

## Тема 16. Транспортне обслуговування зовнішньоекономічної діяльності

### План

1. Сутність та система регулювання міжнародних перевезень.
2. Правове регулювання міжнародних перевезень.
3. Види міжнародних перевезень: автомобільні, авіа, морські, річні, змішані, трубопровідні. Організація міжнародних перевезень.
4. Фактори, що впливають на вибір виду транспорту.
5. Особливості міжнародних перевезень різними видами транспорту: морських, залізничних, автомобільних, авіаційних.
6. Товарно-транспортна документація.
7. Основні види супроводжувальних транспортних документів: супроводжувальна транспортна накладна, коносамент, автодорожня накладна (CMR), автовантажна накладна (airwaybill), залізнична дорожня накладна.
8. Формування ціни на транспортні послуги.
9. Експедиторське обслуговування міжнародних перевезень.
10. Міжнародні транспортні коридори.

### 1. Сутність та система регулювання міжнародних перевезень

У цивільно-правовій доктрині України та й інших колишніх союзних республік укорінилося поняття "транспортні договори", під якими насправді розуміють цивільно-правові договори переважно за участю транспортних організацій. Це поняття охоплює різні типи договірних зобов'язань: перевезення, транспортну експедицію, буксирування, оренду (фрахтування на час) транспортних засобів і под. Ядром, центральною ланкою системи всіх так званих транспортних договорів прийнято вважати договір перевезення: це традиційно договір перевезення конкретного вантажу, сконструйований за моделлю реального договору, тобто такий договір, згідно з яким перевізник зобов'язується доставити вантаж, довірений йому відправником, у пункт призначення й видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Іншим транспортним договорам зазвичай належить допоміжна роль, а їхнє значення полягає в забезпеченні й обслуговуванні центрального договору перевезення вантажу, пасажирів чи багажу. Такий підхід, однак, має певні недоліки:

1. Єдина об'єднувальна ознака всіх транспортних договорів - участь у зазначених договорах транспортних організацій - у жодному випадку не може бути критерієм для вирішення відповідної класифікаційної групи договорів, оскільки вони репрезентують різні типи договірних зобов'язань.

2. Навчання про систему транспортних договорів, де основне, панівне місце посідають договори перевезення пасажирів або конкретної партії вантажів (тобто договори, що опосередковують відносини за безпосередньою їхньою доставкою з пункту відправлення у пункт призначення, а всі інші договірні зобов'язання стосовно цих договорів відіграють допоміжну, підпорядковану роль), ґрунтоване лише на повсякденних уявленнях про зміст діяльності транспорту (доставка пасажирів і вантажів) і не має нічого спільного з юридичним співвідношенням різних договорів, котрі застосовують у сфері транспортної діяльності, в тому числі опосередковуючих перевезення пасажирів і вантажів. Наприклад, коли конкретну партію вантажів перевозять у межах укладеного між відправником вантажу та перевізником договору про організування перевезень, за яким перевізник зобов'язується у встановлений термін приймати, а відправник вантажу - пред'являти вантажі в обумовленому обсязі, договір перевезення зазначеної конкретної партії вантажів уже не є основним для сторін. Це радше звичні дії, спрямовані на виконання зобов'язань.

3. Розгляд договорів перевезення пасажирів, договір перевезення конкретного вантажу як на головну ланку певної системи транспортних договорів, значення котрих зводиться до обслуговування цих договорів, найчастіше ускладнює юридичну кваліфікацію різноманітних правовідносин, що опосередковують процес перевезення.

Так, зі сфери договірної регулювання вилучають норми, які укладають між відправником вантажу і перевізником стосовно надання транспортних засобів під навантаження та пред'явлення вантажу до перевезення. Відносини сторін із надання й узгодження заявки на перевезення вантажів, що є джерелом зобов'язань з надання транспортних засобів і пред'явлення вантажу до перевезення, нерідко іменують плановими підставами, організаційними передумовами укладання договору перевезення (того самого, основного) і навіть "зав'язкою процесу перевезення вантажу".

## **2. Правове регулювання міжнародних перевезень**

У сучасних умовах гнучка, надійна, недорога транспортна система, яка дає можливість здійснювати міжнародні перевезення, набуває вирішального значення. Україна посідає важливе місце у мережі транспортних сполучень, оскільки через її територію проходить кілька транспортних коридорів, які дають змогу в найкоротші строки спрямовувати вантажопотоки з Азії до Європи. Розробляються нові проекти пасажиро- та вантажоперевезень.

Перспективним напрямом розвитку транспортних зв'язків є інтермодальні перевезення, зокрема між Каспійським, Чорним, Середземним морями й Західною Європою, які вважаються продовженням уже існуючих транспортних коридорів (за участю морських портів України, Румунії, Болгарії, Туреччини, Греції, Албанії). Планується залучити до співпраці у сфері перевезень Грузію, Азербайджан, Туркменістан, Казахстан, а також внутрішні водні шляхи Росії.

Значним проектом ХХІ ст. є прокладання транспортного коридору Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА). Початком цього проекту стала багатостороння Угода про міжнародний транспорт та розвиток коридору Європа-Кавказ-Азія від 8 вересня 1998 р.

Відповідно до Програми ТРАСЕКА розробляється єдина правова база щодо транзитних перевезень. Президентом Азербайджану, України, Молдови, Узбекистану, Киргизстану, Грузії, Туреччини, Румунії та Болгарії підписано чотири додаткових технічних документи, зокрема з міжнародного торговельного судноплавства, міжнародного залізничного транспорту, міжнародного автомобільного транспорту. На рівні міністерств транспорту України, Грузії та Болгарії підписано Протокол переговорів щодо розбудови поромної переправи Іллічівськ-Варна-Поті.

Україна зацікавлена у здійсненні Мариборської угоди, підписаної Італією, Словенією та Угорщиною. Нею передбачено будівництво транспортного коридору Трієст-Любляна-Будапешт-Київ.

Оскільки сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації, пріоритетним напрямом для розвинутих країн стали інтеграційні процеси. Вони передбачають створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це зумовлює постійне зростання транснаціональних потоків та міжнародного транзиту вантажів. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають чільне місце у європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень. Оскільки Україна займає вигідне положення на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, у зв'язку з тим, що свого часу планувалося приєднання України до Світової організації торгівлі, в Україні було розроблено Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр., яку затверджено Законом України від

7.02.2002 р. На підставі цієї Програми серед різних заходів передбачено й такі: залучення іноземних інвестицій на реабілітацію автомобільної дороги Київ-Чоп (кредит ЄБРР на суму 75 млн євро і кошти ЄС TACIS -16,5 млн євро) та будівництво мосту в районі пункту пропуску Яготин-Дорогуськ (кошти ЄС TACIS на суму 4,69 млн євро); усунення правових бар'єрів у сфері перевезень морськими суднами України через протоки Босфор і Дарданелли. Опрацьовується питання щодо укладення угоди з Туреччиною про поромне сполучення. Програма передбачає створення лізингових компаній для поповнення та оновлення рухомого складу транспорту. Серед іншого, Програма спрямована на виконання заходів інтеграції України до ЄС відповідно до міжнародних угод України "Про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС", "Про принципи формування спільного транспортного простору і взаємодії держав - учасниць СНД у галузі транспортної політики" в частині адаптації національного законодавства до міжнародного.

Таким чином, міжнародні перевезення набувають усе більшого значення для держав, у т. ч. й України. Їх належне правове регулювання дозволить найоптимальніше вирішити низку господарських питань.

Перевезення пасажирів, вантажу, багажу здійснюється залізничним, автомобільним, повітряним, морським та річковим видами транспорту. Розрізняють прямі перевезення, тобто здійснювані одним видом транспорту, та змішані, або комбіновані, здійснювані кількома видами транспорту.

За договором перевезення транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити пасажирів, вантаж, багаж до пункту призначення в іншій державі, видати вантаж (багаж) уповноваженій особі (одержувачу). Відправник чи пасажир зобов'язані оплатити таку послугу. Міжнародним вважається перевезення, здійснюване між двома чи більшою кількістю держав. Особливістю договору міжнародного перевезення є застосування матеріальних норм права на підставі колізійних принципів, передбачених міжнародними договорами, національним законодавством чи транспортним документом, виданим перевізником. Колізійними прив'язками, що переважно застосовують для обрання матеріального законодавства при відправленні вантажу, є закон країни відправлення, при його видачі в кінцевому пункті - закон країни призначення. Застосовують також закон перевізника та закон країни суду.

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має специфіку. По-перше, їх найважливіші умови визначено у міжнародних угодах - транспортних конвенціях, що є основним джерелом регулювання у цій сфері відносин. Угоди містять уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання колізій, що найчастіше виникають при морських та автомобільних міжнародних перевезеннях. Звичайно, уніфіковані норми міжнародних договорів регулюють вимоги до перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі у пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру заявлення претензій і позовів. Міжнародні транспортні конвенції мають і колізійні норми, до яких звертаються у разі відсутності уніфікованих матеріально-правових норм. Переважно договірні колізійні норми відсилають до національного законодавства. По-друге, норми конвенцій про міжнародні перевезення є імперативними. По-третє, специфіка регулювання міжнародних перевезень може виявлятися у відображенні норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них. Таке явище відоме за назвою рецепційного ефекту міжнародного договору. Воно є досить поширеним. Наприклад, правила Брюссельської конвенції про коносаментні перевезення 1924 р., які застосовують до регулювання морських перевезень і в якій беруть участь близько 50 держав, сприйняті національним законодавством ще майже 30 держав без ратифікації чи приєднання до зазначеної Конвенції. По-четверте, здійснення змішаних перевезень, транзит і контейнерні перевезення регулюються спеціальними нормами міжнародних чи національних актів.

### **3. Види міжнародних перевезень: автомобільні, авіа, морські, річні, змішані, трубопровідні**

Класифікація міжнародних перевезень залежить від багатьох різних критеріїв, з-поміж яких доцільно виокремити:

1. За видами транспорту - повітряні, автомобільні, залізничні, морські, річкові, переміщення трубопровідним транспортом.
2. Залежно від кількості використовуваного транспорту - прості (використовують лише один вид транспорту), змішані (застосовують декілька видів транспорту).
3. Залежно від об'єкта - перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти.
4. Залежно від використання транспортних компаній - перевезення однією або кількома транспортними організаціями прямого сполучення (дають один документ, навіть якщо в перевезенні беруть участь декілька компаній), кількома послідовними перевізниками (замовник укладає з кожним співперевізником окремих договір зі застосуванням транспортної документації кожного співперевізника), непрямого сполучення (кожний із співперевізників укладає свій договір перевезення, застосовуючи власну транспортну документацію й умови).
5. Залежно від маршруту - міжнародні перевезення в суміжному сполученні (між двома країнами" що мають спільний кордон), в транзитному сполученні (з перетинанням території іноземної держави), наскрізного сполучення (коли для перевезення вантажу до пункту призначення, який розміщений у тій самій країні, що й пункт відправлення, необхідно перетнути територію іншої держави).
6. Залежно від кількості пересадок - пересадочні, безпересадочні.

### **4. Організація міжнародних перевезень**

Міжнародні перевезення - переміщення вантажів або пасажирів за допомогою будь-якого виду транспорту з пункту відправлення до пункту призначення, які знаходяться на територіях різних країн або на території іноземної країни.

Розвиток зовнішньоекономічних зв'язків, міжнародної торгівлі безпосередньо залежить від стану роботи транспорту, від того, яким чином транспорт, як надзвичайна важлива сфера суспільного виробництва, може забезпечити економічні зв'язки України з іншими країнами світу. Роль і місце транспорту у забезпеченні зовнішньоекономічної діяльності залежить від місця України у світовому співробітництві, від наявності постійно діючих міждержавних політичних, економічних, соціальних зв'язків, від можливостей використання новітніх досягнень науки і техніки для впровадження вдосконалених транспортних засобів та раціональних технологій перевезень.

Географічне розташування території України дає змогу на відміну від багатьох країн Європи розвивати транспортні зв'язки в усіх напрямках, використовуючи практично всі види транспорту. Транспортні системи з використанням залізничного, автомобільного, водного, авіаційного транспорту мають розвинуту мережу магістральних сполучень, здатні забезпечити внутрішні та транзитні перевезення пасажирів та вантажів, а також зовнішньоекономічні транспортні зв'язки України з іншими державами. Вихід до Чорного та Азовського морів, судноплавність Дніпра та Дунаю відкривають можливості для комплексного використання різних видів транспорту, створюючи таким чином транспортні системи для прискореного та ефективного забезпечення потреб країни в перевезеннях. В умовах нових економічних відносин визначаються сфери раціонального використання кожного виду транспорту, формуються транспортні пріоритети.

Експортно-імпортні транспортні послуги неоднозначні за обсягами, залежать від виду транспорту, умов його використання та інших факторів. Обсяги експорту транспортних послуг з України щорічно постійно зростають, за 2000-2006 рр. виросли в 1,8 рази (табл.).

### Обсяги експорту транспортних послуг з України

Види транспорту	Експорт транспортних послуг				Відношення 2006/2000, %
	2000 р.		2006 р.		
	млн. дол. США	% від загального обсягу	млн. дол. США	% від загального обсягу	
Залізничний	328	11,2	860	16,1	262
Морський	434	14,9	806	15,0	186
Авіаційний	219	7,5	723	13,5	330
Інші види транспорту	186	6,4	465	8,7	250
Трубопровідний	1750	60,0	2501	46,7	143
Усього	2917	100	5355	100	184

### Обсяги імпорту транспортних послуг в Україну

Види транспорту	Імпорт транспортних послуг				Відношення 2006/2000, %
	2000 р.		2006 р.		
	млн. дол. США	% від загального обсягу	млн. дол. США	% від загального обсягу	
Залізничний	120	47,4	338	42,8	282
Морський	51	20,2	97	12,3	190
Авіаційний	66	26,1	249	31,6	377
Інші види транспорту	16	6,3	100	12,7	625
Трубопровідний	-	-	5	0,6	-
Усього	253	100	789	100	312

Характерною особливістю змін обсягів експортно-імпортних транспортних послуг є те, що обсяги експорту транспортних послуг з України значно (в 7-12 разів) перевищують обсяги імпорту транспортних послуг в Україну.

Розглянемо стисло умови та результати роботи окремих видів транспорту в забезпеченні експортно-імпортних операцій.

#### 5. Фактори, що впливають на вибір виду транспорту

Плануючи відправлення вантажів і вибір виду транспорту, необхідно враховувати низку обставин.

Вид вантажу. У деяких випадках можливість вибору відсутня. Вантажі, що швидко псуються, перевозяться авіатранспортом. Разом з тим авіаперевезення неприпустимі для легкозаймистих, вибухонебезпечних вантажів. Основну частину міжнародних морських перевезень складають перевезення масових наливних і навалочних вантажів: сирової нафти і нафтопродуктів, залізної руди, кам'яного вугілля, зерна. Серед інших вантажів морської торгівлі виділяються так звані генеральні вантажі, тобто готова промислова продукція, напівфабрикати, продовольство.

Відстань і маршрут перевезення. Місце відправлення вантажу в кінцевий пункт перевезення є також визначальною при виборі виду транспорту. При виконанні перевезень

в межах континенту використовують залізничний, автомобільний, авіаційний транспорт. Вирішальними при виборі одного з них, крім виду вантажу, є такі умови.

**Фактор часу.** Очевидно, що найшвидший спосіб доставки вантажів — авіатransпорт. Проте, він дорогий і тому застосовується тільки в екстрених випадках, коли необхідно доставити вантаж якнайшвидше. В інших випадках розробляють добре сплановані програми постачань, орієнтуючись на плани перевезень транспортних компаній, щоб уникнути дорогих поспішних перевезень. Товари бажано закуповувати в тих країнах, з яких їх зручніше доставляти.

**Вартість перевезення.** Не існує якихось конкретних правил, що дозволяють визначити точний відсоток вартості транспортних витрат щодо вартості товару. Здоровий глузд підказує, що це має бути невеликий відсоток, за винятком тих випадків, коли вибір відсутній і можна використовувати лише один доступний шлях — повітряний або сухопутний. У цьому разі повітряні перевезення автоматично прирівнюються до сухопутних перевезень. Невеликі і середні за обсягом партії вантажу можна доставляти і повітрям, і сушею приблизно за однаковою ціною.

**Безпека транспортування.** Крихке і дороге устаткування найкраще перевозити авіатransпортом, навіть якщо постачання цього вантажу не є терміновим. Товари, для яких ступінь ризику крадіжки високий (запчастини автомобілів, конторське автоматизоване і звичайне устаткування, фармацевтичні товари та медикаменти і т. п.), доставляються, як правило, традиційним способом — морем, в основному в контейнерах, хоча коштує це набагато дорожче. Треба пам'ятати, що виплата страхового відшкодування вантажоодержувачу є лише фінансовою компенсацією і ніколи не відшкодує йому тих незручностей, які здатна створити партія вантажу, що прибула в поганому стані.

## **6. Особливості міжнародних перевезень різними видами транспорту: морських, залізничних, автомобільних, авіаційних**

До складу *морського* транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту

Головне місце на ринку транспортних послуг посідають морські перевезення. Морський транспорт забезпечує перевезення 4/5 обсягу всього вантажу.

До особливостей перевезень морським транспортом відносяться:

- низька порівняно з іншими видами транспорту собівартість перевезень (у 2 рази нижча, ніж на залізничному транспорті);
- мобільність (є можливість легко перейти з одного маршруту до іншого);
- практично необмежена пропускна спроможність морських шляхів;
- велика вантажопідйомність;
- незначні витрати палива (рух між портами здійснюється найкоротшим шляхом);
- немає габаритних обмежень;
- продуктивність праці у 5 разів вища, ніж на залізничному транспорті. Виділяють такі дві форми організації перевезень:
  - лінійне (регулярне) судноплавство;
  - трампове (нерегулярне) судноплавство.

Міжнародне лінійне судноплавство організовується морськими перевізниками на стійких географічних напрямках міжнародної торгівлі. Особливостями лінійного судноплавства є закріплення суден на певному напрямку та регулярні заходи у порти заздалегідь визначеним розкладом. Основним документом при оформленні перевезення

вантажу в міжнародному лінійному суднопластві є коносамент (bill of lading). Коносамент - це розписка, що підтверджує прийняття до перевезення вантажу; контрактом на перевезення вантажу; вантажним розпоряджувальним документом. До переваг лінійного суднопластва належать завчасне приймання вантажу від відправника і зберігання його на своїх складах до приходу судна, дотримання строків розкладу, стабільні ціни, наявність широкої мережі агентів.

Міжнародне трампове суднопластво характерне тим, що судна експлуатуються на нерегулярній основі. Вони не закріплюються за визначеними напрямками, а вільно переміщуються з однієї сфери фрахтового ринку в другу залежно від попиту на тоннаж, пропозицій товарівідправників та товароотримувачів здійснити певний обсяг транспортної роботи. Трамповими (англ. Tramp) називаються судна, які здійснюють нерегулярні рейси, без чіткого розкладу. Трамповими суднами транспортують в основному масові вантажі: деревину, руду, вугілля, зерно, нафтопродукти та інші вантажі, що перевозяться навалом чи наливом. Договір на перевезення вантажів траповими суднами укладається у вигляді чартеру (charter-party). При чартері для перевезення вантажу надається усе судно, його частини чи окремі приміщення. Розрізняють, зокрема, такі види чартеру: вугільний, лісовий, нафтовий. Це дає змогу враховувати специфіку перевезення окремих вантажів. За своїм змістом морський чартер є складним договором, який охоплює до шести десятків різних умов (порядок надання вантажу, розрахунки за фрахт та ін.).

Обсяг послуг, який надається лінійними перевізниками, значно більший, ніж у трамповому суднопластві. Як правило, морські лінійні перевізники приймають на себе обов'язки сплачувати вартість навантаження та розвантаження. Перевезення оплачують вантажовідправники за ставкою тарифу, які встановлюються перевізниками.

Основним документом у морських перевезеннях є коносамент - документ, що підтверджує прийняття товару до перевезення морським шляхом і зобов'язує перевізника видати товар законному власнику. Якщо товари не перевозяться у контейнерах, коносаменти мають назву "бортові". Контейнерні коносаменти видаються контейнерними лініями для перевезення вантажів у контейнерах і мають характеристики, яких немає в інших видах коносаментів. Окрім названих існують ще й інші різновиди коносаментів:

- чистий коносамент і коносамент із застереженням. Чистий коносамент є документом, що не містить додаткових застережень, які прямо констатують дефектний стан товару чи упаковки;

- оборотні та на пред'явника. Коносаменти, як і векселі, можуть виписуватися на пред'явника і на конкретну особу або за її наказом (ордерні);

- наскрізний коносамент. Якщо морське перевезення складає лише частину загального перевезення, у зв'язку з чим відправнику зручніше отримати наскрізний коносамент, ніж укладати договори з кількома перевізниками, які повинні перевозити вантаж на подальших стадіях перевезення.

До морських транспортних документів також відносяться штурманська розписка, на основі якої виписується коносамент, повантажу-вальний ордер, морська накладна, докова розписка, акт-повідомлення, що є підставою для пред'явлення у разі, якщо вантаж постраждав під час перевезення.

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

Для залізничного транспорту характерними є значна дальність і висока швидкість перевезень. Виступаючи як надійний партнер, задовольняє потреби відправників вантажів, забезпечує високу ефективність перевезень. Залізничний транспорт займає провідне місце у забезпеченні надходжень: від експорту послуг - 11-16% від загального обсягу транспортних послуг, від імпорту - відповідно 43-47% .

До переваг залізничного транспорту відносять :

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

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

Регламентация перевезень здійснюється із використанням Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Угоди про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) або Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС). Кожна з цих угод застосовується конкретно до якоїсь систем і визначає, наприклад, форму залізничної накладної.

Єдиними правилами до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів встановлено: положення щодо пакування і позначення вантажу, порядок надання вантажу для перевезення і порядок його перевірки залізницею, зміст накладної на вантаж, яку відправник повинен надати для перевезення кожного виду багажу, а також визначено обставини, за яких залізниця повинна визначати масу вантажу чи кількість місць і фактичну власну масу вагону.

Відповідно до УМВС перевезення у міжнародному залізничному вантажному сповіщенні не допускаються: предмети, перевезення яких заборонено принаймні однією з країн, залізниці яких повинні були б брати участь у перевезенні; предмети, що утворюють монополію поштового відомства принаймні однією з країн, залізниці яких повинні були б брати участь у перевезенні; вогнепальні та бойові припаси, вибухові речовини тощо.

До складу *автомобільного* транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту (ст.30 Закону України "Про транспорт").

Автомобільний транспорт більш мобільний за своєю природою і менш залежить від зовнішніх факторів. До характерних ознак, позитивних якостей автомобільного транспорту належить високий рівень його маневреності, рухомості, висока швидкість руху. Доставка вантажу здійснюється від складу вантажовідправника до складу вантажоодержувача без проміжних перевантажень.

Міжнародні автомобільні перевезення характеризуються такими рисами :

- можливість забезпечити швидко та в повній цілості доставку вантажів у пункти призначення;
- доставка вантажів до отримувача може здійснюватися без перевантаження;
- велика мобільність перевезень;
- висока ефективність при перевезеннях вантажів на невелику відстань;



- ритмічність перевезення вантажів;
- залежність від дорожньої мережі;
- складність управління вантажем, який знаходиться дуже далеко від керуючого.

Найбільш активно автомобільний транспорт використовується для перевезення вантажів в/із країн Східної та Західної Європи, СНД та Туреччини, а також у якості складової змішаних перевезень.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються:

а) автомобільним транспортом загального користування відповідно до договору перевезення;

б) відомчим та індивідуальним автомобільним транспортом для власних потреб їх власників;

в) перевізниками - нерезидентами України.

Організація міжнародних перевезень автомобільним транспортом здійснюється при виконанні таких умов:

- реєстрації транспортних засобів;
- здійснення допуску (ліцензування) до виконання міжнародних перевезень;
- забезпечення сертифікації транспортних засобів;
- отримання дозволу на здійснення міжнародних перевезень;
- виконання митних процедур;
- страхування відповідальності перевізника;
- дотримання умов праці та відпочинку екіпажів транспортних засобів;
- візова підтримка роботи водію.

Перевезення, передбачені в урядових угодах про міжнародне автомобільне сполучення, можуть виконуватися тільки тими перевізниками, які, згідно з внутрішнім законодавством своєї країни, допущені до здійснення міжнародних перевезень. Автотранспортні засоби, що здійснюють міжнародні перевезення, повинні мати національний реєстраційний і розпізнавальний знаки. Перевезення вантажів здійснюється по документах, форма яких повинна відповідати загальноприйнятим міжнародним зразкам. При виконанні міжнародних перевезень резиденти України повинні мати дозволи іноземних країн, по території яких буде здійснюватися перевезення; ліцензійну картку на транспортний засіб; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу; сертифікат відповідності щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження вимогам країн, по території яких буде здійснюватися перевезення; дозвіл щодо узгодження умов та режимів перевезення в разі перевищення вагових або габаритних обмежень (у випадку перевезення вантажів) та список пасажирів при регулярних та маятникових їх перевезеннях.

Конструкція та технічний стан транспортних засобів, які використовуються при виконанні міжнародних перевезень, мають відповідати вимогам законодавства України та іноземної держави, дозвіл на проїзд територією якої одержав власник транспортного засобу.

У транспортному засобі, призначеному для міжнародних перевезень небезпечних вантажів, крім документів, що підтверджують їх відповідність загальним вимогам, мають бути документи про допущення до перевезень таких вантажів, які видаються в порядку, встановленому уповноваженим органом.

У транспортному засобі, призначеному для міжнародних перевезень швидкопсувних вантажів, додатково мають бути документи про допущення до перевезень таких вантажів.

На території України повинні виконуватися вимоги встановлення та використання на транспортних засобах, які призначаються для міжнародних перевезень, контрольних приладів (тахографів) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв, передбачені законодавством країн, на території яких виконуються перевезення.

Договір перевезення вантажу автотранспортом підтверджується накладною на перевезення вантажу, яка засвідчує прийняття вантажу перевізником, але не вважається товаророзпорядчим документом.

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

До складу *авіаційного* транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту

Як і перевезення морем, міжнародні повітряні перевезення можуть здійснюватися двома способами: шляхом фрахтування місткості всього повітряного судна чи укладення договору (якщо йдеться не про всю місткість судна, а про її окрему частину) на перевезення вантажів.

Авіаперевезення характеризуються такими рисами :

- забезпечення високої швидкості доставки та збереження вантажу в дорозі;
- скорочення шляху;
- можливість перевезення вантажу в труднодоступні райони;
- високі витрати щодо доставки;
- узгодження маршрутів міжнародних перевезень авіакомпаніями різних країн.

Польоти на міжнародних повітряних лініях за формою їх виконання можна класифікувати на регулярні та нерегулярні.

Регулярні польоти виконуються відповідно до угод про повітряне сполучення між державами заздалегідь опублікованим розкладом, у якому зазначається тип літака, маршрут польоту, проміжні пункти посадок, час вильоту і прильоту в кожному пункт маршруту, частота руху. Зміна цих умов може бути здійснена тільки при взаємній згоді держав, між якими налагоджена система авіаційних перевезень.

Нерегулярні авіаційні перевезення виконуються на підставі спеціальних дозволів на разові польоти і класифікуються на додаткові, спеціальні і чартерні. Додаткові рейси - рейси, що виконують по тих авіалініях, що і регулярні, але за особливим розкладом. Додатковий рейс може бути виконано за умови, що комерційне перевезення не може бути здійснене регулярними рейсами.

Спеціальні рейси виконуються за спеціальним завданням як за маршрутом регулярних рейсів, так і за особливим маршрутом. Як правило, дозвіл на виконання спеціальних рейсів видається за дипломатичними каналами.

Чартерні рейси виконуються відповідно до спеціального контракту між перевізником і замовником.

Відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію кожне повітряне судно, яке бере участь у міжнародній навігації, забезпечується посвідченням щодо придатності до польотів. Посвідчення видано або йому надано силу країною, в якій таке судно зареєстроване. Пілот та інші члени екіпажу такого судна також забезпечуються посвідченнями про кваліфікацію і свідоцтвами. їх також видано або їм надано силу країною, в якій таке судно зареєстроване. Конвенцією врегульовано ще порядок ведення бортових журналів, використання фотографічної апаратури, обмеження щодо вантажів і т. ін.

Відповідно до норм Варшавської конвенції договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка - для пасажирів, багажні квитанції - для багажу, авіанакладної - для вантажу. Плата за провіз вантажу авіатранспортом залежить від ваги вантажу, виду товару, кількості одиниць вантажу (наприклад, кількості контейнерів).

## 7. Товарно-транспортна документація

Транспортні засоби, якими переміщуються громадяни та товари через митний кордон України, підлягають митному контролю та митному оформленню.

Усю сукупність зовнішньоторговельних документів можна систематизувати на: оперативно-зовнішньоторговельні, комерційні, розрахункові, транспортні, страхові та митні документи.

До оперативно-зовнішньоторговельних документів відносяться: зовнішньоекономічний контракт, документи із забезпечення виробництва експортних товарів та документи по підготовки товару до відвантаження.

Комерційні, інколи їх називають товаросупровідні документи, мають містити вартісну, якісну та кількісну характеристики товару.

До них відносяться - рахунок-фактура, рахунок-специфікація, проформа-рахунок. Як правило рахунки виписуються в тій валюті, в якій встановлено ціну в контракті.

До розрахункових, а в окремих класифікаціях вони мають назву документів з платіжних банківських операцій відносяться: інструкція з банківського переказу, заявка на банківську трату, повідомлення про інкасовий платіж, повідомлення до оплати товару за товарним акредитивом, заявка на банківську гарантію, банківська гарантія, гарантійний лист за товарним акредитивом, інкасове доручення, заявка на товарний акредитив, товарний акредитив, повідомлення про відкриття товарного акредитиву, перевідний вексель, простий вексель, боргове зобов'язання.

Транспортні документи виписуються вантажоперевізником для підтвердження того, що товар прийнято для перевезення. Тобто транспортним документом є документ, який свідчить про завантаження вантажу на транспортний засіб, відправлення або прийняття його під відповідальність. Такі документи призначені для надання посвідчень про укладання контракту перевезення, про прийняття товарів (перевізником) і, у деяких випадках, для посвідчення права власності, тобто права власника цих документів на володіння відповідними товарами.

Страхові документи свідчать про взаємовідносини між страховиком та застрахованим. Вони засвідчують, що товар застраховано від визначених ризиків і, що у разі виникнення цих ризиків, ціну товару буде відшкодовано власникові або одержувачеві товару. Збитки, понесені від незазначених ризиків, не підлягають відшкодуванню з боку страхових компаній, при цьому, в багатьох країнах існує перелік типових ризиків (всі ризики або визначені ризики), від яких обов'язково страхується вантаж. До них відносяться: страховий поліс, страховий сертифікат, страховий лист, страхова обява, каверпот.

Митні документи необхідні для оформлення переміщення товарів через митний кордон держави. До них відносяться; митні декларації; декларації валютного контролю (експорт, імпорт); експортні та імпортні ліцензії, які видаються державними органами; заявка на видачу валютної ліцензії; сертифікати походження товарів; ветеринарне свідоцтво; карантинне свідоцтво; документ з контролю доставки.

Постановою Кабінету Міністрів України від 1 лютого 2006 р. № 80 затверджено перелік документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України:

- Документи, обов'язкові для подання:

1. Митна декларація.
2. Товарно-транспортний документ на перевезення (міжнародна автомобільна накладна (CMR), залізнична накладна (УМВС (СМГС), ЦІМ (СІМ)), авіаційна накладна (Air Waybill), коносамент (Bill of Lading) тощо.
3. Зовнішньоекономічний договір.
4. Рахунок (Invoice) або інший документ, який визначає вартість товару.

- Документи, необхідність подання яких визначається нормативно-правовими актами Держмитслужби з урахуванням мети переміщення, виду транспорту, характеру товару, способів розрахунку та інших факторів, що впливають на митні процедури:

5. Декларація митної вартості (подається у випадках, визначених Кабінетом Міністрів України).

6. Декларація про встановлені виробником або імпортером максимальні роздрібні ціни на підакцизні товари.

7. Облікова картка суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності або її копія, завірена цим суб'єктом.

8. Лист про погодження (подається підприємством, розміщеним поза зоною діяльності митного органу).

9. Документ контролю за доставкою товарів.

10. Документи про надання фінансових гарантій.

11. Ліцензія митного перевізника.

12. Книжка МДП, книжка АТА, книжка СРД.

13. Свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення товарів під митними печатками і пломбами.

14. Акти приймання-передачі (електроенергії, газу, нафти, аміаку тощо).

15. Посередницький договір.

16. Документ на право провадження митної брокерської діяльності.

17. Документи, що використовуються для визначення митної вартості товарів.

18. Документи, що визначають країну походження товарів.

19. Документи, що містять відомості, необхідні для визначення коду товару згідно з УКТЗЕД (2371 а-14, 2371б-14, 2371в-14, 2371г-14).

20. Платіжні доручення, касові ордери, що підтверджують сплату податків і зборів (обов'язкових платежів).

21. Векселі (відповідно до законодавства).

22. Документи, що підтверджують право на застосування до товарів пільгового режиму оподаткування.

23. Документи, що підтверджують право розпорядження, володіння чи користування товаром та/або транспортним засобом.

24. Заява підприємства для здійснення митного оформлення товарів (у спрощеному порядку, для розміщення їх у митні режими, для подання тимчасової, неповної, періодичної митної декларації).

25. Документи, які відповідно до законодавчих актів видаються державними органами для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України.

## **8. Основні види супроводжувальних транспортних документів: супроводжувальна транспортна накладна, коносамент, автодорожня накладна (CMR), автовантажна накладна (airwaybill), залізнодорожня накладна**

До супроводжувальних документів належать: рахунок-фактура, накладна, товарно-транспортна накладна. На підставі супроводжуваних документів здійснюється приймання товару за кількістю та якістю.

Рахунок-фактура – це документ, який виписується постачальником як підстава для сплати за кожен партію товарів, відвантажених або таких, що належать до відвантаження. У рахунку-фактурі зазначаються найменування, адреси, розрахункові рахунки повчальника та платника, найменування, кількість, ціна та загальна сума, яка належить сплаті за товарно-матеріальні цінності. Рахунок-фактура виписується у двох примірниках. Перший примірник залишається у постачальника, другий видається або залишається покупцеві.

Накладна – первинний документ, який випускається при відвантаженні товарно-матеріальних цінностей. Накладна на відпускання ТМЦ є бланком суворої звітності.

Накладна на відпускання товарно-матеріальних цінностей випускається постачальником у трьох примірниках на підставі договору та підписується особою, яка видала дозвіл на відпускання ТМЦ, та головним бухгалтером. Перший примірник видається підприємству – одержувачу ТМЦ як супроводжувальний документ та як підстава для оприбуткування, другий залишається у постачальника та є підставою для списання відпущених ТМЦ, третій передається до пропускного пункту для контролю за вивезенням ТМЦ за межі підприємства. У накладній вказується дата виписування, кладній вказується дата виписування, найменування постачальника та одержувача, номер документа, який становить підставу для видачі ТМЦ, номер та дата видачі довіреності. Крім того, вказуються найменування, одиниця виміру, кількість, ціна, кожного виду ТМЦ, загальна вартість всіх відпущених ТМЦ, підписи матеріально-відповідальні особи, яка своїм підписом завірила відпускання, та особи, котра одержала ТМЦ.

Товарно-транспортна накладна – це документ, який є підставою для списання товарно-матеріальних цінностей у вантажовідправника при перевезенні вантажів у межах України, а також для складського та бухгалтерського обліку. Товарно-транспортна накладна є бланком суворої звітності та оформлюється вантажовідправником у чотирьох примірниках.

Перший залишається у вантажовідправника та є підставою для списання товарно-матеріальних цінностей, 2-й, 3-й, 4-й примірники з підписами та печатками передають водієві. Водій віддає другий примірник вантажоодержувачі, третій – перевізникові. Третій примірник, що є підставою для розрахунків за виконані транспортні послуги, перевізник

надсилає замовникові автотранспортну для сплати за перевезення. Четвертий додається до дорожнього листа та є підставою для обліку роботи по перевезенню та нарахуванню заробітної плати водієві.

При заповненні товарно-транспортної накладної слід знати, що вона складається з двох розділів вказуються найменування з двох розділів: товарного та транспортного.

У товарному розділі вказуються найменування, адреси, реквізити постачальника та покупця. У цьому ж розділі вказуються найменування товару, кількість, ціна, вага, кількість місць, вид упаковки, загальна вартість товару, підпис особи, котра дозволила відпускання товару, та особи, яка здійснила відпускання та приймання товару.

У транспортному розділі накладної вказують пункти призначення, завантаження, розвантаження автомобіля, відомості про вантаж, час перебування під завантаженням та вивантаженням, час простою.

У товарно-транспортній накладній записується номер дорожнього листа, до якого додається товарно-транспортна накладна, найменування організації, що виконує перевезення вантажу, прізвище та ініціали водія, марка та державні номери автомобіля та причепів.

## **9. Формування ціни на транспортні послуги**

Методичні рекомендації з питань формування цін (тарифів) на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту (далі - Методичні рекомендації) розроблені з метою створення прозорого і загальнодоступного механізму формування та встановлення тарифів на послуги.

- Методичні рекомендації визначають єдині для всіх користувачів транспортних послуг, які надаються підприємствами промислового залізничного транспорту (далі - ППЗТ) критерії та правила встановлення цін та тарифів.

- Методичні рекомендації спрямовані забезпечити:

- економічне обґрунтування тарифів на послуги, які надають ППЗТ;
- узгодження інтересів ППЗТ та споживачів транспортних послуг;

- максимальну конкурентоздатність та привабливість транспортних послуг з метою нарощування обсягів перевезень вантажів;
- гласність прийнятих рішень з питань формування тарифів.
- Терміни, наведені в цих Методичних рекомендаціях, застосовуються в такому значенні:
  - Підприємство промислового залізничного транспорту - суб'єкт господарювання, що має на праві власності або іншому праві під'їзні залізничні колії, рухомий склад, будівлі, споруди й інші об'єкти для надання послуг.
  - Послуги ППЗТ - комплекс робіт, визначених Статутами підприємств промислового залізничного транспорту.
  - Тарифи на послуги ППЗТ - розмір плати за послуги, що забезпечує відшкодування витрат на їх надання та прибутковість роботи ППЗТ.
  - Базова ціна (тариф) - базова вартість перевезення 1 (однієї) тонни вантажу по під'їзних коліях на відстань до 3-х кілометрів, затверджена наказом керівника ППЗТ і визначена на підставі розрахунків, що включають всі витрати на виконання цих робіт.
  - Диференційований тариф - установлення різних цін (тарифів) на перевезення вантажів залежно від технологічного процесу, рівня витрат та обсягів перевезень.
  - Значення інших понять, використаних у цьому документі, відповідають законодавству України.
  - Види цін (тарифів).
  - Ціни (тарифи) розробляються за видами робіт (послуг) та умовами їх надання окремо кожним ППЗТ і мають наступну диференціацію:
    - Під час подавання та забирання вагонів локомотивами ППЗТ застосовується ціна (тариф) за перевезення 1 (однієї) тонни вантажу по під'їзних коліях, визначена на підставі розрахунків, що включають всі витрати на виконання цих робіт.
    - Під час виконання вантажно-розвантажувальних робіт (навантаження, розвантаження та перевантаження вантажу) застосовується ціна (тариф) за 1 (одну) тонно-операцію залежно від виду вантажу, його фактичної ваги та способу виконання робіт.
      - Однією тонно-операцією вважається переміщення вантажу:
        - зі складу (майданчика) у вагон, на автомашину чи інший транспортний засіб - при навантаженні;
        - з вагона, автомашини чи іншого транспортного засобу до складу (на майданчик) - при розвантаженні;
        - з вагона у вагон (з одного транспортного засобу на інший) - при перевантаженні (пряма операція);
        - всередині складу (майданчика) з метою перевірки або переважування вантажу;
        - від залізничної колії для звільнення місця для розвантаження;
        - в інших випадках, коли за умов роботи виникає потреба в таких операціях, що підтверджується договором на транспортне обслуговування або іншим документом.
    - Під час надання послуг рухомим складом та механізмами ППЗТ застосовується ціна (тариф) за користування (за годину, добу). За погодженням з замовником можуть встановлюватись інші терміни користування, які обумовлюються у відповідних пунктах договорів на надання робіт (послуг).
    - Ціна (тариф) розробляється для кожного виду рухомого складу чи механізму окремо з урахуванням його вантажопідйомності або ємності.
    - Під час перевезення вантажів локомотивом станції (замовника) застосовуються наступні ціни (тарифи):
      - ціна (тариф) за користування під'їзними коліями, що враховує всі витрати, пов'язані з поточним утриманням під'їзних колій;
      - ціна (тариф) за пропуск вагонів по під'їзних коліях, що враховує всі витрати, пов'язані із пропуском вагонів по під'їзних коліях відповідно до умов договору з замовником (станцією).

- Розмір плати за користування під'їзними коліями визначається, виходячи з установленної ціни (тарифу) та фактичної довжини колії, що експлуатується, і стягується із замовника незалежно від кількості пропущених вагонів.

- Розмір плати за пропуск вагонів по під'їзних коліях визначається, виходячи з установленної ціни (тарифу) та фактичної кількості пропущених вагонів.

## **10. Експедиторське обслуговування міжнародних перевезень**

Транспортно-експедиторська діяльність - підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, 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 транспортно експедирування

Основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг.

Державна підтримка транспортно-експедиторської діяльності формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і передбачає :

- додержання прав і законних інтересів експедиторів, перевізників та споживачів їх послуг;

- стимулювання зростання обсягів експорту транспортно-експедиторських послуг, у тому числі шляхом спрощення системи розрахунків;

- створення рівних умов на ринку транспортно-експедиторських послуг та недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також при оподаткуванні транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною;

- участь експедиторів у розробці нормативно-правових актів з питань транспортно-експедиторської діяльності;

- створення умов для організації підготовки і підвищення кваліфікації працівників у сфері транспортно-експедиторської діяльності;

- сприяння розвитку міжнародного співробітництва, адаптації законодавства України до міжнародних вимог у сфері транспортно-експедиторської діяльності.

На сьогодні експедитори - це не тільки посередники між власниками вантажів і перевізниками, вони ведуть активну маркетингову працю на ринках транспортних послуг, приймають участь у підготовці вантажів до перевезень, супроводжують їх на шляху транспортування, забезпечують вимоги відправників відносно доставки вантажів від пункту призначення до місця прибуття, виконують функції операторів при здійсненні міжнародних перевезень. Найбільш розповсюдженими транспортно-експедиторськими операціями є:

- раціональний вибір транспортних засобів;

- складання поточних, річних і перспективних планів;

- організація складування та зберігання вантажів;

- упакування, маркування та комплектація вантажів;

- організація перевезень вантажів зі складу на склад;

- підготовка дрібних та партійних комплектних вантажів;

- забезпечення контейнерних вантажопотоків;

- забезпечення максимального вантажопідйомності ТЗ;

- підписання договорів з перевізниками;
- оформлення товаросупроводжуючих документів;
- оформлення прийому-здавальних документів;
- оформлення рекламацийних документів;
- сприяння перевантаження вантажів;
- розсортування, переупакування, маркування вантажів;
- підготовка транспортних засобів до перевезень специфічних вантажів;
- супроводження вантажів;
- оформлення та погодження товаросупроводжуючих документів.

Транспортно-експедиторським підприємствам, як правило, надається знижка за фрахт суден та інших транспортних засобів. Це зменшує фрахтові витрати їхніх клієнтів, тобто компенсує вартість послуг ТЕП

Транспортно-експедиторське обслуговування вирішує такі питання:

- звільнює транспортні перевезення від допоміжних операцій;
- зосереджує підготовку товарів для транспортування;
- готує товаросупроводжуючі документи;
- забезпечує упаковку, маркування та зберігання вантажів;
- здійснює обробку вантажів при навантаженні-перевантаженні.

## **11. Міжнародні транспортні коридори**

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

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

Особливо важливу роль у системі транспортних коридорів відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, яка акумулює і передає інформацію про наявність вантажу, потреби в транспортних засобах, дозволяє контролювати строки проходження вантажів та їх збереженість.

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14-16.03.1994 р., Кріг) та Третьої (23-25.06.1997р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені десять Пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву "критські":

- № 1 - Гданськ - Варшава - Мінськ - Москва;
- № 2 - Берлін - Варшава - Мінськ - Москва;
- № 3 - Берлін - Вроцлав - Мостиська-2 - Львів - Київ - Москва;
- № 4 Прага - Будапешт - Бухарест - Софія - Александрополіс - Стамбул;
- № 5 - Трієст - Любляна - Загреб - Будапешт - Чоп - Львів - Київ - Казахстан - Китай;
- № 6 - Гданськ - Варшава - Краків;
- № 7 - (водний по Дунаю) Відень - Братислава - Будапешт - Белград - Рені - Ізмаїл - Усть-Дунайськ; № 8 - Тірана - Софія - Бургас-Варна;
- № 9 - Хельсінкі - Санкт-Петербург - Мінськ - Гомель - Горностаївка - Чернігів - Київ - Одеса - Кишинів - Бухарест - Варна;
- № 10 - Зальцбург - Любляна - Загреб - Белград - Скоп'є - Салоніки.

Україна веде активну політику підтримки європейських ініціатив по МТК, пропонує свої варіанти коридорів Європейському співтовариству.



За результатами досліджень англійського інституту "Рендел", щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Територією України проходять такі міжнародні транспортні коридори:

- Пан-європейський №3.



Маршрут: Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород - Львів  
Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна Протяжність - 1595 км., в тому числі по Україні:

- залізничний - 266 км.

- автодорожний - 338,7 км.(в тому числі відгалуження 47,2 км)

- Пан-європейський №5



Маршрут: Трієст - Любляна - Будапешт - Братислава - Ужгород - Львів  
Країни учасниці: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна Протяжність - 1595 км., в тому числі по Україні:

- залізничний - 266 км.

- автодорожний - 338,7 км.(в тому числі відгалуження 47,2 км)

- Пан-європейський №7 Дунайський (водний)



Країни учасниці: Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна

Протяжність: 1600 км, в тому числі по Україні - 70км.

-Пан-європейський №9



Проходження: Гельсінкі - Санкт-Петербург - Вітебськ - Київ(Москва) - Одеса (Кишинів) - Пловдив - Бухарест - Александрополіс (з 4-ма відгал.)

Країни учасниці: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція.

Протяжність основного ходу: 3400 км., в тому числі по Україні:

- залізничний: 1496 км.

- автодорожний: 996,1 км.(в т.ч. відгалуження -152,4 та 242,4км)

Завдяки своєму географічному розташуванню Україна має надзвичайно високий рейтинг для транзитних перевезень вантажів. Так, Польща, яка має менші територіальні можливості, отримує щорічно майже 4 млрд дол. прибутку від транспортних перевезень. У нас цей показник значно нижчий. Проблема полягає в наявності транспортних магістралей, що відповідають вимогам світових стандартів.