

# МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ВІДНОСИНИ

Презентацію виконав:  
Максим Тлустий



# Зміст:

- ▶ • Вступ
- ▶ 1. Роль транспорту в МЕВ;
- ▶ 2. Види міжнародних сполучень;
- ▶ 3. Міжнародні перевезення;
- ▶ 4. Структура морських вантажів;
- ▶ 5. Основні міжнародні морські вантажопотоки;
- ▶ 6. Міжконтинентальні та внутрішньоконтинентальні перевезення вантажів;
- ▶ 7. Фактори вибору транспорту для міжнародних перевезень;
- ▶ 8. Міжнародні пасажирські сполучення;
- ▶ 9. Етапи і основні операції міжнародного перевезення вантажу;
- ▶ 10. Суб'єкти міжнародних транспортних відносин;
- ▶ 11. Особливості і умови міжнародних транспортних перевезень;
- ▶ 12. Міжнародний договір перевезень;
- ▶ 13. Міжнародні правила перевезень «Інкотермс – 2010»;
- ▶ 14. Транспортно – експедиторське посередництво.
- ▶ • Висновок
- ▶ • Список використаних джерел



## Вступ

Вся історія розвитку світової цивілізації – це історія налагодження контактів, відносин, зіткнення інтересів різних цивілізацій, культур, народів, держав. Найбільш насиченим в цьому плані було ХХ століття. Для нього, як для жодного з попередніх, характерні численні державні перевороти, дві найбільші за всю історію людства світові війни, наслідками яких стали крах останніх імперій і колоніальної системи, вихід нових держав на міжнародну арену, поділ світу на дві антагоністичні політичні системи і встановлення майже на півстоліття біполярного світу з його економічними і збройними конфліктами. Що призводило до формування різних систем міжнародних відносин, їхніх концепцій та доктрин. Для міжнародних відносин ХХ століття, зокрема після Першої світової війни, властивий комплексний характер: міжнародного виміру набули найважливіші сфери державного життя – політична, ідеологічна тощо. Масштабність і швидкі темпи міжнародних зрушень нерідко супроводжувалися втратою контролю над ними, що створювало нові джерела міжнародної напруженості й загострювало проблему виживання окремих соціально-політичних і міжнародних систем.

Тому міжнародні відносини у ХХ столітті, зокрема періоду між двома світовими війнами та за умов біполярного світу, становлять не тільки предмет наукового інтересу, але й є джерелом повчального історичного досвіду. Цим і визнається актуальність проблем міжнародних відносин не тільки для органів державної влади і суспільних систем, а й для окремих громадян, для молодого покоління зокрема. Актуальність пізнання проблем міжнародних відносин, їх змісту і результатів зумовлена глобалізацією всіх суспільних процесів, взаємозв'язаністю і взаємозалежністю різних країн в єдиному світі, розвитком контактів між людьми різних країн у процесі політичних, економічних, наукових і культурних обмінів, реалізації спільних бізнесових та інших програм.



# 1. Роль транспорту в МЕВ

У наш час при постачанні закордон товарів надається все більше послуг, починаючи з аналізу ринків і завершуючи транспортуванням товарів. Міжнародна статистика надає обмежені відомості про структуру світової торгівлі послугами.

Сьогодні транспортні послуги - це галузь економіки, яка динамічно розвивається.

Міжнародний транспорт –це послуги усіх видів транспорту, що надаються резидентами однієї країни резидентам іншої країни.

Особливості транспортних послуг полягають в наступному:

1) Завдяки переміщенню товарів забезпечується подовження процесу виробництва і обігу.

2) Створення транспортних послуг співпадає в часі з їх споживанням.

3) Транспорт займає важливе місце в міжнародному товарному обігу:

- він є необхідною умовою міжнародного поділу праці, зовнішньої торгівлі, економічних зв'язків між країнами;

- він є експортером своєї продукції.

4) Транспортні послуги залежать від факторів розвитку ринкової економіки.

При плануванні відправлення вантажу та виборі виду транспорту необхідно враховувати наступні обставини:

- вид вантажу;
- швидкість перевезення;
- вартість перевезення;
- безпечність перевезення.

Заслужують на увагу також специфічні характеристики видів транспорту як засобу перевезення вантажів.

Серед особливостей морського транспорту слід виділити наступні:

- невисока вартість;
- можливість зміни маршруту;
- здатність перевозити великі партії вантажів;
- невелика швидкість перевезень;
- сезонність перевезень в північних регіонах.



## 2. Види міжнародних сполучень

Міжнародне сполучення – установлення зв'язків між державами, перевезення – дії, які відбуваються після встановлення зв'язків.

У системі міжнародних економічних відносин важливе місце посідають відносини, пов'язані з організацією і здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів різними видами транспорту (залізничним, автомобільним, повітряним, морським, річковим). Міжнародні транспортні перевезення — це необхідна умова успішного розвитку міжнародних економічних відносин. Перевезення сировини, матеріалів, устаткування, сільськогосподарської продукції та інших вантажів, передбачених міжнародними договорами та угодами, — це один із засобів їх реального виконання. Від чіткого урегулювання міжнародних відносин у галузі транспорту залежать результати у міжнародному співробітництві в різних його напрямках. Ці відносини, які виникають між державами, національними органами управління транспортом, міжнародними організаціями, регулюються відповідними міжнародними принципами і нормами. Їх система відображає зміст міжнародного транспортного права як підгалузі, складової частини міжнародного економічного права. Транспортні договори укладаються від імені за дорученням уряду центральними органами управління транспортом — міністерствами та іншими установами, які здійснюють керівництво залізничним, морським, річковим, повітряним транспортом.

За кількістю країн, які беруть участь у подібного роду міжнародних договорах, їх можна поділити на багатосторонні і двосторонні (багатосторонні – Конвенція про відкрите море(1958), Угода про Міжнародну спілку залізниць (1922 р.), Чикагська конвенція з питань цивільної авіації (1944 р.); угоди, укладені між окремими країнами Співдружності незалежних держав; Угоду про координаційні органи залізничного транспорту СНД(Мінськ 14.02.1992 р. (Україною вона не підписана). Угоду про використання повітряного транспорту(Ташкент 15.05.1992 р. (не підписана Молдовою), та деякі інші. Міжнародні транспортні договори можуть бути різного змісту, в них обов'язково враховується специфіка виду транспортних засобів. У договорі про торгове судноплавство визначається територія, на яку поширюється договір; питання сприяння сторін свободі торгового судноплавства; підтримка і розвиток ділових відносин між органами управління транспортом; дотримання у міжнародному судноплавстві принципу вільної і справедливої конкуренції; визнання національної належності судна; надання допомоги при корабельних катастрофах і аваріях та інші питання.



### 3. Міжнародні перевезення

Спочатку регулювання питань перевезення було правом національного законодавства. Але національна уніфікація була неадекватним засобом регулювання. На сьогодні існує велика кількість видів міжнародних перевезень.

Перевезення між державами можуть мати місце за угодою двох держав (перевезення в Україні здійснюється за українським законодавством, перевезення в Польщі – за польським законодавством). Це не є міжнародним перевезенням. Тому що перетин кордону не є обов'язковим для міжнародних перевезень.

Міжнародне перевезення – це перевезення вантажу або пасажирів, яке здійснюється між двома або більшою кількістю держав, але виконується на умовах, які встановлені відповідними міжнародними угодами.

Існують Конвенції, в яких врегульовані майже усі аспекти міжнародних перевезень.

Їх можна поділити на три види:

- Конвенції, які регулюють загальні принципи та організацію міжнародних сполучень (матеріальні норми спеціального характеру) – визначають головні умови перевезення на всьому їхньому шляху й вирішують чотири групи питань: установлюють вимоги щодо перевізної документації; порядок прийому й видачі вантажів та пасажирів; умови відповідальності перевізника; норми, які регулюють пред'явлення до перевізника претензій та позовів;
- Конвенції, які встановлюють одноманітні умови перевезень вантажів й пасажирів;
- Конвенції щодо полегшення транспортних зв'язків між державами (Конвенція про повернення контейнерів).

Вони укладаються у певній галузі під егідою відповідної організації.

У випадках прогалин в уніфікаціях, а також якщо не встановлюється інше у договорах транспортні Конвенції передбачають звернення до національних законодавств. Якщо в Конвенції не містяться колізійні прив'язки, то право, що підлягає застосуванню визначається шляхом застосування правила, яке зазначається у перевізній документації.



## 4. Структура морських вантажів

У дисципліні "Управління роботою флоту та технологія перевезення вантажів" процес транспортування вантажів морем розглядається як матеріальний потік товарів, що супроводжується інформаційним, технічним, технологічним, організаційним, комерційним, фінансовим, правовим, кадровим, матеріально-технічним забезпеченням з наданням інших послуг.

Уся сукупність морських вантажів може бути класифікована по ряду ознак, а саме:

- по природному походженню;
- по мірі обробки;
- по способах перевантаження і перевезення;
- за фізико-хімічними властивостями;
- по споживчому призначенню;
- по виду упаковки.

Масові вантажі складають велику частину що перевозяться усіма видами транспорту вантажів і підрозділяються на три основні категорії: наливні, навалювальні і лісові.

До наливних відносяться рідкі вантажі, що пред'являються до перевезення наливанням. До них також відносяться продукти хімічної (зріджені гази, кислоти, та ін.) і харчової промисловості (спирти, масла, вино, жири, патока та ін.).

До навалювальних вантажів відноситься широка номенклатура вантажів, що перевозяться без тари, тобто навалом (вугілля, руда, зерно, концентрати руди і вугілля, сіль, цукор, добриви і так далі).

У категорію "спеціальні вантажі" входять вантажі, що вимагають при їх транспортуванні і зберіганні особливих умов. До них відносяться: небезпечні вантажі, швидкопсувні, жива худоба і птах.

Небезпечні вантажі - це речовини і предмети, які представляють небезпеку для людей, судна і довкілля і через це вимагають при їх транспортуванні і зберіганні дотримання особливих заходів обережності.

Швидкопсувні - це вантажі, що вимагають захисту від дії високих або низьких температур, тобто спеціальних умов транспортування - охолодження, опалювання, вентиляції, догляду і контролю за їх станом. До швидкопсувних вантажів відносяться: м'ясо і м'ясопродукти, риба і рибні продукти, молочні продукти, овочі, ягоди, фрукти.

Жива худоба, птах і вантажі тваринного походження - це категорія вантажів, особливість транспортування яких в тому, що вони піддаються обов'язковому ветеринарно-санітарному контролю і потребують спеціально обладнаних для перевезення приміщень (клітини, стійла, акваріуми і тому подібне).



## 5. Основні міжнародні морські вантажопотоки

На міжнародні морські перевезення припадає значний об'єм вантажообігу світової зовнішньої торгівлі - біля 60%. Основну частину міжнародних морських вантажопотоків складають масові наливні й навальні вантажі. Це сира нафта, нафтопродукти, залізна руда, кам'яне вугілля, зерно і т.д. З інших виділяються генеральні вантажі; тобто готова промислова продукція, напівфабрикати, продукти.

В міжнародному судноплаванні розрізняють дві форми організації руху суден:

- регулярне, у вигляді лінійного судноплавання;
- нерегулярне, у вигляді трампового судноплавання.

Лінійне судноплавання являє собою таку форму транспортних послуг, яка забезпечує регулярні перевезення за оголошеним розкладом між наперед установленими портами. Вантажний потік лінійного судноплавання складають, в основному, генеральні (тарно-поштучні) вантажі. На лінійних судах перевозяться невеликі партії вантажів, в основному, це готові вироби і напівфабрикати.

Морське сполучення між певними портами називається лінією. Розрізняють такі типи ліній:

- односторонні - характеризуються тим, що на них працюють судна тільки однієї країни чи однієї судноплавної компанії;
- двохсторонні, на яких працюють судна двох країн (за узгодженням) або двох судноплавних підприємств;
- конференціальні, на яких працюють судна двох чи більше компаній з однієї чи різних країн.

Головне призначення конференційних ліній (конференційних угод) полягає у встановленні однакових тарифів й умов перевезення для всіх учасників перевезень. Згідно до Кодексу проведення лінійних конференцій, який був розроблений в рамках ООН в 1974 році; конференцією вважається група, що складається з двох чи більше перевізників, які надають послуги по міжнародних лінійних перевезеннях у визначеному напрямку.





## 6. Міжконтинентальні та внутрішньоконтинентальні перевезення вантажів

Основні транспортні вантажі і пасажиропотоки підрозділяють на міжконтинентальні і внутрішньоконтинентальні. При цьому міжконтинентальні – це перевезення масових (наливних, газоподібних, насипних) вантажів здійснюють майже виключно морським транспортом. Прикладами їх можуть служити охарактеризовані вище транспортні «мости», пов'язані з перевезеннями нафти, скрапленого природного газу, вугілля, залізних руд, бокситів і ін. На морський транспорт припадає також основна частина міжконтинентальних перевезень генеральних (штучних) вантажів, наприклад автомобілів, машин.

У внутрішньоконтинентальних перевезеннях вантажів, і пасажирів головну роль грають автомобільний і залізничний транспорт, а в перевезеннях нафти і природного газу – трубопровідний. Перспективи розвитку світового транспорту на початку XXI в. залежать насамперед від темпів зростання світової економіки і світової торгівлі, а також від геополітичної ситуації в світі і його регіонах. Згідно з деякими прогнозами, в 2000-2015 рр. можна очікувати відносно помірному зростанню перевезень. Світова транспортна система не є внутрішньо однорідною. Навіть при самому генералізованому підході її можна поділити на дві підсистеми – економічно розвинених країн і країн, що розрізняються дуже сильно.

На сьогоднішній день, міжнародні вантажні перевезення стали однією зі складових світових економічних процесів. Самої активно розвивається частиною транспортного бізнесу стало перевезення контейнерів - значна частина припадає на автоперевезення міжнародного рівня.

Ціноутворення на транспортні послуги включає в себе кілька факторів. Це: тип перевезення (внутрішні перевезення, міжміські або міжнародні); вид використаного для перевезення транспорту (авіа, авто, залізничний, морський або змішаний - мультимодальний або інтермодальний); періодичність перевезень; а також обсяги вантажів.

Дуже часто на вибір транспортної компанії і самого транспорту впливає вид вантажу, який і є вирішальним фактором.

Місце відправлення вантажу та кінцевий пункт перевезення також визначають при виборі виду транспорту. *У внутрішньоконтинентальних перевезеннях використовують залізничний, трубопровідний, автомобільний та авіаційний транспорт, у міжконтинентальних — морський та авіаційний транспорт.*



## 7. Фактори вибору транспорту для міжнародних перевезень

**Фактор часу.** Відомо, що найшвидший спосіб доставки вантажу — це авіатранспорт. Однак він дорого коштує. Тому використовується тільки тоді, коли треба доставити вантаж за мінімальний відрізок часу (продукти, що швидко псуються, квіти тощо).

**Вартість перевезень.** Звичайно, кожен покупець хотів би, щоб вартість перевезення складала незначний відсоток від вартості товару. Однак бувають випадки, коли вибору немає і треба платити за доставку вантажу високу ціну. А коли є вибір, ціна буде нижчою. Наприклад, невеликі й середні за обсягом партії вантажів можна доставляти повітрям і сушею приблизно за однаковими цінами.

**Безпека перевезення.** Крихке й дороге цінне обладнання краще перевозити повітряним транспортом. Товари, для яких характерний високий ступінь ризику розкрадання (запчастини автомобілів, офісне обладнання, фармацевтичні товари тощо), як правило, доставляються морським транспортом, в основному в контейнерах, хоч це коштує дорожче.

Названі обставини важливо враховувати при виборі виду транспорту. Однак вид транспорту багато в чому залежить від того, що в першу чергу цікавить відправника вантажу.

Якщо його цікавить швидкість доставки вантажу, він вибирає між повітряним і автомобільним транспортом.

Якщо його мета — мінімальні витрати, робиться вибір між водним і трубопровідним транспортом.



## 8. Міжнародні пасажирські сполучення

Міжнародні перевезення або міжнародні сполучення — це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн. Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають власникам вантажу транспортні послуги, що є специфічним товаром міжнародної торгівлі.

Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках. Ціни транспортних послуг та інші умови їх надання в одних випадках є предметом переговорів між зацікавленими сторонами, в інших — устанавлюються самими перевізниками.

### **Угода про міжнародне пасажирське сполучення**

Естонія, Чехія, Туркменістан, Таджикистан, Словаччина, Росія, Польща, Молдова, Монголія, Литва, Латвія, Корея (КНДР), Китай, Киргизстан, Казахстан, Грузія, В'єтнам, Болгарія, Білорусь, Албанія, Азербайджан, Узбекистан, Україна.

Міжнародний документ. Угода від 01.11.1951

Остання редакція від 30.05.1999. Внесення змін:

Даною Угодою встановлюється пряме міжнародне залізничне і змішане залізнично-морське сполучення для перевезень пасажирів, багажу і товаробагажу між Азербайджанською Республікою, Республікою Албанія, Республікою Білорусь, Республікою Болгарія, Соціалістичною Республікою В'єтнам, Грузією, Республікою Казахстан, Китайською Народною Республікою, Корейської Народно-Демократичною Республікою, Киргизькою Республікою, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Республікою Молдова, Монголією, Республікою Польща, Російської Федерацією, Словацькою Республікою, Республікою Таджикистан, Туркменістаном, Республікою Узбекистан, Україною, Чеською Республікою, Естонською Республікою.



## Продовження

Перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу між країнами, залізні дороги яких беруть участь в цій Угоді, виробляються на умовах і за проїзними і перевізними документами, встановленими цією Угодою по застосовуваних ними тарифами.

Ця Угода має обов'язкову силу для залізничних доріг, пасажирів, відправників і одержувачів товаробагажу.

Послуги з перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу в змішаному залізнично-морському сполученні провадиться на умовах, наведених в особливих Правилах, які після узгодження з відповідним пароплаванням приймаються за процедурою, визначеної в статті 47, і є додатком справжньої Угоди.

### **Забороняється перевозити у вигляді ручного багажу:**

- 1) предмети, які можуть пошкодити або забруднити вагон, інших пасажирів або їх речі;
- 2) вогнебезпечні, легкозаймисті, самозаймисті, вибухові, радіоактивні, їдкі та отруйні речовини;
- 3) заряджену зброю;
- 4) предмети, які можуть внести інфекцію або володіють смердючим запахом;
- 5) предмети, які не допускаються до перевезень митними та іншими правилами;
- 6) великогабаритні предмети, розмір яких за сумою трьох вимірювань перевищує 200 см.

Якщо залізниця підозрює недотримання положень параграфу 1 цієї статті, крім пункту 5, то вона має право перевірити вміст ручної поклажі.

Перевірка повинна проводитися в присутності пасажирів.

Пасажир несе відповідальність за порушення приписів цієї статті за внутрішніми правилами і законами, що діють на залізницях, які виявили порушення; крім того, він зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані залізничним дорогам, якщо такі мали місце.



## 9. Етапи і основні операції міжнародного перевезення вантажу

До перевезення багажу приймаються речі пасажира, запаковані в замкненій валізі, скрині, невеликому ящику, фанерній коробці, а також корзині, мішку.

Маса окремого місця багажу не повинна бути менше 5 кг і більше 75 кг за умови, це якщо навантаження багажу в багажні вагони пасажирських поїздів проводиться швидко і без труднощів.

До перевезенні в якості багажу в межах норми, також приймаються нижченаведені предмети:

- 1) переносні крісла, складні стільці, коляски для хворих;
- 2) дитячі коляски;
- 3) переносні музичні інструменти в ящиках, футлярах або іншій упаковці;
- 4) предмети театральних постановок, вільно поміщаються в багажному вагоні;
- 5) вимірювальні прилади довжиною не більше 3 м і упакований ручний інструмент;
- 6) велосипеди звичайні, моторні велосипеди, моторолери і мотоцикли без коляски з спорожнення резервуара для пального;

7) лижі та інші спортивні приналежності довжиною не більше 3 м;

8) приймачі, телевізори, радіоли, програвачі, магнітофони;

9) оргтехніка.

До перевезення багажем не допускаються:

1) всі вогнебезпечні, легкозаймисті, самозаймисті, вибухові, радіоактивні, їдкі та отруйні речовини, вогнепальна зброя, бойові припаси, а також речовини, які можуть завдати шкоди багажу інших пасажирів або залізниці;

2) предмети, які можуть внести інфекцію або володіють поганим запахом;

3) золото, срібло, платина і вироби з них, цінні папери, гроші металеві та паперові, справжні перли, дорогоцінні камені та інші коштовності, предмети мистецтва (картини, статуї, художні вироби та ін.);

4) тварин, за винятком кімнатних тварин (собак, кішок, птахів та ін.) в клітках або в іншій відповідній тарі, якщо це не заборонено ветеринарними правилами. Пасажир повинен вмістити і годувати тварин;

5) предмети, що становлять монополію поштового відомства хоча б однієї з країн, залізниці яких беруть участь у перевезенні.

6) швидкопсувні продукти.



## 10. Суб'єкти міжнародних транспортних відносин

Потреби суспільства в цілому і населення у перевезеннях має забезпечувати єдина транспортна система, що діє в Україні. Закон України від 10.11.1994 р. за №232/94-ВР “Про транспорт” визначає, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва.

Як об'єкт державного регулювання - транспортна система, стан її розвитку, повинен відповідати рівню соціально-економічного розвитку держави, позитивно впливати на національну безпеку, забезпечувати здійснення зовнішньоекономічних зв'язків. Для забезпечення цієї відповідності діє система органів – суб'єктів державного регулювання транспортної системи. Її складові можуть бути визначені на підставі аналізу притаманності ознак суб'єкта управління. Виділяють наступні ознаки.

1) Наявність певної організаційно-правової форми, в якій здійснюється управлінська діяльність. Наявність такої форми передбачає певну структурну відокремленість суб'єкта (органа управління), порядок утворення, діяльності, реорганізації, ліквідації якого регулюється нормами права (насамперед, адміністративного).

2) Зовнішня відокремленість, що характеризується наявністю системоутворюючих ознак: юридично відокремлене і закріплене майно, самостійний баланс, статутні документи та інше.

3) Наявність державно-владних повноважень, які визначені відповідним нормативним актом про цей орган; можливість набувати від свого імені майнові та особисті немайнові права, вступати у зобов'язання і виступати у судових органах.

Цей перелік може бути доповнений наступними ознаками суб'єкта управління:

- є складовою і, у той же час, організаційно-уособленою та самостійною частиною державного механізму;

- здійснює завдання та функції у встановленому державою порядку відповідно державної політики.

Доповнення переліку ознак дозволяє сформулювати поняття суб'єкта державного регулювання транспортної системи, яке, певною мірою, відмінне від того поняття, яке надано у підручнику “Транспортне право України”.



## Продовження

Суб'єктом системи транспортних відносин є організаційно відокремлена складова системи органів виконавчої влади (їх посадових та службових осіб), що має державно-владні, розпорядчі, організаційні повноваження щодо здійснення завдань та реалізації функцій державної політики у галузі транспорту, із врегулюванням діяльності нормами, переважно, адміністративного права.

Наявність ознаки цілісності управління визначає необхідність поєднання у єдину систему суб'єкти державного регулювання транспортної системи. Така позиція ґрунтується на базових теоретичних положеннях розуміння сутності державного управління, на нормах Конституції України (стаття 3), а також на необхідності організації діяльності держави (у особі уповноважених органів) щодо виконання конституційних норм.

Доцільно виділити інституційні, звичайні і спеціальні суб'єкти транспортних відносин. Ознакою виділення суб'єктів є зміст повноважень. Так, інституційними є суб'єкти регулювання, що визначають умови та межі діяльності транспортної системи. Інституційними суб'єктами регулювання можна назвати Кабінет Міністрів України, який приймає постанови та розпорядження, зокрема з питань регулювання діяльності транспортної системи, та органи місцевого самоврядування по питаннях реалізації делегованих повноважень. Статтею 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлені такі делеговані повноваження: «здійснення заходів щодо ... розвитку транспорту; здійснення відповідно до законодавства контролю за належною експлуатацією та організацією обслуговування населення підприємствами транспорту».

Звичайні суб'єкти транспортних відносин виділені за ознакою того, що виключно до їх повноважень належить регулювання транспортної системи в цілому та її окремих складових: Міністерство інфраструктури України та його органи (наприклад, Укравтодор, Укрзалізниця, Укрморрічфлот та інше), міністерства, відомства, комітети, інспекції, місцеві органи виконавчої влади. Наприклад, Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті, управління (відділи) транспорту місцевих державних адміністрацій та інше.



## Продовження

До спеціальних суб'єктів віднесені ті, які мають повноваження у окремих сферах діяльності транспорту або окремі повноваження, що не є їх основними. До останніх можна віднести Міністерство охорони здоров'я України, яке, згідно зі ст.7 Закону України “Про дорожній рух”, здійснює медичний огляд кандидатів у водії, забезпечує подання допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод, обстеження порушників Правил дорожнього руху щодо спроможності керувати відповідним транспортним засобом. Зокрема, до складу Міністерства охорони здоров'я України входить Український медичний центр безпеки дорожнього руху, на який покладено завдання медичного забезпечення безпеки дорожнього руху (п.3 наказу Міністерства охорони здоров'я України від 28.10.1998 р. №313 “Про утворення Українського медичного центру безпеки дорожнього руху”).

До спеціальних суб'єктів, які мають повноваження у окремих сферах діяльності транспорту, можна віднести Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ України (далі - ДАІ), військову інспекцію безпеки дорожнього руху Збройних Сил України та інші формування, передбачені наказом МО України №330 від 01.11.1999 р. (zareєстровано в Мін'юсті України 22.11.1999 р. за №804/4097) "Про затвердження Положення про органи безпеки дорожнього руху МО України", службу безпеки дорожнього руху Держжордону України, Військову службу правопорядку у Збройних Силах України, Державну спеціальну службу транспорту, громадські формування.

Спеціальним суб'єктом державного регулювання можна також назвати військову інспекцію безпеки дорожнього руху МО України, яка, відповідно до Положення про органи безпеки дорожнього руху МО України, затвердженого наказом МО України від 22.11.1999 р. №804, забезпечує безаварійну експлуатацію та порядок використання транспортних засобів Збройних Сил України, створює навчальні організації щодо підготовки водіїв Збройних Сил України, проводить службові розслідування для виявлення причин і обставин виникнення дорожньо-транспортних пригод, вчинених за участю військовослужбовців, здійснює облік та аналіз дорожньо-транспортних пригод за участю транспортних засобів Збройних Сил України, виявляє порушення законодавства, правил, норм і стандартів з безпеки дорожнього руху, організує взаємодію з органами ДАІ. Крім того, відповідно до вказаного Положення, при МО функціонує Служба безпеки дорожнього руху. Ця Служба планує, організовує та проводить заходи щодо запобігання дорожньо-транспортних пригод з транспортними засобами військових частин та підрозділів МО України, забезпечує статутне використання транспортних засобів та допуску водіїв до керування транспортними засобами.





## 11. Особливості і умови міжнародних транспортних перевезень

Якщо до перевезення подається різноманітний або поділений на партії вантаж, чи перевезення здійснюють різні транспортні засоби, як продавець, так і перевізник мають право вимагати окрему накладну на кожний транспортний засіб, кожен вид чи окрему партію вантажу. У накладній на міжнародне перевезення зокрема вказують: місце і дату її складання; назву та адресу відправника й перевізника; місце і дату прийняття вантажу до перевезення; місце його передачі отримувачеві; назву та адресу отримувача; прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упаковки, а у випадку перевезення небезпечних вантажів – їх звичайно визнане позначення; кількість вантажних місць, їх маркування та номери; вагу вантажу брутто або кількість вантажу, виражену в інших одиницях виміру; витрати, пов'язані з перевезенням (провізна плата, митні збори, додаткові та інші витрати, зроблені з моменту укладення договору до здачі вантажу); відомості, необхідні для виконання митних та інших формальностей. У випадку необхідності накладна може містити вказівки про заборону перевантаження; витрати відправника; суму накладного платежу, що підлягає відшкодуванню при здачі вантажу; оголошену вартість вантажу та суму, що відповідає особливій зацікавленості у своєчасній доставці вантажу; інструкції відправника перевізнику стосовно страхування вантажу; узгоджений сторонами строк виконання перевезення; перелік документів, переданих перевізнику. Сторони договору перевезення можуть передбачити у накладній й інші вказівки, якщо визнають їх необхідними.

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

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

Митний режим при перетині кордонів європейських держав автотранспортом регулює Митна конвенція про міжнародне перевезення

Зовнішньоекономічна діяльність підприємств: кредитно-модульний курс вантажів із застосуванням книжки МДП від 14 листопада 1975 року. Книжка МДП — це книжка міжнародного Дорожнього Перевезення, яка є документом, що застосовується для автомобільних перевезень вантажів через митні кордони кількох держав без їх перевантаження.



## Продовження

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 (до 200 км);
- ритмічність перевезення вантажів;
- залежність від дорожньої мережі;
- складність управління вантажем, який знаходиться дуже далеко від керуючого.

Вантажні тарифи поділяються на такі види:

1) основні — це тарифи, які встановлюються за провезення одного кілограма вантажу від пункту відправлення до пункту призначення.

Основні тарифи поділяються на:

- нормальні, які є базовими для визначення знижок або доплат при утворенні класових, кількісних і спеціальних тарифів. Вони застосовуються на вантажі масою до 45 кг;
- кількісні, які, як правило, застосовуються авіакомпаніями, що експлуатують літаки великої місткості, і передбачають знижку для додаткових вагових категорій. Застосовуються такі тарифи на партії вантажу масою понад 45 кг і розмір знижок збільшується зі збільшенням розміру партії вантажу;
- мінімальний збір, тобто мінімальна оплата за відправлення вантажу, що стягується за одну доставку в тому випадку, коли плата за перевезення за нормальним вантажним тарифом виявиться нижче мінімального збору (в основному дорівнює вартості перевезення вантажу масою 5 кг за нормальним тарифом);

2) класові тарифи, які застосовуються для перевезення вантажів визначеного, клітки для тварин, пінний вантаж, несупроводжуваний багаж, друкарська продукція й ін.). Вони обчислюються на основі нормального наскрізного тарифу до 45 кг, що збільшується на відповідну відсоткову надбавку, а потім округлений результат збільшується на масу відправлення;

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



## 12. Міжнародний договір перевезень

В даний час основним джерелом правового регулювання міжнародних перевезень вантажів, пасажирів та їх багажу є міжнародні угоди. Багато хто з них охоплюють всі або декілька видів транспорту. Наприклад, такою є Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980

Зазвичай такі угоди містять вимоги до перевізної документації, визначають порядок прийому вантажу до перевезення і видачі його в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру пред'явлення до перевізника претензій.

Крім міжнародних угод у процесі регулювання міжнародних перевезень велика роль належить внутрішньодержавним актам. У Російській Федерації це Цивільний кодекс, Повітряний кодекс 1997 р., Кодекс торговельного мореплавства 1999 р., Транспортний статут залізниць Російської Федерації 1998 р., Кодекс внутрішнього водного транспорту Російської Федерації 2001 Найбільш поширеними колізійними прив'язками в області транспортних перевезень є:

- 1) закон місця відправлення товару. Відповідно до ст. 285 Конвенції про міжнародне приватне право (Кодекс Бустаманте 1928 р.) порядок фрахтування морського і повітряного судна регулюється законом місця відправлення товару;
- 2) закон місця заподіяння шкоди. Так, Закон Румунії стосовно регулювання відносин міжнародного приватного права 1992 визначає, що збитки, заподіяні повітряним судном на поверхні, регулюється законом тієї держави, на території якої така шкода була заподіяна (ст. 144);
- 3) особистий закон перевізника. Згідно з польським Законом про міжнародне приватне право 1965 р., якщо сторони не мають місця знаходження або місця проживання в одному і тому ж державі і не виробили вибору права, то застосовується до зобов'язань з договору перевезення право держави, у якому в момент укладення договору мав місце знаходження перевізник.

Правова регламентація міжнародних перевезень тісно пов'язана з діяльністю міжнародних організацій.

Міжнародні транспортні організації виникли в кінці XIX ст. Вони розробляють проекти конвенцій, уніфікованих правил і технічних регламентів. Для розгляду і прийняття конвенцій міжнародні організації скликають дипломатичні чи інші конференції.



## Продовження

Міжнародні транспортні організації створюються за видами транспорту. Найбільш численними є організації в галузі водного транспорту (їх налічується більше 100). З числа міжурядових організацій, безумовно, найавторитетнішою є Міжнародна морська організації (ІМО), створена в 1949 р. Одна з її основних цілей - заохочення усунення дискримінаційних заходів і зайвих обмежень з боку урядів, які зачіпають міжнародне торгове судноплавство, з тим щоб світова торгівля могла без дискримінації користуватися послугами судноплавства. У рамках даної організації розроблені і прийняті Афінська конвенція про перевезення пасажирів та їх багажу морем 1974 р. (. Доповнена в листопаді 1976 р.), Міжнародна конвенція з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. (надалі неодноразово доповнена) та ін,

У 1905 р. утворена Балтійська і міжнародна морська організації (БІМКО). Основне завдання цієї неурядової організації полягає у підготовці та перегляді проформ партерів та іншої транспортної документації; видання типових форм перевізних документів для використання судновласниками, а також типових форм перевізних документів, рекомендованих спорідненим організаціям або согласованих з представниками зацікавлених сторін.

Корисну роботу з уніфікації транспортної документації здійснюють Міжнародний морський комітет (ММК), Міжнародна палата судноплавства (МГТС), Асоціація латиноамериканських судновласників (АЛАМАР), Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів (ІНТЕРТАНКО) і ін

Міжнародні організації по залізничному транспорту мають статус неурядових організацій. Багато з них є регіональними і займаються вузьким колом проблем. Наприклад, в 1969 р. заснована Східно-Африканська залізнична корпорація. Вона займається координацією перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом. У 1975 р. створена Європейська конференція з пасажирським тарифами (ЕПК). Метою організації є визначення практичних заходів щодо проведення єдиної тарифної політики, що має сприяти подальшому розвитку міжнародних пасажирських перевезень. ЕПК виконує функції тарифного союзу в рамках окремих залізничних сполучень.



## Продовження

У 1950 р. створено Європейський союз по залізничних перевезень західноєвропейських країн. Основна мета Союзу - представлення та захист у міжнародних організаціях інтересів європейських залізничних адміністрацій у взаєминах з іншими міжнародними транспортними спілками і з національними транспортними і економічними адміністраціями, пов'язаними з перевезеннями в міжнародному сполученні вантажів і пасажирів, а також організація і здійснення міжнародних залізничних перевезень у межах транспортної мережі країн - членів Союзу.

Серед міжнародних організацій по повітряному транспорту найбільш авторитетною є Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). Вона створена в 1944 р. як спеціалізоване установа ООН. Одна з цілей ІКАО - запобігання економічних втрат, викликаних нерозумною конкуренцією. У рамках ІКАО розроблений і прийнятий ряд конвенцій з регламентації міжнародних повітряних перевезень, наприклад Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (травень 1999 р.).

З регіональних організацій відзначимо Арабська рада цивільної авіації (створений в 1967 р.), Асоціацію африканських авіакомпаній (1968 р.), Асоціацію авіакомпаній Європейського співтовариства (1980 р.), Асоціацію далекосхідних авіакомпаній (1966 р.). Основна мета цих організацій - вироблення рекомендацій щодо уніфікація комерційно-правової документації щодо перевезень вантажів, пасажирів та їх багажу.

В даний час функціонує невелике число міжнародних організацій з автомобільного транспорту і автодорогах. Так, в 1948 р. створена Міжнародна федерація автодорожня, в 1904 р. - Міжнародна автомобільна федерація, і 1957 р. - Міжнародний союз водіїв вантажівок далекого прямування і відповідних транспортних засобів. Ці організації займаються уніфікацією транспортної документації, правил дорожнього руху, стандартизації систем стягнення за порушення правил перевезення вантажів, пасажирів та їх багажу.



### 13. Міжнародні правила перевезень «Інкотермс – 2010»

Інкотермс 2010 (Incoterms 2010) – це міжнародні правила, визнані урядовими органами, юридичними компаніями і комерсантами по всьому світу як тлумачення найбільш застосованих в міжнародній торгівлі термінів.

Метою Інкотермс є забезпечення єдиного набору міжнародних правил для тлумачення найбільш уживаних торговельних термінів у зовнішній торгівлі. Таким чином можна уникнути або, щонайменше, значною мірою скоротити невизначеності, пов'язані з неоднаковою інтерпретацією таких термінів у різних країнах.

Часто сторони, що укладають контракт, незнайомі з різною практикою ведення торгівлі в країнах одна одної. Це може стати причиною непорозумінь, спорів і судових проваджень з усіма пов'язаними з цим марними витратами часу й коштів. З метою вирішення вищезгаданих проблем, МТП в 1936 році вперше опублікувала звід міжнародних правил тлумачення торговельних термінів. Ці правила відомі як "Інкотермс-1936". Пізніше були внесені зміни та доповнення 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 (v0a23697-90) і на сьогодні, 2000 року, для узгодження цих правил із сучасною практикою міжнародної торгівлі.

Слід підкреслити, що сфера дії Інкотермс обмежується питаннями, пов'язаними з правами та обов'язками сторін договору купівлі-продажу відносно поставки товарів (під словом "товари" тут розуміються "матеріальні речі", а "нематеріальні товари", такі як комп'ютерне програмне забезпечення, виключаються).

Було виявлено два найпоширеніших напрями неправильного розуміння Інкотермс. Перший - це часте помилкове сприйняття Інкотермс як правил, що мають більше відношення до договору перевезення, аніж договору купівлі-продажу. По-друге, іноді їм приписують охоплення всіх зобов'язань, які сторони могли б воліти включити до контракту. Проте, як завжди підкреслювала МТП, Інкотермс поширюються виключно на відносини між продавцями та покупцями в рамках договору купівлі-продажу, більш того, тільки в деяких, чітко визначених аспектах.

В той час, як експортерам і імпортерам необхідно враховувати практичні зв'язки між різними договорами, необхідними для здійснення міжнародної торгової угоди - де вимагається не тільки договір купівлі-продажу, але й договори перевезення, страхування та фінансування - Інкотермс відносяться тільки до одного з цих договорів, а саме договору купівлі-продажу.



## Продовження

Тим не менш, домовленість сторін про застосування певного терміна Інкотермс обов'язково має значення й для інших договорів. Наведемо лише кілька прикладів: продавець, погодившись на договірні умови CFR або CIF, не може виконати такий договір з використанням іншого виду транспорту, крім водного, оскільки за цими умовами він повинен надати покупцю коносамент чи інший морський транспортний документ, що просто неможливо при використанні інших видів транспорту. Більш того, документ, що вимагається згідно документарного акредитиву, обов'язково залежатиме від засобів перевезення, що використовуватимуться.

По-друге, Інкотермс мають справу з рядом визначених обов'язків, що покладаються на сторони - такими як обов'язок продавця надати товар у розпорядження покупця або передати його для перевезення чи то доставити його до пункту призначення та з розподілом ризику між сторонами в різних випадках. Далі, вони стосуються обов'язків щодо очищення товару для експорту та імпорту, упаковки товару, обов'язку покупця прийняти поставку, а також обов'язку сторін надати підтвердження того, що відповідні зобов'язання були належним чином виконані. Хоча Інкотермс є вкрай важливими для здійснення договору купівлі-продажу, велика кількість проблем, що можуть виникнути в цих відносинах, взагалі ними не розглядаються, такі як передача права власності та інші майнові права, порушення договору та наслідки таких порушень, а також звільнення від відповідальності в певних ситуаціях. Слід підкреслити, що Інкотермс не призначені для заміни таких умов договору, які необхідні для укладення повного договору купівлі-продажу, чи то через інкорпорацію нормативних умов, чи через індивідуальне узгодження умов. В більшості випадків Інкотермс не мають справи з наслідками порушення договору та звільненням від відповідальності внаслідок різноманітних перешкод. Ці питання повинні вирішуватися іншими умовами договору купівлі-продажу та застосовним законодавством. Інкотермс від початку завжди призначалися для застосування при продажі товарів, що поставляються через національні кордони, тобто, вони є міжнародними торговельними термінами. Однак на практиці Інкотермс час від часу також включаються у договори купівлі-продажу товарів виключно в межах внутрішніх ринків. У випадках, коли Інкотермс застосовуються таким чином, статті А.2 та Б.2 й будь-які інші умови інших статей, що стосуються експорту та імпорту, звичайно, стають зайвими.



## 14. Транспортно – експедиторське посередництво

Наявність великої сукупності суб'єктів, що беруть участь у міжнародних перевезеннях, також велика кількість транспортних операцій, що здійснюються за час міжнародних перевезень, зставляють експортера звертатись до підприємств (фірм), котрі спеціалізуються на організації транспортних операцій, а загалом і міжнародних перевезень. Такі спеціалісти-посередники називаються експедиторами..

Експортер домовляється про організацію перевезення товару з експедитором, котрий має домовленості з перевізниками і стивідорами. Перевізник I перевозить товар по території країни експортера і передає в порту товар стивідору, котрий його передає перевізникові II. Перевізник II доставляє товар на кордон (у порт) країни-імпортера, де передає його тамтешньому стивідорові, від якого товар потрапляє до перевізника, котрий по території країни-імпортера доставляє вантаж імпортеріві. Якщо експедитор один організовує перевезення вантажу, домовляючись з кожним із перевізників, стивідорів і може ще й з експедиторами в пунктах просування товару, то його називають генеральним експедитором. Але експортери часто домовляються з декількома експедиторами, котрі організовують переміщення вантажу кожен на своїй ділянці. Останній варіант буває дешевшим, та вимагає додаткових зусиль на укладання декількох договорів замість одного. Слід зазначити, що експедитори домовляються з іншими суб'єктами в основному від імені відправника вантажу, але буває, що експедиторські підприємства відіграють роль повного посередника, який домовляється з перевізниками та іншими задіяними особами від свого імені.

Загалом експедиторські фірми надають наступні послуги:

- відпрацювання транспортних умов контракту в плані вибору найоптимальнішого маршруту перевезення і вибору транспортних засобів;
- вивчення кон'юнктури світового транспортного ринку;
- контроль за зберіганням і перевантаженням вантажів у портах і на прикордонних переходах;
- фрахтування суден і розрахунки за фрахтом;
- укладання домовленостей з іншими перевізниками (із залізничними та автомобільними фірмами);
- проведення розрахункових операцій за зовнішньоторговельними контрактами;
- надання інформаційних послуг;
- організація навантажувально-розвантажувальних робіт;
- здійснення митного декларування;
- оформлення необхідної товаросупроводжувальної документації і т. д.





## Висновок

Отже, окрім згадуваних вище особливостей міжнародних відносин ХХ століття, особливістю сучасного міжнародного процесу є також те, що він охоплює не тільки міждержавні відносини, а й різнобічні відносини між народами та окремими людьми, себто, міжнародні відносини стають відносинами між народами. Отже, галузеві міжнародні відносини в офіційних рамках дипломатії, міжнародних економічних, політичних, культурних сфер вже не можуть задовольнити ні реальних потреб практичного спілкування і співпраці між людьми, ні потреб пізнання сучасного суперечливого міжнародного життя. Усі ці й інші особливості сучасних міжнародних відносин, масштабні, якісні зміни в міжнародному житті вимагають їх узагальнення на основі комплексного підходу з використанням положень і висновків історії сучасного світу, дипломатії та інших суміжних дисциплін, визначення ролі історії міжнародних відносин і зовнішньої політики для інтелектуального розвитку в процесі підготовки сучасного спеціаліста, виробленні вміння використовувати набуті знання в практичній діяльності.



## Список виконаних джерел

1. Андронов Л.П. Перевозка опасных грузов морем. – М.: Транспорт, 1971. – 208 с.
2. Барановский М.Е. Безопасность морской перевозки навалочных грузов. – М.: Транспорт, 1985. – 189 с.
3. Бураковський І.В. Теорія міжнародної торгівлі. – К., 1996.
4. Конституція України. – К., 1996.
5. Мозговий О.М. Стратегія виходу на зовнішній ринок. – К., 1995.
6. Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів). – К., 1995.
7. Щипцов О.А. Україна – морська держава. – К.: Наукова думка, 1998. – 199 с.

