

Розділ 16. Транспортне обслуговування зовнішньоекономічної діяльності

16.1. Сутність, особливості та види регулювання 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.

Міжнародні перевезення вантажів забезпечуються морським, річковим, залізничним, повітряним, автомобільним, трубопровідним транспортом.

Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті — законом країни призначення.

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має певну специфіку [112]:

1. Регулювання міжнародних перевезень здійснюють міжнародні організації і, відповідно їх найважливіші умови визначені в міжнародних угодах — транспортних конвенціях. Угоди містять уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання суперечок, що найчастіше виникають при морських та автомобільних міжнародних перевезеннях.

2. Норми конвенцій про міжнародні перевезення є імперативними (тобто вони не допускають вибору, їм повинні обов'язково підкорятися).

3. Специфіка регулювання міжнародних перевезень може виявитися у відображення норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них.

Види правового регулювання доцільно виділяти за такими ознаками [82]: кількість сторін договору, предмет договору, напрям зовнішньоекономічної операції (рис. 16.1).

За ознакою кількості сторін правове регулювання міжнародних перевезень може бути:

- багатостороннім — при регулюванні багатосторонніми міжнародними договорами залежно від виду транспорту, яким виконується перевезення;

- двостороннім — при регулюванні двосторонніми договорами

між двома країнами залежно від виду транспорту, яким здійснюється перевезення;



Рис. 16.1. Види правового регулювання міжнародних перевезень

- одностороннім (національне законодавство) — це національні нормативно-правові акти про міжнародні перевезення, що ґрунтуються на конвенційних нормах або акти, частина норм яких регулює міжнародні перевезення.

За предметом договору, тобто залежно від виду транспорту, регулювання відбувається за наступними напрямками:

1. Міжнародне регулювання морських та річкових перевезень. Основними угодами є: Міжнародна конвенція з морського права – Брюссель, 1922 р.; Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гагські правила) (1924 р.); Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден (1957 р.); Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких перевезень морем багажу пасажирів (1967 р.); Конвенція ООН про морське перевезення вантажів (1978 р.); Конвенція про режим судноплавства на Дунаї; Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (1973р); Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами (1976 р.) тощо.

2. Міжнародне регулювання повітряних перевезень. Рекомендації щодо затвердження єдиних правил авіаперевезень, рівня,

побудови і правил застосування тарифів Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) 1945 р.; Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил стосовно міжнародних повітряних перевезень (із змінами) 1929 р. її доповнюють Гвадалахарська Конвенція 1961 р. та гватемальський протокол 1971 р.; Токійська конвенція 1963 р. про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна; Монреальська конвенція 1971 р. про припинення незаконних дій, спрямованих проти безпеки цивільної авіації; Гаазька конвенція 1971 р. про припинення незаконного захоплення повітряних суден тощо.

3. Міжнародне регулювання у сфері залізничного транспорту. Основними угодами є: Угода про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ) 1980 р.; Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС) 1950 р.; Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) 1950р.; Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії, 31 травня 1985 р

4. Міжнародне регулювання автомобільних перевезень. Міжнародні організації, що займаються питаннями організації автомобільних перевезень: Комітет із внутрішнього транспорту (КВТ) Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН, Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ). Основними угодами є: Конвенція про оподаткування дорожніх транспортних засобів, що використовуються для міжнародних перевезень вантажів (1950 р.); Конвенція про договори міжнародного дорожнього перевезення вантажів автомобільним транспортом (1956 р.); Конвенція про шляховий рух (1968), Конвенція про дорожні знаки та сигнали (1968), Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (1957 р.); Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (1973 р.); Європейська угода про міжнародні автомагістралі (1975 р.); Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів з застосуванням книжки Міжнародного дорожнього перевезення (МДП) (Конвенція TIR) (1975 р.), Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу (1997) тощо.

5. Міжнародне регулювання переміщення трубопровідним транспортом та лініями електропередач

В Україні нормативно-правові норми, спрямовані на організацію міжнародних перевезень, мають Закони України: «Про транспорт», «Про трубопровідний транспорт», «Про дорожній рух», «Про підприємництво», «Про захист прав споживачів», «Про підприємства в Україні»; Кодекси: Цивільний, Митний, Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України;

Постанови Кабінету Міністрів України «Питання пропуску через державний кордон автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними», «Про митний контроль та митне оформлення природного газу, нафти, нафтопродуктів, етилену і аміаку, що переміщуються через митний кордон України трубопровідним транспортом», «Про митний контроль і митне оформлення електроенергії, що переміщується через митний кордон України»; Статут залізниць України тощо.

Конкретні умови перевезень залежно від виду транспорту регулює значна кількість двосторонніх договорів. Так, за участю України укладено міждержавну Угоду з Польщею про міжнародні автомобільні перевезення (18 травня 1992 р.); з Соціалістичною Республікою В'єтнам про торгове судноплавство (20 липня 1992 р.) та ін.

Питання, пов'язані з транзитом через територію України, також регулюються. Найважливішим національним актом, який визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України, є Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. Норми Закону проголошують принцип свободи транзиту вантажів, торкаються питань маршрутів та способів транзиту вантажів. Зазначається, що транзитними вантажами є насипні, наливні, навалочні, тарно-штучні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення згідно з договором (контрактом). У Законі визначені основні положення стосовно тарифів і розрахунків при транзиті вантажів, вказано на можливість надання транзитних послуг (робіт), на застосування цивільно-правової відповідальності осіб, винних у порушенні законодавства про транзит вантажів.

16.2. Організація міжнародних перевезень

Міжнародні перевезення в Україні регулюються під керівництвом Міністерства транспорту України в особі Державного департаменту авіаційного транспорту України, Державного департаменту морського і річкового транспорту України, Державної адміністрації залізничного транспорту України, Державного департаменту автомобільного транспорту України. Мінтранс, зокрема, сприяє розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, за дорученням Уряду представляє інтереси транспортно-дорожнього комплексу в міжнародних організаціях, укладає в установленому порядку міжнародні договори про розвиток міжнародного сполучення

транспортно-дорожнього комплексу, погоджує з відповідними органами інших держав квоти міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; забезпечує здійснення у випадках, передбачених законодавством України, ліцензування окремих видів підприємницької діяльності.[131]

Міжнародними договорами та національними законодавствами багатьох держав і України зокрема передбачено, що для здійснення міжнародних перевезень перевізник повинен отримати від уповноваженого органу спеціальний дозвіл (ліцензію).

Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою (ст.3 Закону України «Про транспорт»): забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та розвитку конкуренції; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту.

Ліцензуванню підлягають:

- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів чи небезпечних вантажів автомобільним транспортом;
- надання послуг з користування залізничними коліями та іншими об'єктами інфраструктури залізничного транспорту загального користування;
- міжнародні (у межах країн СНД) перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом;
- надання спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів.

Питання ліцензування міжнародних перевезень регламентує Інструкція про порядок видачі спеціальних дозволів (ліцензій) на надання транспортно-експедиційних послуг, умови здійснення та контроль за їх дотриманням при перевезеннях зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, що затверджена наказом Міністерства зовнішніх економічних зв'язків України від 17 лютого 1994 р., а також Інструкція про умови і правила провадження підприємницької діяльності (ліцензійні умови) з внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом та контроль за їх дотриманням, затверджена наказом ліцензійної палати України, Міністерством транспорту України від 11 травня 1999 р. за № 45/249.

Транспорт є головним засобом зв'язку між експортером та імпортером. Своєчасна доставка вантажу в кінцевий пункт призначення у доброму стані є метою транспортування. Основними завданнями транспортування є: перевезення за безпечним маршрутом; якісне сервісне обслуговування; мінімальні витрати. Кожен вид транспорту має свої переваги й недоліки і в тих чи інших випадках

найвигіднішу сферу застосування (табл. 16.1).

Виділяють шість основних факторів, що впливають на вибір виду транспорту:

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

Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники враховують до шести факторів одночасно. Так, якщо відправника цікавить швидкість, його основний вибір зосереджується на повітряному або автомобільному транспорті. Якщо його мета мінімальні витрати, вибір обмежується водним і трубопровідним транспортом. Найбільше переваг пов'язано з використанням автомобільного транспорту чим і пояснюється зростання його частки в обсязі перевезень. Однак, остаточний висновок про варіант доставки вантажів ґрунтується на техніко-економічних розрахунках.

Для острівних країн (Велика Британія, Японія та багатьох інших) основними, а то й єдиними, видами міжнародних перевезень є морський або авіаційний транспорт. В окремих випадках можуть застосовуватися інші (наприклад, завдяки тунелю під Ла-Маншем Велика Британія сполучається з континентальною Європою залізницею та автотранспортом; трубопроводами, що прокладаються по дну морів, перекачуються газ і нафта). У багатьох країнах, а також і в Україні більша частина міжнародних перевезень здійснюється наземними видами транспорту. Дуже часто доводиться використовувати різні види транспорту для перевезення одного й того самого вантажу. Так, континентальні країни Центральної Африки головними своїми партнерами мають європейські країни, а виходу до моря в них немає; тому вони вимушені комбінувати автомобільний (або залізничний) і морський транспорт. В аналогічному становищі знаходяться країни Центральної Азії (в тому числі країни СНД). [82]

Відстань між країнами-партнерами також має значення при виборі транспортного засобу. На далеку відстань, що вимірюється тисячами кілометрів, не вигідно користуватись автомобільним транспортом, тому що перевезення невеликого за вагою вантажу обійдеться дуже дорого; у такому разі краще застосовувати залізничний або морський транспорт, що має велику вантажопідйомність.

Таблиця 16.1

Характеристика основних видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Сфера застосування	Товари, що перевозяться
Залізничний	Низька собівартість перевезень. Висока провізна і пропускна здатність. Регулярність.	Обмежена кількість перевізників. Невелика швидкість. Великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу. Висока матеріалоємність і енергоємність перевезень. Низька доступність до кінцевих споживачів. Недостатньо високе збереження вантажу	Практично не обмежена	Сільськогосподарські продукти, корисні копалини, пісок, автомобілі, хімікати
Морський внутрішній водний (річковий)	Низька собівартість перевезень на далекі відстані. Можливість міжконтинентальних перевезень. Висока провізна і пропускна здатність. Не вимагає капітальних вкладень у будівництво провізних шляхів	Обмеженість. Низька швидкість доставки. Залежність від географічних, навігаційних і погодних умов. Необхідність створення складної портової інфраструктури. Жорсткі вимоги до упакування. Мала частота відправлень. Недостатня надійність перевезень і збереження вантажу	Практично не обмежена	Нафта, пісок, зерно, гравій, металургійні руди, вугілля
Автомобільний	Висока доступність. Велика маневреність і гнучкість. Висока швидкість доставки вантажу. Маневреність. Можливість використання різних маршрутів і схем доставки. Високе збереження вантажу, можливість його відправлення маленькими партіями. Широкий вибір перевізника.	Низька продуктивність. Залежність від погодних та дорожніх умов. Відносно висока собівартість перевезень на великі відстані. Низький рівень експлуатаційних показників.	На короткі відстані	Одяг, книги, комп'ютери, паперові товари
Повітряний	Найвища швидкість доставки вантажу. Висока надійність. Найкраще збереження вантажу. Найбільш короткі маршрути перевезень.	Мала провізна спроможність. Висока собівартість перевезень. Висока капіталомісткість, матеріало- і енергоємність перевезень. Залежність від погодних умов. Недостатня географічна доступність.	Практично не обмежена	Прилади, швидкопсувні харчові продукти
Трубопровідний	Найбільш дешевий. Висока пропускна здатність. Високе збереження вантажу. Низька капіталомісткість	Обмеженість видів вантажу. Обмежена доступність малих обсягів транспортованих вантажів	Обмежена номенклатура вантажів	Нафта, кам'яне вугілля, хімікати

Вартість перевезення. На вартість транспортних послуг, що надаються у сфері ЗЕД, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед це коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо. Найдешевший водний транспорт (якщо не брати до уваги трубопроводи), найдорожчий — авіатransпорт. Тому такі вантажі, як зерно, руда, вугілля, нафта, доцільно перевозити морем, рікою або залізницею. Автотранспортом перевозяться порівняно коштовні речі. Найкоштовніші товари можна транспортувати літаками, тому що навіть висока вартість авіаперевезень не стане великою часткою в кінцевій вартості товару. Крім того, авіатранспортом доцільно перевозити речі, які швидко псуються або потребують терміною доставки з інших причин. [131]

Щодо пасажирських перевезень, то перевага останнім часом надається автомобільному й повітряному транспорту як більш швидкісним видам порівняно з водним і залізничним.

Підставою виникнення господарських зобов'язань з міжнародного перевезення вантажів є договір перевезення вантажу.

Договір перевезення вантажу є різновидом договорів, що укладаються у зв'язку із здійсненням перевезень (поряд з договорами перевезення пасажирів, пошти тощо). Правова сутність цього договору полягає в тому, що, по-перше, він опосередковує відносини суб'єктів господарювання з надання одного з видів транспортних послуг — перевезення вантажів, що дозволяє віднести його до числа транспортних договорів (поряд з договором транспортної експедиції, фрахтування морського судна тощо); по-друге, він містить зобов'язання сторін, що виникають у зв'язку із здійсненням одного з видів господарської діяльності — переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання тим чи іншим видом транспорту, що надає підстави розглядати його як різновид господарських договорів. Сторони, що укладають контракт, найчастіше недостатньо інформовані про розходження в торговельних порядках країн, де знаходяться комерційні підприємства партнерів. Це може призвести до суперечок, судових розглядів, котрі тягнуть за собою втрати часу і фінансовий збиток.

Щоб позбутися цих проблем, Міжнародною торговельною палатою (МТП) в 1936 р. були розроблені торговельні терміни, що являють собою універсальний набір базових умов, знання і застосування яких полегшувало здійснення торговельних операцій. Вони ґрунтувалися на міжнародній торговельній практиці і звичаях.

Збірник називався «Міжнародні правила тлумачення торговельних термінів ІНКОТЕРМС». Зміни в ІНКОТЕРМС вносилися в 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 роках. На сьогодні ІНКОТЕРМС діє в новітній редакції 2010 р. Зміст базисних умов та сферу їх застосування було розглянуто у розділі 4.

Отже, транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності — це система технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів управління транспортними операціями у сфері виробництва, обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами.

16.3. Особливості міжнародних перевезень різними видами транспорту

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 прискороного та ефективного забезпечення потреб країни в перевезеннях. [72]

Розподіл експорту-імпорту товарів за основними видами транспортних засобів у 2010 р. наведено у табл. 16.2.

Найбільші обсяги експорту товарів за основними видами транспортування у 2010 р. розподілялися таким чином: морськими суднами було перевезено 43,5% від загального обсягу експорту товарів, залізничними вагонами – 26,6%, вантажними автомобілями – 22%.

Серед основних видів транспортування, якими ввозились товари в Україну, значна частка припадала на вантажні автомобілі – 34,1%, трубопровідний транспорт – 16,4%, залізничні вагони – 15,5% та переміщення транспортних засобів (товарів) своїм ходом – 14,3% від загального обсягу імпорту.

Таблиця 16.2

Розподіл експорту-імпорту товарів за основними видами транспортних засобів у 2010 р.

Вид транспортування	Експорт			Імпорт		
	млн.дол. США	у % до 2009р.	у % до загально обсягу	млн.дол. США	у % до 2009р.	у % до загально обсягу
Усього	51430,5	129,6	100,0	60739,9	133,7	100,0
у тому числі						
Морське судно	22374,4	126,9	43,5	3199,4	157,2	5,3
Контейнер на морському судні	1546,2	125,6	3,0	5618,5	149,2	9,3
Залізничний вагон на морському судні	453,7	134,4	0,9	95,1	113,3	0,2
Вантажний автомобіль на морському судні	372,8	132,2	0,7	213,0	125,7	0,4
Залізничний вагон	13695,1	143,6	26,6	9440,6	155,1	15,5
Контейнер на залізничному вагоні	148,7	161,5	0,3	194,0	131,1	0,3
Вантажний автомобіль	11320,5	124,7	22,0	20703,1	130,5	34,1
Контейнер на вантажному автомобілі	138,8	95,7	0,3	178,8	115,1	0,3
Повітряне судно	787,2	103,8	1,5	1498,9	116,7	2,5
Експрес-відправлення	51,8	93,2	0,1	925,7	164,2	1,5
Трубопровідний транспорт	8,3	450,3	0,0	9953,8	119,4	16,4
Лінія електропередач	200,3	87,4	0,4	1,1	82,8	0,0
Транспортний засіб, що переміщується своїм ходом (товар)	266,0	107,4	0,5	8669,0	125,7	14,3

16.3.1 Особливості міжнародних морських перевезень

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 (ст.24 Закону України «Про транспорт»).

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

До особливостей перевезень морським транспортом відносяться [82]:

- 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 [72]:

- 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 судноплавстві є коносамент (bill of lading). Коносамент — це розписка, що підтверджує прийняття до перевезення вантажу; контрактом на перевезення вантажу; вантажним розпоряджувальним документом. До переваг лінійного судноплавства 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 судноплавство 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 траповому судноплаванні. 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 [101]:

- 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 укласти договори з кількома перевізниками, які повинні перевозити вантаж на подальших стадіях перевезення¹.

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

постраждав під час перевезення.

16.3.2 Особливості міжнародних залізничних перевезень

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 (ст.22 Закону України «Про транспорт»).

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% [72].

До переваг залізничного транспорту відносять[82]:

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

Регламентація 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.

16.3.3. Особливості міжнародних автомобільних перевезень

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. [72]

Міжнародні автомобільні перевезення характеризуються такими рисами [82]:

- 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).

16.3.4 Особливості міжнародних повітряних перевезень

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 (ст.32 Закону України «Про транспорт»).

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 [82]:

- 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).

16.4. Транспортно-експедиторське обслуговування транспортних 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 транспортного експедирування (ст.1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. № 1955-IV.).

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законами України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про транспорт», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транзит вантажів», іншими законами, транспортними кодексами та статутами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них. Єдині світові стандарти експедиторських послуг врегульовані завдяки діяльності Міжнародної федерації експедиторських організацій (ФІАТА). До складу цієї міжнародної неурядової організації входять транспортно-експедиційні підприємства більш ніж 150 країн світу. З метою стандартизації експедиційної діяльності, ФІАТА були розроблені уніфіковані форми експедиторських документів, які з успіхом застосовуються на практиці підприємствами - учасниками ФІАТА і мають стійку світову репутацію.

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 [112]:

- 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 упакування, маркування та зберігання вантажів;
- здійснює обробку вантажів при навантаженні-перевантаженні.

16.5. 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 підготовці товару до відвантаження.

Комерційні, інколи їх називають товаросупровідні документи, мають містити вартісну, якісну та кількісну характеристику 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 об'ява, 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 CPD

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 (2371а-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

16.6. 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. [150]

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.

Саме поняття МТК передбачає швидке і безпечне просування пасажирів і вантажів. Це досягається зокрема, коли в межах МТК діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й іншого оформлення переміщення пасажирів і вантажів; застосовуються пільгові (знижені на 25—50%) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й іншому оформленні, перевезеннях залізницею, по

термінальних, портових зборах тощо; існує єдиний орган управління, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб; діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань тощо. [100]

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., Кріт) 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 [150]:

- 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 №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 №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.

Контрольні питання до вивчення розділу

1. Якими видами транспорту забезпечуються міжнародні перевезення вантажів?
2. Якими нормативними актами регулюються міжнародні перевезення в Україні?
3. Які основні фактори впливають на вибір виду транспорту?
4. Визначте особливості міжнародних морських перевезень.
5. Визначте особливості міжнародних залізничних перевезень.
6. Визначте особливості міжнародних автомобільних перевезень.
7. Визначте особливості міжнародних повітряних перевезень.
8. Якими нормативними актами регулюються відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності?
9. Визначте основні функції сучасних міжнародних транспортних коридорів.