейковим транспортом. Порт має бути оснащений відповідними спорудами, пристроями і обладнанням, що забезпечують швидке навантаження та розвантаження суден, вигонів і автотранспортних засобів, а також навігаційним обслуговуванням та екіпіруванням судів.

Для морського флоту характерна велика різноманітність суден, що відрізняються за розмірами та конструкціями корпусу, типом силової установки, основними техніко-економічними характеристиками тощо. Так, зокрема, морські судна класифікують за призначенням, районом плавання, архітектурними і конструктивними типами, матеріалом корпусу, родом двигуна і т. ін. Вибір тієї чи іншої класифікації залежить від її цільового призначення і визначається завданнями експлуатації флоту або конкретного дослідження.

Контейнеровози – це спеціалізовані судна, призначені для перевезень, рекомендованих міжнародним стандартом великогабаритних вантажів шириною 2,44 м, довжиною 3,05, 6,1 і 12,2 м і масою брутто 10, 20 і 40 т відповідно. Контейнеровози поділяються за способом навантаження на судна типу «ЛЮ-ЛО», «РО-РО» та «РО-ФЛОУ».

Ліхтеровози – як контейнери використовують несамохідні баржі-ліхтери. Такі плаваючі контейнери в порту відправлення приймають на борт ліхтеровоза з води вантаж і у порту призначення вивантажують його знов на воду. Для навантаження і вивантаження ліхтерів судно обладнане великоваговими стрілами і кранами вантажопідйомністю до 300 т.

Танкер (наливне судно) – морське та річкове судно для транспортування нафти і нафтопродуктів наливом, також можливе перевезення рослинної олії, прісної води, вина.

Комбіноване судно – наявність вантажопотоків, коли перевезення нафти поєднують з перевезеннями руди, зерна, вугілля та інших навалювальних вантажів, є першою й основною передумовою виникнення та розвитку комбінованих суден.

Ролкер (від англ. roll «котити») американське позначення «RO-RO» – судно для перевезення вантажів на колісній базі і пасажирів: автомобілі, вантажний транспорт, залізничні вагони. Принципова відмінність даного виду судів полягає в горизонтальному завантаженні / розвантаженні через відкидний ніс або (як правило) корму.

Балкер (від англ. bulker, від bulk – навалювальний вантаж) – різновид спеціалізованого, суховантажного судна для перевезення вантажів насипом, зерна, вугілля, руди, цементу тощо.

Лісовози – однопалубні судна з мінімальним надводним бортом. У них відсутні підпалубні стояки – пілерси, що полегшує навантаження і вивантаження лісового вантажу. Лісовози середнього розміру мають носові та кормові трюми.

Рефрижераторні судна – служать для перевезення швидкопсувних вантажів. Порівняно малі (110 – 128 м). Від суховантажних суден відрізняються також меншими розмірами вантажних трюмів, твіндеків та люків.

Пороми – забезпечують перевезення через водойми поїздів та автомашин разом із пасажирами і вантажем. Крім них використовуються залізнично-пасажирські пороми і судна змішаного типу, призначені для перевезення залізничних вагонів, автомашин і пасажирів одночасно. За архітектурою і конструкцією вони поєднують властивості, характерні для трейлерних і пасажирських суден, обладнаних пасажирськими каютами та побутовими приміщеннями.

Універсальні суховантажні судна утворюють найчисленнішу групу суден вітчизняного транспортного флоту, призначену для перевезення різних сипучих вантажів.

1.8.1. 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 (розроблений в рамках ООН у 1974 р.), 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 та стабільні ціни;
- наявність широкої мережі агентів.

У **траповому суднопластві** судна експлуатуються на нерегулярній основі, без чіткого розкладу і скеровуються судновласниками туди, де є попит на тоннаж. Транспортуються, як правило, масові вантажі, що перевозяться навалом чи наливом (деревина, вугілля, зерно, нафтопродукти тощо). Вартість перевезення вантажу траповим судном визначається розміром фрахтової ставки, яка складається залежно від ринкової кон'юнктури та встановлюється судновласником.

Договір морського перевезення (договір фрахтування судна) у траповому суднопластві 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 та умови навантаження та розвантаження;
- порядок оплати фрахту;
- термін подачі судна;
- інші умови (застереження за обставин непоборної сили та ін.).

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.

Коносамент виконує наступні основні функції:

- є свідоцтвом пароходної компанії про прийняття вантажу (квитанція про прийняття вантажу);
- є зобов'язанням пароходної 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 проставлення 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 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:

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

- **береговий коносамент** (*custody B/L*) видається у підтвердження прийняття вантажу від відправника на березі, як правило, на складі перевізника.

До морських транспортних документів також відносяться штурманська розписка, на основі якої виписується коносамент, навантажувальний ордер, морська накладна, докова розписка, акт-повідомлення.

Штурманська розписка є засвідченням судновласником прийняття товару до перевезення. Виписує її 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. Видається вантажовідправнику, доки не готовий коносамент, або при поставці товару вздовж борту судна (на умовах «FAS» – Free alongside Ship). Штурманська розписка не є товаророзпорядчим документом, тому судновласник може видати коносамент, не вимагаючи її повернення.

Морська накладна (лінійна накладна, океанська накладна) – документ, що підтверджує наявність договору перевезення вантажу морським шляхом та прийняття або навантаження вантажу перевізником, 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 акту, якщо при прийманні вантажу виявлені нестача, псування, втрата, порушення пакування тощо. Даний документ є підставою для подання претензій стороні, що допустила це.

1.8.2. Вантажні відправлення

При вантажних відправленнях виділяють такі розміри партій:

Судова партія – вантаж одного найменування, здаваний за однією накладною, а також однорідні вантажі, що здаються за двома або більше накладними, направлені в один пункт призначення в кількості, достатній для повного завантаження окремого судна до його технічної норми.

Збірна партія складається з вантажу масою понад 20 т, висунутого до перевезення в кількості: недостатньому для завантаження одного судна або достатній для завантаження одного судна, але направленою в різні пункти призначення чи в один пункт призначення різними одержувачам, що викликає необхідність відділення одного вантажу від іншого.

Дрібна партія – пред'являється до перевезення за однією накладною в кількості, що не перевищує 20 т.

Види повідомлень у річкову транспорті:

- внутрішнє водне – в межах одного річкового пароплавства;
- пряме внутрішнє водне – в межах двох або кількох суміжних річкових пароплавств;
- пряме водне – за участю річкових і морських пароплавств;
- пряме змішане сполучення (залізнично-водне, водно-автомобільне).

Класифікація морських перевезень передбачає їх розподіл за видами перевезень, плавання і повідомлень.

За видами перевезень вантажні перевезення підрозділяються на суховантажні та наливні.

Залежно від виду плавання морські перевезення ділять на малий (голий), великий каботаж і закордонне плавання. Під *голим каботажем* розуміють плавання суден у межах одного або двох суміжних морських басейнів без заходу в територіальні води інших держав. *Великий каботаж* – плавання суден між портами однієї і тієї ж країни, що лежать у різних морських басейнах. *Закордонні морські перевезення* забезпечують економічні зв'язки країни з зарубіжними країнами.

Види повідомлень на морському транспорті:

- між портове – від одного морського порту до іншого;
- пряме водне – від морського порту до річкового, причому на морському відрізку шляху перевезення виконують морські судна, на річковому – річкові.
- пряме змішане – у такому повідомленні бере участь кілька видів транспорту.

1.8.3. Переваги та недоліки водних перевезень

Переваги:

- низькі вантажні тарифи та 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 (у морських шляхів);
- велика вантажопідйомність та висока пропускна (перевізена) здатність;
- незначні витрати палива (рух між портами здійснюється найкоротшими шляхами);
- немає габаритних обмежень;
- продуктивність праці у 5 разів вища ніж на залізничному транспорті;
- можливість здійснення масових пасажирських перевезень при високому рівні комфортності і повному комплексі життєзабезпечення;
- відносно невеликі за обсягом капітальні вкладення у будівництво водних шляхів і інженерних споруд (є лідером у порівнянні із залізничним і автомобільним видами транспорту). Це пояснюється тим, що рух плавальних засобів здійснюється у природному водному середовищі.

Будівництво навіть штучних каналів у певних випадках коштує дешевше будівництва і підтримки в експлуатації залізниці або автобанів, оскільки канали використовуються не тільки у транспортних цілях, але й в енергетичних, іригаційних, водопостачальних та інших. Тож вкладені кошти розподіляються пропорційно між користувачами;

- забезпечує можливість перевезення одночасно інших видів пасажирських транспортних засобів;
- можливість міжконтинентальних перевезень, а також доступність у території і райони, які відділені водними перешкодами;
- забезпечує потреби туризму (круїзи, а в несезонні плавальні засоби використовуються на суші в стаціонарному режимі як засоби розміщення, харчування або розваг).

Недоліки:

- низька швидкість засобів перевезення у зв'язку з подоланням опору водного середовища, що потребує значної потужності двигунів засобів перевезення і, відповідно, підвищених витрат пального (високі експлуатаційні витрати сучасних швидкісних суден);
- сезонність в експлуатації водних засобів транспорту. Пасажирський водний транспорт є досить чутливим до змін у атмосферних умовах, кліматі. Особливо це відчувається при експлуатації водного транспорту в малих водних басейнах – ріках та озерах, а також у помірних і північних географічних широтах;
- низька доступність в географічному плані – обмеження, які накладає конфігурація водних шляхів, нерівномірність глибин і мінливі навігаційні умови (переважно у внутрішньому, річковому транспорті);
- висока питома вага витрат на початкові і завершальні операції. Обслуговування суден в портах є винятково трудомістким процесом. Ця обставина обумовлює подорожчання перевезень на близькі та середні відстані, що є особливо характерним для водних транспортних засобів великої потужності;
- в пасажирських водних перевезеннях уразливим місцем є синдром «замкнутого простору» і схильність декого до «морської хвороби»;
- жорсткі вимоги до упаковки і кріплення вантажів;
- мала частота відправок.

2. ІНДИВІДУАЛЬНЕ ЗАВДАННЯ І МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ ДО ЙОГО ВИКОНАННЯ

2.1. Загальні положення

Для закріплення теоретичних знань і практичних навичок з дисципліни «Міжнародні перевезення» пропонується виконати індивідуальне завдання. Сутність якого полягає в опануванні теоретичного базису умов поставки товарів та практичних навичок застосування міжнародних торгових правил ІНКОТЕРМС.

Виконується робота на аркушах формату А4 на комп'ютері або рукописно з дотриманням вимог нормоконтролю до оформлення матеріалу. Зшите індивідуальне завдання, належно оформлене, передається викладачу на перевірку. У разі недотримання вимог до змісту та оформлення робота на перевірку не приймається. Студент може доопрацювати роботу відповідно до перших зауважень викладача. Вдруге робота на доопрацювання студенту не повертається. Для забезпечення своєчасної перевірки і захисту індивідуальне завдання має бути подано на кафедру не пізніше, ніж за тиждень до початку сесії. За результатами перевірки завдання, студент допускається чи не допускається до його захисту. Перед захистом індивідуального завдання студенту слід детально розглянути зауваження викладача і по можливості усунути зазначені недоліки.

Захист відбувається згідно із графіком навчального процесу. Академічна заборгованість студента з курсу і питання про її ліквідацію вирішуються у встановленому в університеті порядку.

2.2. Теоретичний базис для виконання індивідуального завдання

ІНКОТЕРМС (англ. *International Commercial Terms*) – це міжнародні правила, всесвітньо визнані урядовими органами, юридичними компаніями та підприємцями як тлумачення найбільш застосованих в міжнародній торгівлі термінів.

Слідуючи з того, що Інкотермс регулюють ряд найбільш важливих, принципових, базових питань, пов'язаних з організацією доставки товару до місця призначення, будь-який базис поставки регулює 3 ключових «транспортних» питання, без яких доставка товару до місця призначення не може бути здійснена. Це:

а) розподіл між продавцем і покупцем транспортних витрат на доставку товару, тобто визначення, які витрати і до якого моменту несе продавець, і які, починаючи з певного моменту, – покупець;

б) момент переходу від продавця до покупця ризиків пошкодження, втрати або випадкової загибелі вантажу;

в) дата поставки товару, тобто визначення моменту фактичної передачі продавцем товару в розпорядження покупця або його представника (наприклад, транспортної організації) і, відповідно, виконання або невиконання першим своїх зобов'язань щодо строків поставки.

Кожний термін ІНКОТЕРМС–2010 являє собою абрєвіатуру з трьох букв. Загалом вони поділяються на 4 категорії (рис. 2.1).



Рис.2.1. Категорії термінів ІНКОТЕРМС [6]

ІНКОТЕРМС–2010 для будь-якого виду чи видів транспорту включають 7 правил, які можуть бути використані незалежно від обраного виду транспорту й незалежно від того, один або більше ніж один вид транспорту використовується для перевезення.

На рисунку 2.2 представлено умовні позначення до рисунків 2.3 – 2.13, на яких наочно проілюстровано терміни правил ІНКОТЕРМС–2010.



Рис. 2.2. Умовні позначення [6]


Категорія Е Відправлення	EXW 	EX Works (...named place) Франко-завод (...назва місця)
------------------------------------	---	--



Рис. 2.3. Умовні поставки за терміном EXW [6]

<p>Категорія F Основне перевезення не сплачено</p>	<p>FCA</p> 	<p>Free Carrier (...named place) Франко-перевізник (...назва місця)</p>
---	---	---

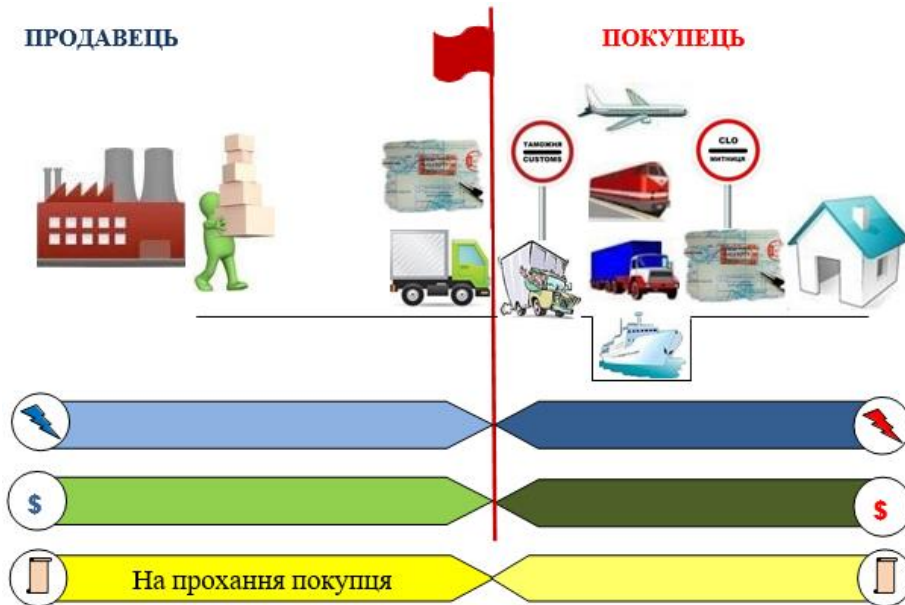


Рис. 2.4. Умови поставки за терміном FCA [6]

<p>Категорія F Основне перевезення не сплачено</p>	<p>FAS</p> 	<p>Free Alongside Ship (...named port of shipment) Франко-вздовж борту судна (...назва порту відвантаження)</p>
---	---	---

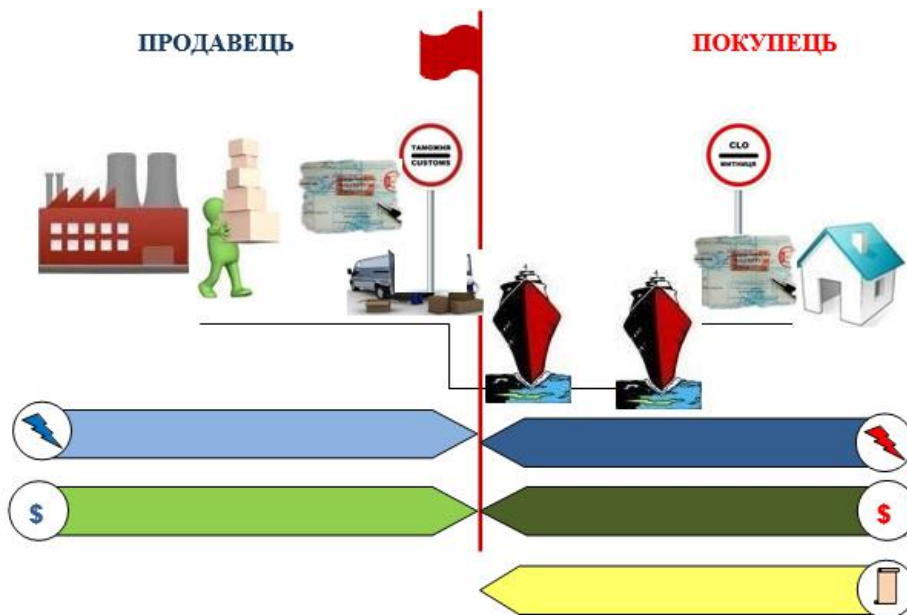



Рис.2.5. Умови поставки за терміном FAS [6]

Категорія F Основне перевезення не сплачено	FOB 	Free On Board (...named port of shipment) Франко-борт (...назва порту відвантаження)
--	---	---

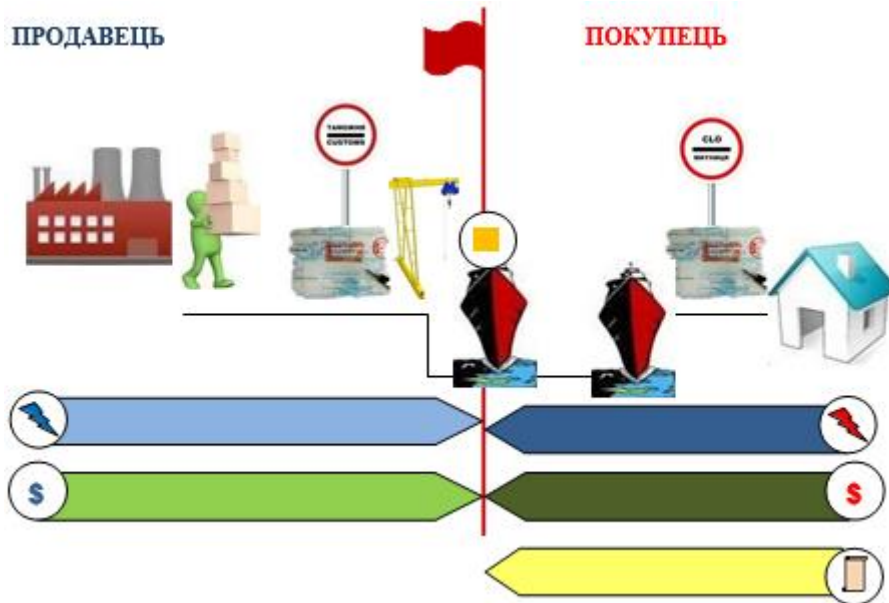



Рис. 2.6. Умови поставки за терміном FOB [6]

Категорія C Основне перевезення сплачено	CFR 	Cost and Freight (...named port of destination) Вартість і фрахт (...назва порту призначення)
---	---	--

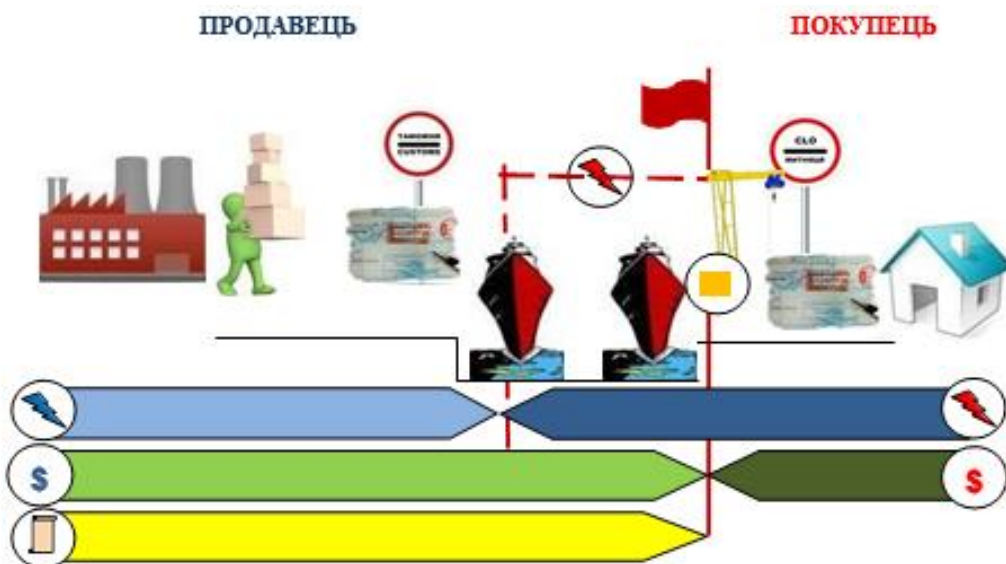



Рис. 2.7. Умови поставки за терміном CFR [6]

<p>Категорія С Основне перевезення сплачено</p>	<p>CIF </p>	<p>Cost, Insurance and Freight (...named port of destination) Вартість, страхування і фрахт (...назва порту призначення)</p>
--	---	--

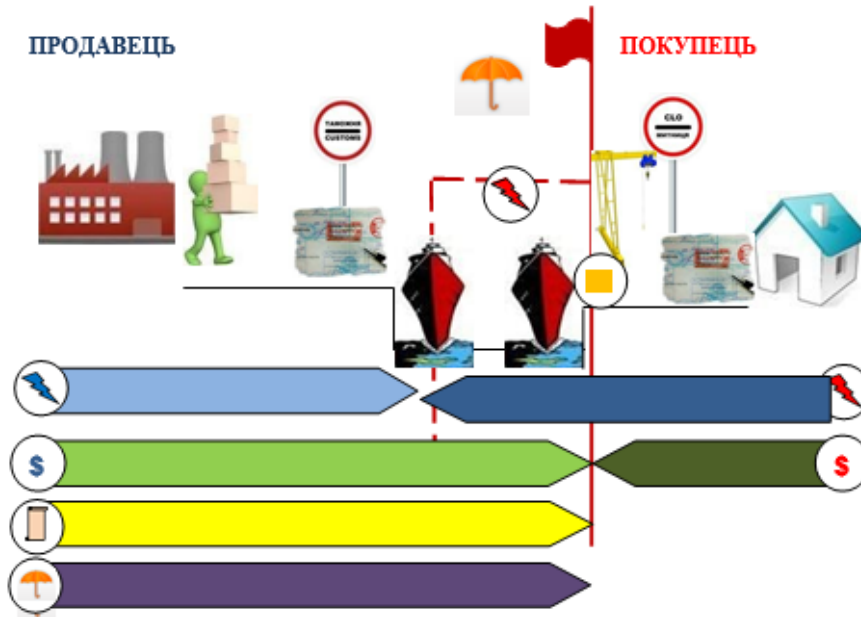



Рис. 2.8. Умови поставки за терміном CIF [6]

<p>Категорія С Основне перевезення сплачено</p>	<p>CPT </p>	<p>Carriage Paid to (...named place of destination) Фрахт/перевезення сплачено до... (...назва місця призначення)</p>
--	---	---

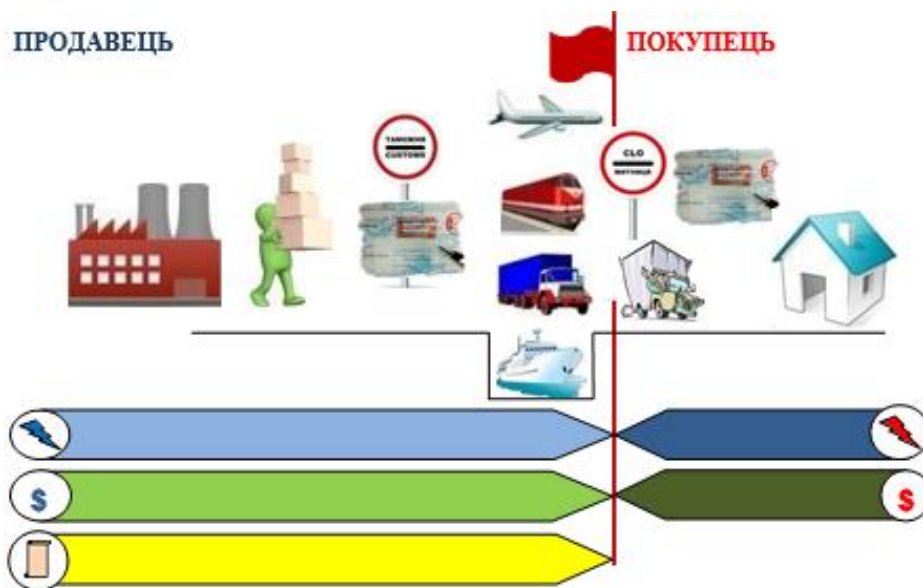



Рис.2.9. Умови поставки за терміном CPT [6]

Категорія С Основне перевезення сплачено	CIP 	Carriage and Insurance Paid to (...named place of destination) Фрахт/перевезення та страхування сплачено до... (...назва місця призначення)
---	---	--

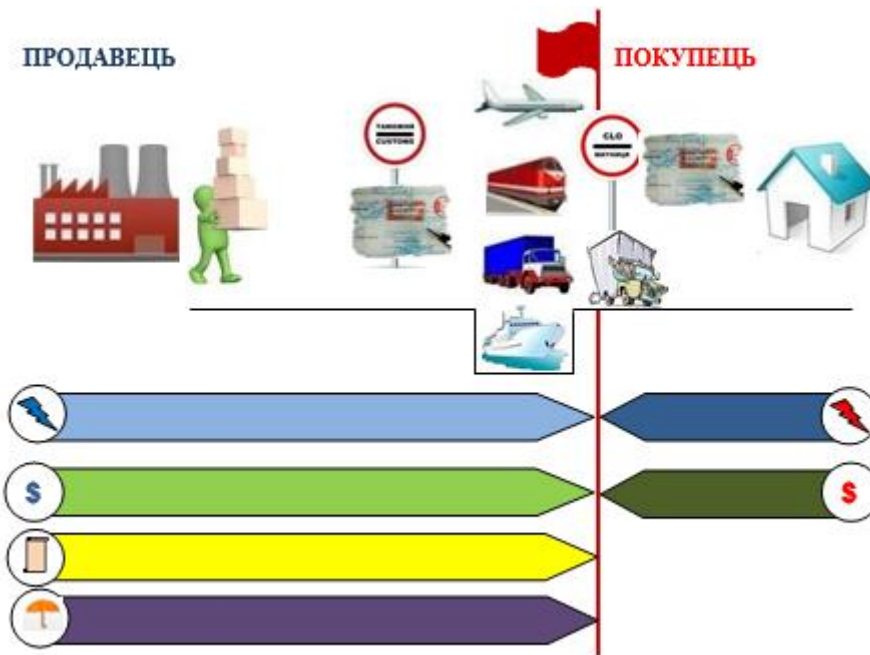



Рис. 2.10. Умови поставки за терміном CIP [6]

Категорія D Основне перевезення сплачено	DAT 	Delivered At Terminal (...named terminal of destination) Поставка на терміналі (...назва терміналу)
---	---	--

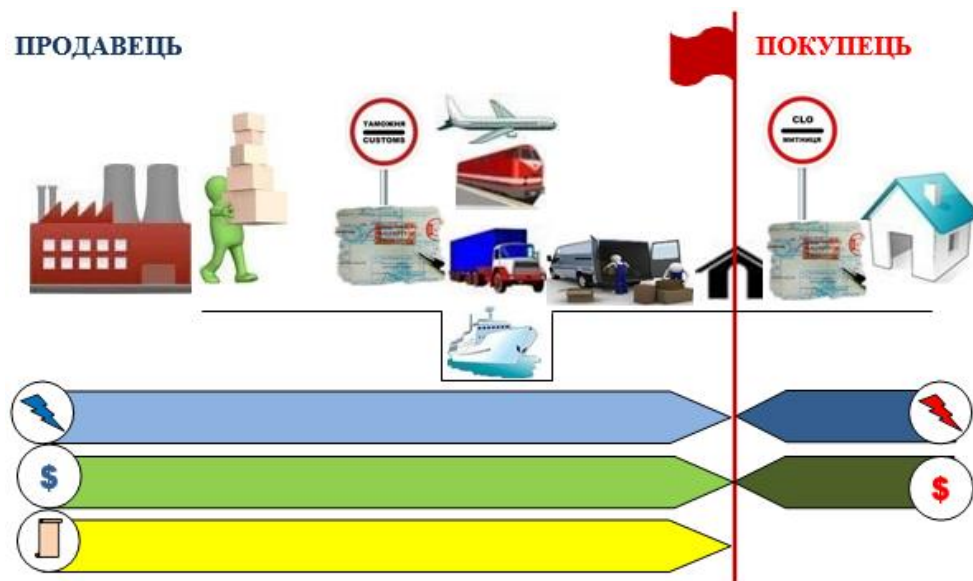



Рис.2.11. Умови поставки за терміном DAT [6]

Категорія D Основне перевезення сплачено	DAP 	Delivered At Place (...named place of destination) Поставка в місці (...назва місця призначення)
---	---	---

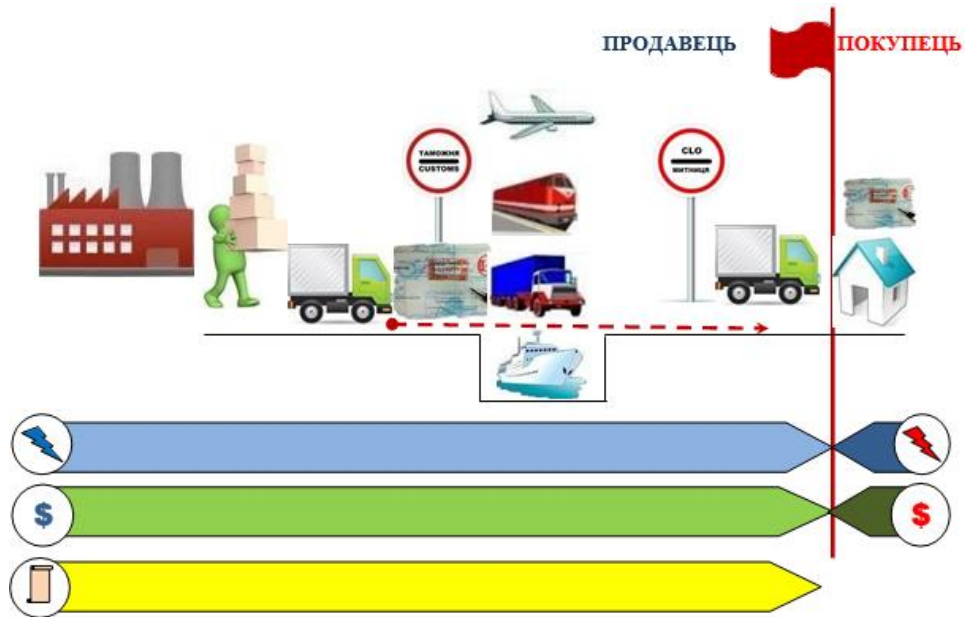



Рис.2.12. Умови поставки за терміном DAT [6]

Категорія D Основне перевезення сплачено	DDP 	Delivered Duty Paid (...named place of destination) Поставка зі сплатою мита (...назва місця призначення)
---	---	--

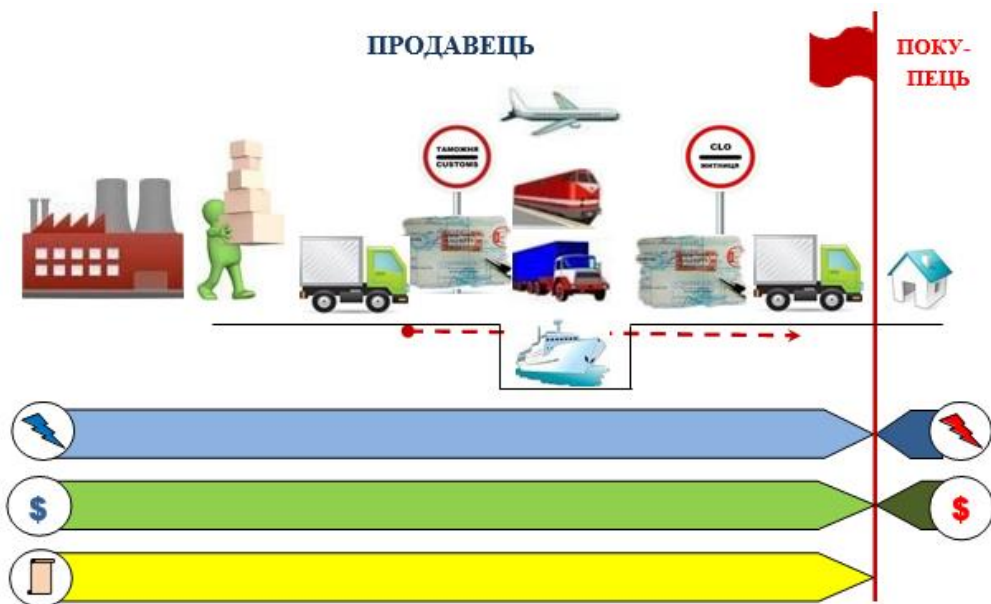


Рис.2.13. Умови поставки за терміном DDP [6]

З 1 січня 2020 р. набула чинності нова редакція ІНКОТЕРМС–2020 (Incoterms 2020). Ці правила, як і попередні, роз'яснюють зміст 11 загальноприйнятих торгових термінів, відображають ділову практику за договорами купівлі продажу та описують обов'язки для продавця та покупця (рис. 2.14).

Зазначені обов'язки викладено у вигляді десяти статей від А1/В1 до А10/В10. Статті А – обов'язки продавця, статті В – обов'язки покупця. Проте у практику порядку викладу термінів було внесено суттєві зміни, зокрема в ІНКОТЕРМС–2020 прийнято наступний порядок викладу термінів:

- А1/В1 Загальні обов'язки
- А2/В2 Постачання/Прийняття поставка
- А3/В3 Перехід ризиків
- А4/В4 Перевезення
- А5/В5 Страхування
- А6/В6 Документ постачання/транспортний документ
- А7/В7 Експортне/імпортне очищення
- А8/В8 Перевірка/упаковка/ маркування
- А9/В9 Розподіл витрат
- А10/В10 Повідомлення

Сфери обов'язків продавця і покупця	Універсальні умови (будь-які перевезення та види транспорту)							“Морські” умови (морські/внутрішньоводні перевезення)			
	EXW	FCA	CPT	CIP	DAP	DPU	DDP	FAS	FOB	CFR	CIF
	Ex Works	Free Carrier	Carriage Paid To	Carriage & Insurance Paid To	Delivered at Place	Delivered at Place Unloaded	Delivered Duty Paid	Free Alongside Ship	Free on Board	Cost & Freight	Cost, Insurance & Freight
Пакування	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Оплата навантажувальних робіт	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Внутрішні перевезення	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Експортне мито, митний збір, податки	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Витрати з проходження терміналу у місці відправки	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Завантаження на судно	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Фрахт	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Страхівка	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ
Витрати з проходження терміналу у місці призначення	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ
Імпортне мито, митний збір, податки	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ
Доставка до місця призначення	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПРОДАВЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ	ПОКУПЕЦЬ

Рис.2.14. ІНКОТЕРМС–2020 [3]

Затвердження нової редакції правил ІНКОТЕРМС–2020 не скасовує чинності попередніх редакцій та не забороняє сторонам видозмінювати ці правила відповідно до досягнутих між ними домовленостей. Положення чинного законодавства України також не містять заборони щодо застосування термінів ІНКОТЕРМС, викладених у попередніх редакціях цих правил.

2.3 Методичні рекомендації до виконання індивідуального завдання

Номер варіанта завдання встановлюється в залежності від першої літери в прізвищі студента (табл. 2.1). Завдання з однаковим номером варіанта кожний студент виконує індивідуально.

Індивідуальне завдання передбачає 2 блоки – теоретичний та практичний:

1. Надати обґрунтовану, змістовну відповідь на теоретичне питання.

2. За допомогою теоретичного базису, наведеного у п. 2.2 навчально-методичних рекомендацій, визначити та обґрунтувати вибір терміну ІНКОТЕРМС–2010, який має бути застосовано у зазначеному в завданні випадку при укладанні договору купівлі-продажу в частині поставки товарів.

Таблиця 2.1

Варіанти індивідуального завдання

№ варіанта	Перша літера прізвища	Завдання
1	2	3
1	А, З, І, Л, Х, Я	<ol style="list-style-type: none"> 1. Який з видів міжнародних перевезень (за видами транспорту) є найбільш пріоритетним для транспортної системи України та чому саме? 2. Ви покупець, який бажає за власний рахунок: укласти договір перевезення товару від названого порту відвантаження, одержати імпорتنу ліцензію, виконати усі митні формальності для імпорту товару, а також понести усі витрати й ризики втрати чи пошкодження товару з моменту переходу товару через поручні судна в названому порту відвантаження. В свою чергу продавець зобов'язується здійснити поставку товару, який має перейти через поручні судна в названому порту відвантаження та митне очищення для експорту.
2	Б, Ї, К, О, П, Ц	<ol style="list-style-type: none"> 1. Який з видів міжнародних перевезень є домінуючим в світовій економіці та чому саме? 2. Ви покупець, який бажає за власний рахунок: укласти договір перевезення товару від названого місця, одержати імпорتنу ліцензію, виконати усі митні формальності для імпорту товару. Також Ви бажаєте, щоб продавець заключив договір перевезення за рахунок і на ризик покупця. В свою чергу продавець має здійснити поставку товару, який пройшов митне очищення для експорту, шляхом передання призначеному покупцем перевізнику у названому місці.

1	2	3
3	В, Е, Р, Ф, Ч	<ol style="list-style-type: none"> 1. Поясніть вплив політичних факторів на сферу міжнародних перевезень. 2. Ви продавець, який надає товар у розпорядження покупця на своєму підприємстві без здійснення митного очищення товару для експорту та навантаження його на будь-який приймальний транспортний засіб. При цьому покупець погоджується нести всі витрати та ризики у зв'язку з перевезенням товару від підприємства продавця до місця призначення; зобов'язується одержати на власний ризик і за власний рахунок офіційний дозвільний документ і виконати, де це належить, усі митні формальності.
4	Г, Ж, Н, С, У, Щ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Дослідить фактори впливу на розвиток конкурентного середовища в транспортній системі. 2. Ви продавець, який: здійснює поставку товару шляхом його передання перевізнику, призначеному вами самим; оплачує витрати перевезення товару до названого місця призначення; за власний рахунок укладає договір перевезення товару до узгодженого пункту в названому місці призначення; забезпечує страхування на користь покупця проти ризику втрати чи пошкодження товару під час перевезення; проводить митне очищення товару для експорту. При цьому покупець погоджується за власний рахунок та на власний ризик одержати імпорتنу ліцензію, виконати усі митні формальності для імпорту товару та нести всі ризики втрати з моменту його передання перевізнику.
5	Д, Є, М, Т, Ш, Ю	<ol style="list-style-type: none"> 1. Охарактеризуйте місце міжнародних перевезень в системі формування економічних процесів та розвитку країни. 2. Ви продавець, який: здійснює поставку товару шляхом його передання перевізнику, призначеному вами самим; оплачує витрати перевезення товару до названого місця призначення; за власний рахунок укладає договір перевезення товару до узгодженого пункту в названому місці призначення; проводить митне очищення товару для експорту. При цьому покупець погоджується за власний рахунок та на власний ризик одержати імпорتنу ліцензію, виконати усі митні формальності для імпорту товару та нести всі ризики втрати з моменту його передання перевізнику.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Зелена книга. Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами / Т. Слободянюк, А. Здвижкова, О. Малиш, Н. Єрмоленко. Київ : Офіс ефективного регулювання BRDO, 2017. 96 с.
2. Зелена книга. Залізничні вантажні перевезення / З. Мельник та ін. Київ : Офіс ефективного регулювання BRDO, 2021. 134 с.
3. Інкотермс 2020: що означають правила Інкотермс та які є основні терміни Інкотермс. *Midmoon Logistics*. URL: <https://midmoon.com.ua/inkoterms-2020-navishho-potribni-pravila-mizhnarodnoi-torgivli-ta-yak-ih-zastosovuvati/> (дата звернення 05.02.2025).
4. Момот Ю. Г. Міжнародні перевезення : конспект лекцій. Дніпро : НМетАУ, 2017. Ч. 1. 48 с.
5. Момот Ю. Г. Міжнародні перевезення : конспект лекцій. Дніпро : НМетАУ, 2017. Ч. 2. 52 с.
6. Міжнародні перевезення: теорія та практика : навч. посіб. : у 2 кн. / А. С. Галкін та ін. Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2018. 182 с.
7. Столярський О. Правове регулювання міжнародних перевезень : навч. посіб. Київ : Знання, 2012. 318 с.
8. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом / В. Малишев, Н. Кущевська, В. Докуніхін, Т. Петренко. Київ : Університет «Україна», 2021. 208 с.
9. Ткачук С. В. Міжнародні транспортні перевезення : конспект лекцій для студ. напряму підготовки 6.030601 «Менеджмент» спец. «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності» всіх форм навчання. Київ : НУХТ, 2011. 73 с.
10. Чучка І. М. Сучасні основні форми транспортно-логістичних послуг в Європі. *Економіка і суспільство*. 2015. № 1. С. 18–20.

Навчально-методичне видання

**Вишневська Марія Костянтинівна,
Крамаренко Аліса Василівна**

МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Навчально-методичні рекомендації та індивідуальні завдання
до вивчення дисципліни

Електронне видання

Експертний висновок склав канд. екон. наук, проф. Д. Є. Козенков

Зареєстровано НМВ УДУНТ (№ 25 від 25.02.2025)

В авторській редакції
Комп'ютерна верстка М. К. Вишневська

Формат 60x84 ^{1/16}. Ум. друк. арк. 3,36. Обл.-вид. арк. 3,41.
Зам. № 28.

Видавець: Український державний університет науки і технологій
вул. Лазаряна, 2, ауд. 2216, м. Дніпро, 49010.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 7709 від 14.12.2022

Адреса видавця та дільниці оперативної поліграфії:
вул. Лазаряна, 2, Дніпро, 49010