

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління експлуатаційною роботою

В. В. Петрушов, М. Є. Щербина

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Конспект лекцій

Харків – 2022

Петрушов В. В., Щербина М. Є. Організація міжнародних перевезень: Конспект лекцій. – Харків: УкрДУЗТ, 2022. – 58 с.

У конспекті лекцій наведено основи організації міжнародних перевезень, технологію роботи прикордонних станцій, технологію роботи і характеристики транспортних коридорів.

Рекомендовано для здобувачів вищої освіти спеціальності 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» першого освітнього рівня (бакалавр) освітньої програми «Організація міжнародних перевезень (ОМП)».

Л. 1, бібліогр.: 15 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління експлуатаційною роботою 14 червня 2021 р., протокол № 16.

Рецензент

проф. О. М. Огар

ЗМІСТ

Тематичний план навчальної дисципліни.....	4
Вступ	5
1 Визначення міжнародних перевезень, їхні види та учасники.....	5
2 Міжнародні організації, які контролюють виконання вантажних та пасажирських перевезень. Нормативні документи, що регламентують міжнародні транспортні перевезення.....	8
3 Транспортна послуга. Методика утворення транспортних тарифів. Види транспортних тарифів.....	13
4 Унімодальні міжнародні перевезення.....	18
5 Розрахунок плати за перевезення вантажів у міжнародному залізничному сполученні.....	19
6 Округлення маси вантажу, відстаней перевезень та ставок плати за перевезення. Змішані міжнародні перевезення.....	20
7 Формування тарифів на міжнародні перевезення	22
8 Прикордонні станції та вузли.....	27
9 Транспортно-експедиційна діяльність. Договір на транспортно-експедиційне обслуговування.....	35
10 Аутсорсинг у міжнародних перевезеннях. PL-провайдери....	33
11 Диспетчерське управління інтермодальними перевезеннями. Амодальні перевезення. Організація «наскрізних» перевезень. Бімодальні транспортні одиниці та контрейлери..	41
12 ІНКОТЕРМС.....	43
13 Угода про міжнародне вантажне сполучення. Конвенція про міжнародні перевезення залізницею.....	46
14 Міжнародні транспортні коридори.....	50
15 Мультимодальні термінали. Способи перевалки вантажу. Класифікація мультимодальних терміналів. Формування мережі інтермодальних та мультимодальних терміналів. Європейський досвід.....	52
Список літератури	57

ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

Лекція	Тема	Кіл- ть ГОДИН
1	Визначення міжнародних перевезень, їхні види та учасники	2
2	Міжнародні організації, які контролюють виконання вантажних та пасажирських перевезень. Нормативні документи, що регламентують міжнародні транспортні перевезення	2
3	Транспортна послуга. Методика утворення транспортних тарифів. Види транспортних тарифів	2
4	Унімодальні міжнародні перевезення	2
5	Розрахунок плати за перевезення вантажів у міжнародному залізничному сполученні	2
6	Округлення маси вантажу, відстаней перевезень та ставок плати за перевезення. Змішані міжнародні перевезення	2
7	Формування тарифів на міжнародні перевезення	2
8	Прикордонні станції та вузли	2
9	Транспортно-експедиційна діяльність. Договір на транспортно-експедиційне обслуговування	2
10	Аутсорсинг у міжнародних перевезеннях. PL-провайдери	2
11	Диспетчерське управління інтермодальними перевезеннями. Амодальні перевезення. Організація «наскрізних» перевезень. Бімодальні транспортні одиниці та контрейлери	2
12	ІНКОТЕРМС	2
13	Угода про міжнародне вантажне сполучення. Конвенція про міжнародні перевезення залізницею	2
14	Міжнародні транспортні коридори	2
15	Мультимодальні термінали. Способи перевалки вантажу. Класифікація мультимодальних терміналів. Формування мережі інтермодальних та мультимодальних терміналів. Європейський досвід	2

ВСТУП

Розвиток економіки України з огляду на її інтегрованість в економіки країн СНД і Європейського товариства, а також поширення відносин з державами Єдиного Економічного Проекту (ЄЕП) і ГУАМ сприяють підвищенню питомої ваги перевезень вантажів між сусідніми державами. Україна географічно розташована так, що через неї проходять транзитні вантажопотоки зовнішньоторговельних вантажів країн СНД і держав Європейського співтовариства.

Усе це викликає зростання залізничних перевезень у міжнародному сполученні і зумовлює необхідність поглибленого вивчення організації міжнародних перевезень, технології роботи прикордонних станцій.

1 Визначення міжнародних перевезень, їхні види та учасники

Міжнародні перевезення – це перевезення, які здійснюються між залізницями двох чи більше країн. Оскільки такі перевезення можуть виконуватися як одним видом транспорту, так і кількома, міжнародні перевезення поділяють на такі:

- *унімодалні*, тобто перевезення, які виконуються одним видом транспорту;

- *мультимодальні*, тобто перевезення, які виконуються різними видами транспорту, причому кожен перевізник відповідає за свою сферу діяльності;

- *інтермодалні*, те саме, що і попередній вид, але відповідальність несе один перевізник за весь ланцюг перевезень.

Мультимодальні та інтермодалні перевезення у деяких джерелах також називаються *змішаними*.

Міжнародне сполучення – встановлений маршрут перевезень між двома країнами, який виконується на постійній основі, керуючись правовими нормами та угодами. Сполучення може бути:

- *прямим*, якщо на вантаж, що перевозиться, оформлюється лише один перевізний документ, який діє на всіх видах транспорту, що беруть участь у цих перевезеннях;

- *непряме*, якщо для кожного виду транспорту оформлюється окремий перевізний документ.

З огляду на характер перевезень міжнародне сполучення можна поділити на *пасажирське* і *вантажне*.

Тому може існувати, наприклад, пряме змішане вантажне сполучення.

Міжнародне сполучення також поділяється за видами транспорту: *автомобільне, залізничне, повітряне, водне*. В рамках цієї дисципліни основна увага буде приділена залізничному міжнародному сполученню.

Стосовно міжнародних залізничних перевезень існує певний нюанс. Оскільки на залізницях країн СНД і Європи прийняті різні стандарти ширини колії, то можна виділити такі два типи сполучення:

- *перевантажувальне*, яке вимагає перевантаження вантажу у вагони іншої ширини колії або переставляння візків з іншими колісними парами;

- *безперевантажувальне*, яке дає змогу здійснювати перевезення у тому самому рухомому складі.

Стосовно міжнародного сполучення для України характерне вигідне географічне положення – наша держава розташована у центрі Європи, через її територію проходять чотири основні транспортні коридори з відгалуженнями, а також значна кількість транспортних шляхів меншої важливості. Україна має спільні кордони із сьома європейськими державами по суші, а також з Азербайджаном та Болгарією – поромне сполучення через Чорне море. Завдяки такому розташуванню через нашу країну проходить значний вантажо- та пасажиропотік між Європою та Азією. Це приводить до того, що робота Укрзалізниці набуває значення континентального та світового рівня. Основна увага при цьому приділяється перевезенню вантажів.

Усі вантажі, що перевозяться у міжнародному сполученні, можна класифікувати відповідно до їх призначення:

- *експортні* – вантажі, які вивозяться з території однієї країни в іншу;

- *імпортні* – вантажі, які ввозяться на територію однієї країни з іншої;

- *транзитні* – вантажі, які прямують через територію однієї країни, але призначені для іншої.

Залежно від того, до якого типу належить вантаж, з ним виконуються відповідні технічні, комерційні або вантажні операції. Всі ці операції можна об'єднати під поняттям *транспортні*. Транспортні операції складають *транспортний процес* – процес переміщення вантажів або пасажирів від початкового пункту до пункту призначення. Транспортний процес можна поділити:

- на *основний*, який являє собою безпосередньо процес перевезення вантажу магістральним транспортом;

- *додатковий*, який об'єднує операції, що необхідні для виконання процесу перевезення (пакування, оформлення перевізних документів, навантаження та вивантаження тощо).

Так само можна класифікувати і транспортні операції.

Відповідно до термінів виконання перевезення можна поділити на такі:

- *регулярні*, тобто перевезення, які виконуються на постійній основі, у встановлені строки, у певному обсязі і за відповідним графіком;

- *нерегулярні*, ті, що виконуються інколи, без встановлених графіків та обсягів, лише за наявності вантажу;

- *сезонні* або *періодичні*, які виконуються лише у певні періоди або пори року.

У самому процесі перевезення можуть брати участь:

- *вантажовідправник*, фізична або юридична особа, яка відправляє вантаж;

- *вантажодержувач*, фізична або юридична особа, яка одержує вантаж. Ці дві особи також можуть бути *вантажовласниками*;

- *перевізник*, транспортна організація, яка здійснює транспортування вантажу;

- *експедитор* або *посередник*, фізична або юридична особа, яка не є власником вантажу, однак виконує деякі операції з вантажем за його дорученням.

Для здійснення перевезень будь-яким видом транспорту необхідна угода на виконання перевезень, яка може укладатися між вантажовласником і перевізником або між перевізником, вантажовласником і посередником.

2 Міжнародні організації, які контролюють виконання вантажних та пасажирських перевезень. Нормативні документи, що регламентують міжнародні транспортні перевезення

Розробленням правових питань організації міжнародних залізничних перевезень займається ряд спеціалізованих (міжурядових і неурядових) організацій.

Серед них: Міжнародна асоціація залізничних конгресів (МАЗК), заснована в 1884 р.; Міжнародний союз з пасажирських та багажних вагонів (МСПВ), створений у 1889 р.; Центральне бюро міжнародних залізничних сполучень (ЦБМЗС), засноване в 1890 р.; Міжнародний комітет залізничного транспорту (МКЗТ), створений у 1902 р.; Міжнародний союз з вантажних вагонів (МСВВ), створений у 1921 р.; Міжнародний союз залізниць (МСЗ), створений у 1922 р.; Міжнародна асоціація з залізничного рухомого складу (МАЗС), заснована у 1930 р.; Міжнародне залізничне товариство з експлуатації вагонів для перевезення швидкопсувних вантажів (Інтерфріго), засноване в 1949 р.; Європейський союз з залізничних перевезень (ЄСЗП), створений у 1950 р. ; Міжнародне бюро залізничної документації (МБД), засноване в 1950 р.; Європейське об'єднання з експлуатації вантажних вагонів (ЄОЕВВ), створене в 1953 р.; Європейська конференція з пасажирських тарифів (ЕПК), заснована в 1975 р.; Союз європейської залізничної промисловості (СЄЗП), створений у 1975 р.

Бернські конвенції про залізничні перевезення вантажів (МВК) 1890 р. і пасажирів (МПК) 1923 р. належать до найважливіших міжнародних угод у галузі залізничного транспорту. Їхніми учасниками є більшість країн Європи, а також ряд країн Азії і Північної Африки.

На конференції, що проходила у травні 1980 р. у м. Берн (Швейцарія), прийнято нову Угоду про залізничні перевезення

(скорочено – Угода КОТІФ), якою було переглянуто тексти Бернських конвенцій та Додаткової угоди до МПК 1966 р. про відповідальність залізниць при перевезеннях пасажирів.

Угода КОТІФ 1980 р., уведена в дію у 1985 р., має два додатки:

1) додаток А – визначає умови перевезень пасажирів (Єдині правила МПК);

2) додаток В – визначає умови перевезень вантажів (Єдині правила МВК).

Країнами Близького Сходу укладено Угоду про залізничні перевезення вантажів (скорочено – ТСЛІ). Цими країнами розроблено і прийнято також загальний тариф для міжнародних пасажирських перевезень.

Країни – колишні члени СЕВ при здійсненні залізничних перевезень керуються прийнятими ними у 1950 р. Угодою про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) і Угодою про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС).

Між державами, які не є учасниками багатосторонніх транспортних конвенцій, як правило, укладаються двосторонні угоди.

Усі інші міжнародні угоди в галузі залізничного транспорту можна умовно поділити на такі чотири групи:

1) прикордонні угоди (в основному міжурядового характеру), якими визначається порядок роботи прикордонних залізничних станцій двох держав, які мають спільні кордони;

2) службові міжвідомчі інструкції, якими визначаються умови та порядок виконання персоналом залізниць операцій, пов'язаних з транспортуванням вантажів у міжнародному сполученні;

3) угоди про взаємне користування залізничними вагонами та іншими перевізними засобами;

4) угоди про взаємні розрахунки між залізницями за виконані перевезення та надані послуги.

Угодою КОТІФ визначені умови перевезень вантажів міжнародного сполучення.

Залізниці зобов'язані виконувати перевезення вантажів, якщо відправник дотримується правил КОТІФ: вантажі, які потребують пакування, пред'являються в упакованому вигляді;

вантаж, що перевозиться, повинен мати відповідне маркування, а транспортна документація – необхідні реквізити. Особливі правила встановлені для перевезень небезпечних вантажів.

Загальні терміни доставки вантажів складають: для вантажів великої швидкості – 400 км, для вантажів малої швидкості – 300 км на добу. Залізницям надано право встановлювати для окремих сполучень спеціальні терміни.

Одержувач втрачає право вимоги до перевізника, якщо при видачі вантажу відповідний акт не був складений. Щодо прихованих недоліків допускається вимога про складання акта протягом семи днів після одержання вантажу.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо незбереження або несвоєчасна доставка вантажу були викликані обставинами, яких залізниця не могла уникнути і наслідки яких не могла усунути.

Угодою КОТІФ вилучено положення, згідно з яким залізниця звільнялася від відповідальності за незбереження вантажу, викликану навантаженням вантажу навздогін з очевидними для відправника несправностями.

У разі незбереження вантажу межа відшкодування збитку встановлена у розмірі 50 франків за кілограм ваги.

Якщо сталося прострочення в доставці вантажу, залізниця сплачує штраф у межах провізної плати, але не більше 50 франків за відправку. За наявності збитків відшкодування їх допускається в межах подвійної провізної плати.

У разі незбереження багажу відповідальність залізниці обмежена при недоведенні збитків у розмірі 20 франків, а у разі доведення збитків – у розмірі 40 франків за кілограм ваги.

Майнова відповідальність залізниці при заподіянні шкоди здоров'ю пасажирів визначається законодавством тієї країни, де трапився нещасний випадок. Граничний розмір такої відповідальності перевізника встановлений у розмірі 200 тисяч франків на одного потерпілого.

Угодою КОТІФ встановлені порядок і умови пред'явлення претензій та позовів до залізниці. Так, при простроченні у доставці вантажу претензії мають надаватися протягом 60 днів з моменту отримання вантажу.

Претензії та позови можуть заявлятися лише учасниками договору перевезення чи з їх повноваженням. До претензії має додаватися накладна, а також інші документи.

Строк позовної давності встановлено в один рік. При цьому, термін дії зупиняється на час, коли претензії будуть розглядатись перевізником.

За правилами УМВС (на відміну від Угоди КОТІФ) межа майнової відповідальності залізниці не встановлена: при незбереженні вантажу втрати відшкодовуються в межах його дійсної вартості. Незбереження вантажу має бути підтверджене комерційним актом. При простроченні у доставці вантажу залізниця сплачує штраф у певному відсотку від провізної плати.

Згідно зі ст. 22 УМВС із залізниці знімається відповідальність за повну або часткову втрату, зменшення маси або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо вони сталися:

1) внаслідок обставин, яким залізниця не могла запобігти або усунення яких від неї не залежало;

2) внаслідок особливих природних властивостей вантажу, що викликали його самозаймання, поломку, іржу, внутрішнє псування тощо;

3) з вини відправника або одержувача або внаслідок їхніх вимог, через які не можна покласти провину на залізницю;

4) з причин, пов'язаних із завантаженням чи вивантаженням вантажу, якщо навантаження чи вивантаження проводилося засобами відправника. Найбільш поширена підстава звільнення перевізника від відповідальності за нестачу і пошкодження вантажу – у разі, коли вантаж був завантажений засобами відправника і прибув у справному вагоні зі справними пломбами відправника без слідів доступу до вантажу в період перевезення;

5) внаслідок перевезення на відкритому рухомому складі вантажів, які допускаються за правилами відправлення до такого перевезення;

6) у результаті того, що провідник відправника або одержувача, який супроводжував вантаж, не вжив необхідних заходів для збереження вантажу;

7) внаслідок таких недоліків тари або упаковки, які не могли бути помічені за зовнішнім виглядом при прийманні вантажів до перевезення;

8) з вини відправника, який здав до перевезення заборонені предмети під неправильним, неточним або неповним найменуванням;

9) у результаті того, що відправник здав до перевезення вантажі, прийняті до перевезення на особливих умовах, під неправильним, неточним або неповним найменуванням чи без дотримання передбачених УМВС правил;

10) внаслідок природної втрати маси вантажу в межах норм, а також внаслідок зниження вологості при перевезенні або інших природних властивостей вантажу, що викликали зменшення маси вантажу, що перевищує ці норми.

При цьому, якщо за обставинами справи виявиться, що втрата або пошкодження вантажу могли статися внаслідок згаданих у п. 2, 4–10 УМВС причин, то вважається, що збиток стався від цих причин, поки відправник або одержувач не доведе іншого.

Правилами УМВС передбачений 9-місячний термін для пред'явлення претензій і позовів, а за вимогами про прострочення в доставці вантажів – 2-місячний термін. Залізниця зобов'язана розглянути претензію перевізника в 180-денний термін. На цей час тривалість строку позовної давності зупиняється. Право на пред'явлення позову в суд у власника вантажу виникає тільки тоді, коли залізниця відхилила претензію або не дала відповіді у встановлений термін.

Якщо вантаж прямує через країни, що здійснюють залізничні перевезення за правилами УМВС, у країни, що здійснюють перевезення за угодою КОТІФ, у цьому разі перевезення вантажів міжнародного сполучення переоформляється на вхідних прикордонних станціях країн – учасниць відповідних угод [8, 9].

3 Транспортна послуга. Методика утворення транспортних тарифів. Види транспортних тарифів

Транспорт – одна з найбільш важливих галузей народного господарства. Крім того, транспорт являє собою матеріальне виробництво, необхідність якого відчувається не в безпосередньому процесі створення матеріальних цінностей, а у сфері обігу або доставки їх до місця споживання. У зв'язку з чим ціноутворення на транспорті має забезпечувати відшкодування транспортним підприємствам суспільно-необхідних витрат і необхідних фінансових вливань для збереження і зміцнення транспортного потенціалу країни і скорочення транспортних витрат у кінцевій ціні виробленої продукції.

Досвід формування та застосування транспортних тарифів у розвинених країнах світу вказує на те, що тарифна політика розглядається як єдина цінова політика, причому не як елемент внутрішньогалузевого економічного механізму, а як найважливіший фактор стабільного розвитку всієї економіки і соціальної сфери. При цьому цінові рішення – одне з основних завдань конкретного транспортного підприємства, оскільки від ціни товару (робіт, послуг) багато в чому залежить конкурентоспроможність, обсяг продажу продукції, а також дохід, становище на ринку, фінансова і ділова стійкість підприємства.

Сутність будь-якої продукції визначається її корисністю. Оскільки продукція транспорту (тобто перевезення) корисна для користувача не як річ, а як діяльність, до неї застосовне поняття *послуги* – як способу вираження споживчої вартості праці працівників транспорту. Це відноситься і до вантажних, і до пасажирських перевезень [5, 7].

Транспортна послуга може бути визначена як транспортний товар. Одиниця транспортного товару – це цілісний відокремлений процес або окреме і закінчене перевезення, яке може бути охарактеризоване низкою ознак, що відрізняють один товар від іншого.

При вантажних перевезеннях матеріальним носієм одиниці транспортної продукції є вантажна відправка або партія вантажу, яка оформлена одним перевізним документом і прямує на певну

відстань. Тому обсяг транспортної продукції в натуральному вираженні вимірюється кількістю перевезених тонн і тонно-кілометрами корисної транспортної роботи.

У пасажирському сполученні матеріальним носієм одиниці перевезення є окремий пасажир, а обсяг транспортної продукції вимірюється числом перевезених пасажирів і виконаних пасажиро-кілометрів.

Відмінні особливості транспортної продукції включають також її якісні характеристики. Вони істотно розрізняються для вантажних і пасажирських перевезень. Якщо при перевезеннях вантажів якість транспортної послуги визначається швидкістю, схоронністю доставки, рівнем і комплексністю транспортного обслуговування вантажовласників у початковому і кінцевому пунктах перевезення, то при перевезеннях пасажирів переважне значення мають показники комфортності обслуговування не тільки в пунктах відправлення і прибуття, але і на шляху прямування, тобто в салонах вагонів, в автобусах, літаках і судах, зручність розкладу руху транспортних засобів, безпека, час переміщення та ін.

Безумовно, важливою рисою характеристики транспортної продукції є її ціна, тобто *тариф за перевезення*. Рівень оплати за перевезення та якість транспортної послуги мають вирішальний вплив на конкурентоспроможність того чи іншого виду транспорту.

Необхідність державного регулювання транспортного ринку викликається особливостями функціонування і розвитку окремих видів транспорту в інтересах громадської безпеки і забезпечення ефективності національної економіки. Об'єктивною підставою такого регулювання є певні обставини.

По-перше, це необхідність захисту екології країни, оскільки транспорт, особливо автомобільний, є одним з найбільших забруднювачів навколишнього середовища. Необхідний також державний контроль за експлуатацією транспортних засобів в інтересах громадської безпеки, дотримання правил перевезень.

По-друге, необхідність регулювання природного монополізму окремих видів транспорту з боку держави з метою забезпечення конкуренції та стимулювання господарчого розвитку, соціального захисту громадян.

По-третє, необхідність вироблення спільної транспортної та інвестиційної політики держави для рівномірного і економічно доцільного розвитку окремих видів транспорту в країні.

По-четверте, необхідність державного втручання в регулювання транспортного ринку і тарифів для захисту національних інтересів, оскільки витрати суспільства на функціонування і розвиток транспорту дуже великі. Транспорт є однією з найбільш капіталомістких галузей економіки.

Слід також зважати на те, що міжнародна взаємодія транспортних підприємств часто вимагає міждержавних угод на урядовому рівні.

Тариф (ціна на транспортну продукцію) – це система ставок, за якими стягується плата за транспортні послуги. Транспортні тарифи формують доходи транспорту і є при цьому транспортними витратами споживача транспортних послуг. Різниця між доходами (тарифом) та витратами транспорту становить прибуток транспортних підприємств. При цьому при будь-якій системі ціноутворення собівартість транспортних перевезень по суті є вихідною базою для визначення ціни (тарифу), причому в ринковій економіці собівартість транспортних послуг може часто розглядатися як нижня межа ціни на транспортні послуги.

Витрати транспортного підприємства в його виробничо-господарчій та комерційній діяльності визначаються, насамперед, витратами на придбання різних ресурсів (палива, устаткування, матеріалів тощо) для виконання транспортного процесу та управління цим процесом.

Транспортні витрати складаються з витрат на *операції з руху, перевантажувальні роботи, складування*, а також *послуги, що підвищують якість перевезень*. При побудові тарифів, як правило, враховують цю диференціацію витрат. Природно, що ці витрати насамперед мають враховуватися у собівартості транспортної продукції.

Виділення витрат на початково-кінцеві та операції з руху дає змогу встановлювати *двоставкові тарифи*. Такі тарифи точніше відображають реальний процес формування суспільно необхідних витрат праці, забезпечують приблизно рівну рентабельність на всіх відстанях перевезення, дають можливість

спростити преїскуранти на перевезення вантажів. На окремих видах транспорту тарифи формуються особливим чином. Наприклад, на водному транспорті ставки на початково-кінцеві операції найбільш високі, мінімальна ставка на початково-кінцеві операції – на автомобільному транспорті. Собівартість операції з руху найбільш низька на водному транспорті і найбільш висока на автомобільному, оскільки витрати енергії на пересування по воді значно нижчі, ніж на пересування по автомобільній дорозі.

Тарифні ставки розраховуються на *середню дальність* перевезення; середня дальність перевезення називається *тарифним поясом*. Сукупність тарифних ставок за поясами формує *тарифну схему*.

Собівартість тонно-кілометра вантажообігу залежить від особливостей кожного виду вантажу. Так, собівартість перевезення вантажів з невеликою питомою вагою значно вища, ніж великовагових вантажів. Високі тарифні ставки встановлюються на перевезення швидкопсувних вантажів. З урахуванням цих та деяких інших чинників усі конкретні види вантажів об'єднані у розділи, групи та позиції.

Транспортний тариф безпосередньо не містить податку на додану вартість, який стягується з провізної плати.

Не слід забувати про певні регулювальні та соціальні ролі транспортних тарифів, які впливають на розміщення виробництва і раціональне використання окремих видів транспорту, ціноутворення в окремих галузях народного господарства і т. д. Тому, враховуючи важливе економічне і соціальне значення транспортних тарифів, держава в усіх країнах світу здійснює регулювання цін на деякі види транспортних послуг, особливо у пасажирських перевезеннях.

Існують різні види транспортних тарифів. Сучасні тарифи поділяються за такими ознаками:

- *за широтою публікації* – на *публіковані* та *непубліковані*. До *публікованих* належать тарифи, інформація про які доступна всім можливим користувачам транспорту. Ці тарифи вказуються у спеціальних довідниках – преїскурантах, у відкритих друкованих виданнях, оголошеннях, розміщені на територіях транспортних підприємств (зокрема біля кас) і посередницьких організацій. Опубліковані вантажні тарифи служать основою для

застосовання різних знижок або надбавок. *Непубліковані* тарифи – це плати, встановлені за домовленістю між транспортними підприємствами та отримувачами їхніх послуг і зафіксовані у відповідних контрактах (договорах);

- *за сферою дії* – *загальні* (основні) та *виняткові* тарифи. *Загальні* тарифи застосовуються до перевезень, що не підпадають під дію виняткових тарифів. *Виняткові* тарифи встановлюються із заниженням або підвищенням проти загальних. Вони застосовуються при перевезеннях конкретних вантажів, або на конкретних напрямках, або в певний період року;

- *за внутрішньою будовою* – *пропорційні* (одноманітні) і *диференційовані* тарифи. Пропорційні тарифи встановлюються у вигляді єдиної ставки за одиницю перевезень або роботи (1 тонно-кілометр, 1 вагоно-кілометр, 1 тонно-милю) незалежно від відстані перевезення. При диференційованих тарифах їхня одинична ставка змінюється на різних відстанях перевезення (на сьогодні знижується із збільшенням відстані).

- *за зовнішньою побудовою* – *схемні* і *табличні* (акордні). Схемні тарифи можуть бути виражені у вигляді формули або графіка. Остаточо вони, як правило, публікуються у вигляді таблиць плат за перевезення залежно від відстані перевезення, безвідносно до того, в якій кореспонденції здійснюється перевезення. Табличні тарифи публікуються у вигляді таблиць готових плат за перевезення між конкретними пунктами;

- *за видом перевезень* – вантажні і пасажирські.

Вантажні і пасажирські тарифи на всіх видах транспорту розрізняють також за *видами сполучень* (міське, приміське, міжміське, міжнародне, місцеве, каботажне та ін.); *швидкістю руху* (високошвидкісний, швидкий, експрес та ін.); *видам відправки* (вагонні, маршрутні, контейнерні і т. д.); *типом рухомого складу* (універсальний, спеціалізований і т. д.) та *місць у них* (купейні, загальні та ін.); *відстанню перевезення*; *родом вантажу* і *ступенем використання вантажопідйомності транспортного засобу*; *якістю транспортного обслуговування*;

- *залежно від розміру партії відправки* – маршрутні, вагонні, контейнерні, дрібні.

4 Унімодальні міжнародні перевезення

Унімодальні міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів одним видом транспорту (у нашому випадку мова піде про залізничний транспорт).

Унімодальні перевезення організовують у тому випадку, коли відправник має власну під'їзну колію або здійснює навантаження безпосередньо зі складу залізниці, а вантажоодержувач також має можливість вивантажити вагони власними засобами. У такому випадку немає потреби підключати інший вид транспорту.

Перевезення одним видом транспорту можуть бути як *прямими*, тобто здійснюватися за одним перевізним документом, або *непрямими*, коли на кожній залізниці кожної країни оформляються свої документи.

У міжнародному сполученні залізничним транспортом в основному перевозяться масові вантажі або вантажі у контейнерах. Це потребує наявності на всіх навантажувальних терміналах значних складських площ та потужних вантажно-розвантажувальних пристроїв.

Залізничні перевезення, що здійснюються територією України, мають важливу особливість. Через те, що у країнах Європи прийнята стандартна ширина колії 1435 мм, а у країнах СНД та Балтії – 1520 мм, виникають труднощі, пов'язані з невідповідністю рухомого складу умовам перевезень. Тому міжнародні залізничні перевезення можуть бути поділені на два види сполучення: *безперевантажувальне*, що здійснюється між Україною та країнами СНД, та *перевантажувальне*, що здійснюється між Україною та країнами Європи. Перший вид сполучення дає змогу здійснювати перевезення, не виконуючи перевантаження з одних вагонів в інші або переставляння візків іншої ширини колії. При другому виді сполучення необхідна організація перевантаження або переставляння вагонів з одних візків на інші. Це ставить вимогу організації *перевантажувальних пунктів*.

Перевантажувальні пункти можуть бути:

- *зовнішні*, тобто організовані на території однієї держави для передавання в іншу;

- *внутрішні*, організовані на території держави для приймання імпортного вантажу;
- *комбіновані*.

Таким чином, можна зробити висновок, що унімодальні перевезення являють собою єдиний логістичний ланцюг, у якому наявні однорідні елементи, які виконують подібні функції.

5 Розрахунок плати за перевезення вантажів у міжнародному залізничному сполученні

Кожен перевізник, який користується залізничним транспортом, сплачує за це відповідний тариф. *Тариф* (або плата за перевезення) складається з трьох частин: *провізна плата*, *збір* і *штраф*.

Провізна плата – безпосередня вартість перевезення, яка визначається за *тарифною схемою*, залежно від виду відправки, її маси, типу вагона, що використовується для перевезення, та відстані між пунктами перевезення.

Тарифна схема – спосіб розрахунку провізної плати залежно від виду відправки, типу вантажу та способу перевезення.

Збір – це плата за додаткові послуги, які надає залізниця вантажовідправнику або вантажоотримувачу (переведення стрілок, подавання, забирання вагонів та ін.).

Штрафи сплачуються за порушення контрагентом (залізницею, вантажовласником або експедитором) умов перевезення (невиконання плану навантаження, неочищення вагонів та ін.).

Вибір тарифної схеми залежить насамперед від того, якою відправкою здійснюється перевезення. Є такі види відправок:

- *маршрутні* – вантаж пред'являється до перевезення за одним перевізним документом у кількості, достатній для завантаження технологічного маршруту;
- *вагонні* – вантаж пред'являється до перевезення за одним перевізним документом у кількості, достатній для завантаження не менше, ніж одного вагона;
- *дрібні* – в одному вагоні можуть перевозитися вантажі, пред'явлені за різними перевізними документами;

- *контейнерні* – вантаж перевозиться у контейнері за одним перевізним документом (іноді організуються так звані збірні контейнери, у яких є кілька відправок).

Також на вибір схеми впливає рід вантажу та умови перевезення, а також технічні засоби, що використовуються для перевезень (вагони або контейнери).

Плата за перевезення нараховується за такою схемою: вантажовідправник завантажує вагони, передає їх на станцію, оформлює документи на перевезення, що підтверджує прийняття вантажу залізницею. Для сплати за перевезення обирається тарифна схема за Тарифним керівництвом № 1. Плата за перевезення визначається залежно від *тарифної відстані* та *маси вантажу*.

Тарифна відстань – найкоротша відстань між пунктами перевезення, яка визначається за Тарифним керівництвом № 4 або № 3. Іноді *відстань перевезення* (відстань, яку долає вантаж між станціями) може бути більшою, ніж тарифна відстань, але плата знімається саме на підставі останньої.

Маса вантажу – фактична маса вантажу з урахуванням тари, пакувальних засобів та засобів кріплення, що є у вагоні. Маса вантажу може округлюватися до розмірів, встановлених відповідно до певної тарифної схеми [15].

6 Округлення маси вантажу, відстаней перевезень та ставок плати за перевезення. Змішані міжнародні перевезення

При розрахунку плати за перевезення можуть виникати ситуації, коли необхідно округлювати значення маси, відстані або розміру плати за перевезення. Також існують мінімальні норми, встановлені для розрахунку тарифів.

Мінімальна норма маси – мінімальне значення маси вантажу в одному вагоні, за яке нараховується провізна плата. Це значення встановлюється для різних вантажів, типу вагона або відправки.

Маса відправки – маса вантажу, який пред’явлено до відправлення вантажовідправником. Округлення маси здійснюється завжди у більшу сторону за такими градаціями:

- до *повної тонни*, коли маса відправки перевищує 10 т;
- до *повної сотні кілограмів*, коли маса відправки менше 10 т;
- до *повних десятків кілограмів*, у випадку дрібних відправок.

Найменша маса вантажу, що приймається до перевезення, – 50 кг.

Мінімальна відстань перевезення, з якої починається тарифікація, – 10 км.

Міжнародні перевезення мають реалізовувати основний логістичний принцип доставки «від дверей до дверей». Однак це важко реалізувати, використовуючи лише один вид транспорту. Кожен з магістральних видів транспорту має свої недоліки при організації міжнародних перевезень: залізничний і водний транспорт обмежені географічними умовами (перший може везти лише за наявності рейкових колій, другий може обслуговувати лише вантажовласників, які мають безпосередній вихід до води); трубопровідний транспорт може транспортувати лише рідкі або газоподібні вантажі під значним тиском; повітряний транспорт вимагає наявності злітно-посадкової смуги та інфраструктури; автомобільний транспорт передбачає значні витрати на перевезення вантажу і має дуже малу місткість порівняно з іншими. Тому ще з давніх часів люди зрозуміли, що іноді доцільно перевозити вантаж одним видом транспорту (тоді це був водний), а потім доставляти його до адресата іншим. Так з’явилися змішані перевезення.

У сучасній термінології змішані перевезення поділяють на *мультимодальні* та *інтермодальні*. Основна відмінність між цими видами полягає у тому, що при мультимодальних перевезеннях кожен вид транспорту несе окрему відповідальність за виконання перевезень, а при інтермодальних – є один відповідальний за весь ланцюг (як правило, експедитор або вантажовласник). Останній вид застосовується переважно при організації міжнародних перевезень.

Оскільки при змішаних перевезеннях задіяні декілька видів транспорту, виникає питання узгодження технології роботи

таким чином, щоб досягати максимальної ефективності на всьому шляху. Таким чином, увесь процес перевезення може бути представлений як *логістичний ланцюг*. Основною особливістю логістичного ланцюга є те, що економія має досягатися на всьому його протязі, тобто іноді на деяких ланках може не досягатися максимальний ефект.

Організація інтермодальних перевезень ускладнюється через наявність кордонів, які необхідно перетинати вантажу. Це призводить до збільшення терміну доставки вантажу, що необхідно враховувати при укладанні договорів на перевезення [15].

7 Формування тарифів на міжнародні перевезення

Основна особливість міжнародних перевезень – їхній конкурентний характер. Оскільки економічна доцільність конкурентного зовнішньоторговельного (експортного або імпортного) перевезення визначається кон'юктурою на товарних ринках, величина тарифів об'єктивно обмежена рівнем світових цін, які складаються з огляду на співвідношення між платоспроможним попитом і пропозицією з урахуванням транспортного чинника. Вплив транспортного чинника особливо великий в експорті та імпорті найбільш дешевих сировинних і паливних вантажів, з низькою собівартістю. В цілому, конкуренція, яка пов'язана з доставкою зовнішньоторговельних вантажів, що перевозяться різними видами транспорту або у залізничному сполученні адміністраціями різних країн на паралельних напрямках, між країнами-експортерами і імпортерами, визначається відмінностями в кінцевій ціні товарів на світових ринках. Тому роль конкурентних чинників у формуванні тарифів на зовнішньоторговельні перевезення значно більша, ніж для внутрішніх перевезень. Водночас тарифи на зовнішньоторговельні перевезення мають бути досить стабільними, щоб їх використання забезпечувало виконання зовнішньоторговельних контрактів з оплатою у твердій валюті. Тому на відміну від тарифів, що діють на внутрішні перевезення, ціноутворення на перевезення зовнішньоторговельних вантажів

не повинне залежати від інфляційних і інших дестабілізаційних чинників на внутрішньому ринку.

Тарифом, що діє на залізничному транспорті України при міжнародних перевезеннях, є Міжнародний транзитний тариф (МТТ), що є додатком до Угоди про міжнародне вантажне сполучення (УМВС). Учасниками УМВС є Україна і країни СНД, а також країни: Польща, Чехія, Словаччина, Угорщина, Болгарія, Румунія. Слід зауважити, що коли раніше (до 1992 року) МТТ, як транзитний тариф, застосовувався лише при транзитних перевезеннях по території названих країн, то тепер цей тариф застосовується при зовнішньоторговельних перевезеннях країн і СНД, незалежно від того, чи йде вантаж лише по залізниці за кордон або з перевалкою, наприклад у морському порту. МТТ застосовується також Естонією, Латвією і Литвою, хоча ці країни не є учасниками УМВС. Наприклад, МТТ застосовуватиметься як для залізничного перевезення в будь-яку західноєвропейську країну через Брест або який-небудь інший залізничний перехід (Лужок – на кордоні з Фінляндією, Чіп – на кордоні з Угорщиною і Словаччиною) і у будь-яку країну СНД (Росія, Казахстан, Азербайджан). Однаковою мірою МТТ застосовуватиметься при транзитних перевезеннях вантажів російської зовнішньої торгівлі через територію Естонії, Латвії, Литви і країн СНД (наприклад, до Молдови через територію України; до Таджикистану, Узбекистану і Киргизії по території Казахстану). Цей тариф застосовується також при перевезеннях вантажів зовнішньої торгівлі в країни Західної Європи, що не беруть участь в УМВС, транзитом по території всіх країн-учасниць УМВС і країн Балтії. Додатком до УМВС є також Єдиний транзитний тариф, який застосовується для вантажів з Монголії і Китаю, що йдуть транзитом через територію Росії та України. Принципи побудови МТТ такі самі, як і при тарифах внутрішніх перевезень. Також застосовуються загальні і пільгові тарифи, так само поділяються вони за родами відправок і формами побудови. Провізна плата має обчислюватися за найкоротшою відстанню між тими пограничними станціями, які вказані в накладній відправником. Перевізник має право транспортувати вантажі і через інші пограничні станції — коротшою дорогою, і тоді плата обчислюється за фактичним маршрутом. Для забезпечення

скоординованої тарифної політики залізничними адміністраціями країн СНД і Балтії у 1993 р. була створена постійно діюча Тарифна конференція. На підставі її рішень усіма залізничними адміністраціями підписана тарифна угода, що упорядковує відносини з вантажовласниками, що дає змогу зберегти єдиний тарифний простір. На п'ятому засіданні Тарифної конференції, що відбулася у січні 1997 у м. Алмати (Казахстан) за участю залізничних адміністрацій країн СНД, країн Балтії і Дирекції ради з залізничного транспорту СНД, було узгоджено тарифну політику на перевезення зовнішньоторговельних вантажів між усіма учасниками. Було визначено, що базисні ставки тарифів не повинні змінюватися частіше, ніж двічі на рік. Залізниці мають право вносити зміни і доповнення до тарифних ставок з повідомленням усіх зацікавлених організацій не пізніше ніж за два місяці. Ставки за перевезення транзитних і експортно-імпортних вантажів розраховуються у швейцарських франках, окрім перевезень по Транссибірській магістралі, ставки на які розраховані в доларах США. Визначена єдина система надання експедиторських і кількісних знижок. Домовленості, досягнуті в Алмати, діють донині. Необхідна стабільність цих тарифів досягається тим, що вони виражені у вільно конвертованих валютах (ВКВ). У 1993 р. держави СНД прийняли Тарифну угоду на перевезення вантажів у міжнародному сполученні, що регламентує порядок встановлення міжнародних тарифів, на підставі якого щорік спільно приймають єдину Тарифну політику. На тарифних конференціях не менше ніж за два місяці до введення приймається Тарифна політика залізниць країн – учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на черговий фрахтовий рік (ТП СНД). Залізничні адміністрації, з огляду на прийняту ТП СНД, встановлюють тарифну політику на перевезення вантажів у міжнародному сполученні в межах своєї держави. Ставки тарифної політики на зовнішньоторговельні перевезення встановлені на базі міжнародного залізничного транзитного тарифу (МТТ) у швейцарських франках. Ставки тарифної політики не включають ПДВ і додаткові збори. Зважаючи на необхідність стабільного здійснення зовнішньоекономічних зв'язків, ТП СНД містить досить жорсткий регламент зміни рівня

тарифних ставок і зборів. Залізничні адміністрації – учасниці тарифної угоди мають право на підвищення рівня ставок і додаткових зборів Тарифної політики за перевезення по своїх залізницях не частіше за два рази в перебіг фрахтового року (а він збігається з календарним) з повідомленням усіх причетних не пізніше ніж за два місяці. З цього правила є два винятки. По-перше, зміна правил і ставок МТТ дає право на позачергове внесення змін у ТП. По-друге, аналогічну роль відіграє рішення Ради із залізничного транспорту держав СНД.

Розглянемо транзитні перевезення з країн і в країни далекого зарубіжжя, тобто через транзитну територію колишнього СРСР. Перше, що визначає конкурентоспроможність будь-якого транзитного маршруту, – це ціна перевезення. Рівень транзитного тарифу залежить від принципів ціноутворення на транспортну продукцію і рівня реального попиту на послуги того або іншого транзитного коридору. Транзитні тарифи відображають економічний механізм реалізації державної транспортної політики. Практика показує, що тарифи мають об'єктивно враховувати:

- інтереси *вантажовласників*;
- інтереси *перевізників, експедиторів і операторів*;
- *держав*, територією яких проходить той чи інший транспортний коридор.

Тому транзитні тарифи будь-якої країни встановлюються і регулюються державою.

Транзитні тарифи України визначені лише для залізничних перевезень. Залізничні тарифи України, а також країн СНД і Балтії базуються на двох синтетичних тарифних схемах:

- *єдиному транзитному тарифі (ЄТТ)*;
- *міжнародному транзитному тарифі (МТТ)*.

Єдиний транзитний тариф (ЄТТ) було розроблено в 1951 р. у рамках існуючої Ради Економічної взаємодопомоги (РЕВ). Згідно з цим тарифом визначалися ставки за транзитні перевезення будь-яких вантажів залізницями країн РЕВ. ЄТТ існує і застосовується і сьогодні, проте має обмежену сферу дії. Свого часу ставки ЄТТ були визначені на основі найбільш низьких європейських національних залізничних тарифів за рівнем 1951 р. і в останньому виданні тарифу (1 липня 1991 р.)

механічно перераховані у вільно конвертовану валюту. Тариф ЄТТ недиференційований за відстанню. Іншими словами, ставка за перевезення 1 т вантажу по 1 км залізниці множиться на фактичну відстань перевезення. Спочатку всі вантажі в ЄТТ залежно від їх об'ємної маси були розділені на два класи. Проте починаючи з 1995 р. вони зрівняні за рівнем тарифів один з одним.

Міжнародний транзитний тариф (МТТ). У 1977 р. європейські країни РЕВ розробили і ввели в дію новий транзитний преїскурант – Міжнародний транзитний тариф. Рівень МТТ, що діє на сьогодні, набув остаточного вигляду з 1 січня 1991 р. Тарифна валюта МТТ – швейцарський франк. У МТТ усі вантажі залежно від їх вартості поділено на два класи. Тарифні ставки для вантажів першого класу сформовано як середньозважену величину рівня аналогічних тарифів 12 найбільш розвинених західноєвропейських країн. Ставки МТТ диференційовані за відстанями перевезень у такій дегресії:

- 100 км – 100 %;
- 300 км – 94 %;
- 500 км – 90 %;
- 700 км – 87 %;
- 900 км – 83 %;
- 1000 км – 80 %.

Тарифна політика країн СНД. Ставки на перевезення вантажів міжнародного транзиту залізницями України визначаються відповідно до Тарифної угоди, що називається «Тарифна політика країн СНД», яку щорік затверджують глави національних залізничних адміністрацій країн СНД. Усі транзитні тарифи формуються на базі двох вищезазначених тарифів – МТТ і ЄТТ. Тарифна політика Укрзалізниці є складовою частиною Тарифної політики країн СНД. Незважаючи на те, що Тарифна політика як документ формально розробляється і ратифікується щорік, принципи формування тарифних ставок на транзитні перевезення і їхній рівень залишаються з року в рік практично незмінними. Платежі за транзитні перевезення здійснюються у валюті тарифу, а саме у швейцарських франках. Проте, як правило, розрахунки за транзит усіх вантажів здійснюється в доларах США. Курс перерахунку

швейцарських франків у долари США визначається виходячи із середнього співвідношення цих валют за даними агентства «Рейтер» за останніх три місяці, передуючи його оголошенню. Курс перерахунку визначається на перше число кожного кварталу. А розрахунки за оголошеним курсом починають вироблятися через місяць після його обнародування. При обчисленні платежів за перевезення вантажів застосовуються спеціальні таблиці транзитних відстаней, офіційно оголошені кожною залізничною адміністрацією. Основні транзитні вантажопотоки територією України зароджуються і погашаються поза межами країн СНД і називаються в Тарифній політиці «*третіми країнами*». Відповідно до Тарифної політики країн СНД ставки транзиту при перевезеннях вантажів з третіх країн до третіх визначаються за географічними напрямками перевезень.

8 Прикордонні станції та вузли

Наявність кордонів і певних правил їх перетину вимагає спеціальної технології роботи з цим міжнародним вагонопотоком. Це приводить до появи нової категорії станцій – *прикордонних*. У свою чергу серед них виділяють *передавальні* станції, які здійснюють передавання вагонів із залізниць однієї країни на залізницю іншої. Вони підрозділяються на два види відповідно до сполучення:

- *перевантажувальні*;
- *безперевантажувальні*.

Безперевантажувальні станції розташовуються на перетині залізниць з однаковою шириною колії, тобто на кордоні з країнами СНД. Технологія їх роботи відрізняється від роботи звичайних станцій лише наявністю митних операцій. Це призводить до необхідності вивільнення колій на станції, на яких перебувають состави, що очікують закінчення огляду. Також збільшується час на обробку составів, які надходять на станцію.

Перевантажувальні передавальні станції розташовуються на кордоні з країнами Східної Європи (окрім Словаччини, на території якої існує окрема гілка з колією 1520 мм, та Польщі). Технологія роботи цих станцій передбачає перевантаження

вантажів з вагонів однієї ширини колії у вагони іншої або заміну візків (для пасажирських вагонів). Це передбачає наявність перевантажувальних пристроїв, пристроїв для заміни візків, а також парків приймання та відправлення для колій різної ширини. Звичайно, така технологія призводить до значного збільшення часу простою вагонів на станції.

Передавальні станції можуть бути:

- дільничні;
- сортувальні;
- вантажні.

Інколи, якщо залізничний вузол розташовується поблизу кордону і виконує операції з приймання та відправлення іноземних вагонів, його також вважають передавальним (прикладом може бути Харківський вузол).

Прикордонні станції залежно від розташування поділяються на такі типи:

- *внутрішні*, якщо вони здійснюють операції з вантажами, що надходять на територію держави;
- *зовнішні*, якщо вони здійснюють операції з вантажами, які відправляються з території держави;
- *комбіновані*, які поєднують обидва типи.

Останні два типи станцій (у випадку, якщо вони належать до перевантажувальних) мають колії різної ширини. Можна виділити колії *переважної* ширини (тобто колії, які є основними для залізниць цієї країни) та *непереважної* (ті, що належать до залізниць іншої країни). Тому залежно від взаємного розташування основних парків вони можуть бути:

- *наскрізними*, коли колії непереважної ширини проходять через станцію і продовжуються за її межами;
- *тупиковими*, коли колії закінчуються на станції;
- *комбінованими*, коли частина колій закінчується на станції, а частина проходить далі.

Виходячи з типу станції розробляється її технологія роботи. Вона може передбачати:

- 1) обробку составів імпорتنих вантажів з їх подальшим розформуванням;
- 2) обробку транзитних составів з переставлянням візків на вагонах;

3) перевантаження вантажів з вагонів однієї ширини колії у вагони іншої.

У залізничних прикордонних вузлах виконується робота щодо обробки іноземних вагонів, які проходять через їхні станції. У вузлах з однією станцією вся робота концентрується на цій станції, тому на ній виконуються усі необхідні операції, у разі потреби і перевантаження та заміна візків. Це передбачає наявність необхідних пристроїв та персоналу. У великих, середніх і дуже великих вузлах на переробці іноземних вагонопотоків можуть спеціалізуватися окремі станції або кожна станція може виконувати певні операції. Технологія роботи прикордонних вузлів залежить від роботи окремих станцій, однак основні принципи не відрізняються від звичайних вузлів.

9 Транспортно-експедиційна діяльність. Договір на транспортно-експедиційне обслуговування

Експедиційна діяльність компаній в Україні регламентується Законом про транспортно-експедиційну діяльність 2004 р. Цей закон визначає правові та організаційні засади і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

Відповідно до цього закону встановлені терміни, які використовуються у транспортно-експедиційній діяльності та нормативних документах:

- *транспортно-експедиторська діяльність* – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів;

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

- *експедитор (транспортний експедитор)* – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта і за його кошти виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

- *клієнт* – споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

- *перевізник* – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником;

- *учасники транспортно-експедиторської діяльності* – клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

З огляду на це можна визначити, що експедирування вантажів можуть виконувати:

- *вантажовласники;*
- *представники транспортної компанії-перевізника;*
- *представники транспортно-експедиційної компанії.*

У перших двох випадках такий спосіб передбачає наявність на підприємстві відповідних працівників, які виконують операції щодо експедирування вантажу. У третьому варіанті супровід вантажу виконують представники компанії-експедитора.

Розглянемо особливості цього варіанта й операції, які виконує компанія-експедитор. Компанії, що здійснюють транспортно-експедиційну діяльність, можна класифікувати таким чином:

1 Відповідно до обсягів виконуваних операцій:

- *компанії-посередники*, які виконують лише операції щодо оформлення документів та супроводу вантажів клієнта;
- *компанії-трейдери*, які здійснюють також і операції з навантаження та вивантаження вантажів клієнта і мають власні складські приміщення;

- *компанії-перевізники*, які мають власний рухомий склад і можуть надати повний цикл транспортних операцій.

2 Відповідно до форми власності:

- *Фізична особа підприємець (ФОП)*. Така форма власності передбачає повну відповідальність власника за виконання обов'язків за договором;

- *Товариство з обмеженою відповідальністю (ТОВ)*. У цьому випадку експедитор відповідає лише власністю підприємства;

- *Державне підприємство (ДП)*. Передбачає державну власність і відповідальність відповідно до закону про державну власність;

- *Акціонерне товариство (ЗАТ або ВАТ)*. Роботою підприємства керує рада акціонерів, що відповідають пропорційно кількості акцій, які вони мають на руках. Різниця полягає у тому, що у першому випадку акціями можуть володіти лише працівники підприємства, а у другому – акції є у публічному продажу.

3 Відповідно до географії виконання операцій:

- *внутрішні оператори*, що виконують перевезення лише на території своєї країни;

- *міжнародні оператори*, які здійснюють перевезення на території інших держав.

Для виконання обов'язків щодо обслуговування вантажу між клієнтом та фірмою-виконавцем укладається *договір на транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО)* – документ, в якому одна сторона (експедитор) зобов'язується за винагороду і за кошти іншої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором експедиційних послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

Договором на ТЕО можуть бути передбачені обов'язки експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і по маршруту, вибраному експедитором чи клієнтом, забезпечити відправку та отримання вантажу, а також інші обов'язки, пов'язані з перевезенням.

Додатковими послугами на покращення перевезення згідно з договором на ТЕО може бути передбачено здійснення таких необхідних для доставки вантажу операцій:

- отримання потрібних для транзиту документів на виконання митних або інших формальностей;
- перевірки кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплачення мита, зборів та інших витрат, які покладаються на клієнта;
- збереження вантажу, його отримання в пункті призначення;
- інших операцій та послуг, передбачених договором.

Договір на ТЕО укладається в письмовій формі. Окрім цього, клієнт видає експедитору *доручення* на виконання необхідних операцій.

Клієнт зобов'язаний надати експедитору документи на іншу інформацію, необхідну експедиторам для виконання обов'язків, передбачених договором на ТЕО.

Експедитор зобов'язаний повідомити клієнта про виявлені недоліки в отриманій інформації, а у випадку неповноти інформації запросити у клієнта необхідні додаткові дані.

У випадку ненадання клієнтом необхідної інформації експедитор може не розпочинати виконання відповідних обов'язків до надання такої інформації.

Клієнт несе відповідальність за збитки, заподіяні експедитору у зв'язку з порушенням обов'язків з надання інформації.

Якщо у договорі не вказано, що експедитор повинен виконувати обов'язки особисто, то він має право притягти до їх виконання *третіх осіб*. Однак це не звільняє експедитора від відповідальності перед клієнтом за виконання договору.

Будь-яка зі сторін має право відмовитись від виконання договору, повідомивши про це у встановлений строк іншу сторону. При односторонній відмові від виконання договору сторона, яка відмовляється, сплачує іншій стороні збитки, які пов'язані із розірванням договору.

Експедиційні організації несуть матеріальну відповідальність за невиконання договору. Якщо буде доведено, що невиконання договору відбулося з вини перевізника, тоді він буде нести відповідальність за додаткові збитки, заподіяні експедитору.

За договором експедиції клієнт несе матеріальну відповідальність:

- за неналежне виконання умов договору;
- непред'явлення вантажу до перевезення;
- простій транспортних засобів;
- направлення вантажу не на ту адресу;
- погіршення якості вантажу через неправильне оформлення, відсутність або несвоєчасне направлення доручень, розпоряджень або інших документів;
- низьку якість тари при пакуванні;
- розбіжність у маркуванні на вантажних місцях з маркуванням, зазначеним у перевізних документах;
- неякісне оформлення товаросупровідної та розрахункової документації.

За здійснення операцій експедиторські підприємства беруть комісійну винагороду (як правило, 3–5 % від вартості перевезення).

10 Аутсорсинг у міжнародних перевезеннях. PL-провайдери

Аутсорсинг – це передача частини бізнес-процесів сторонній організації, яка спеціалізується на їх виконанні.

Головна мета аутсорсингу полягає не в економії коштів (тому що плата за послуги аутсорсингу в більшості випадків може перевищувати витрати на утримання «свого» сектора), а в можливості звільнити відповідні організаційні, фінансові та людські ресурси, щоб розвивати нові напрями або сконцентрувати зусилля на існуючих, що вимагають підвищеної уваги.

У підприємницькій практиці України на аутсорсинг найчастіше передаються такі функції, як ведення бухгалтерського обліку, забезпечення функціонування офісу, перекладацькі послуги, транспортні послуги, підтримка роботи комп'ютерної мережі та інформаційної інфраструктури, рекламні послуги, забезпечення безпеки.

Види аутсорсингу:

Виробничий аутсорсинг (промисловий) (МО) – сторонній організації передається частково або повністю виробництво продукції або її компонентів.

IT-аутсорсинг (ИТО):

- хостинг сайту компанії;
- офшорне програмування (Західна Україна);
- створення вебресурсів;
- розроблення, встановлення, супровід ПЗ;
- обслуговування техніки сторонніми спеціалізованими компаніями.

Розвиток корпоративних інформаційних систем надав можливість їх аутсорсингу. До 90-х років деякі типи аутсорсингу (наприклад, офшорний аутсорсинг кол-центрів) технічно було надзвичайно важко реалізувати.

Абонентське обслуговування комп'ютерів – найбільш поширений на практиці вид аутсорсингу в IT-сфері. При такому типі обслуговування замовнику пропонується комплексний набір послуг, що дає змогу йому обійтися без власного системного адміністратора або ж значно знизити його завантаження. Абонентське обслуговування комп'ютерів, як правило, містить такі види послуг:

- налаштування та оновлення апаратної частини обладнання;
- налаштування та оновлення програмного забезпечення;
- створення захисту проти зломів і проникнення в мережу;
- оперативний ремонт і заміна обладнання;
- профілактичні заходи щодо запобігання поломкам і зносу устаткування.

Аутсорсинг розміщення IT-систем (модель «програмне забезпечення на вимогу», англ. Software on-Demand, SoD) є різновидом аутсорсингу інформаційних процесів. На відміну від звичайного хостингу, SoD аутсорсер не тільки надає фізичне устаткування для розміщення інформаційних систем, а й забезпечує їх установлення, підтримку і оновлення.

Значного поширення набув аутсорсинг розроблення програмного коду. Традиційним лідером у галузі IT-виробництва є Китай, а головними розробниками програмного коду – Індія, країни Східної Європи та Росія.

Аутсорсинг бізнес-процесів (BPO) – використання зовнішніх ресурсів, знань і досвіду, налагодженої інфраструктури постачальника послуг (аутсорсера) для організації та забезпечення власних специфічних функцій і досягнення бізнес-завдань компанії. У більшості випадків BPO передбачає передачу стандартизованих поточних процесів компанії.

Бухгалтерський аутсорсинг – один з варіантів бухгалтерського забезпечення функцій обліку та звітності на підприємстві, за яке несе повну відповідальність, відповідно до законодавства України, керівник підприємства.

Практика аутсорсингу управління персоналом (англ. HRO, Human Resources Outsourcing) набула значної популярності. Найчастіше передаються процеси, пов'язані з підбором і пошуком співробітників (а також лізингом персоналу і аутстафінгом), рідше – процеси кадрового адміністрування та розрахунку заробітної плати.

Практика аутсорсингу процесів управління персоналом значно поширена в Україні. Прикладами компаній, що надають послуги з набору та найму персоналу, є різні кадрові агентства. Постачальників комплексних послуг аутсорсингу у сфері управління персоналом та кадрового адміністрування в Україні майже немає.

Аутсорсинг кол-центрів в Україні також досить поширений, проте має дещо іншу форму. Вимоги до володіння українською та російською мовами майже виключають розміщення кол-центрів у далекому зарубіжжі і навіть у деяких країнах СНД. Професійний кол-центр має багато переваг:

- дороге обладнання, здатне забезпечити належний рівень сервісу без простоїв і довгострокових перебоїв;
- штат співробітників-професіоналів, безліч підрозділів, що забезпечують повноцінну роботу кол-центру;
- методи контролю якості, методи забезпечення безпеки;
- добре розвинену ІТ-інфраструктуру.

Виведення персоналу за штат (аутстафінг) – кадрове агентство (або інша структура) оформляє співробітників компанії у свій штат, при цьому співробітник залишається на своєму робочому місці і виконує колишні обов'язки. Залежно від особливостей оподаткування, це може істотно знизити реальну

вартість найму або дасть змогу отримати спеціальні пільги для компаній з малим штатом. Розвитком цієї ситуації є направлення тимчасово вільного персоналу на роботу в різні підприємства (лізинг персоналу).

Аутсорсинг управління знаннями (КРО) – передбачає управління процесами, які вимагають глибокого вивчення або серйозної аналітичної обробки даних, формування і управління базами знань, які в подальшому можуть використовуватися в тому числі і для підтримки прийняття рішень. Аутсорсинг управління знаннями зараз тільки починає поширюватися на території США.

Вважається, що зовнішньому виконавцеві можуть бути передані майже будь-які функції підприємства. На практиці найбільш поширеними видами аутсорсингу є передача таких функцій:

- бухгалтерський облік і розрахунок податків;
- юридичне забезпечення діяльності;
- розрахунок заробітної плати співробітників;
- управління персоналом;
- інформаційні системи і управління базами даних;
- маркетингові комунікації та зв'язки з громадськістю;
- управління проектами від розроблення до реалізації;
- питання економічної та інформаційної безпеки;
- управління логістикою і доставкою;
- виробництво;
- складання і тестування;
- прибирання та обслуговування;
- управління транспортом, його технічне обслуговування та ремонт (повітряні і морські судна, автомобільний, залізничний транспорт).

Аутсорсинг дає змогу компанії-замовнику скоротити витрати і значно знизити трудомісткість і витрати на експлуатацію інформаційних систем і додатків, концентруватися на основних бізнес-процесах компанії, не відволікаючись на допоміжні.

Переваги:

- 1) зниження вартості реалізації бізнес-процесу, а саме:

- скорочення і контроль витрат (як правило, дешевше, ніж зарплата штатної одиниці);

- економія на податках на зарплату штатної одиниці;

- звільнення внутрішніх ресурсів компанії для інших цілей (можливий синергетичний ефект);

2) збільшення якості одержуваних продуктів або послуг:

- фокусування компанії на основній діяльності (як фірми-замовника, так і виконавця – тут також можливий синергетичний ефект);

- використання спеціалізованого обладнання, знань, технологій;

- зниження ризиків, пов'язаних з реалізацією бізнес-процесу;

- використання конкуренції на ринку виконавця;

- скорочення впливу некерованих чинників (нестача комплектувальних частин);

- поділ і часткова передача іншій компанії ризиків;

- додатковий доступ до фінансів (на фондовому ринку) – підвищення інвестиційної привабливості фірми.

При зовнішньому аутсорсингу виявлялися такі його недоліки:

- рівень професіоналізму співробітників аутсорсингової компанії – аутсорсера (як виконавця, так і його керівника) може виявитися недостатнім для виконання робіт або надання послуг на належному рівні;

- недостатність важелів керівного впливу, що може призвести до зниження ефективності процесів;

- наявність ризиків порушення збереження майна, безпеки і витоку відомостей конфіденційного характеру, в результаті надання нерегульованого доступу до документів, даних і матеріальних цінностей підприємства;

- збільшення часу вирішення проблем в аварійних ситуаціях, пов'язане із зайвою передавальною ланкою і узгодженнями (особливо проявляється в телекомунікації).

Також існують загальні проблеми:

- незнання національної культури (при переведенні кол-центрів за кордон);

- у разі кол-центрів ситуація часто є конфліктною, що вимагає адекватної поведінки співробітників, якими найчастіше є студенти;

- недостатній рівень підбору кадровими агентствами, де HR-менеджери часто здатні підбирати некваліфіковану робочу силу, але часто не здатні оцінити кваліфікацію здобувача на місце «синього комірця»;

- велика плинність персоналу;

- штатний співробітник (за рахунок робочого спілкування з колегами) здатний своєчасно виявляти деякі помилки (як помилка в одержувача кореспонденції), а іноді проінформувати клієнта про новинки, при тому що позаштатний зазвичай виявляє тільки «шаблонні» помилки, які є менш критичними.

2PL, 3PL, 4PL – логістичні провайдери.

Розібратися в багатоваріантності логістичного аутсорсингу і вибрати оптимальну для власної компанії стратегію – завдання не з легких.

З іншого боку, для багатьох практикуючих логістів досі залишається загадкою відмінність, наприклад, між 3PL- і 4PL-провайдерами, а також доцільність використання їхніх послуг. Ситуація ускладнюється ще й тим, що компаній, які дійсно могли б працювати на такому рівні, в Україні сьогодні одиниці. Найчастіше організації, які заявляють про себе як про 3PL-провайдерів, з тих чи інших причин не відповідають вимогам потенційних замовників.

Модна сьогодні аббревіатура 3PL розшифровується як *third party logistics*, або логістика третьої сторони. Відповідно до цієї концепції, всю новітню історію розвитку логістики можна поділити на відповідні етапи. «Логістика одного боку» – 1PL – була характерна для періоду 1970–1980 рр., коли компанії вирішували всі свої логістичні завдання власними силами і з залученням своїх внутрішніх ресурсів. Приблизно в той самий час почали формуватися так звані 2PL-провайдери – компанії, які пропонували своїм клієнтам якийсь найпростіший логістичний аутсорсинг: транспортні послуги або нескладні складські операції. Сьогодні терміни 1PL і 2PL майже не використовуються, на порядку денному – сучасний формат 3PL.

На сьогоднішній день в Україні найбільше 2PL-провайдерів, що надають традиційні послуги з транспортування та / або управління складськими приміщеннями 4PL- і 5PL-провайдерів в Україні немає, хоча деякі з них декларують рівень 4PL.

Класифікацію логістичних послуг можна провести декількома підходами, найбільш популярним є метод, заснований на рівні комплексності надаваних послуг і глибини інтеграції.

1PL-провайдер (оператор) – це автономна логістика, всі операції виконує сам власник вантажу.

Основні характеристики оператора:

- організаційно включає: відділ доставки (транспортний відділ), склад, митний відділ і т. д.;

- активи: транспортні засоби, складські приміщення, персонал;

- вид діяльності: зберігання товарів, транспортування, документальний супровід операцій, митне оформлення і т. д.

2PL-провайдер надає традиційні послуги з транспортування та / або управління складськими приміщеннями.

Види підприємств 2PL:

1) транспортне підприємство:

- активи: транспортні засоби, автобази і т. д.;

- вид діяльності: транспортування вантажів;

2) підприємство, яке надає послуги зі зберігання:

- активи: складські приміщення;

- вид діяльності: оренда складських приміщень;

3) експедиторські підприємства, митні брокери, транспортні диспетчери:

- активи: нематеріальні;

- вид діяльності: інформаційні послуги, супровід вантажів, документальне оформлення і т. д.

Таких провайдерів в Україні багато в транспортуванні і експедируванні – від великих, з парком у кілька сотень автомашин, до приватників-одинаків.

3PL-провайдер має розширення функціональності *2PL-оператора* завдяки додатковим послугам, наприклад, до переліку послуг *3PL-оператора* додатково входять складування, перевантаження, додаткові послуги з доданою вартістю, а також використання субпідрядників. Усі послуги надаються як окремо, так і в комплексі.

3PL-провайдери мають у складі:

1) транспортну службу:

- активи: транспортні засоби, автобази у власності або оренда;

- вид діяльності: надання послуг з транспортування вантажів;
- 2) склади:
 - активи: складські комплекси у власності або оренда;
 - вид діяльності: надання послуг зі зберігання, пакування, переробки, комплектації вантажів і т. д.;
- 3) експедиторську службу, митних брокерів:
 - активи: нематеріальні;
 - вид діяльності: інформаційні послуги, супровід вантажів, документальне оформлення і т. д.

Комплексні послуги на сьогодні в Україні надають як міжнародні логістичні компанії, так і українські.

4PL – це інтеграція всіх компаній, залучених у ланцюг постачання вантажів.

4PL-провайдер вже вирішує завдання, пов'язані з плануванням, управлінням і контролем усіх логістичних процесів компанії-клієнта з урахуванням довгострокових стратегічних цілей.

Для досягнення їх статусу необхідно включати повний перелік таких послуг:

- 1) організація повного циклу зовнішнього і внутрішнього процесу транспортування сировини, матеріалів, готової продукції до кінцевих точок їх споживання;
- 2) організація складування матеріалопотоку на власних та / або найманих складах;
- 3) контроль за рівнем запасів, розроблення і впровадження оптимальних моделей управління рівнем запасів;
- 4) митне оформлення;
- 5) страхування вантажів;
- 6) інформаційне забезпечення логістичного процесу;
- 7) організація вантажно-розвантажувальних робіт на всіх необхідних точках;
- 8) маршрутизація дистрибуційної системи;
- 9) документально-договірне забезпечення системи доставки;
- 10) проведення взаєморозрахунків з усіма учасниками логістичного процесу;
- 11) фліт-менеджмент автогосподарства замовника.

5PL – це оператори, які вирішують завдання, пов'язані з управлінням інтегрованими ланцюгами поставок.

11 Диспетчерське управління інтермодальними перевезеннями. Амодальні перевезення. Організація «наскрізних» перевезень. Бімодальні транспортні одиниці та контрейлери

Усі комбіновані перевезення потребують чіткої організації та взаємодії. При цьому необхідно забезпечувати своєчасне подання рухомих одиниць для виконання вантажних операцій, звільнення навантажувально-розвантажувальних фронтів, а також зберігання вантажів при складуванні. Диспетчерське керівництво при організації таких перевезень може бути:

1 *Децентралізоване* – керівництво здійснює диспетчер для кожного виду транспорту окремо.

2 *Централізоване* – керівництво здійснюється одним диспетчерським центром для всіх видів транспорту.

При першому варіанті організації оператор для кожного виду транспорту організовує переміщення потоку та узгоджує роботу з іншими видами транспорту. Цим оптимізуються витрати за кожним видом окремо, однак загальні витрати на всьому ланцюзі можуть зростати. Також цей спосіб організації може бути не зовсім зручним для клієнта, оскільки треба домовлятися з кожним оператором окремо. Він характерний у випадку, коли договір укладається напряду між вантажовласником та перевізником.

Другий спосіб належить до *амодальних* перевезень.

Амодальні перевезення – вид змішаних перевезень, управління якими здійснюється з одного диспетчерського центру. Такий спосіб, як правило, практикують експедиторські компанії. У цьому випадку укладається один договір на перевезення між вантажовласником та експедитором, а останній, у свою чергу, укладає договори з перевізниками та забезпечує їх виконання. Амодальні перевезення більш вигідні для клієнта з точки зору організації, однак їх вартість дещо вища за звичайні.

Не кожен експедитор здатний забезпечити організацію амодальних перевезень. Для їх виконання необхідно:

- наявність сталих договорів з перевізниками, що дасть змогу забезпечити оперативне реагування на вимоги клієнта;

- наявність власного диспетчерського центру, який може забезпечувати координацію всього ланцюга перевезень;
- наявність необхідних кваліфікованих спеціалістів для виконання перевезень на будь-якому виді транспорту.

Отже, *диспетчеризація перевезень* – складний, трудомісткий процес, який вимагає певного рівня організації підприємства, що виконує його. При цьому тарифікація подібних перевезень передбачає додаткові ставки за організацію і управління логістичними ланцюгами, що забезпечують перевезення.

У сучасній системі організації змішаних перевезень основним завданням є скорочення часу на виконання перевантажувальних перевезень. Тому виникає потреба у так званих «наскрізних» перевезеннях – перевезеннях, які не потребують перевантаження з одного виду транспорту на інший. Залежно від рухомих одиниць, що використовуються, ці перевезення можна поділити на два види:

- *контрейлерні перевезення*;
- *бімодальні перевезення*.

Контрейлерні перевезення здійснюються за допомогою транспортних одиниць – *контрейлерів*. Контрейлер являє собою напівпричеп, який може транспортуватися як за допомогою автотранспортного тягача, так і на залізничній платформі, яка оснащується спеціальними кріпленнями.

Контрейлерні перевезення мають такі переваги:

- скорочення часу на перевантаження з одного виду транспорту на інший;
- зменшення витрат на складські площі та перевантажувальні площадки;
- скорочення витрат на пакування та закріплення вантажних одиниць;
- підвищення схоронності вантажів.

Однак у цього варіанта є певні недоліки:

- зменшення коефіцієнта використання вантажопідйомності вагона;
- необхідність використання спеціальних транспортних засобів для перевезення.

З огляду на це можна зробити висновок, що контрейлерні перевезення в основному використовуються при організації

автомобільно-залізничних перевезень і вимагають чіткої взаємодії для виконання логістичного ланцюга перевезень.

Біמודальні перевезення здійснюються за допомогою біמודальних рухомих одиниць – транспортних одиниць, які можуть рухатися і залізничними коліями і автомобільними шляхами. Такі транспортні одиниці можуть самостійно рухатися автошляхами, оскільки мають стандартні автомобільні колеса, а також мають колісні пари, які висуваються і ставляться на місце коліс. Біמודальні одиниці можуть рухатися самі по коліях або ставитися у поїзди і поєднуватися за допомогою автозчеплень.

Такі перевезення мають певні переваги:

- значне скорочення часу на виконання операцій переставляння з одного виду транспорту на інший;
- скорочення витрат на складування вантажу;
- відсутність потреби пакування та закріплення вантажу на рухомому складі;
- підвищення схоронності вантажу.

Також існують і недоліки:

- значна вартість рухомих одиниць;
- наявність витрат на паливо при транспортуванні автошляхами;
- ускладнення з виконанням маневрів на залізничних коліях.

Цей вид перевезень є не дуже вигідним для вантажовласника, оскільки вимагає значних витрат на самі перевезення і на послуги транспортних компаній (як правило, питома вартість у 1,5-2 рази вища, ніж у звичайного варіанта). Однак за швидкістю транспортування і зручністю виконання операцій він є найвигіднішим.

12 ІНКОТЕРМС

Інкотермс (англ. *Incoterms, International commerce terms*) — міжнародні правила у форматі словника, що забезпечують однозначні тлумачення найширше використовуваних торгових термінів у сфері зовнішньої торгівлі, передусім, відносно *франко* — місця переходу відповідальності від продавця до покупця.

Міжнародні торгові терміни є стандартними умовами договорів міжнародної купівлі-продажу, які визначені заздалегідь у міжнародному визнаному документі.

Правила уперше опубліковані в 1936 р. Міжнародною торговою палатою, перша редакція відома як «*Інкотермс-1936*». Поправки і доповнення були пізніше зроблені в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010, 2013, 2020 рр.

Основні принципи, регульовані в термінах Інкотермс:

- розподіл між продавцем і покупцем транспортних витрат з доставки товару, тобто визначення, які витрати і до яких пір несе *продавець*, і які, починаючи з якого моменту, – *покупець*;
- момент переходу з продавця на покупця ризиків пошкодження, втрати або випадкової загибелі вантажу;
- дата постачання товару, тобто визначення моменту фактичної передачі продавцем товару в розпорядження покупця або його представника, наприклад, транспортній організації і, отже, виконання або невиконання першим своїх зобов'язань щодо термінів постачання.

За рамками Інкотермс залишаються правила переходу права власності з продавця на покупця, а також наслідку невиконання сторонами зобов'язань за договором купівлі-продажу товарів, включаючи підстави звільнення сторін від відповідальності, що регламентується нормами застосовного права або *Віденської конвенції*.

Галузі визначення Інкотермс подано на рисунку 1.

Кожен термін, що визначається, є трилітерною аббревіатурою, перша літера вказує на точку переходу обов'язків від продавця до покупця:

- *E* — у місці відправлення (англ. *departure*);
- *F* — у терминалів відправлення основного перевезення, основне перевезення не сплачене (англ. *main carriage unpaid*);
- *C* — у терминалів прибуття основного перевезення, основне перевезення сплачене (англ. *main carriage paid*);
- *D* — у покупця, повноцінне доставлення (англ. *arrival*).

Інкотермс-2010

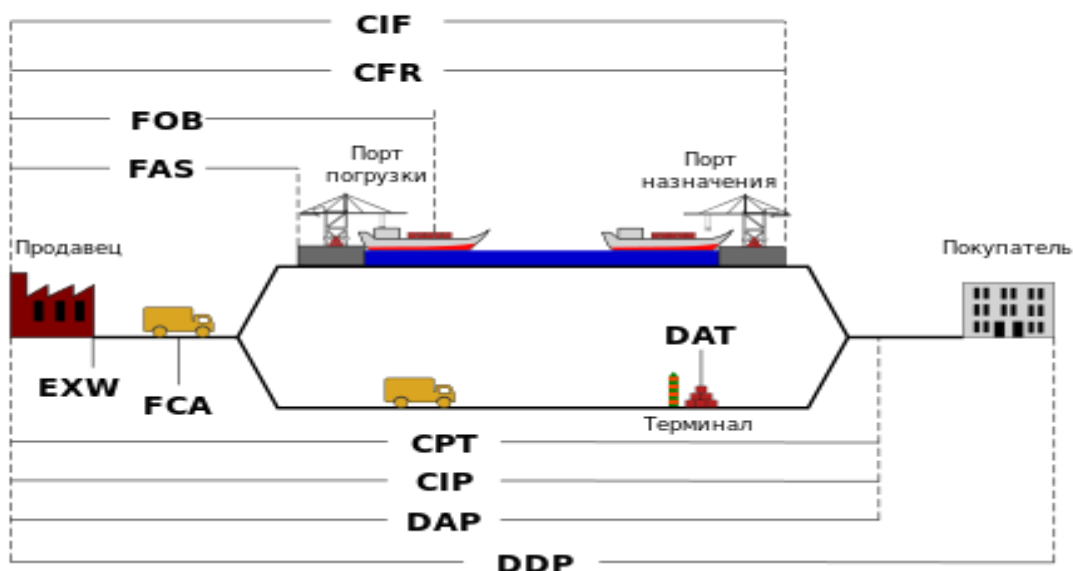


Рисунок 1 – Галузі визначення Інкотермс

В Інкотермс-2010 було визначено одинадцять термінів, сім з них можуть застосовуватися до будь-якого виду транспорту основного перевезення:

1 EXW (англ. *ex works*, *франко-склад*, *франко-завод*): товар забирається покупцем з вказаного у договорі складу продавця, сплата експортних зборів є обов'язком покупця.

2 FCA (англ. *free carrier*, *франко-перевізник*): товар доставляється до основного перевізника замовника, до вказаного у договорі терміналу відправлення, експортні збори сплачує продавець.

3 CPT (англ. *carriage paid to...*): товар доставляється основному перевізнику замовника, основне перевезення до вказаного у договорі терміналу прибуття сплачує продавець, витрати зі страхування несе покупець, імпорнтне мито та доставлення з терміналу прибуття основного перевізника здійснює покупець.

4 CIP (англ. *carriage and insurance paid to...*): те саме, що CPT, але основне перевезення страхується продавцем.

5 DAT (англ. *delivered at terminal*): поставляння до вказаного у договорі імпорнтного митного терміналу сплачене продавцем, митне очищення з імпорту здійснюється покупцем.

6 DAP (англ. *delivered at point*): постачання у місце призначення, вказане у договорі, імпорнтні збори та місцеві збори сплачуються покупцем.

7 DDP (англ. *delivered duty paid*): товар доставляється замовнику у місце призначення, вказане у договорі, очищений від усіх зборів та ризиків.

Також в Інкотермс-2010 визначено чотири терміни, що стосуються лише морського транспорту і транспорту територіальних вод:

1 FOB (*free on board*): товар відвантажується на судно покупця, перевантаження сплачує продавець.

2 FAS (*free alongside ship*): товар доставляється до судна покупця, у договорі вказується порт навантаження, перевантаження та навантаження сплачує продавець.

3 CFR (*cost and freight*): товар доставляється до вказаного у договорі порту призначення покупця, страхування основного перевезення, розвантаження і перевантаження сплачує покупець.

4 CIF (*Cost, Insurance and Freight*): те саме, що CFR, але основне перевезення страхує продавець.

Зміст Інкотермс у різних ревізіях змінюється, так, у Інкотермс-2010 порівняно з Інкотермс-2000 термін DAP введено на заміну вилучених DAF (*delivered at frontier, доставлення до кордону*), DES (*delivered ex ship, доставлення на борту судна у порту призначення*) та DDU (*delivered, duty unpaid, доставлення у вказане місце без зняття мита*), а замість DEQ (англ. *delivered ex queu, доставлення у порт*) уведено більш загальний термін DAT [12, 13].

13 Угода про міжнародне вантажне сполучення.

Конвенція про міжнародні перевезення залізницею

У сфері організації та здійснення міжнародних перевезень першою угодою в галузі залізничного транспорту була Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), яка набула чинності з 1 листопада 1951 р. Учасниками УМВС були СРСР, Болгарія, Угорщина, В'єтнам, НДР, Китай, Північна Корея, Монголія, Польща, Румунія і Чехословаччина [14, 15].

Поряд з основним текстом УМВС на додаток до нього одинадцять країн-учасниць угоди (серед них СРСП) прийняли: Єдиний міжнародний транзитний тариф (ЄТТ), вживаний для обчислення плати за перевезення вантажів транзитом по дорогах – учасниках УМВС (згодом був прийнятий також Міжнародний транзитний тариф (МТТ)); Службову інструкцію до УМВС; Правила користування вагонами в міжнародному пасажирському і залізничному вантажному сполученні (ППВ); Правила розрахунків по УМВС.

В УМВС було зафіксовано низку основних моментів, таких як:

- було визначено, що вантажі можуть перевозитися по залізницях двох і більше країн за одним перевізним документом – міжнародною накладною. У цьому випадку перевезення називатимуться «*прямим міжнародним сполученням*»;

- перевезення поділяються на *прямі залізничні*, в яких беруть участь тільки залізниці, і *прямі змішані*, в яких окрім залізниць беруть участь інші види транспорту;

- *прямі міжнародні залізничні сполучення* бувають *перевантажувальними*, коли вантажі перевантажуються з вагонів однієї колії у вагони іншої, і *безперевантажувальними*, коли вантаж не перевантажується, а кузови вагонів переставляються на візки іншої колії;

- *прямі міжнародні залізничні сполучення* можуть бути *безперевантажувальними*, якщо колія суміжних країн однакова (колію тієї самої ширини, що і залізниці України, мають Росія, країни СНД і Польща).

З характеру УМВС випливає, що ця угода регулює взаємовідносини між залізницями різних країн – його учасниць, які беруть участь у міжнародних перевезеннях.

Основна мета УМВС – створення єдиного регламенту в питаннях, пов'язаних з укладанням міжнародного договору на перевезення, змістом взаємних прав і обов'язків сторін договору, результатом його невиконання і врегулюванням претензій внаслідок цього, а також правами та обов'язками особи, на користь якої здійснювалося перевезення (тобто *одержувача вантажу*). Обов'язок дотримуватися постанов УМВС належить

виконувати не тільки залізницям, що його уклали, але і кожній залізниці, яка бере участь у даному перевезенні і у УМВС.

Процес розпаду соціалістичного табору і колишнього СРСР позначився і на залізничному транспорті. Залізнична транспортна система колишнього СРСР, що складалася протягом багатьох десятиліть як єдиний комплекс, сьогодні представлена сумою окремих державно-національних залізничних транспортних структур, однак усе ще пов'язаних певною мірою межу собою технологічно та організаційно.

Керівники залізничних адміністрацій країн СНД, прагнучи забезпечити безперебійну роботу залізниць, уже в січні 1992 р. підписали Угоду про основні принципи експлуатаційної роботи залізниць країн СНД у перехідний період. При цьому були залишені без зміни нормативні документи МПС, що діяли на момент підписання Угоди.

УМВС є основним нормативним актом, що регламентує умови міжнародних перевезень вантажів на території колишнього СРСР, за винятком країн Прибалтики. УМВС регулює взаємовідносини сторін за договором перевезення в рамках СНД. Колишні соціалістичні країни Азії (Китай, В'єтнам, Північна Корея, Монголія) є повноцінними учасниками УМВС, оскільки не *демонстрували* і не виходили з нього, так само, як Болгарія і Польща (також вирішили не виходити з УМВС). На цю групу країн повною мірою поширюється юрисдикція даного нормативного документа. Учасниками УМВС є також Словаччина, Румунія та Угорщина, що визнають цей документ *«де факто»*, тобто до укладення якої-небудь нової угоди.

Підписані угоди передбачають забезпечення сприятливих умов функціонування залізничного транспорту, зокрема, залізничний рухомий склад звільняється від податків і державних зборів, пов'язаних з використанням залізничної колії; податків і зборів на доходи, одержані від перевезень.

Взаємовідносини залізниць у рамках цих угод регулюються також низкою додаткових угод, інструкцій, правилами користування вагонами, прикордонними угодами, правилами розрахунків і іншими погодженими документами. В них обумовлюються умови транспортування вантажу, встановлюються норми відповідальності сторін, права та

обов'язки перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача. Визначено коло товарів, які допускаються до перевезення, та перелік вантажів, які приймаються на особливих умовах. Для всіх зазначених вище угод загальними є такі найважливіші умови перевезень:

- вантажі приймаються до перевезення за внутрішніми правилами країни відправлення;

- вивіз вантажу може здійснюватися як у *перевантажувальному*, так і у *безперевантажувальному* сполученнях;

- вантажі, які транспортуються на *особливих умовах*, не обумовлених в угоді між сторонами, можуть відправлятися тільки за попередньою згодою сторін;

- для *прямого міжнародного сполучення* кожна країна може відкрити не всі станції, а лише деякі з них. Списки відкритих станцій називаються відповідною угодою;

- провізна плата для транспортування по території кожної з країн обчислюється за їхніми внутрішніми тарифами і правилами. В усіх угодах встановлюється, що за відсутності в їхньому тексті необхідних вказівок слід керуватися внутрішнім законодавством;

- договір перевезення оформляється відповідною накладною (за своїми реквізитами ці накладні повністю нагадують накладну УМВС), яка заповнюється українською мовою та мовою країни-партнера.

Багато умов Угод близькі до відповідних розділів УМВС, учасниками яких є країни-партнери. У деяких випадках є прямі посилання на положення даних конвенцій і доповнюють їх документи.

Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (The Convention concerning International Carriage by Rail (КОТІФ)) — багатостороння міжнародна угода з питань міжнародних залізничних перевезень вантажів та пасажирів.

14 Міжнародні транспортні коридори

Міжнародний транспортний коридор (МТК) – комплекс транспортних споруд та пристроїв, які призначені для забезпечення перевезення вантажів та пасажирів у міжнародному сполученні.

У березні 1994 р. під егідою Європейського Союзу на острові Крит (Греція) відбулася 2-га Загальноєвропейська конференція міністрів транспорту 23 європейських держав. На ній було погоджено і затверджено маршрути перших дев'яти європейських МТК. Надалі у літературі вони дістали назву «критських» за місцем їх затвердження. На Третій Пан'європейській конференції з питань транспорту (23–25 червня 1997 р., Фінляндія, Хельсінкі) прийнято рішення про створення коридору № 10. Ці коридори містять залізничні, автомобільні та водні шляхи сполучення.

По території України проходять чотири з цих коридорів: № 3, № 5, № 7 і № 9.

Окрім основних транспортних коридорів, існують кілька менш важливих відгалужень, якими відбувається рух транспортних потоків.

Надання транспортному коридору статусу міжнародного дає такі переваги, як:

- збільшення обсягів транспортування через певний напрямок;
- модернізація технічних засобів та інфраструктури;
- прискорення обробки документів на вантажі, що прямують по цьому коридору.

Однак це висуває певні вимоги до країни, яка експлуатує транспортні коридори:

- організація чіткої взаємодії всіх видів транспорту, які беруть участь у перевезеннях;
- надання пріоритету для потоків, що рухаються транспортним коридором;
- забезпечення необхідного рівня обслуговування перевезень у межах транспортного коридору.

Сухопутні транспортні коридори останнім часом набувають великого значення, оскільки сучасні технології організації залізничного та автомобільного руху дозволяють розвивати

великі швидкості. Це дає змогу конкурувати з морським транспортом, оскільки час на доставлення вантажів сушею стає меншим.

У сучасній світовій економіці в епоху глобалізації роль транспорту стає все більш важливою. Транспорт дає змогу забезпечувати доставлення ресурсів та робочої сили, а також вивезення готової продукції і доведення до споживачів. Це стає причиною того, що виникає потреба у постійному переміщенні значних транспортних потоків з великою швидкістю. Саме це завдання і вирішують транспортні коридори.

Транспортні магістралі, які з'єднували різні держави та частини світу, існували дуже давно. Відомий шлях «з варягів у греки», який поєднував країни Скандинавії та Балтики з Південною Європою, можна вважати одним з перших транспортних коридорів, що проходив через територію сучасної України. Ще одним з відомих транспортних коридорів у Середньовіччі був Великий шовковий шлях, по якому з Китаю везли у Європу різні товари та навпаки.

Однією з найбільших програм щодо створення масштабних міжнародних транспортних коридорів є програма Європа – Кавказ – Азія, відома як TRASECA. Ця програма була започаткована у 1993 р. і зараз до неї входять 14 держав у Європі та Азії. Україна приєдналась до цієї програми у 1996 р. Мета цієї програми полягає у створенні Пан'європейського транспортного коридору, який з'єднає Східну Азію та Європу і стане альтернативою морському шляху доставлення вантажів з Китаю, Тайваня, Сінгапуру та ін.

Основною проблемою при організації сухопутного руху для перевезення вантажів є перетинання кордонів держав, через територію яких проходить маршрут. Створення міжнародних коридорів сприяє вирішенню цієї проблеми, тобто організації документообігу таким чином, щоб мінімізувати час на обслуговування вантажопотоку, що прямує ними. Для цього розробляються єдині норми оформлення документів, маркування та пломбування вантажів і вагонів та вимоги до перевізників, які організовують міжнародні перевезення.

15 Мультиmodalні термінали. Способи перевалки вантажів. Класифікація мультиmodalних терміналів. Формування мережі інтерmodalних та мультиmodalних терміналів. Європейський досвід

Мультиmodalний термінал – комплекс пристроїв, які призначені для перевантаження вантажів на два або більше видів транспорту.

Для забезпечення цього процесу на терміналах передбачаються:

- шляхи для приймання та відправлення рухомих одиниць для кожного виду транспорту;
- перевантажувальні пристрої;
- складські приміщення та відкриті площадки;
- службові споруди для обслуговування клієнтів;
- адміністративні та господарчі споруди.

Міжнародний досвід організації мультиmodalних терміналів у Європі, США, Китаї свідчить про те, що для забезпечення безперебійної взаємодії різних видів транспорту необхідно забезпечувати чітке виконання вантажних, технічних та комерційних операцій. На даний момент існують такі типи терміналів відповідно до видів транспорту:

- 1) *автомобільно-залізничний*;
- 2) *автомобільно-водний*;
- 3) *залізнично-водний*;
- 4) *залізнично-автомобільно-водний*;
- 5) *залізнично-автомобільно-повітряний*.

Виходячи з того, які види транспорту обслуговує термінал, він повинен мати відповідні пристрої для приймання рухомих одиниць (залізничні колії, автошляхи, портові пристані, злітно-посадкові смуги), пристрої для виконання вантажних операцій і для обслуговування клієнтів. Сучасні технології перевантаження передбачають два типи обслуговування:

- 1 *Крос-докінг*, або пряме перевантаження.
- 2 *Перевантаження через склад*.

Крос-докінг (англ. *cross* – напругу, перетинати, англ. *Dock* – док, навантажувальна платформа, стикування) – процес

приймання і відвантаження товарів і вантажів через склад напряду, без розміщення в зоні довготривалого зберігання.

Крос-докінг є сукупністю логістичних операцій усередині ланцюга поставок, завдяки яким відвантаження зі складу та доставка товарів максимально точно узгоджуються за часом. У результаті продукція доставляється за мінімальний строк.

Крос-докінг відбувається одно- або двоетапно:

- *одноетапний крос-докінг* – вантаж проходить через склад як незмінне окреме замовлення;

- *двоетапний крос-докінг* – відвантажена партія товару піддається переоформленню, і товар на складі може бути поділений на групи.

Зберігання товару на складі в обох випадках повністю виключається.

Перевагами наскрізного складування є:

- більш швидке доставлення продукції до пунктів призначення;

- скорочення складських площ і зниження витрат на оплату оренди складів і працю персоналу.

Оптимальними для наскрізного складування вважаються товари з високим попитом і значним обсягом транспортування: товари масового споживання, що мають постійний попит; швидкопсувні продукти; товари високої якості; продукція для рекламних заходів [10].

При перевантаженні через склад, на відміну від першого варіанта, вантаж надходить на склад, а потім завантажується у відповідний транспорт. У цьому випадку логістичний ланцюг містить операції з вивантаження, складування, зберігання та навантаження у рухомий склад.

Перевагами такого способу є:

- зменшення кількості навантажувальних засобів;
- відсутність необхідності синхронізації надходження рухомих одиниць різного виду транспорту;
- зменшення площі перевантажувальних районів.

Основними недоліками складського способу можна вважати:

- збільшення площі складських приміщень;
- збільшення часу перебування вантажу на складі;

- збільшення витрат на зберігання вантажу.

Вибір типу перевантаження визначається багатьма чинниками і впливає на загальну технологію роботи терміналу. У деяких випадках немає можливості будувати великі склади через брак промислових площ, тому доводиться обирати спосіб прямого перевантаження. І навпаки, можуть виникати випадки, коли немає можливості забезпечувати одночасне підведення одиниць рухомого складу різних видів транспорту, тому доводиться використовувати складський спосіб.

Мультимодальні термінали виконують різні функції залежно від того, які потоки вони обслуговують. Для того щоб чітко розуміти технологію роботи і те, який термінал необхідно проектувати у певному місці, вводиться класифікація за певними ознаками.

Залежно від розмірів та обсягів перероблення термінали класифікуються таким чином:

1 *Термінали класу А.* Це термінали, які мають великі площі і переробляють значні вантажопотоки. У таких центрах є значні обсяги як перевантаження за прямим варіантом, так і складування вантажу.

2 *Термінали класу В.* Такі термінали переробляють значні обсяги вантажопотоків, але мають незначні складські площі. Це означає, що більша частина вантажу переробляється за прямим варіантом.

3 *Термінали класу С.* Це комплекси з відносно невеликими обсягами вантажу та складськими площами.

З огляду на вищесказане можна зробити висновок, що термінали класу А треба розташовувати у місцях, де спостерігається концентрація вантажовідправників та вантажоодержувачів, тобто у великих транспортних вузлах (Харків, Донецьк, Дніпро). Термінали класу В найбільш доцільно розташовувати на перехрещенні значних транзитних вантажопотоків, або у точках перевантаження з одного виду транспорту на інший, причому основним питанням є забезпечення технології крос-докінгу (вузли на вхідних точках мережі або у місцях, де відбувається інтенсивне перевантаження на інші види транспорту). Термінали останнього класу

розташовуються у невеликих вузлах і у місцях концентрації потоків невеликих обсягів (переважно в аграрних районах).

Залежно від розташування на мережі:

- *кінцеві*, які розташовані у кінцевих точках маршрутів;
- *блокові або фідерні*, які розташовані на перетині маршрутів;
- *передавальні*, які розташовані біля кордону або біля портів.

Відповідно до вантажів, що переробляються:

- *універсальні*, які можуть переробляти будь-які вантажі;
- *спеціалізовані*, які переробляють лише певний від вантажу;
- *контейнерні*, призначені для перероблення контейнерів.

Відповідно до виконання операцій логістичного ланцюга:

- *повний цикл*;
- *частковий цикл*.

Зважаючи на вищеподане, можна зробити висновок, що мультимодальні термінали мають значну диференціацію за своїми властивостями та функціями, які вони виконують.

Для формування системи терміналів на території України необхідно використовувати у першу чергу досвід країн Європи, оскільки і географічно, і економічно, і політично наша країна тяжіє до неї. При плануванні систем доставки беруть до уваги існуючі транспортні структури на всіх рівнях і динаміку їх розвитку. Є *чотири рівні планування*, яким відповідають:

- *європейська логістична система*;
- *муніципальна логістична система*;
- *управління по осі перевезень*;
- *інфраструктура на місцях*.

Мережа інтермодальних перевезень, яка має бути сумісна і скоординована з вищевказаними рівнями планування, складається з трьох блоків:

- *мультимодальні контейнерні перевезення*;
- *мультимодальні вантажні автомобільні перевезення*;
- *логістична система і термінали*.

Для нормального функціонування необхідна координація всіх блоків на національному та регіональному рівнях з метою інтеграції мультимодального транспорту в логістичні системи всіх рівнів.

На сьогодні транспортний ринок в Європі залежно від відстаней перевезення поділяється на *внутрішній, регіональний,*

внутрішньорегіональний і міжнародний. Для перших трьох категорій домінуючим є автомобільний транспорт.

На коротких маршрутах (менше 100 км) автомобільний транспорт не має конкурентів, а роль інших видів транспорту (за винятком річкового і каботажного морського транспорту на перевезеннях, як правило, малоцінних вантажів) несуттєва. На маршрутах від 500 до 1000 км роль автомобільного транспорту знижується. Так, відстань у 700 км вважається для автомобільного транспорту граничною. На маршрутах більшої дальності зазвичай використовуються змішані (комбіновані) перевезення.

Нині функціонують два міжнародних мультимодальних транспортних коридори: *західна магістраль* (Франція, Італія, Іспанія, Португалія) і *східна* (Італія, Німеччина, Австрія, Швейцарія). На частку останньої припадає 80 % обсягів перевезень.

З метою сприяння подальшому розвитку змішаних перевезень в Європі в рамках ЄЕК ООН у 1979 р. була створена Робоча група експертів зі змішаних (комбінованих) перевезень. Її діяльність пов'язана з вирішенням економічних, технічних, адміністративних і правових питань, що виникають у процесі здійснення змішаних перевезень, і, зокрема, спрямована:

- на вивчення національної транспортної політики в галузі змішаних перевезень;
- розроблення міжнародних правових документів;
- дослідження тенденцій попиту вантажовідправників на змішані перевезення;
- вирішення питань зміни габариту і вагової маси вантажних одиниць і наслідків організації змішаних перевезень;
- створення єдиної європейської мережі найважливіших ліній міжнародних змішаних перевезень з відповідною інфраструктурою.

Останнє є дуже важливим, оскільки дає змогу проводити міжнародну координацію у сфері планування та визначення пріоритетів капіталовкладень у розвиток інфраструктури і, зокрема, мережі терміналів (включення існуючих та будівництво нових). Найбільш складним тут є вибір критеріїв відбору, до якого ставляться такі вимоги:

- часовий розрив між крайнім терміном надходження вантажів на термінал і його відправленням має не перевищувати 1 години;

- простої автотранспортних засобів, що використовуються для доставлення або вивезення вантажних одиниць, мають бути скорочені до мінімуму (не більше 20 хвилин);

- місце розташування терміналу має вибиратися таким чином, щоб до нього був вільний доступ по автодорогах від економічних центрів.

Для України всі ці правила можна застосовувати майже без змін. Винятком є лише те, що територія нашої держави більше будь-якої країни Європи (крім Росії) і має досить довгі магістралі. При цьому територією України проходять чотири транспортні коридори у різних напрямках. Тому порядок розташування терміналів має враховувати переміщення вантажів саме цими напрямками [2].

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Про затвердження Статуту залізниць України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457 / Кабінет Міністрів України. *Офіційний вісник України*. 1998. № 14. С. 150. Ст. 548. Код акта 5167/1998.

2 Інструкція про порядок спільних дій залізничних адміністрацій держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки зі службового розслідування порушень безпеки руху в поїзній та маневровій роботі: затв. на 50-му засіданні Ради по залізничному транспорту 22 травня 2009 р. База даних «Законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_413#Text.

3 Циганкова Т. М., Гордєєва Т. Ф. Міжнародні організації: навч.-метод. посібник для самостійного вивчення дисципліни. Київ: КНЕУ, 2003. 340 с.

4 Міжнародна економіка / за ред. Ю. Г. Козака, Д. Г. Лук'яненко, Ю. В. Макогона. Київ: ЦНЛ, 2009. 560 с.

5 Міжнародні транспортні організації та транспортне право: конспект лекцій / В. М. Запара, А. О. Ковальов, С. М. Продащук, Г. С. Бауліна. Харків: УкрДАЗТ, 2012. 42 с.

6 Міжнародні економічні відносини: навч. посіб. [для студ., аспірантів вищих навч. закладів] / О. С. Передерій. Вид. 4-те, переробл. і допов. Київ: Знання, 2008. 264 с.

7 Редзюк А. М., Матвіїв І. Б. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. Т. 3. Залізничний транспорт: навч. посіб. Київ: ДМ «ДержавтотрансНДІпроект», 2009. 200 с.

8 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/smgs/kotiff/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F%20%D0%9A%D0%9E%D0%A2%D0%86%D0%A4.doc

9 Управління залізничним транспортом: у 4 кн. Кн. 2. Перевезення. Тарифи: навч. посіб. / Д. О. Шумрай, Т. Г. Яновський, М. В. Дорошенко, Д. В. Зеркалов; за ред. Д. В. Зеркалова. Київ: Основа, 2004. 280 с.

10 Інформаційні системи та технології при управлінні залізничними перевезеннями: навч. посіб. / П. В. Долгополов, О. В. Лаврухін, В. В. Петрушов, О. М. Ходаківський. Харків: ТОВ «Компанія СМІТ», 2011. 118 с.

11 Інкотермс 2020. URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100015209-inkoterms-2020-osoblivosti-mozhliwego-zastosuvannya-1>.

12 Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. URL: <http://www.mintrans.gov.ua/uk/show/transport.html#>.

13 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС). URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_011#Text.

14 Міжнародний залізничний транзитний тариф (МТТ). URL: https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/mignarodni_taryfy/mtt.

15 Тарифне керівництво № 4. URL : https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/tk4/

В. В. Петрушов, М. Є. Щербина

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Конспект лекцій

Відповідальний за випуск Петрушов В. В.,

Редактор Буранова Н. В.

Підписано до друку 22.11.21 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,75. Тираж 5. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Український державний університет
залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.