

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Чортківський навчально-науковий інститут підприємництва і бізнесу
Кафедра фундаментальних та спеціальних дисциплін ЧННІПБ

ЛОСЬ Анастасія Анатоліївна

**УДОСКОНАЛЕННЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОСТАВОК ПРОДУКЦІЇ І
ВАНТАЖІВ НА ОСНОВІ ВИМОГ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ**

спеціальність 072 – Фінанси, банківська справа та страхування
освітньо-професійна програма – Фінанси, банківська справа та страхування

Кваліфікаційна робота

Виконала студентка групи

ФМСзчм-21

Лось А.А.

Науковий керівник:

к.е.н., доцент Кульчицька Н. Є.

РОЗДІЛ I

ТЕОРЕТИЧНА БАЗА ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОСТАВОК ПРОДУКЦІЇ ТА ВАНТАЖІВ НА ОСНОВІ ВИМОГ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ

1.1. Суть та значення міжнародних поставок, а також інтерпретація термінів «ІНКОТЕРМС».

Міжнародні стандарти поставок – це стандарти, що прийняті міжнародними організаціями зі стандартизації.

Організації, що приймають міжнародні стандарти:

- Міжнародна організація зі стандартизації (ISO)
- Міжнародна електротехнічна комісія (IEC)
- Міжнародний союз з телекомунікацій

Також існує поняття європейського стандарту – це стандарт регіональний, що приймається Європейською організацією зі стандартизації.

Такими організаціями являються:

- Європейський комітет стандартизації (CEN)
- Європейським комітетом стандартизації в галузі електротехніки (CENELEC)
- Європейський інститут стандартизації в галузі телекомунікацій (ETSI)

Згідно правил вищезазначених організацій зі стандартизації країни повинні бути представлені єдиним національним органом стандартизації (в ISO та CEN) або національним електротехнічним комітетом (в IEC та CENELEC), що приймають дані стандарти.

Коли здійснюються зовнішньоекономічні операції, що є пов'язаними з купівлею-продажем товарів, ланцюг невизначеностей впливає на суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, через різне розуміння взаємних прав та обов'язків між контрагентами, при доставці товарів і продукції з місця відправлення до місця прибуття. Причиною цього може бути відмінність в культурі правил та звичаїв, що підтримуються різними країнами світу. Такі питання вирішуються лише контрагентами, що використовують єдиний набір

міжнародних правил для спільного розуміння тих термінів, що використовуються у зовнішній торгівлі. Задля цього в 1936 р. опублікували перше видання Міжнародних правил тлумачення торгових термінів (за редакцією Інкотермс-1936) Міжнародної торгової палати. Дані правила змінюються та доповнюються, їх публікує Міжнародна торгова палата (1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010, 2020).

Ці правила застосовуються у договорах (контрактах) зовнішньоекономічного типу на підставі спеціальних умов розміщення товарів, що дозволяє виключити різне трактування контрагентами своїх зобов'язань щодо постачання товарів у продавця закупівлі. Згідно умов поставок вбачаються обов'язкові посилання на доставку товару на етикетку і визначають момент переходу ризику ненавмисної втрати, пошкодження товару. Incoterms використовуються при здійсненні договору купівлі-продажу між продавцем і покупцем. Але правилами Інкотермс не вирішуються питання, по типу передачі права власності на договори купівлі-продажу від продавця до купівлі, і для вирішення цього питання в їхніх відносинах зі своїми контрагентами доречно керуватися положеннями Конвенції про продаж. та договір купівлі-продажу.

Таблиця 1.1.

Терміни поставок згідно видів транспорту

Види транспорту, до яких можуть застосовуватись терміни поставки	Торговий термін
Вид транспорту	EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP
Лише морський і внутрішній водний транспорт	FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DRQ

Від продавця до покупця обов'язок за носінням витрат, що не є пов'язаними з товаром або з ризиком його втрати та пошкодження товару переходять в конкретному місці, виходячи з цього, основна умова доставки повинна включати географічне зазначення, в якому здійснюється доставка товару (наприклад: **EXW Київ, CPT Берлін**).

Для калькуляції вартості товару у контракті (фактурна вартість) вживаються основні умови поставок та займають основне місце при визначенні митної вартості товару (див. Митна вартість).

При ввезенні в Україну товарів (див. табл. 1.2.) передбачається визначення їх митної вартості. Її визначають методом приведення фактурної вартості відповідно до бази цін CIF-український порт, CIP-пункт призначення на кордоні, CPT-пункт призначення на кордоні України або DAF-кордон України.

Таблиця 1.2.

Визначення митної вартості при умовах імпорту поставок товарів в Україну

	EX W	FC A	FA S	FO B	CF R	CI F	CP T	CI P	DA F	DE S	DE Q	DD U	DD P
Пакування													
Навантаження на транспортних засіб	+												
Доставка основному перевізнику	+	+											
Вивізне мито													
Страховання перевезення	+	+	+	+									
Навантаження на основний транспорт	+	+	+										
Оплата основного транспорту*	+	+	+	+									
Розвантаження											-	-	-
Імпортне мито											-		-
Доставка від основного транспорту													-
Розвантаження на склад підприємства													-

У 1 – 7 стовпцях показані витрати, що понеслися до моменту перетину митного кордону України.

У 8 - 11 стовпцях відображено витрати, що понесені на території України.

* - До того як перетинути митний кордон України.

■ - Витрати, що включаються в ціну товару відповідно до Інкотермс.

«+» - Коли визначається митна вартість витрати додаються.

- Коли визначається митна вартість, витрати віднімають незалежно від того, хто їх несе.

При придбанні товарів на умові, що свідчить, що постачання здійснено до пункту призначення, розташованого по митній території України (наприклад, EXW-Будапешт, FOB-Токіо, CIF-Рига, DAF-Брест), то до фактурної вартості додаються витрати, що не входять у вартість товару на визначених умовах, тобто витрати на доставку товарів до перетину митного кордону України.

Якщо умови на митній території України розташований пункт постачання товару до пункту його призначення (наприклад, CIF-Миколаїв, DDP-Львів), в такому випадку від фактурної вартості віднімаються витрати, які мали місце після моменту перетину митного кордону України та підтверджені належним чином.

При вивезенні товарів за межі митної території України (див. таблицю 2) таку митна вартість визначають шляхом приведення фактурної вартості у відповідність до бази цін FOB-український порт, DAF-кордон України (пункт призначення на митному кордоні України) або CIF-пункт призначення на митному кордоні України.

Згідно до цього товар, що продається на умовах, якими засвідчується здійснення поставки в пункт відвантаження, розташованого на митній території України (наприклад, EXW-Київ або FCA-Чернігів), витрати на доставку товару до моменту перетину митного кордону України додаються до фактурної вартості.

Коли поставка в пункт призначення передбачена за умовами поставки, і такий пункт розташований за межами митної території України (наприклад, CIF-Стамбул, DAF-польсько-німецький кордон), тоді від фактурна

вартість віднімає витрати на доставку товару після моменту перетину митного кордону України.

Таблиця 1.3.

Визначення митної вартості в залежності від умов поставки при експорті товарів з України

	EX W	FC A	FA S	FO B	CF R	CI F	CP T	CI P	DA F	DE S	DE Q	DD U	DD P
Пакування													
Навантаження на транспортних засобах	+												
Доставка основному перевізнику	+	+											
Вивізне мито			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Страхування перевезення	+	+											
Навантаження на основний транспорт	+	+	+										
Оплата основного транспорту*	+	+			-	-							
Розвантаження											-	-	-
Імпортне мито											-		-
Доставка від основного транспорту													-
Розвантаження на склад підприємства													-

У стовпцях 1 - 7 відображено витрати, понесені на території України.

У стовпцях 8 - 11 передбачено витрати, що несуться на території країни-імпортера.

* - До моменту перетину митного кордону України.

Витрати, включені в ціну товару згідно умов Інкотермс.

«+» - Умовою визначення митної вартості те що витрати додаються незалежно від того, хто їх несе.

«-» - Митна вартість визначається тим, що витрати віднімаються незалежно від того, хто їх несе.

Правила Інкотермс-2020 в своєму новому виданні дуже добре та точно відображають в собі торгову практику останнього десятиріччя та в них містяться такі нововведення:

- загальна кількість термінів скорочено з 13 до 11, при цьому 2 з них - абсолютно нові;
- нова структура правил Інкотермс включає 2 групи термінів: терміни, що використовуються при перевезенні будь-якими видами транспорту (EXW, FCA, CIP, CPT, DAT, DAP, DDP); терміни, що використовуються при морському та внутрішньому водному перевезенні (FAS, FOB, CFR, CIF).

Також в документі враховані:

- питання безпеки вантажів з урахуванням відмінності правових систем;
- докладне введення до кожного терміну нових правил дозволяє без проблем обрати конкретний термін для контракту;
- сучасні вимоги контейнерного транспорту.

Такі нові терміни: DAT (постачання на терміналі) та DAP (постачання в пункті), замінюють важкоздійсненні у багатьох випадках терміни DDU (поставка без сплати мита), DAF (поставка до кордону), DEQ (поставка з причалу), DES (поставка з судна).

Внесені доповнення до термінів FOB, CFR та CIF.

Розробку Інкотермс 2020 (Incoterms 2020), здійснила Міжнародна торгова палата (англ. – International Chamber of Commerce (далі - ICC)). До розробки нових Інкотермс 2020 приєдналися представники Китаю та Австралії, хоча основними учасниками були члени ЄС.

В Інкотермс 2020 можна виділити чотири групи правил базисних умов поставок товару (E, F, C і D). Основою цієї класифікації є два принципи: визначити обов'язки сторін згідно до перевезення товару, що поставляється і збільшення обов'язків продавця від мінімальних до максимальних. Група «E» - умова поставки EXW, згідно з яким продавець тільки надає товар в розпорядження покупця в своїх приміщеннях; далі йде група «F» - умови

поставки FCA, FAS і FOB, в рамках якої продавець зобов'язаний передати товар зазначеному покупцем перевізнику; потім група «С» - умови поставки CFR, CIF, CPT і CIP, відповідно до яких продавець зобов'язаний укласти договір перевезення, але не приймаючи на себе ризик втрати або пошкодження товару або додаткові витрати внаслідок подій, що відбулися після відвантаження та відправлення; і, нарешті, група «D» - умови поставки DAP, DPU і DDP, при яких продавець повинен нести всі витрати і ризики, необхідні для доставки товару до пункту призначення.

Таблиця 1.4.

Терміни, що є найбільш застосованими у договорах поставки

EXW	Ex Works	Франко завод	Коли відбувається передача товару у розпорядження покупця, той несе відповідальність за всі витрати та ризики пов'язані з його перевезенням. На продавця покладені мінімальні зобов'язання.
FCA	Free Carrier	Франко перевізник	При даному терміні перевізник зна підставі договору перевезення зобов'язаний здійснити перевезення товару певним видом транспорту, або ж змішаними перевезеннями.
CPT	Carriage Paid To	Перевезення оплачене до	Продавець зобов'язаний оплатити фрахт за перевезення товару до місця призначення. Ризик, пов'язаний з перевезенням товару перекладається з продавця на покупця, коли товар передано перевізнику.
CIP	Carriage And Insurance Paid to	Перевезення та страхування оплачені до	Даний термін означає, що продавець під час перевезення товару забезпечує транспортне страхування від ризиків, пошкодження або загибелі. Також, продавець оплачує страхову премію. Забезпечує страхування лише на мінімальних умовах.
DAT	Delivered At Terminal	Поставка до терміналу	З транспортного засобу покупець отримує в розпорядження нерозвантажений товар.
DAP	Delivered At Place	Поставка до місця призначення	Покупець отримує товар, що вже готовий для розвантаження (для розмитнення).
DDP	Delivered Duty Paid	Поставка з оплатою мита	Термін означає, що продавець виконав обов'язки, та несе відповідальність за всі ризики та витрати, що є пов'язаними з ввезенням товару, таких як: оплата податків, мита та інших зборів. Тобто обов'язки продавця є максимальними.

Переклад та розшифровка правил Інкотермс 2020:

Група Е (Відвантаження)

За умовами поставок EXW Incoterms 2020, тобто Ex Works named place, вказується назва місця «Франко завод». Де продавець бере на себе зобов'язання надати товар, готовий до відвантаження. А покупець, в свою чергу виконує експортне, імпортне митне оформлення і доставку товару. Перехід ризиків відбувається при передачі товару на складі продавця.

Група F (Основне перевезення оплачено покупцем)

За умовами поставок FCA Incoterms 2020, тобто Free Carrier named place, вказується назва місця «Франко перевізник». Де продавець бере на себе зобов'язання виконання експортного митного оформлення та відвантаження товару перевізнику призначеному покупцем. В свою чергу покупець зобов'язується доставити товар та виконує імпортне митне оформлення.

Згідно умов FAS Incoterms 2020 – Free Alongside Ship named port of shipment, вказаний порт відвантаження «Вільно вздовж борту судна». За даними умовами поставок продавець виконує експортне митне оформлення і розміщує товар в порту відвантаження вздовж борту судна, що призначене продавцем. Тоді як покупець здійснює завантаження товару на судно та доставляє його в порт розвантаження, а також виконує імпортне митне оформлення.

FOB Incoterms 2020 – умови поставки Free On Board named port of shipment, що перекладається як «Вільно на борту, вказано порт відвантаження. Де продавець бере на себе зобов'язання виконання експортного митного оформлення, та доставляє товар у порт відвантаження і занурення на борт судна призначеного продавцем. Тоді як покупець доставляє товар в порт розвантаження та виконує імпортне митне оформлення.

Група С (Основне перевезення оплачено продавцем)

За умовами поставок CIF Incoterms 2020 – Cost and Freight named port of destination, тобто вказаний порт призначення «Вартість фрахт». Тут продавець виконує експортне митне оформлення, завантажує товар на борт судна і

доставляє в порт розвантаження. Покупець, при цьому, розвантажує і приймає товар в порту розвантаження, виконує імпордне митне оформлення.

CIP Incoterms 2020 поставки – Carriage and Insurance Paid to, named place of destination, тобто вказане місце призначення «Фрахт, перевезення та страхування оплачене до». За даними умов поставки, продавець виконує експортне митне оформлення, страхує та доставляє товар до вказаного місця призначення. При цьому, покупець розвантажує товар і виконує імпордне митне оформлення.

CPT Incoterms 2020 умови, Carriage Paid To, named place of destination – вказується місце призначення «Фрахт, перевезення оплачені до». В даному випадку, продавець виконує експортне митне оформлення і доставляє товар до місця призначення. При цьому, покупець розвантажує товар та виконує імпордне митне оформлення.

Група D (Доставка)

Умови поставок DAP Incoterms 2020, Delivered At Point, named point of destination – вказана назва місця призначення «Поставка в пункт». За даними умови поставки, продавець бере на себе зобов'язання виконання митного оформлення та доставки товару до пункту призначення. Тоді як покупець розвантажує товар і виконує імпордне митне оформлення.

DPU Incoterms 2020 умови – Delivered Named Place Unloaded, named place of destination, тобто вказана назва місця призначення «Посиавка на місце відвантаження». В даному випадку, продавець виконує експортне митне оформлення, доставляє товар до вказаного місця призначення та розвантажує його. А покупець, в свою чергу, приймає товар і виконує його імпордне митне оформлення.

DDP Incoterms 2020 поставки – Delivered Duty Paid, named place of destination, тобто вказують назву місця призначення « Посиавка з оплатою мита». За умовами таких поставок, продавець виконує експортне митне оформлення, доставляє товар до вказаного місця призначення та здійснює

обов'язки з виконання імпорного митного оформлення, також сплачує мито. В свою чергу, покупець розвантажує і приймає товар.

Інкотермс 2020 – являється удосконаленням міжнародних правил, що вже існують та оновлюють кожні 10 років.

В них міститься опис умов відповідальності покупця та продавця вантажів і їх доставки, а також розподіл таких умов. Тобто після дослідження ми бачимо, що міжнародні торгові терміни визначають:

- місце доставки – є пунктом призначення, де має відбутися передача ризиків і відповідальності за товар;
- на кого зі сторін будуть покладені витрати на доставку;
- на кого за сторін буде покладена відповідальність за організацію та залагодження експортно-імпорних формальностей та сплати митних зборів;
- на кого зі сторін буде покладено зобов'язання сплати страхування доставки товару.

1.2. Правове регулювання міжнародних поставок.

Перед тим як розглянути питання правового регулювання міжнародних поставок, потрібно зрозуміти, що це поняття уособлює.

При постачанні товарів передбачає передачу прав на товар власнику, також їх продаж, обмін чи дарування таких товарів, і постачання товару за рішенням суду (підпункт 14.1.191 пункту 14.1 статті 14 розділу I ПКУ). Операцією, яка не вважається постачанням товару, чи інша операція пов'язана з передачею права на об'єкт інтелектуальної власності, а також інші нематеріальні активи або надання інших майнових прав щодо таких об'єктів права інтелектуальної власності, та надання послуг використовуються в процесі вчинення певної дії або діяльності (підпункт 14.1.185 пункту 14.1 статті 14 розділу I ПКУ) – називають постачанням послуг.

Послуги, з постачання міжнародних перевезень продукції, пасажирів, багажу та вантажів різним транспортом до прикладу, залізничний, морський та річковий, автомобільний, авіаційний згідно підпункту «а» підпункту 195.1.3

пункту 195.1 статті 195 розділу V НКУ оподатковують ПДВ за нульовою ставкою. При цьому міжнародною поставкою вважається поставка, що здійснюється за єдиним міжнародним перевізним документом.

Це може бути один із даних документів:

- накладна ЦІМ (СІМ);
- вантажна відомість (Cargo Manifest);
- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- міжнародна автомобільна накладна (CMR);
- накладна СМГС (накладна УМВС); коносамент (Vil ofLading);
- інші документи, визначені законами України.

При поставці товарів та вантажів, важливим є оформлення документів. Через велику кількість цих документів при їх оформленні витрачається велика кількість годин. Тому нижче наведено види документів, та особливості їх оформлення.

Види накладних:

Міжнародна вантажна накладна — в цьому документі міжнародного типу потрібна вказати напрямок вантажу з місця його відправлення і до місця його прибуття, та в ньому вказується право власності на вантаж при його перевезенні.

Відповідно до ст.6 Закону № 1172, супроводжується товарно-транспортною накладною транзит вантажів, що складається мовою міжнародного спілкування.. Залежно від виду транспорту таких накладних існує декілька. (Додаток А)

Авіаційна вантажна накладна (Air Waybill) передбачає супроводження вантажу авіаційним транспортом. Дану накладну заповнює відправник у трьох оригіналах. Накладна в першому оригінала підписується відправником, і вона залишається у перевізника вантажу. Оригінал другої накладної підписується і відправником, і перевізником, а накладну передають разом з вантажем одержувачу. А третій - підписує перевізник, і документ залишає собі відправник. (Додаток Б)

Міжнародна автомобільна накладна (CMR). Відповідно до розділу III Конвенції про автоперевезення, її складають трьома оригінальними примірниками та вона підписується відправником і перевізником. Перший примірник передається відправнику, другий примірник — в супроводжується з вантажем, а останній — залишається у перевізника. (Додаток В)

Коносамент оформлюють у випадку транзиту вантажу *морським транспортом (Bill of Loading)*. Даний документ при відправленні на морському судні засвідчує факт прийняття його до перевезення та є зобов'язанням передати вантаж у порту призначення одержувачу вантажу, перевізник видає його власнику вантажу. Крім того, він виконує роль товаророзпорядчого документа, і використовується як доказ наявності та змісту договору перевезення. Коносамент переважно складають у декількох примірниках, відповідно до кількості робиться позначка на кожному з них. Коли видається вантаж за одним із примірників коносамента решта його примірників втрачає чинність. (Додаток Г)

За *накладною СМГС (CIM)*, перевезення транзитних вантажів відбувається *залізничним транспортом*. Він *використовується* тоді, коли здійснюються залізничні перевезення між країнами — членами Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення та іншими країнами. Комплект накладної СМГС має містити п'ять аркушів. Аркуш 1 — супроводжується разом із відправленим вантажем до місця призначення, одержувач отримує його разом із листом повідомлення про прибуття вантажу і вантажем, він є оригіналом накладної. Аркуш 2 супроводжується відправлення до станції призначення, він залишається на залізниці призначення, являється дорожньою відомістю. Аркуш 3 — його видають відправнику після укладення договору перевезення, він є дублікатом накладної. Аркуш 4 супроводжує відправлення до станції призначення та його залишають на залізниці призначення. Аркуш 5 — супроводжується разом з відправленням до станції призначення, та отримується одержувачем разом з оригіналом накладної при одержанні вантажу це повідомлення про прибуття вантажу супроводжує відправлення до станції

призначення та видається одержувачу разом з оригіналом накладної при отриманні вантажу. (Додаток Д)

У статті 335 Митного Кодексу України визначено вимоги на рахунок подання документів та відомостей, що є необхідними для митного контролю. Це в залежності від транспортного засобу, який обрано для переміщення вантажів через митний кордон країни, перевізник повинен подати працівникам митних органів одну з перелічених товарно-транспортних накладних.

Важливим є те, що у випадку коли вантаж буде перевозитися різними видами транспорту, або при тому, що вантаж буде не один, варто відзначити, що кількість накладних зобов'язан відповідати кількості транспорту або ж кількості видів вантажу, яким здійснюється переміщення через кордон. Це стосується також і випадку, коли здійснюється перевезення кількох партій однакового вантажу.

Перевізникам потрібно пам'ятати, що копії, зроблені з товарно-транспортних накладних, не є підтвердженням наданих ними послуг — бо, підтвердженням є лише оригінал таких накладних. Це важливий факт, зокрема, тоді, коли вирішуються питання оподаткування зовнішньоекономічних операцій. Згідно пп. «а», п. 195.1.3 ст. 195 ПКУ, поставка послуг з міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажів автомобільним, морським і річковим, залізничним та авіаційним транспортом оподатковується за нульовою ставкою.

При цьому, документ, що підтверджується здійсненням міжнародних перевезень, є міжнародна товарно-транспортна накладна встановленого зразка, вона є єдиним таким документом. Тому, CMR відправником випишується як мінімум чотири екземпляри (на 4-х сторінках): відправнику, отримувачу, перевізнику і для розрахунків. Першим екземпляром підтверджується факт відправки вантажу, а відправник залишає його у себе. Другий — підтверджує факт отримання (доставки) вантажу, при цьому водій здає його отримувачу. Третій та четвертий екземпляри, які мають бути завіреними печатками і підписами отримувача, залишаються у перевізника. Четверта сторінка CMR додається до

рахунку і висилається замовнику перевезення (відправнику або отримувачу) для здійснення оплати за надані послуги, здійснюється цей процес перевізником, що займався перевезенням вантажу,

Ратифікованою Законом України «Про приєднання України до Протоколу від 3 червня 1999 року, є Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 09.05.1980 р., що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року» від 16.11.2005 р. № 3091-IV.

Згода на обов'язковість Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення є наданою постановою КМУ «Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення» від 03.04.93 р. № 246.

Конвенція за уніфікацією певних правил міжнародних повітряних перевезень, є затвердженою Законом України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17.12.2008 р. № 685-VI.

Конвенція за договором міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956 р., є затвердженою Законом України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» від 01.08.2006 р. № 57-V.

Найпоширенішим та оптимальним договором для регулювання міжнародних поставок є — Договір поставки. Правове регулювання договору поставки здійснюється:

- Господарським кодексом України (далі – ГК України);
- Цивільним кодексом України (далі – ЦК України);
- ЗУ «Про державний матеріальний резерв», «Про державне оборонне замовлення»; «Про здійснення державних закупівель», «Про державне замовлення для задоволення пріоритетних державних потреб», Угодою про загальні умови поставок товарів між організаціями держав-учасниць.

Відповідні положення Цивільного кодексу України про договір купівлі-продажу застосовуються до поставок, що не регулюються Господарським кодексом України. Реалізація суб'єктами господарювання товарів негосподарюючим суб'єктам здійснюється за правилами про договори купівлі-продажу.

Потрібно врахувати застосування Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів «ІНКОТЕРМС» в процесі викладення умов договору поставки.

Висновки до розділу 1

Важливість міжнародних правил для торгівлі не викликає сумнівів, Щоб уникнути невизначеності і суперечок, торговельні компанії повинні переконатися, що вони знають правила для здійснення поставок. Найпоширенішим та оптимальним договором для регулювання міжнародних поставок є - Договір поставки.

Відповідні положення Цивільного кодексу України про договір купівлі-продажу застосовуються до поставок, не врегульованих Господарським кодексом України. Реалізація суб'єктами господарювання товарів не господарюючим суб'єктам здійснюється за правилами про договори купівлі-продажу.

Також, варто застосовувати Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів «ІНКОТЕРМС» при викладенні умов договору поставки.

Через велику кількість документів із поставок вантажів та продукції при їх оформленні витрачається велика кількість годин. Тому існує декілька видів накладних для їх оформлення.

РОЗДІЛ II

МОНІТОРИНГ МІЖНАРОДНИХ ПОСТАВОК ПРОДУКЦІЇ ТА ВАНТАЖІВ

2.1. Аналіз та оцінка міжнародних перевезень вантажів та продукції.

Важливими є транспортні компоненти при постачанні товарів і продуктів. При виборі постачання продукції або товару вантажовідправники будуть враховувати ці важливі фактори. Наприклад, коли важлива швидкість доставки, то варто вибрати автомобільний або повітряний транспорт. Якщо метою є найменша вартість, слід вибрати водний або трубопровідний транспорт.

Іншими словами, постачання продуктів і товарів в Україні формує транспортну логістику, яка в свою чергу складається з кількох видів транспортних засобів, таких як автомобільний транспорт, водний (морський чи внутрішній) трубопроводи, повітряний транспорт (авіація), залізничний транспорт.

У свою чергу, для вантажопотоку важливі інфраструктура країни, стан доріг, швидкість транспортування, вартість, вартість, упаковка та вантажоперевезення.

Таблиця 2.1.

Обсяг доставки вантажів та обсяг виробництва за способом транспортування з 2013 по 2020 рік, тис. тонн

Вид транспорту	Рік							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Залізничний	848024,7	855556,8	830919,8	711467,5	1025604	643538,2	667839,4	634600
Автомобільний	1252392	1259697	1260767	1131312	1020674	1085663	1121673	1240000
Авіаційний	91,1	132,6	99,2	78,6	69,1	77	82,8	101

Морський	4145,5	3457,5	3428,1	2805,3	3291,6	2032,5	2153,1	3000
Річковий	5720,8	4294,7	2840,5	3144,8	3155,5	3641,8	3640,2	3001
Грубопровідний	144971,2	128539,8	125841,1	99679,5	97231,5	106729,2	114820,4	96000

Як видно з таблиці, обсяг перевезень у 2020 році зріс на 1,26% у зв'язку з роком 2019 року, але відповідно до роками 2017-2018 років 2018 року зменшився на 2,94%. Індекс перевезень вантажів та продуктів у 2019-2020 роках зріс із іншими роками, але не перевищив показник 2013-2015 років.

Динаміка показників відвантаження нестабільна, або зменшується. Щодо повітряного транспорту, то в Україні він хоче і не дуже розвинений, але розвиватися. Порівняно з індексом трубопровідного вантажоперевезення його індекс знизився на 15,51%.

Проаналізувати ринок транспортних послуг з поставок вантажів та продукції допоможе показник вантажообігу.

Таблиця 2.2.

Вантажообіг України 2013-2020 роки

Оборот вантажу млн.т/км	Роки							
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Залізничний транспорт	243556,4	237274,6	224017,8	209634,5	191431,6	187215,6	191914,1	170445,9
Грубопровідний транспорт	136700,4	112545,1	109651,8	82050,9	82050,9	94378,9	105484,4	91056,8
Авіаційний транспорт	366,8	369,5	273,0	240,0	240,0	225,9	277,7	307,0
Автомобільний транспорт	38338,9	32194,1	40187,2	37764,2	34431,4	37654,9	41178,8	38782,9
Водний транспорт	7365,2	5324,8	4615,2	5462,3	5434,1	3998,6	4257,1	3195,1
Всього	426427,7	394648,1	379045,0	335151,7	31634,8	323473,9	343057,1	310747,7

Дана таблиця показує, що в 2020 році показник вантажообігу України зменшився порівняно з 2019 на 11,46%. Порівнюючи ж 2019 та 2018 роки, можна побачити, що показник збільшився на 6,05%. В загальному зменшення ми бачимо порівнюючи минулі роки.

Лідируючу позицію у структурі перевезень вантажів займає автомобільний транспорт (66-69%). Однак найбільша частка вантажних перевезень належить внутрішньому ринку України. Міжнародні поставки автомобільним транспортом поступаються часткою ринку залізничному та трубопровідному транспорту та мають значні перспективи росту ринку.

На ринку міжнародних вантажних перевезень діяльність автотранспортних підприємств характеризується експортом, імпортом і транзитом вантажів.

Через кордон України щорічно перетинає більше 1 млн. одиниць вантажного автомобільного транспорту. Більшість експортних та імпорتنих вантажних перевезень спостерігається на польській та молдавській ділянках державного кордону, транзитних – з білоруської ділянок в Європу.

Пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортного комплексу України визнано розвиток транспортних коридорів, їх облаштування, реконструкція та входження їх до міжнародної транспортної системи. Ці заходи, безперечно, позитивно вплинуть на рівень конкурентоспроможності автотранспорту України не лише в експортному та імпортному напрямках, а і покращать конкурентну позицію України як держави-транзитера міжнародних вантажів.

На ринку вантажних перевезень автомобільний транспорт є найбільш дорогим видом транспорту, порівняно з залізничним та іншими.

Взаємодія морського транспорту з іншими видами транспорту здійснюється в портах. За даними Центра транспортних стратегій 88,5 % перевалки відбуваються у п'яти найбільших портах України – у Морському порті «Южний», Миколаївському морському порту, Одеському морському порту, Морсткому порту «Чорноморськ» та Маріупольському морському порту. Серед приватних стивідорних компаній найбільші обсяги перевалки, близько 19 % від загального обсягу країни, виконує ТОВ «Трансінестсервіс», що розташовується на території МП «Южний». Лідером з перевантаження контейнерів за підсумками минулого року є Одеський морський порт – 599,5

тис. TEU.

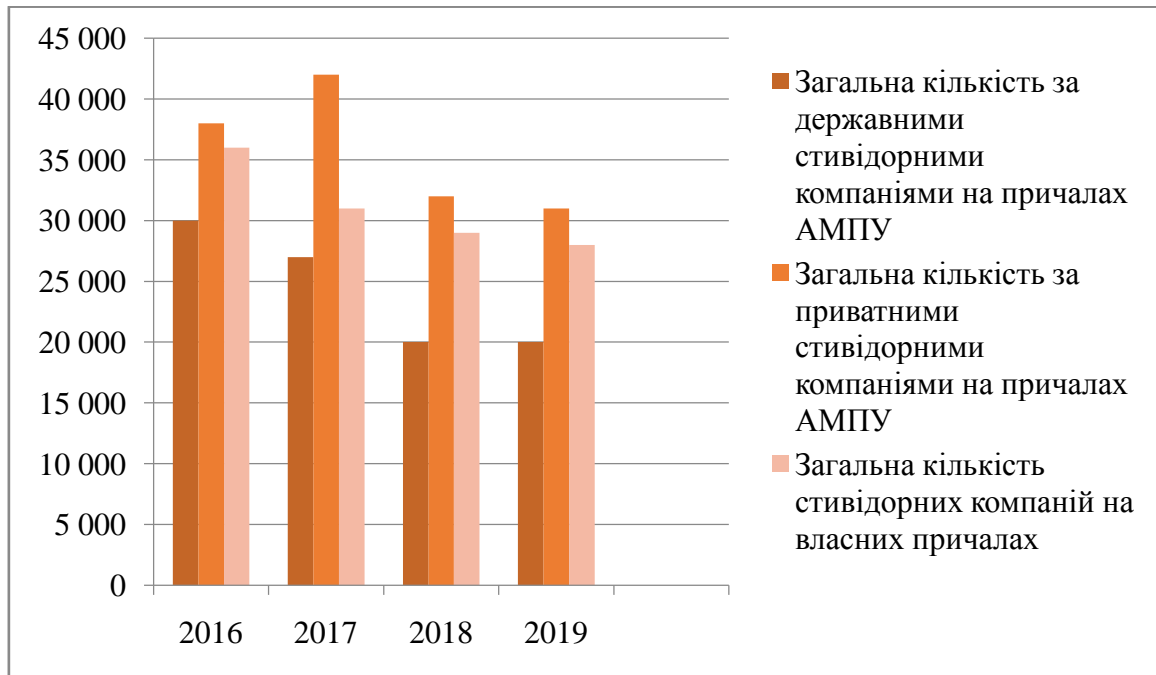


Рис. 2.1. Аналіз АМПУ

План – схема до 2038 року на перспективу розвитку порту «Южний» передбачає збільшення обсягу прибуття і відправлення вантажу до 172 млн. т вже в 2023 році, а на довгострокову перспективу заплановано збільшення обсягу до 266,4 млн. т.

Також групою компанії ТІС було здійснено звернення до АМПУ з проханням щодо поглиблення внутрішнього підхідного каналу до операційної акваторії причалів терміналів ТІС до 19 метрів у зв'язку з майбутнім дворазовим збільшенням обсягів експорту Ferrexpo.

Збільшення вантажообігу в портах спричинить збільшення вантажообігу залізничного та автомобільного транспорту, якими здійснюється доставка вантажу в порт від вантажовідправника і з порту вантажоодержувачам.

Найбільш масовим перевізником вантажів територією України є залізничний транспорт. У 2018 році залізницею було перевезено 322,3 млн. т, що склало 51,6 % від загального обсягу перевезень всіма видами транспорту. У січні–серпні 2019р. залізничним транспортом перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 174,3 млн. т. вантажів.

На кінець 2018 року рейтинг інфраструктури залізничного транспорту

України в порівнянні з сусідніми державами за даними ЦТС знизився на 4 позиції в порівнянні з попереднім періодом. Однак, 37-е місце є найвищим для України, в порівнянні з іншими видами транспорту. У 2018 році в українських портах було перевалено 846,4 тис. TEU. У тоннах вантажообігу контейнерних вантажів склав 10,9 млн. Цей показник став рекордним за останнє десятиріччя.

Також виросли обсяги перевезень контейнерів залізницею. У 2018 році було перевезено майже 335 тис TEU, що на 13 % більше, ніж в 2017 році.

Близько 29 % всіх контейнерів, що перевозилися залізничним транспортом, прямували у складі контейнерних поїздів, яких на постійній основі курсує 17. З загальної кількості контейнерних поїздів 12, серед яких міжнародні «Вікінг» та «ZUBR», пунктом призначення мають порти Чорного моря, що знаходяться на території України.

Розглядаючи номенклатуру та обсяг вантажів, що відправляються залізничним транспортом, без урахування контейнерів, можна спостерігати зменшення обсягів майже всіх основних найменувань.

Аналіз даних дозволяє зробити висновок, що найбільші обсяги відправлення залізницями спостерігаються для тих вантажів, які є найбільш експортованими.

Така статистика пояснюється досить периферійним географічним положенням України в ЄС та недостатньо якісною транспортною інфраструктурою. Ще один негативний фактор – різниця в ширині колії, що вимагає перевантаження вантажів або додаткових операцій із заміни візків вагонів у пунктах стикування.

Збільшення обсягів зовнішньої торгівлі і транзиту вантажу залізничним транспортом без капітальних вкладень у міну ширини колії можливо в торгівлі з країнами СНД.

2.2. Динаміка обслуговування міжнародних поставок продукції та вантажів.

Україна знаходиться у вигідному для неї географічному положенні, що дозволяє їй розглядатися як основний транзитний шлях між Європою та Азією.

У ході розвитку поставок вантажів та продукції Україна була і є партнером Європейського Союзу в транспортно-логістичних системах.

1993 рік - рік приєднання України до проекту TRASECA, що передбачав будівництво транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія. У 2016 році відбулося дванадцятьте засідання Міжурядової комісії з розвитку міжнародного транспортного коридору в Одесі. Під час засідання йшла мова про коридор Європа – Кавказ – Азія на період 2016-2026 роки.

Наразі підписано багато угод з вільної торгівлі України та 45 країн, з ЄС включно (28 країн-членів), та Європейською організацією торгівлі (4 країни-учасники). У лютому 2018 року, Україна стала учасником Конвенції Пан-Євро-Мед, що відкрило їй можливості експорту на ринки 24 країн-учасників.

Статистика показує, що прибуток від експорту вантажів та продукції в країни ЄС становить приблизно 40% від загального експорту. А частка імпорту становить близько 43 %.



Рис. 2.2. Структура імпорту України 2020 р.



Рис. 2.3. Структура експорту України 2020 р.

Основними групами товарів, що експортує Україна є агропромислова продукція, продукція харчової промисловості, машинобудування, мінеральні продукти, металургія, деревина та паперова маса, а також промислові товари та продукція легкої промисловості.

Відомо, що на транспорті існує річна, сезонна, місячна, тижнева та внутрішньодобова нерівномірності. Наявність нерівномірності вантажних поставок істотно впливає на точність прогнозування моментів прибуття транспорту та моментів готовності їх до відправлення і, відповідно, має враховуватись при розробці процедури взаємодії декількох видів транспорту та оцінці якості роботи.

Найбільш поширеними є коефіцієнти нерівномірності за часом, що визначаються за формулою:

$$K_{\text{н}} = \frac{\sum P_{\text{max}}^{\text{міс}}}{\sum \bar{P}_{\text{міс}}}, \quad (2.1.)$$

Де $P_{\text{max}}^{\text{міс}}$ - максимальний місячний обсяг поставок;

$\bar{P}_{\text{міс}}$ – середньомісячний обсяг поставок.

Значення, отримане за вищенаведеною формулою має назву коефіцієнт сезонності.

Для визначення коефіцієнту нерівномірності використані дані Державної

служби статистики України. Коефіцієнт річної нерівномірності за 2020 рік склав 1,13 для експортних вантажів та 1,19 для імпорتنних вантажів, а за період січень-липень 2019 року 1,10 та 1,13 відповідно. Результати розрахунку коефіцієнту сезонності наведені в табл. 2.3.

Таблиця 2.3.

**Коефіцієнт сезонності при перевезеннях вантажів у міжнародному
сполученні**

Період	Експорт		Імпорт	
	2018	2019	2018	2019
січень	0,94	0,99	0,84	0,85
лютий	0,93	0,95	0,86	0,98
вересень	1,03	1,05	0,97	1,03
квітень	1,02	1,00	0,87	0,98
травень	1,02	1,10	0,97	1,05
червень	0,96	0,87	0,94	0,97
липень	0,92	1,04	1,06	1,13
серпень	1,02		1,02	
вересень	0,92		1,09	
жовтень	1,08		1,19	
листопад	1,13		1,11	
грудень	1,04		1,06	

Аналіз отриманих даних показує, що найнижчі значення коефіцієнту сезонності характерні для імпорту на початку календарного року в місяць з найбільшою кількістю святкових днів – січень. Найбільша величина коефіцієнту сезонності належить осіннім місяцям – період експорту врожаю зернових культур.

Основною характеристикою поставок вантажів та продукції в Україні є субіндекси LPI, а саме:

- міжнародні перевезення;
- відстеження проходження вантажів;
- своєчасність поставок.

Для більшого розуміння ситуації проаналізуємо субіндекси LPI, що використовується згідно за міжнародними правилами.

Індекс ефективності логістики (LPI) – забезпечує доступ до глобальної логістичної системи вантажів та продукції. Що забезпечує можливість торгувати по всьому світу.

Таблиця 2.4.

Субіндекси LPI України 2012-2020

Субіндекс LPI України	2012	2014	2016	2018	2020
Митниця	2,01	2,41	2,69	2,30	2,46
Інфраструктура	2,45	2,69	2,65	2,49	2,38
Відстеження проходження вантажів	2,48	3,15	3,20	3,20	3,07
Міжнародні поставки	2,79	2,72	2,95	2,59	2,77
Якість і компетентність	2,59	2,85	2,83	2,84	2,76
Своєчасність поставок	3,06	3,32	3,51	3,51	3,45
Загальний індекс	2,57	2,85	2,98	2,96	2,83
Місце України у світовому рейтингу	102	66	61	80	64

Отже, такі субіндекси як: міжнародні перевезення, відстеження походження вантажів та своєчасність поставок, що найбільш широко показують вантажопотік України.

На LPI показник України найбільшого впливу завдають субіндекси відстеження проходження вантажів та своєчасність поставок. А найменший в структурні динаміки даного показника складає субіндекс інфраструктури митного оформлення вантажів.

Загалом рейтинг LPI показника України вивів її на 69 місце у світовому рейтингу у 2019 році, що на 11 пунктів менше ніж у 2018 році. В основному на це вплинули своєчасність поставок та зменшення субіндексу міжнародних поставок. На основі вищенаведених даних, складемо діаграму субіндексів

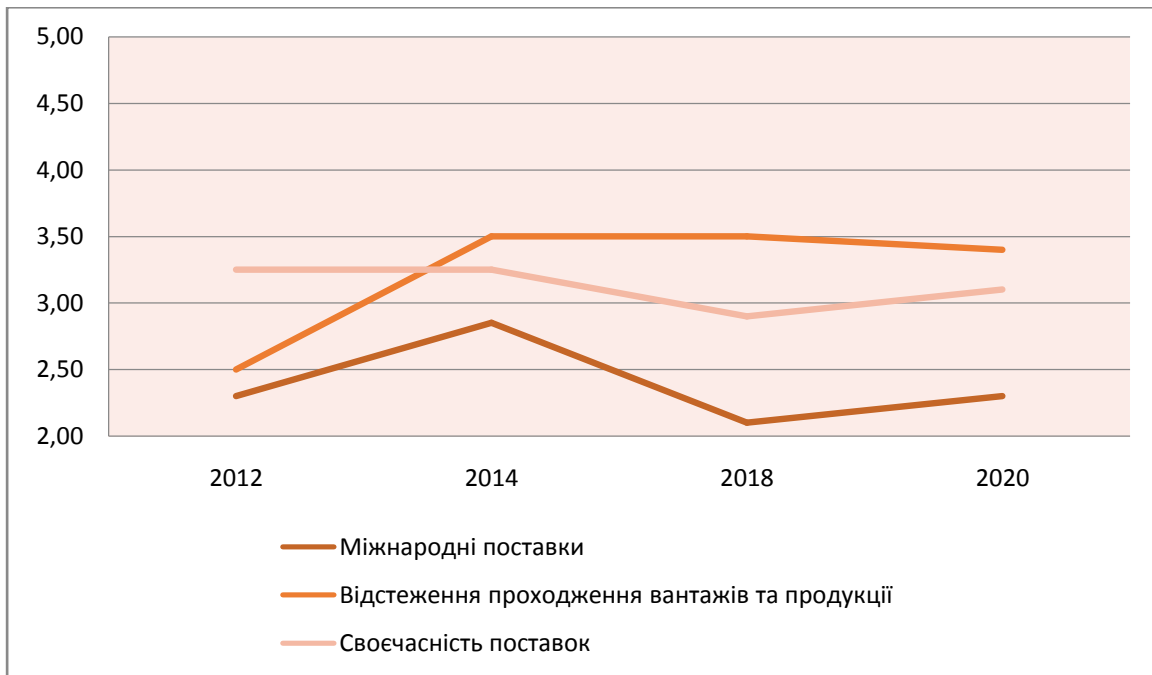


Рис.2.4. Субіндекс міжнародних поставок за 2012-2020рр.

Тепер ми бачимо, що перший та другий показники показують зростання, а третій – спад.

В країн, для яких торгівля є важливим елементом зростання, зазвичай буває більш висока продуктивність логістики, ніж у країн з таким же рівнем доходу. Країни, що експортують нафту часто мають нижчий показник LPI ніж ті, що займаються промисловістю орієнтовану на експорт та мають сильніші сектори логістики.

Висновки до розділу 2

Отже, проаналізувавши динаміку поставок вантажів та продукції, можна сказати, що на неї впливають різноманітні факторів. До прикладу: транспортна інфраструктура та якість доріг, фізичний та моральний знос транспорту – призупиняє швидкість поставок від виробника до споживача. Система страхування транспортних засобів і вантажів, поганий рівень систем зв'язку – перешкоджає відстеженню товару при його переміщені. Нераціональне використання ресурсів та пониження ефективність користування транспортом. Відсутність хорошого взаємозв'язку між підприємствами та логістичними

фірмами. Мала кількість підготовлених спеціалістів, непривабливість ринку – забезпечують стимуляцію інвестицій на розвитку логістики в Україну.

Для покращення вищенаведених недоліків, потрібно забезпечити ряд удосконалень, таких як: зменшення вартості перевезень, та підвищення їх якості; скорочені терміни доставок.

Останні роки підвищуються обсяги експорту готової продукції та напівфабрикатів та зменшується вивіз сировини. Україна намагається бути експортером конкурентоспроможних товарів та позбутися статусу експортера сировини, при цьому дохід від зовнішньої торгівлі збільшується.

На даний момент частка ЄС в експорті та імпорті вантажів складає більше 40 %, для країн СНД ця частка майже вдвічі менше. Створення нового міжнародного транспортного коридору Балтійське море – Чорне море – Каспійське море сприятиме створенню комплексної стратегії для розвитку всіх видів перевезень і завантаження існуючої інфраструктури вздовж маршруту. Збільшення вантажообігу в портах спричинить збільшення вантажообігу залізничного та автомобільного транспорту, якими здійснюється доставка вантажу в порт від вантажовідправника і з порту вантажоодержувачам.

Аналіз даних обсягів міжнародних перевезень показує, що найнижчі значення коефіцієнту сезонності характерні для імпорту на початку календарного року в місяць з найбільшою кількістю святкових днів – січень. Найбільша величина коефіцієнту сезонності належить осіннім місяцям – період експорту врожаю зернових культур.

Результати виконаних досліджень можуть бути використані при розробці перспективних планів розвитку морських портів та напрямків розвитку залізничної інфраструктури.

РОЗДІЛ 3

ВДОСКОНАЛЕННЯ ПОСТАВОК ЗА МІЖНАРОДНИМИ СТАНДАРТАМИ

3.1. Важливість транспортних послуг при поставці продукції та вантажів та шляхи їх вдосконалення.

Послуги з перевезення зовнішньоторговельних вантажів та продукції мають міжнародний характер, як правило, передбачають здійснення транспортних послуг у країні/регіоні за допомогою методів транспортування. Крім того, в процесі доставки експортованих чи імпортованих товарів також відбувається процес купівлі-продажу транспортних послуг на міжнародному ринку.

Внутрішній ринок послуг є частиною міжнародного ринку, але він обмежений у межах, що визнаються імпортно-експортним бізнесом транспортних послуг будь-якої країни. Оскільки міжнародна торгівля товарами вимагає перевезення цін в межах кордонів країн-імпортерів та експортерів, а також третіх і транзитних країн, а таке перевезення не може включати міжнародну торгівлю транспортними послугами, для аналізу міжнародних торговельних відносин перевезення так ж важливе, як і країна, що разом і світовий ринок транспортних послуг. Використовуються різні терміни для характеристики цього ринку: «ринок транспортних послуг», «ринок вантажопотоків», «ринок транспортної продукції».

Відповідно існуючого переліку видів транспортних послуг і традиційного тлумачення поняття «ринок», глобальний ринок транспортних послуг можна представити як пропозиції та пропозиції підприємств, установ чи підприємств, виробників, споживачів, експортерів чи імпортерів, транспортних компаній та посередників, а також встановлюють економічні та комерційні правовідносини з урахуванням національних правил та міжнародних правових норм і торгової практики.

Дивлячись на те, що на світовому ринку транспортних послуг є сфера діяльності з доставки вантажів міжнародної торгівлі, зрозуміло, що умови його значною мірою параметри зовнішньоторговельних перевезень країни, тобто міжнародні детермінанти.

Важливою особливістю є залежність від кон'юнктури товарного ринку на світовому ринку вантажів.. Ця характеристика світового ринку транспортних послуг містить інші її детермінанти, зокрема: місткість, динаміку перевезення, географічну та відомчу структуру, механізм ціноутворення тощо.

Світовому ринку транспортних послуг характерна висока ступінь напруженості. Це можна пояснити тим, що зовнішньоторговельна угода, особливо велика зовнішньоторговельна, періодично супроводжується викладанням транспортної угоди, в результаті якої в її реалізації часто беруть участь кілька перевізників та посередників різних видів транспорту та різних національностей.

Порівняно з товарним ринком типовий поділ праці на світовому ринку транспортних послуг основною формою співпраці тут є кооперація праці.

Для України міжнародні угоди, підписані з іншими країнами, також важливі як правова основа для міжнародних вантажних перевезень. Тому з 1992 р. були підписані двосторонні умови: загальні принципи співпраці з 9 країнами у сфері транспорту, залізничних перевезень - 23, автомобільних доріг - 43, авіаційних - 61, морських - 26, внутрішніх водних - 4, автомобільних доріг - з 4 країни. Багатостороннє підприємництво у сфері транспорту також співпрацює в рамках Транспортного форуму, організованого в регіональних міжурядових рамках організацій. Це, наприклад, зустрічі міністрів транспорту держави, членів ГУУАМ, ЦЄІ, ЧЕС.

Проте основні сфери впливу міжнародних детермінантів на зовнішньоторговельні перевезення країни пов'язані з конкурентними умовами світового ринку транспортних послуг. Конкурентні умови коригуються зі збільшенням або зменшенням тарифів на перевезення товарів.

У процесі вивчення конкурентної моделі світового ринку транспортних послуг великих дослідників помітили, що перевезення мають монопольну тенденцію, а тому також відзначають монопольний характер ціноутворення на транспортні послуги. Ми можемо погодитися з цією точкою зору, але лише щодо певних видів транспортних послуг, а також точніше-певних видів транспортних послуг. Загалом ми вважаємо, що світовий ринок транспортних послуг не є монополізованим з багатьох причин. Першочергово, такий ринок представляється перевізниками різних видів транспорту з кожної країни, тому, якщо судити з учасників, він може бути конкурентоспроможним. Проте найбільший вид транспорту зосереджено в руках великих компаній. Співвідношення обсягу перевезених видів транспорту також нерівне. правильно, за оцінками, на відсутність морських вантажів припадає близько 90% обсягу міжнародної торгівлі.

Крім того, продукція, що продається на світовому ринку транспортних послуг, неоднорідна, принаймні через значні відмінності в транспортних послугах різних методів транспортування.

Перешкоди для входу та виходу з монопольної структури ринку також доводять природу світового ринку транспортних послуг. Особливо важливі інвестиції у будівництво транспортних засобів та транспортну інфраструктуру. того, діяльність із надання транспортних послуг регулюється дозвільними системами та екологічними вимогами транспортних засобів, які, крім того, формулюються окремими країнами та міжнародними організаціями. Тому, на наш погляд, можна сказати, що світовий ринок транспортних засобів - це ринок з монополістичною конкуренцією, а також інші послуги, також елементи олігогії, особливо в деяких його сегментах ринку.

Більш вигідно розглянути конкурентне середовище світового ринку транспортних послуг та його вплив на вартість перевезення вантажів на кожну субринку. Як ці частини світового ринку перевезення, необхідно обов'язково розділити всі шість підринків відповідно до основних видів перевезень: судноплавство, внутрішні водні шляхи, повітряні перевезення, залізничні,

автомобільні та трубопровідні. На нашому погляді, окрему частину світового ринку транспортних послуг слід відмежувати від ринку (табл. 3.1.1.) послуги (рис. 3.1.)

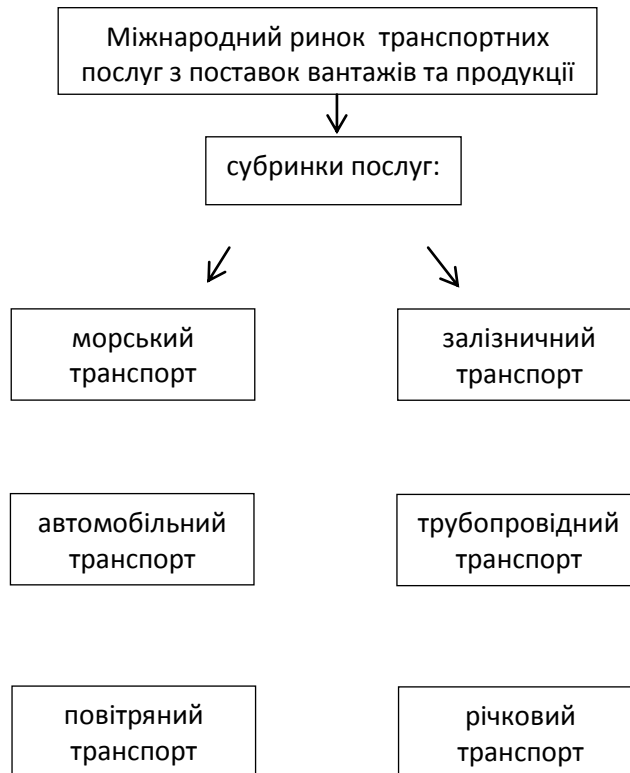


Рис.3.1. Побудова світового ринку транспортних послуг з поставок вантажів та продукції

На світовому ринку послуги морського судноплавства судноплавні компанії різних галузей конкурують між собою. Вибір різних судноплавних компаній обумовлений спеціалізацією вантажних перевізників з точки зору виду послуг (лінійних послуг), географічних особливостей, особливостей продукції, масштабу, та типу суден.

Проте світовий ринок вантажних перевезень демонструє ознаки монополії, що виявляється причиною створення монополістичних об'єднань, таких як судовласники, вантажні та угоди про спільні підприємства. Тому на початку 21 століття у світі їх налічується близько 150.

Метою створення монополістичних груп у морських перевезеннях є прибутки, включаючи встановлення високих тарифів на перевезення. Однак вищі рівні тарифів і фрахтових ставок постійно обмежують конкуренцію між

монополістами та зовнішньою конкуренцією – іншими монополістичними компаніями або іншими секторами ринку вантажних перевезень. Особливо в період загострення конкуренції із зовнішнім світовим тарифом на перевезення вантажів можуть бути знижені на 30-60%.

Конкурентна конкуренція між перевізниками в різних секторах світового вантажного ринку відбивається, наприклад, у лайнерних компаніях, що перевозять велику кількість вантажів, і сходових маршів, що є для них нетиповою робочою силою. Крім того, особливо для Trump Shipping, конкуренція є власним флотом комерційних перевізників (промислових перевізників).

Подібно до судноплавства, це принцип конкуренції міжнародного внутрішнього водного транспорту, єдина відмінність — це тому, що необхідно інвестування коштів для підтримки нормальних умов внутрішнього водного шляху стало передумовою для створення національної монополії у внутрішньому водному транспорті.

Монополістичний характер конкуренції в секторі повітряного транспорту значною мірою визначають високі ціни на послуги вантажного транспорту. Враховуючи кількість операторів та розмір їх частки, світовий ринок авіаційних послуг можна охарактеризувати як монополістичну модель конкуренції.

Більше того, у багатьох сегментах цього ринку, у тому числі в регіонах, ефективність олігопольної ринкової структури очевидна. Тому у світі існує близько 500 авіакомпаній, лише 1 малих та середніх авіакомпаній, з яких 90 здійснюють міжнародні рейси. Лише десятки з них грають міжнародними перевезеннями. Крім того, майже 75% всього пасажиропотоку зосереджено в руках кількох великих авіакомпаній. Функціонування цього ринку значною мірою залежить від державного регулювання, міжурядових угод, нормативних актів міжнародних організацій щодо надання дозволів і ліцензійних авіакомпаній, затвердження маршрутів і частоти польотів, встановлення авіаційних технологій та екологічних стандартів, механізмів ціноутворення.

Серед національних нормативних актів, встановлення монопольних цін на повітряний транспорт також грає від характеру конкуренції між перевізниками.

Таким чином, світовий ринок авіатранспортних послуг характеризується формуванням монополістичних груп у таких формах: неформальні («джентльменські») угоди між авіакомпаніями про тарифи та послуги; картелі, наочним прикладом яких є Міжнародна асоціація повітряного транспорту; асоціація, яка регулює обсяг авіап перевезення, його функціонування в обмеженому виробництві авіатранспортної продукції кожного учасника під час зниження попиту для підтримки рівня тарифів; об'єднання розподілу замовлень; Договір про спільну експлуатацію, основним учасником якого є обов'язковий принцип відповідності кожного до розміру ставки спільного підприємства частина доходу від перевезення пайового вантажу (1 кг) буде передана до пайового фонду.

Головною особливістю залізничного сектора, який належить приблизно 25% світової торгівлі, є державним монополієм. Основна причина – необхідних значних інвестицій у будівництво залізниць, рухомого у відповідності та терміналів.

Важливою особливістю міського транспорту є його «обмеженість». Невідповідний простір залізничних перевезень його виробництва не може активно реалізовуватися міжнародному ринку, що здійснюється на умовах обмеженої конкуренції між національними залізничними підприємствами, але необхідна співпраця у зовнішньоторговельних вантажоперевезеннях.

Особливої уваги заслуговує аналіз конкуренції в трубопровідному транспорті та її вплив на рівень ціни. Через неможливість транспортування останню легкозаймістий розчин трубопровідний не здійснює з повітряним, тому трубопровідний транспорт є найближчим конкурентом внутрішнього конкурентного транспорту – залізничним та внутрішнім водним транспортом, а у міжконтинентальних – танкерного флоту світового фрахтового ринку.

Враховуючи однорідність великої кількості приватних автомобільних перевізників та їх продукцію, світовий ринок послуг автомобільних вантажних

перевезень характеризується абсолютно конкурентною моделлю. Ще особливостями характеристик цінової конкуренції міжнародного автомобільного транспорту є ціна на послуги інших видів транспорту, які є додатковими з інших видів транспорту.

Щодо сегмента ринку транспортних послуг, то його очевидна риса, на мою думку, — досконалість конкуренції. В основному це пов'язано з наявністю бар'єрів для входу, вартість основних засобів та нормативні такі високі норми надання послуг. Рисунок 3.1 підсумовує монополію та конкуренцію на світовому ринку транспортних послуг.

Детермінують розвиток національного ринку транспортних послуг та тенденцію розвитку світового ринку транспортних послуг.

Так, швидке зростання обсягу міжнародної торгівлі на початку ХХІ століття підвищила попит на поставки. Посилення конкуренції на світових товарних і транспортних ринках змушує зменшувати транспортну складову в кінцевій ціні продукції. ринку, «Зі збільшенням цінових факторів транспорту ціна на товари знизилася з 10% у 1970 році до 3% у 2020 році». Для продуктів, що перевозяться в контейнерах, зменшується цей показник ще більше — до 1,5%. Автобаза відповідає обсягу транскордонної торгівлі. Особливо характерним є підвищення суднотоннажу.

Тенденція зосередження основних виробничих потужностей біля джерел сировини призвела до підвищення ступеня переробки масової експортної продукції, зменшення кількості та збільшення частоти завантаження. У зв'язку з цими вимогами до надійності транспортного процесу дедалі вищі, що призвело до нової ери перевезення вантажів-контейнеризацій.

Таким чином, кількість контейнеровозів у структурі світового флоту досягла 4769 у 2019 році, що на 1724 більше, ніж у 2020 році. З точки зору транспортної інтеграції. Наприклад, у 2018 році замовлення на будівництво контейнеровозів 4000 TEU і вище становили 40% від загального замовлення, тоді як замовлення на судна 2000 TEU і нижче 2000-3999 становили 20,3 і 27,7%.

Завдяки розгортанню процесу світової інтеграції він виявляється в інтеграції економічних, політичних, культурних та соціальних відносин між країнами, узгоджується та уніфікується розвиток транспортної системи різних країн і навіть регіонів. Формується спільний план розвитку перевезень, уніфіковано-правова база надання послуг з міжнародних перевезень, мають значення транзитних вантажів.

Попит на доставку товарів «вчасно» та «від дверей до дверей» у міжнародній торгівлі також вплинув на розвиток світового ринку транспортних послуг. Це відображається в тенденціях змішаних перевезень, оскільки цей вид транспортного бізнесу має високі вимоги до можливостей постачальників транспортних послуг, а також збільшення запитів на уніфіковані послуги з одного джерела, розширення сфери транспортно-експедиторських послуг є очевидним.

Слід зазначити, що за системою паралельного НТП у транспортній сфері неможливо змінити доставку імпортованих та експортних вантажів, вплив на розвиток глобальної системи вантажоперевезень виражається у створених спеціалізованих транспортних засобах. Перевезення, наприклад, швидкісних, небезпечних і негабаритних вантажів.

З іншого боку, бажання перевізника досягти результатів НТП для задоволення вимог попиту призвело до тенденції концентрації капіталу на світовому ринку транспортних послуг. Найбільш характерним процесом концентрації капіталу є сектор контейнерних перевезень, адже 73% замовлених суден та 81% світового контейнерного флоту зосереджені в руках 20 провідних контейнерних компаній.

3.2. Удосконалення забезпечення надійності та якості обслуговування вантажних перевезень та перевезень продукції в Україні національними та міжнародними стандартами

Система стандартів «Технічна надійність» (ССНТ) — це сукупність взаємопов'язаних базових міждержавних стандартів, що встановлює загальні

терміни, принципи, правила та методи для всіх типів технічних засобів для забезпечення того, щоб технічні засоби перебували на всіх стадіях їх життєвого циклу.

Основні терміни, які встановлюють структуру і склад об'єктів, правила, імена та символи, а також розкривають два основних методи аналізу надійності об'єктів:

- За планом надійності (ПЗН) результати досліджень і методи забезпечення надійності на етапах проектування, виробництва та експлуатації;
- За умовами експлуатації, причинами несправностей і механізмами, показниками надійності компонентів, стратегією обслуговування та ремонту тощо.

«Надійність обладнання» є невід'ємною частиною операційної системи національного стандарту, яка передбачає зміну технічних, техніко-економічних та інших ризиків, пов'язаних із функціонуванням складних виробничо-економічних систем. Основним стандартом в системі «Надійність техніки» є ДСТУ 2860-94 «Надійність техніки.

Терміни та визначення». Цей стандарт розширюється на технічні об'єкти, включаючи технічні системи, програмне забезпечення, машинно-машинні системи, людину, машини, обладнання, функціональні вузи, пристрої та компоненти, і його надійність враховується при розробці, проектуванні, виробництві та використанні.

Під системою технічної надійності ми можемо узгоджених дій організації управління в галузі надійності: постановка цілей, аналіз потреб і сенсу роботи, стратегічний план дії для досягнення цілей, виконання обраних дій, аналіз та аналіз результатів. оцінено для подальшого вдосконалення. МЕК Є частина з найбільших і найбільш представницьких організацій зі стандартизації.

Формування юридичної надійності має Технічним комітетом 56 «Надійність» МЕК (МЕК/ТК 56 «Надійність»). Його сфера діяльності — це формування міжнародних стандартів надійності для всіх технічних галузей,

включаючи галузі, які не мають жодного спільного з організацією діяльності технічних комітетів.

Стандарт МЕК/ТК 56 «Надійність» охоплює загальні аспекти програм збоїв та ремонтпридатності, методи тестування та аналізу, надійність управління програмним забезпеченням та системами, витратами життєвого циклу, технічний аналіз ризиків та ризиками проекту.

Ці стандарти включаються в стандарти продуктів, від стандартів відмови компонентів до керівництва щодо надійності систем, до аналізу процесів, від процесу ризику до інтегрованої логістики та управління, від процесу управління надійністю до управління старінням.

Технічне агентство ІЕС працює зі структурною ISO. ISO є найбільшою організацією, що призначена для сприяння розвитку стандартизації в усьому світі, забезпечення міжнародної торгівлі та взаємодопомоги, розширення співробітництва в галузях знань, наук, техніки та економічної діяльності. Міжнародні стандарти ISO не є обов'язковими. Кожен з них може використовуватися повністю, в окремому розділі або не в кожній країні. У той же час виробники, які намагаються конкурувати на світовому ринку, підтримують стандарти організації.

ISO – це група комітетів-членів, національних організацій по стандартизації, що складається з 163 країн, де з кожної країни представлено по одному представнику.

Це організація, що пов'язує державний і приватний сектори, також сприяє консенсусу, за допомогою прийняття рішень, що здатні відповідати вимогам бізнесу та потребам суспільства.

За допомогою стандартів ISO:

- здійснюється більш ефективна, безпечна та чиста розробка, виготовлення та поставка товарів та послуг;
- відбувається справедливе сприяння торгівлі між країнами;
- в галузі охорони здоров'я, безпеки та екології забезпечується урядом технічною базою для законодавства;

- здійснюється поширення нововведень;
- поширення практики менеджменту;
- гарантують споживачам і користувачам виробу та послуги;
- полегшують життя, вирішуючи загальні проблеми.

Ці стандарти є добровільними. Вони є забезпеченням технологічних, економічних та соціальних вигод для підприємств, що займаються виготовленням продукції та наданням послуг. Тобто це означає, що постачальники можуть здійснювати розробку та пропозиції виробів і послуг, відповідно до технічних вимог, які отримали міжнародне визнання у певних секторах.

ISO не займається регулювання законодавства, а лише розробляє стандарти, на які є ринковий попит.

Країнам, що розвиваються важливим джерелом є високотехнологічні методи виробництва та надання послуг. Таким чином, міжнародні стандарти є основою для країн, які розвиваються, допомагають їм в прийнятті рішень.

Демократичність ISO

Комітет-член, що є повноправним учасником, має право взяти участь в процесі розробки певного стандарту, що на його думку ж важливим для економіки своєї країни. І кожен комітет-член має при цьому один голос. А кожна країна має право вплинути на роботу ISO на стратегічному рівні.

Консенсус

ISO стандарти є заснованими на міжнародному консенсусі серед знавців даної області. Він як і технологіє є в процесі розвитку та бере до уваги розвиток технологій, розвиток країн, інтереси, при цьому вимагає постійного перегляду стандартів (мінімум 5 років), для вирішення питання, що робити в тій чи іншій ситуаціїю.

Релевантність в глобальному сенсі

ISO – є стандартами технічних угод, що мають забезпечувати структуру для спільної технології на міжнародному рівні. Розробка цих стандартів є глобально релевантною, тобто корисною для всього світу.

Принципи роботи ISO, послідовність фінансування та структура багато в чому схожі на ІЕС. Проте сфера діяльності організації окремих розділів: ІЕС здійснює діяльність зі стандартизації в галузях електротехніки електроніки, радіозв'язку, приладобудування та ISO в усіх інших галузях промисловості. За аналогією з ІЕС, основним структурним підрозділом ISO є технічний комітет, який сформував понад 7000 стандартів.

Основними завданнями підкомітету є стандартизація основних принципів системи якості (серія 9000) в рамках загальних завдань комітету - розробка єдиної методики вирішення проблеми якості продукції. Третя редакція стандартів знала серйозні зміни, для співпраці з ними необхідно переосмислити та сформувати нові вимоги на основі концепції повного якості та методів процесу. Держстандарт України оприлюднив справжньої версії вищезгаданих міжнародних стандартів: ДСТУ ISO 9000-2020; ДСТУ ISO 9001-2019; ДСТУ ISO 9004-2019; ДСТУ ISO 19011:2020; ДСТУ ISO/TR 10013:2020.

У поєднанні з безумовним характером стандартів серії 9000, особливо нової версії ISO, існує можливий ризик офіційного впровадження. Стандарти ISO 9000 можна класифікувати за трьома аспектами: базові стандарти, допоміжні стандарти та методологічні вказівки. До першої групи входять чотири стандарти ISO (9001, 9002, 9003, 9004), які регулюють послідовність загального управління якістю, встановлюють елементи системи якості, включають її встановлені вимоги та режими. Метою цього стандарту є досягнення, підтримка та прагнення до постійного підвищення якості продукції та послуг, довіри постачальників та забезпечення груп споживачів.

Друга група стандартів має меті допомоги перевірці системи якості: планування, підготовка та перевірка; у вибір та навчальні експертів-аудиторів; у підготовці та управлінському плані перевірки системи якості, стандартизуючи найпоширеніші терміни в серії стандартів ISO 9000. Дати обсяг основних стандартів ISO і сформувати всі аспекти метрологічного забезпечення якості.

Третя група стандартів містить рекомендації, які допомагають практичному застосуванню базових стандартів, включаючи рекомендації щодо

впровадження системи якості у сфері послуг, управління як вторинної сировини та постійного підвищення якості в організації.

Ці стандарти встановлюють вказівки щодо формулювання та застосування довгострокових планів якості (ISO 1005, ISO 1006), конфігурації управління (ISO 1007) та відповідальності за вивчення споживачів та подальшого їхнього задоволення (ISO 100).

Національні стандарти обсягу показників якості певною мірою враховують питання забезпечення надійності перевезення, загальні вимоги, терміни та визначення, що надають для надання транспортних послуг.

Сюди належать такі стандарти: ДСТУ 2609-94 «Вантажні перевезення. Терміни та визначення»; ДСТУ EN 13306:2020 – «Технічне обслуговування. Терміни та визначення понять»; ДСТУ 2935-94 «Безпека дорожнього руху. Терміни та визначення»; ДСТУ ISO 9000-2020 «Системи управління якістю. Основні поняття та словник»; ДСТУ 2610-94 «Пасажирські перевезення. Терміни та визначення»; ДСТУ 2925-94 «Якість продукції. Оцінювання якості. Терміни та визначення»; ДСТУ ISO 9001-2019 «Системи управління якістю. Вимоги»;

Стандарти ДСТУ 2609-94 і ДСТУ 2610-94 встановлюють терміни пристроїв та визначення, які застосовуються в системах вантажних і пасажирських перевезень. Терміни та визначення, передбачені цими національними стандартами, є обов'язковими для всіх видів документів, документально-технічної роботи та стандартизації та використання результатів цієї роботи. ДСТУ 2925-94 уточнює терміни та визначення основних понять якості продукції, видів дефектів, показників якості продукції, методів оцінки. Вимоги цього стандарту є обов'язковими для роботи підприємств, установ, організацій, технічних комітетів стандартизації, міністерств (відомостей), науково-технічних об'єднань, що діють в Україні.

ДСТУ 2935-94 регулює українські терміни та визначення у сфері вантажного транспорту щодо безпеки дорожнього руху. Призначений для використання в роботі органів виконавчої влади, суб'єктів господарювання, які

розробляють, експортують та перевіряють нормативно-правові акти у сфері вантажного транспорту щодо безпеки дорожнього руху.

ДСТУ ISO 9000-2021 стандарт, ідентичний міжнародного стандарту ISO 9000:2020. Він описує основну систему управління якістю та пов'язану з ним термінологію та містить концептуальні діаграми, які є графічним відображенням зв'язку між термінами в конкретних концептуальних областях, які використовуються системою управління якістю. Вимоги до системи управління якістю, викладені в цьому стандарті, доповнюють вимоги до продукції. Ці стандарти можуть існувати як для внутрішніх, так і для зовнішніх сторін, включаючи сертифікацію організації щодо дотримання замовлень, юридичних та нормативних вимог, застосування продукту та власні вимоги організації. Саме під час навчання прийнятому процесному підходу під час розробки, впровадження та вдосконалення управління якістю для підвищення задоволеності замовника його вимогами), продовження планів та навчання персоналу (ISO 10015).

На основі аналізу вітчизняного та міжнародного досвіду розробки та застосування стандартів надійності можна зробити висновок про необхідність розробки механізму обов'язкового застосування цих стандартів. Це один з основних стримуючих факторів підвищення ефективності постачання товарів і продукції.

Аналіз досліджень щодо наявності та змісту стандартів надійності транспортних систем та якості їх функціонування виявив, що методологія вирішення завдань забезпечення надійності та якості транспортних систем доставки вантажів і пасажирів транспортом досі не розроблена. повністю розвинений. На практиці існують рішення щодо зменшення збоїв у транспортній системі, які базуються переважно на знанні методології окремих наукових галузей: безпека дорожнього руху, технічне використання транспортних засобів, ситуаційне управління, теорія надійності технічних систем, управління ризиками, ланцюг поставок. управління. Відсутність практики нормування надійності вантажного транспорту призводить до низької

злагодженості в процесі доставки, великої кількості збоїв у роботі ПАТ, збільшення штрафів за невиконання договірних зобов'язань перед замовником та за порушення умов договору.

Існує нормативна база щодо надійності вантажного транспорту, в Україні вона формує систему стандартів «Надійність обладнання», міжнародних стандартів, міжнародні стандарти МЕК/ТК 56 «Надійність», стандарти ISO серії 9000, рамкові стандарти ВТО, національні стандарти щодо організації поставок.

Відсутність механізму обов'язкового застосування стандартів є стримуючим фактором підвищення ефективності функціонування ВТ. Забезпечення надійності та якості доставки вантажного транспорту є актуальною науково-практичною проблемою, успішне визначення якої суттєво підвищить ефективність транспортної системи України.

Висновки до розділу 3. Таким чином, міжнародний характер зовнішньоторговельних операцій є об'єктивною причиною існуючого світового ринку транспортних послуг, особливості функціонування та тенденції розвитку якого до міжнародних детермінант транспорту як окремої експортної чи імпоротної операції та зовнішньої торгівлі країни. . Серед таких визначальних факторів його значення залежить від рівня конкуренції на світовому ринку транспортних послуг, зокрема на його субринках, що спричиняє зміни тарифів і фрахту у фрахті і, таким чином, використання розміру складової у кінцевому ціна товару. Серед інших змін у механізмі функціонування світового ринку послуг є орієнтир розвитку для окремих ринків окремих країн, транспортних засобів, зацікавлених у підвищенні конкурентоспроможності національних перевізників.

ВИСНОВКИ

1. Нове видання Правил Інкотермс-2020 найбільш повно та точно відображає в собі торгову практику останнього десятиріччя та містить ряд нововведень

- загальна кількість термінів зменшена з 13 до 11, до того ж 2 з них – є новими;
- нова структура правил Інкотермс включає 2 групи термінів: терміни, що використовуються при перевезенні будь-якими видами транспорту (EXW, FCA, CIP, CPT, DAT, DAP, DDP); терміни, що використовуються при морському та внутрішньому водному перевезенні (FAS, FOB, CFR, CIF).

Також в документі враховані:

- питання безпеки вантажів з урахуванням відмінності правових систем;
- докладне введення до кожного терміну нових правил дозволяє без проблем обрати конкретний термін для контракту;
- сучасні вимоги контейнерного транспорту.

2. Аналіз даних дозволяє зробити висновок, що найбільші обсяги відправлення залізницями спостерігаються для тих вантажів, які є найбільш експортованими.

Така статистика пояснюється досить периферійним географічним положенням України в ЄС та недостатньо якісною транспортною інфраструктурою. Ще один негативних фактор – різниця в ширині колії, що вимагає перевантаження вантажів або додаткових операцій із заміни візків вагонів у пунктах стикування.

Збільшення обсягів зовнішньої торгівлі і транзиту вантажу залізничним транспортом без капітальних вкладень у міну ширини колії можливо в торгівлі з країнами СНД.

3. В країн, для яких торгівля є важливим елементом зростання, зазвичай буває більш висока продуктивність логістики, ніж у країн з таким же рівнем

доходу. Країни, що експортують нафту часто мають нижчий показник LPI ніж ті, що займаються промисловістю орієнтовану на експорт та мають сильніші сектори логістики.

4. Для України міжнародні угоди, підписані з іншими країнами, також важливі як правова основа для міжнародних вантажних перевезень. Тому з 1992 р. були підписані двосторонні умови: загальні принципи співпраці з 9 країнами у сфері транспорту, залізничних перевезень - 23, автомобільних доріг - 43, авіаційних - 61, морських - 26, внутрішніх водних - 4, автомобільних доріг - з 4 країни. Багатостороннє підприємництво у сфері транспорту також співпрацює в рамках Транспортного форуму, організованого в регіональних міжурядових рамках організацій. Це, наприклад, зустрічі міністрів транспорту держави, членів ГУУАМ, ЦЄІ, ЧЕС.

5. Тенденція зосередження основних виробничих потужностей біля джерел сировини призвела до підвищення ступеня переробки масової експортної продукції, зменшення кількості та збільшення частоти завантаження. У зв'язку з цими вимогами до надійності транспортного процесу дедалі вищі, що призвело до нової ери перевезення вантажів-контейнеризацій.

Таким чином, кількість контейнеровозів у структурі світового флоту досягла 4769 у 2019 році, що на 1724 більше, ніж у 2020 році. З точки зору транспортної інтеграції. Наприклад, у 2018 році замовлення на будівництво контейнеровозів 4000 TEU і вище становили 40% від загального замовлення, тоді як замовлення на судна 2000 TEU і нижче 2000-3999 TEU становили 20,3 і 27,7%.

6. Слід зазначити, що за системою паралельного НТП у транспортній сфері неможливо змінити доставку імпортованих та експортних вантажів, вплив на розвиток глобальної системи вантажоперевезень виражається у створених спеціалізованих транспортних засобах Перевезення, наприклад, швидкісних, небезпечних і негабаритних вантажів.

З іншого боку, бажання перевізника досягти результатів НТП для задоволення вимог попиту призвело до тенденції концентрації капіталу на

світовому ринку транспортних послуг. Найбільш характерним процесом концентрації капіталу є сектор контейнерних перевезень, адже 73% замовлених суден та 81% світового контейнерного флоту зосереджені в руках 20 провідних контейнерних компаній».

7. Існує нормативна база щодо надійності вантажного транспорту, в Україні вона формує систему стандартів «Надійність обладнання», міжнародних стандартів, міжнародні стандарти МЕК/ТК 56 «Надійність», стандарти ISO серії 9000, рамкові стандарти ВТО, національні стандарти щодо організації поставок.

Відсутність механізму обов'язкового застосування стандартів є стримуючим фактором підвищення ефективності функціонування ВТ. Забезпечення надійності та якості доставки вантажного транспорту є актуальною науково-практичною проблемою, успішне визначення якої суттєво підвищить ефективність транспортної системи України.

