

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»
ФАКУЛЬТЕТ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ, ПРАВА
ТА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

*Кафедра міжнародних відносин
і політичного менеджменту*

Башмаков Борис Борисович
(студент групи МЕ-5)
БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему

**“Міжнародні вантажні автомобільні перевезення: стан та
перспективи”**

Спеціальність: 292 “Міжнародні економічні відносини”

Допускається до захисту
Протокол № _____
від _____
завідувач кафедри
міжнародних відносин
і політичного
менеджменту
д.н. держ.упр., доц.
В.Ф. Загурська-Антонюк

(підпис)

Науковий керівник
к.е.н., доц. Юрківський О.Й.

(підпис)

Рецензент
д.н.держ.упр., проф Ксендзук В.В.

(підпис)

Житомир
2023

ЗМІСТ

ВСТУП	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	6
1.1. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення у системі транспортної системи: поняття та види	6
1.2. Правове регулювання міжнародних вантажних автомобільних перевезень	11
1.3. Загальна характеристика та стан міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі	23
Висновки до 1 розділу	34
РОЗДІЛ 2. УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ВАНТАЖНИМИ АВТОМОБІЛЬНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ	36
2.1. Організація та технологія міжнародних вантажних автомобільних перевезень	36
2.2. Логістична концепція управління транспортно-експедиційною діяльністю підприємства	42
2.3. Оцінка ефективності транспортного процесу вантажних автомобільних перевезень	49
Висновки до 2 розділу	56
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	59
3.1 Основні виклики розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі	59
3.2. Перспективи розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі	64
Висновки до 3 розділу	69
ВИСНОВКИ	71
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	75

ВСТУП

Актуальність теми. На сьогоднішній день такий вид діяльності, як вантажні перевезення, є невід'ємною частиною нашої життєдіяльності. Транспорт є галуззю виробництва, що забезпечує потреба суспільства на перевезенні, у разі перевезення вантажів. У разі міжнародної економічної інтеграції, загальної глобалізації ринків збуту, нині відбувається безперервне збільшення вантажопотоків як у внутрішніх, і міжнародних транспортних магістралях.

У сучасних умовах державне регулювання суспільних відносин, що виникають у митній сфері, викликає підвищений інтерес як з боку теоретиків-правознавців, так і учасників зовнішньоторговельної діяльності. Це зумовлено впливом внутрішніх та зовнішніх факторів, дія яких актуалізувала необхідність удосконалення нормативної регламентації діяльності митних органів та осіб, які беруть участь у зовнішній торгівлі.

Дуже важливим елементом регулювання міжнародних вантажних перевезень є забезпечення митного контролю за товарами, що ввозяться і вивозяться з країни. Необхідність більш пильного вивчення правових питань перевезення вантажів обумовлена, насамперед, потребами практики.

Огляд літератури за темою. Дослідженням питань ефективної організації вантажоперевезень активно займаються такі вітчизняні вчені у галузі логістики як Анікін Б.А., Гаджинський А.М., Міротін Л.Д., Неруш Ю.М. В сфері оптимізації поставок товарів від закордонних постачальників до вітчизняних замовників велику роботу провели професори Б.А. Анікін, М.П. Гордон, В.М. Дегтяренко, В.В. Зирянов, доценти О.П. Жаворонков, Н.В. Колмакова, В.І. Ніколін та інші.

Серед зарубіжних робіт у цій галузі можна виділити дослідження Ronald H. Ballou, M. Cristopher, J.A.Cooke, J. Durant, A.T.Kearney, M. Laplaze, J. Meunier, J. Weil та інших.

Метою дипломної роботи є дослідження теоретичних та практичних аспектів міжнародних вантажних автомобільних перевезень. Для досягнення цієї мети необхідно вирішити такі завдання:

- дослідити міжнародні вантажні автомобільні перевезення у системі транспортної системи;
- розкрити питання правового регулювання міжнародних вантажних перевезень;
- розглянути характеристику та стан міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі;
- розкрити основи управління міжнародними вантажними автомобільними перевезеннями;
- розглянути логістичну концепцію управління транспортно-експедиційною діяльністю підприємства;
- розглянути показники оцінки ефективності вантажних автомобільних перевезень;
- визначити основні виклики розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі;
- визначити перспективи розвитку сфери вантажних перевезень в Україні та світі.

Об'єктом дослідження є процес міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

Предметом дослідження є науково-методичні положення міжнародних вантажних автомобільних перевезень.

Методи дослідження. Методологічну основу дипломної роботи складають загальнонаукові методи аналізу, синтезу, узагальнення, групування, табличний метод, історико-логічний метод тощо.

Інформаційна база дослідження складається з наукових публікацій вітчизняних та закордонних вчених, а також статистичні дані про операції злиття та поглинання.

Структура роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних літературних джерел та додатків. Основний зміст роботи викладено на 79 сторінках. Робота містить 9 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Міжнародні вантажні автомобільні перевезення у системі транспортної системи: поняття та види

У загальному розумінні міжнародні перевезення це переміщення вантажів чи пасажирів, яке здійснюється за допомогою будь-якого різновиду транспорту, за умови, що дане переміщення носить міжнародний характер. Тобто місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних держав або саме переміщення виконується по території іноземної держави.

Є також у науковій літературі з міжнародного права інші визначення поняття «міжнародних перевезень». Так, міжнародні перевезення розуміють, як перевезення, коли вантаж чи пасажир у процесі перевезення перетинають кордон держави й переміщуються через територію більше ніж однієї держави. Відповідно до іншого підходу під міжнародними перевезеннями розуміється перевезення вантажів та пасажирів між двома і більше країнами, яке виконується відповідно до умов, встановлених в укладених цими державами міжнародних договорів.

Дане визначення може бути справедливим лише для деяких міжнародних перевезень, проте не для переважної їх частини. У деяких випадках міжнародні перевезення не підпорядковуються міжнародним угодам держав, через територію яких це перевезення здійснюється, оскільки ці угоди просто відсутні. При цьому все-таки дане перевезення вважатиметься міжнародним, оскільки вантаж або пасажир перевозяться територією двох або більше країн. У разі відсутності міжнародних угод, учасником яких є ці держави, перевезення здійснюватиметься на підставі національних правил відповідної держави.

Отже, можна стверджувати, що особливість договору міжнародних перевезень у тому, що у його реалізації під час відправлення вантажу слід найчастіше керуватися законодавством держави відправлення, при видачі вантажу - законодавством держави призначення, а в деяких випадках

застосовується законодавство перевізника чи закон держави якій належить судно. Крім цього, сторонами договору міжнародного перевезення можна самостійно в договорі встановити, якому правопорядку підпорядковуються їхні відносини, пов'язані з цим договором перевезення.

Визначальною особливістю правового регулювання у сфері міжнародних перевезень є те, що найважливіші питання перевезень вирішуються у міжнародних угодах (транспортних конвенціях), які містять уніфіковані норми, уніфіковано визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Як правило, ці угоди включають вимоги до транспортної документації, в них визначено порядок прийому вантажу до перевезення та видачі його в пункті призначення, прописано умови настання відповідальності перевізника, процедури пред'явлення до перевізника претензій та позовів.

Отже, особливістю міжнародних перевезень, яка відрізняє їх від внутрішніх перевезень, є присутність у відносинах іноземного елемента (перевезення виконують за кордон) при цьому іноземний елемент характерний для процесу переміщення, який становить частину транспортної діяльності. Наслідком цього є виникнення специфічних міжнародно-правових відносин транспортного характеру, які відрізняють міжнародні перевезення від внутрішніх.

При цьому необхідно зазначити, що не будуть міжнародними такі перевезення, якщо транспортний процес обмежений територією однієї країни, навіть якщо одна зі сторін такого перевезення (відправник вантажу, вантажоодержувач, пасажир або перевізник) іноземна особа. У зазначеному випадку можуть виникнути міжнародно-правові питання, однак вони не торкаються процесу переміщення та, як наслідок, у цьому випадку відсутні проблеми міжнародних перевезень.

У юридичній літературі є думка і про те, що не буде міжнародним перевезенням між країнами транспортування, яке здійснюється без відповідної міжнародної угоди. У цьому випадку відбувається пересування, яке опосередковується двома договорами: договором перевезення під час проходження до прикордонної станції (згідно із законодавством держави місця

відправлення), та договором перевезення під час проходження від прикордонної станції до місця призначення (за законодавством відповідної іноземної держави).

Слід зазначити, що для того, щоб перевезення було визнано міжнародним, не потрібно, щоб воно фактично реалізовувалося по території двох або кількох країн: достатньо лише почати дане перевезення, фактичного надходження вантажу (пасажира) на територію іноземної держави (перетину кордону) може і не бути (наприклад, у разі втрати вантажу чи загибелі пасажира державі відправлення). Отже, буде достатнім просто перетин кордону іншої країни.

Визначення, встановлені в різних Конвенціях, мають конкретний зміст і стосуються лише регулювання окремого різновиду міжнародного перевезення. Наприклад, у Варшавській конвенції 1929 р. про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень [25], під міжнародним перевезенням розуміється будь-яке перевезення, за якого:

- 1) або місце відправлення та місце призначення, незалежно від того, чи є перерва у перевезенні, розташовані на території двох країн-учасниць;
- 2) або передбачена зупинка на території іноземної держави (при цьому зовсім не є обов'язковим, щоб це була територія держави, яка є учасником Конвенції), а розташування місця відправлення та призначення значення не мають.

Виходячи з цього, можна стверджувати, що у Варшавській конвенції поняття міжнародного перевезення наділене певним змістом, який застосовується лише для відносин, які становлять предмет регулювання саме цієї Конвенції. Це означає, що для інших ситуацій, у тому числі і при здійсненні повітряних перевезень (які не регулюються Варшавською конвенцією) можуть встановлюватися інші критерії для того, щоб перевезення було визнане міжнародним. Це також доводить, що поняття «міжнародне перевезення», обмежене нормами окремої Конвенції, є «вужчим» стосовно загальноприйнятого визначення поняття.

Також до джерел, у яких наводиться поняття міжнародного перевезення, належить Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі 1991 р. [20] Відповідно до цієї Конвенції,

міжнародне перевезення це будь-яке перевезення, коли місце відправлення і призначення ідентифікуються як такі, що у двох різних країнах на момент, коли оператор приймає вантаж у своє відання.

У Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів [23] (КДПВ) також є визначення міжнародних перевезень, в ній вони визначені як перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів, коли місце навантаження вантажу та місце доставки вантажу, зазначені у контракті, знаходяться на території двох різних держав.

Дане визначення доволі слабке, оскільки сама угода (договір міжнародного перевезення) має цивільно-правовий характер, і за присутності іноземного елемента вона належатиме до предмета регулювання міжнародного права. Це означає, що питання вибору права обов'язково виникне і буде цілком обґрунтованим. Можливість наявності у договорі перевезення «іноземного елемента» у виконанні переміщення територіями різних країн настільки висока, що цілком очевидно віднести регулювання перевезення до норм міжнародного права.

Такі вчені, як А.Г. Дмитрієв, В.М. Курганов, Л.Б. Миротін, О.М. Садіков, Г. Федосєєва виділяють наступний спірний момент – це включення умови про перетин кордону як неодмінний критерій для визначення перевезення в якості міжнародного. Вище ми вже вказували аргументи, які спростовують цю точку зору: контракт про перевезення і сам факт пересування мають самостійне значення для встановлення міжнародного характеру перевезення. Фактичного переміщення вантажу чи пасажирів територією іншої країни може і не статися зовсім у разі настання, наприклад, аварії, яка унеможливило подальше пересування. При цьому питання, пов'язані з оплатою послуг самого перевізника, виконанням сторонами своїх обов'язків за договором, цілком можуть стати предметом спору навіть у разі відсутності його фактичного виконання: у разі настання аварії сторони мають право звернутися до суду з позовними вимогами будь-якого змісту, які пов'язані із договором перевезення. Суди при цьому

повинні враховувати міжнародний характер договору і при цьому звертатися до норм міжнародного права відповідної країни.

Отже, виходячи з усього вищевикладеного можна сформулювати поняття міжнародної перевезення вантажів так: міжнародне перевезення вантажів — це перевезення транспортним засобом вантажів, коли він вантаж перетинає територію однієї чи більше країн за єдиним міжнародним транспортним документом.

Є кілька видів міжнародних перевезень вантажів залежно від різних критеріїв.

1. Від маршруту проходження вантажу, міжнародні перевезення:
 - У сусідському сполученні (між двома державами, що межують);
 - У транзитному сполученні (з перетином території іноземної держави);
 - У наскрізному сполученні (з перетином території іноземної держави, у разі коли пункти відправлення та призначення розташовані в одній і тій самій державі).
2. Від виду транспорту:
 - Залізничні перевезення;
 - Міжнародні автомобільні перевезення;
 - Міжнародні повітряні перевезення;
 - Міжнародні морські перевезення.
3. Від періодичності транспортних операцій поділяються на:
 - Регулярні (лінійні);
 - Нерегулярні (чартерні).
4. Від системи їх організації міжнародні перевезення вантажів поділяються на:
 - Трампові;
 - Дрібнопартійні.

Трампові перевезення здійснюються за різними маршрутами та у строки, погоджені з вантажовласником. При цьому вантаж перевозиться в тому самому транспортному засобі від пункту відправлення до пункту призначення.

Перевезення дрібнопартійних вантажів регулярними міжнародними лініями на відміну від трампових перевезень здійснюються за точно зафіксованими маршрутами, а рух відбувається за заздалегідь затвердженими розкладами. Основною особливістю даного виду перевезень є рух транспортних засобів за певним маршрутом і розкладом. Друга особливість - переважне перевезення дрібнопартійних вантажів, що вимагають короткочасного зберігання, швидкої доставки їх вантажоодержувачам.

Таким чином, під міжнародним перевезенням вантажів необхідно розуміти перевезення транспортним засобом вантажів, за якого вантаж перетинає територію однієї чи більше держав за єдиним міжнародним транспортним документом.

1.2. Правове регулювання міжнародних вантажних автомобільних перевезень

Основними міжнародними джерелами правового регулювання перевезень є міжнародні договори, які можуть бути публічно-правовими або частково-правовими. У транспортних конвенціях визначено основні умови перевезень вантажів у міжнародному сполученні, встановлено міжнародні тарифи, а також порядок та умови відповідальності перевізника. Норми цих конвенцій підлягають обов'язковому застосуванню для країн їх учасниць. Міжнародні документи регулюють діяльність перевізників за видами транспортування, які надалі розглянуті у такому порядку. Так, основними міжнародними нормативними актами, які регулюють відносини сторін при міжнародних автоперевезеннях, є Женевська конвенція 1956 про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ), а також Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 (Конвенція МДП) [30].

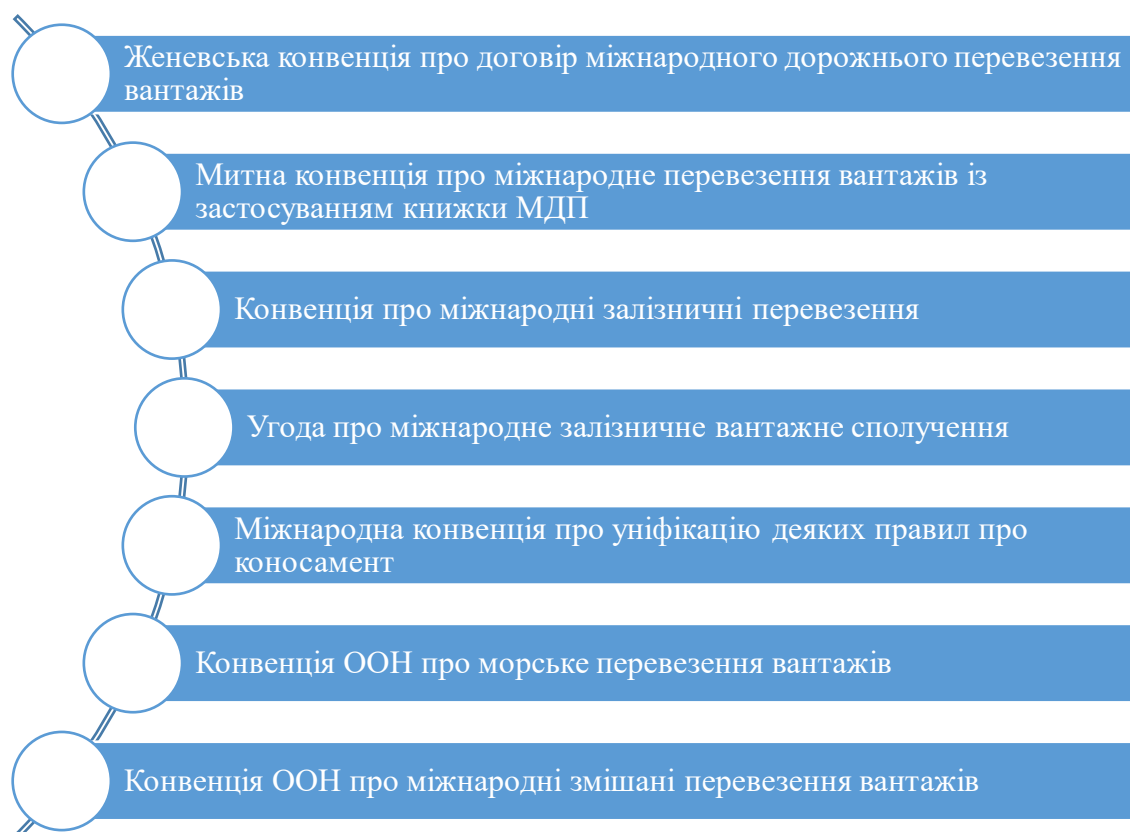


Рис. 1.1. Міжнародне регулювання перевезення вантажів

Женевська конвенція 1956 року про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) може застосовуватися до будь-якого договору дорожнього перевезення, у разі якщо місце навантаження і місце доставки вантажу, розташовані біля двох різних країн. У такому разі перевезення оформляється накладною. Форму накладної у Конвенції не визначено. Перші три екземпляри накладної Конвенція визначила як оригінали, решта екземплярів – копії, незалежно від того, чи мають вони оригінальні відбитки печаток та штампів. Якщо у перевізника є підстави вважати, що зазначені у накладній відомості про кількість місць та масу вантажу не вірні, або у нього немає можливості їх перевірити, то він має право внести до накладної мотивоване застереження. Коли перевізник приймає вантаж, він повинен перевірити чи точні записи в накладній щодо кількості вантажних місць, їх номерів та маркування та упаковку вантажу і його зовнішній стан.

Перевізник буде нести відповідальність за документи, які йому вручені, зазначені в накладній або додані до неї, якщо він втратить дані документи, або ж неправильно їх використовуватиме. Автомобільний перевізник несе матеріальну відповідальність за повну або часткову втрату вантажу, однак розмір відповідальності обмежений та не може перевищувати 8,33 спеціальних прав запозичення за 1 кілограм ваги вантажу брутто. Крім цього, перевізник несе відповідальність за втрату вантажу, його пошкодження, а також за запізнення доставки. Відповідальність знімається з перевізника у тому випадку, коли пошкодження або втрата вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією або декількома з наведених нижче обставин:

1. Якщо під час перевезення були використані відкриті чи неукриті транспортні засоби;
2. Якщо у вантажу пошкоджена упаковка або зовсім відсутня, за умови, що за своєю природою цей вантаж схильний до псування та пошкодження, якщо його не упакувати або упакувати неналежним чином;
3. Якщо відбувається переміщення, навантаження, розміщення чи вивантаження вантажу відправником чи одержувачем, або особами, які діють від імені відправника чи вантажоодержувача;
4. Якщо деякі вантажі за своєю природою схильні до поломки, гниття, іржавіння, витоку, усихання або нападу гризунів і паразитів;
5. Якщо маркування та нумерація вантажних місць оформлено неналежним чином;
6. Якщо перевозяться тварини.

Якщо перевізник не був обізнаний з характером небезпечних вантажів, він у будь-який момент і в будь-якому місці може їх вивантажити, знищити або знешкодити без жодного відшкодування збитків за них. Якщо вантаж буде доставлений не вчасно, і таке прострочення доставки завдасть вантажу шкоди, то перевізник цю шкоду зобов'язаний відшкодувати. Якщо перевезення здійснюється за одним договором, але перевізників кілька, то відповідальність за перевезення несе абсолютно кожен перевізник. Будь-який позов, який стосується

відповідальності за пошкодження або втрату вантажу, може пред'являтися тільки першому або останньому перевізнику, або тому перевізнику, який виконував перевезення, при якому і стався випадок втрати або пошкодження вантажу. При цьому позов може бути пред'явлений одночасно проти кількох перевізників. Перевізник, який сплатив шкоду, має право стягувати з інших перевізників, які брали участь у перевезенні основну суму, що підлягає відшкодуванню, відсотки на неї та різні витрати, пов'язані з перевезенням.

Якщо один із перевізників виявиться неплатоспроможним, то частину суми, яку він повинен заплатити ділять між усіма перевізниками пропорційно доводиться кожному з них винагороді за перевезення.

Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року (Конвенція МДП) стосується перевезення вантажів у дорожніх транспортних засобах, їх складах або контейнерах, що здійснюється без їх проміжного навантаження та з перетином одного або більше кордонів від митниці місця відправлення до митниці місця призначення.

Відповідно до цієї конвенції, перевізник зобов'язаний підписати декларацію-зобов'язання з національним гарантійним об'єднанням, де визначено умови використання книжок МДП. Крім цього, перевізник зобов'язаний отримати свідоцтво про допущення дорожніх транспортних засобів та контейнерів до перевезення. Після чого транспортна інспекція видасть перевізнику на кожен тягач картку допуску до міжнародних перевезень вантажів. Йому також необхідно сплатити внесок та стати акредитованим членом асоціації міжнародних автомобільних перевізників. На причепи перевізнику необхідно отримати митні свідоцтва та прикріпити до своїх дорожніх транспортних засобів таблички TIR. Кожен користувач книжки МДП підписує декларацію про зобов'язання перевізника щодо гарантійного об'єднання. Ця декларація покладає на перевізника такі зобов'язання:

1. На вимогу гарантійного об'єднання надавати гарантію чи депозит у сумі, що підлягає визначенню даним об'єднанням;

2. Виконувати всі положення Конвенції, що регулюють використання книжок МДП;

3. Реєструвати отримані і повернуті книжки МДП після їх використання разом із печатками митних органів (якщо книжка МДП взагалі була використана її необхідно повернути після закінчення терміну її дії);

4. Не використовувати книжки МДП, які заповнені (наприклад щоб перепродати її);

5. При використанні книжок МДП нести відповідальність за свої дії та неогляди, а також за дії та неогляди інших осіб, послугами яких він скористався;

6. Суворо дотримуватись усіх митних формальностей, які вимагають на митницях;

7. Вимагати від працівників митних органів накладення печаток та підписів, які необхідні для виконання перевезення із застосуванням книжки МДП, або вимагати сертифікат, якщо виявиться, що отримати печатки та підписи неможливо;

8. Перевіряти, чи всі дані, записані в маніфесті книжки МДП, відповідають характеру вантажу, завантаженого на транспортний засіб;

9. Спільно з митними органами вживати різноманітних заходів щодо правильного здійснення перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП;

10. Вирішувати будь-яку суперечку з митними органами, що виникає при використанні книжки МДП, та сплачувати будь-яку суму, яку потрібно;

11. Відшкодовувати будь-яку суму, сплату якої може вимагати Міжнародна спілка автомобільного транспорту або страховики щодо виданих книжок МДП.

При залізничних перевезеннях відповідальність перевізника визначена Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) [24] та Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) [44].

Відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) договір на перевезення вантажу оформляється залізничною накладною. Перший екземпляр залізничної накладної є товаророзпорядчим документом, а другий

екземпляр (дублікат) залишається у відправника вантажу. Відповідно до цієї Конвенції головне завдання перевізника полягає в тому, щоб перевезти вантаж безпечно, точно вчасно та без будь-яких втрат.

У разі втрати вантажу, його пошкодження або прострочення в доставці перевізник зобов'язаний скласти акт. Складання акта – це дуже важлива умова забезпечення захисту прав відправника вантажу та вантажоодержувача. Якщо акт не буде складено, вантажоодержувач втратить усі права та вимоги до перевізника. За недотримання умов перевезення відповідальність перевізника виникає на засадах провини, що презюмується. Це означає, що перевізник має право відхилити цю презумпцію, якщо зможе надати докази того, що збитки виникли внаслідок таких обставин, за які залізниця не відповідає відповідно до Конвенції КОТІФ.

Перевізник може зняти з себе відповідальність у тому випадку, якщо доведе, що збитки, завдані вантажу, були викликані обставинами, яких він уникнути не міг. І доти, доки заявник не доведе протилежне, нести відповідальність за шкоду, завдану вантажоодержувачу, перевізник не буде. Слід зазначити, що відповідно до цієї Конвенції перевізник несе обмежену відповідальність за незбереження вантажу та прострочення його доставки.

Конвенція КОТІФ визначає межу відповідальності перевізника у спеціальних одиницях – СПЗ (умовна грошова одиниця, що застосовується країнами-членами Міжнародного валютного фонду) у розмірі 51 франка за 1 кілограм вантажу або 17 СПЗ (але не більше триразового розміру провізної плати у разі несвоєчасної доставки вантажу) перевізник несе відповідальність за незбереження вантажу.

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення – відомчий міжнародний нормативний акт, укладений у рамках діяльності та під егідою Організації співробітництва залізниць, і набула чинності з 1 листопада 1951 року. Угода була укладена між національними адміністраціями залізничного транспорту соціалістичних країн Європи та Азії. Відповідно до Угоди відповідно до договору перевезення, перевізник зобов'язується прийняти у відправника вантаж, та перевезти його до станції призначення за тим маршрутом, який був

погоджений відправником та договірним перевізником, а також видати вантаж одержувачу. Перевізник має право здійснювати перевезення вантажу, якщо:

1. У перевізника чи відправника є транспортні засоби, необхідні для перевезення;
2. Відправник виконує всі умови цієї Угоди;
3. Жодні обставини, що не перешкоджають здійсненню перевезення;
4. Перевізники погодили це перевезення за маршрутом проходження вантажу.

Укладання договору перевезення вантажу підтверджується накладною. Перевізник чи відправник повинен надати вагони для перевезення вантажу. Усі вагони для перевезення мають бути допущені до міжнародного сполучення. З того моменту, як перевізник прийняв вантаж, він починає нести за нього відповідальність, а саме за його пошкодження (псування), нестачу або втрату до моменту видачі його одержувачу. Обставини, що є основою виникнення відповідальності перевізника за вантаж, мають бути засвідчені комерційним актом. За перевищення терміну доставки вантажу перевізник також відповідає перед своїм клієнтом. З перевізника знімається будь-яка відповідальність за нестачу, псування чи втрату вантажу, якщо все це сталося:

1. Внаслідок обставин, запобігання та усунення яких не в силах перевізника;
2. Через неналежну якість вантажу, упаковки та тари;
3. З вини відправника чи одержувача, чи внаслідок їхніх вимог, з яких покласти провину на перевізника неможливо;
4. Внаслідок навантаження або вивантаження вантажу, якщо вони робилися відправником або одержувачем;
5. Якщо у вантажу відсутня тара чи упаковка, необхідна для його перевезення;
6. Через те, що відправник вантажу, здав до перевезення предмети і неправильно, неточно та неповно вказав їх найменування;
7. Через те, що відправник завантажив товар у непридатний для перевезення даного вантажу контейнер чи вагон;

8. Якщо відправник вибрав неправильний спосіб перевезення вантажу, що швидко псується, або неправильно вибрав вагон або контейнер;

9. У разі невиконання відправником чи одержувачем митних чи адміністративних формальностей;

10. Внаслідок перевірки, конфіскації вантажу або його затримання з причин, які від перевізника не залежать.

Перевізник звільняється від будь-якої відповідальності за пошкодження, нестачу та втрату вантажу, якщо все це сталося, коли вантаж перевозився на особливих (договірних) умовах. У такому разі з перевізника знімається відповідальність за нестачу:

1. Вантажу, що перевозився в обв'язці або в тарі та був виданий його одержувачу у справній тарі та при повній кількості вантажних місць, а також без зовнішніх ознак доступу до вмісту, які могли б спричинити нестачу вантажу;

2. Вантажу, що перевозився без обв'язки або без тари та був виданий його одержувачу за відсутності зовнішніх ознак доступу до вантажу та при повній кількості вантажних місць;

3. Вантажу, якщо цей вантаж відправник завантажив у вагон, інтремодальну транспортну одиницю або автомобільно-транспортний засіб, був виданий одержувачу без зовнішніх ознак доступу до вантажу та за справними пломбами відправника;

4. Вантажу в контейнерах, які відправник завантажив у вагон (всередину дверима), якщо в дорозі ці контейнери в цьому вагоні прямували без перестановки та були передані одержувачу без зовнішніх ознак доступу до вантажу та без перевірки пломб;

5. Вантажу, який прийняли до перевезення на відкритому рухомому складі, якщо він прибув у справному вагоні і не був перевантажений у дорозі, а також, якщо немає ознак, що свідчать про виникнення нестачі вантажу під час перевезення;

6. Запасних або знімних частин, що знаходяться в запломбованих інтримодальних транспортних одиницях або автомобільно-транспортних засобах, якщо одержувачу вантажу їх видали за справними пломбами відправника.

Перший документ, у якому визначено діяльність перевізника, – це Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент. Цей документ став результатом змін, внесених до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (відому як Гаазькі правила) Протоколом 1968 року та Протоколом 1979 року. Документ носить назву Гаага-Вісбі правила та є одним із основних нормативних актів приватного морського права. Згідно з п. 8 ст. 3 цієї Конвенції будь-яке застереження, угода, умова, що містяться в договорі перевезення, та які звільняють перевізника або судно від відповідальності за втрати та збитки, що стосуються вантажу, що виникли внаслідок вини, недбалості чи невиконання зобов'язань, вважаються нікчемними та не мають юридичної сили. Те саме стосується застережень та угод, які спрямовані на зменшення розмірів відповідальності. Тягар доведення відсутності своєї вини чи обмеження відповідальності лежить на перевізнику, який має право доводити, що його власні дії втратам та збиткам не сприяли.

Не вважається порушенням Конвенції та договору перевезення, якщо перевізник у розумних межах змінив маршрут проходження судна з метою порятунку чи спроби порятунку життя людей чи майна на морі. Якщо під час такої операції виникають втрати або збитки, перевізник також звільняється від відповідальності за ними.

Межа відповідальності перевізника за втрачений або пошкоджений вантаж Конвенція встановлює у розмірі 666,67 одиниць спеціальних прав запозичення за одне вантажне місце або одиницю відвантаження, або дві одиниці спеціальних прав запозичення за 1 кілограм маси брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, що більше. Конвенція містить спеціальне контейнерне застереження, яке вказує на порядок обчислення місць під час перевезення вантажу у контейнерах. Якщо в коносаменті зазначено певну кількість місць вантажу в контейнері, який перевізник не оскаржив, то базою для обчислення

відповідальності перевізника буде саме ця кількість. В іншому випадку контейнер буде пораховано як одне місце.

Після прийому вантажу перевізник, капітан судна чи агент перевізника повинні видати відправнику коносамент. Форма коносаменту правилами Гаага-Вісбі не визначена, що дає перевізнику право розробити свою власну форму, проте коносамент повинен містити певний набір (11 позицій) обов'язкових відомостей про відправника, одержувача, про вантаж (його опис, маркування та кількість місць). Перевізник, агент перевізника, а також капітан судна не зобов'язані включати до коносаменту будь-які відомості, якщо вони мають підстави підозрювати, що ці відомості не відповідають вантажу, який був прийнятий до перевезення, і якщо немає можливості перевірити це розумним способом. Коносамент оформляється комплектом, що складається з трьох оригіналів та трьох необоротних копій. На оригіналах завжди вказується кількість екземплярів та порядковий номер цього конкретного екземпляра.

Відповідно до Конвенції перевізник не відповідає за втрати та збитки, що сталися внаслідок німохідності судна. Крім цього, перевізник не відповідає за збитки і втрати, що стали результатом:

1. Пожежі (якщо вона виникла не з вини перевізника);
2. Дії непереборної сили;
3. Морських ризиків та небезпек;
4. Військових дій;
5. Карантинних обмежень;
6. Дій, недбалості та упущень капітана та його екіпажу;
7. Рятування людей чи майна на морі;
8. Недостатність упаковки;
9. Неповноти чи недостатності маркування.

Перевізник не нестиме відповідальності за втрати та збитки, які можуть виникнути внаслідок знешкодження ним небезпечних вантажів або їх знищення.

У Конвенції нічого не йдеться щодо відповідальності перевізника за порушення термінів доставки вантажу. Отже, розміри та порядок обчислення

збитків та втрат повинні визначатися на основі норм національного права, яке буде застосовне до конкретного договору морського перевезення вантажу.

Інша міжнародна Конвенція, яка регулює діяльність перевізника – Конвенція ООН про морське перевезення вантажів 1978 під назвою Гамбурзькі правила [22]. Текст Конвенції став Додатком Заключного акта Конференції ООН з морського перевезення вантажів, що відбулася з 6 по 31 березня 1978 року у Гамбурзі. Гамбурзькі правила регулюють ті положення договору перевезення, які стосуються перевезення вантажу морем. У договір міжнародного перевезення вантажів морем може бути включено безліч інших умов, про які домовилися відправник вантажу та перевізник, наприклад, про мультимодальне перевезення. Однак положеннями Конвенції регулюватимуться відносини за договором, пов'язаним лише з перевезенням вантажу морем.

Перевезення вантажів оформляється коносаментом, який є договором морського перевезення, лише підтверджує його укладання. Коносамент розуміється Конвенцією як товаророзпорядчий документ. Конвенція підтверджує, що відсутність у коносаменті обов'язкових даних та відомостей не впливає на юридичний характер документа, якщо з його змісту випливає, що він був складений з метою реалізації договору морського перевезення вантажу. Конвенція припускає, що перевізник з метою підтвердження прийому ним вантажу до перевезення може видати інший документ, ніж коносамент, наприклад морську накладну. Такий документ буде доказом того, що договір морського перевезення укладено, проте товаророзпорядчих функцій він не має.

Відповідно до Конвенції перевізник має право вносити до тексту коносаменту застереження щодо ваги, кількості місць, кількості вантажу та його стану. Ці застереження слід сприймати як захисний захід щодо відповідальності перевізника, у тих випадках, коли перевізник не має розумної можливості перевірити ці відомості або має підстави сумніватися в їх правдивості та точності. Важливо відзначити, що перевізник не має права вимагати від вантажоодержувача жодного фрахту, якщо про це у явній формі не міститься відомостей у коносаменті чи іншому транспортному документі.

Конвенція використовує формулювання «відповідальність перевізника за вантаж», період відповідальності перевізника за вантаж лежить усередині рамок: «порт навантаження - перевезення - порт розвантаження». Інакше висловлюючись, перевізник відповідальний за вантаж після того, як він прийняв його до перевезення і до того моменту, як здав одержувачу. Конвенція презюмує провину перевізника, а це означає, що тягар доведення відсутності провини лежить на перевізнику, за винятком окремих випадків. Відповідальність з перевізника за заподіяну шкоду буде знята, якщо він доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх необхідних заходів для того, щоб уникнути таких наслідків.

Відповідальність перевізника обмежена величинами: 835 одиниць спеціальних справ запозичення за кожне вантажне місце або одиницю відвантаження та 2,5 одиниці спеціальних прав запозичення за кожен кілограм втраченого чи пошкодженого вантажу, залежно від того, яка величина буде більшою.

Перевізник несе відповідальність у випадках:

1. Якщо пошкодження вантажу, його втрата або затримка у здаванні сталися внаслідок пожежі (якщо буде доведено, що пожежа сталася саме з вини перевізника або його агентів та службовців);

2. Якщо пошкодження вантажу, його втрата або затримка у здаванні сталися з вини перевізника, його агентів та службовців при вжитті всіх заходів, які були потрібні для того, щоб ліквідувати пожежу та її наслідки;

3. Якщо пожежа на борту судна торкнулася вантажу.

Перевізник звільняється від відповідальності за пошкодження, втрату чи затримку у здаванні щодо живих тварин. Крім цього, він не несе відповідальності в тих випадках, коли пошкодження, втрата або затримка в здачі вантажу відбулися в результаті заходів щодо порятунку життя або порятунку майна на морі.

Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 [21] визначає відповідальність перевізника при змішаних перевезеннях. У Конвенції

відсутнє поняття «перевізник», але особа, яка укладає договір змішаного перевезення та бере на себе відповідальність за його виконання, у Конвенції називається «оператором змішаного перевезення». Оператор змішаного перевезення видає вантажовідправнику документ змішаного перевезення, коли приймає вантажі у відання. Цей документ містить у собі всю необхідну інформацію про вантаж, що перевозиться.

Відповідальність оператора змішаного перевезення за вантаж починається з того моменту, як він прийняв вантаж і до моменту видачі вантажу одержувачу. Оператор змішаного перевезення відповідно до положень Конвенції відповідає не лише за свої власні дії, а й за дії та упущення своїх агентів та службовців. Крім цього оператор змішаного перевезення відповідає за шкоду, яку було завдано вантажу внаслідок його втрати, пошкодження та затримки у доставці. Якщо протягом 90 календарних днів після закінчення терміну доставки вантаж доставлений не був, то особа, уповноважена заявити вимогу, може вважати, що вантаж втрачено. За шкоду, заподіяну вантажу, відповідальність оператора змішаного перевезення обмежується сумою, яка не перевищує 920 розрахункових одиниць за місце або іншу одиницю відвантаження, або 2,75 розрахункової одиниці за 1 кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу залежно від того, яка сума вища. Оператор змішаного перевезення не має права на обмеження відповідальності, якщо доведе, що втрата, пошкодження або затримка в доставці були результатом його дій або упущень, які він вчинив навмисно або безвідповідально, і розуміючи ймовірність заподіяння шкоди.

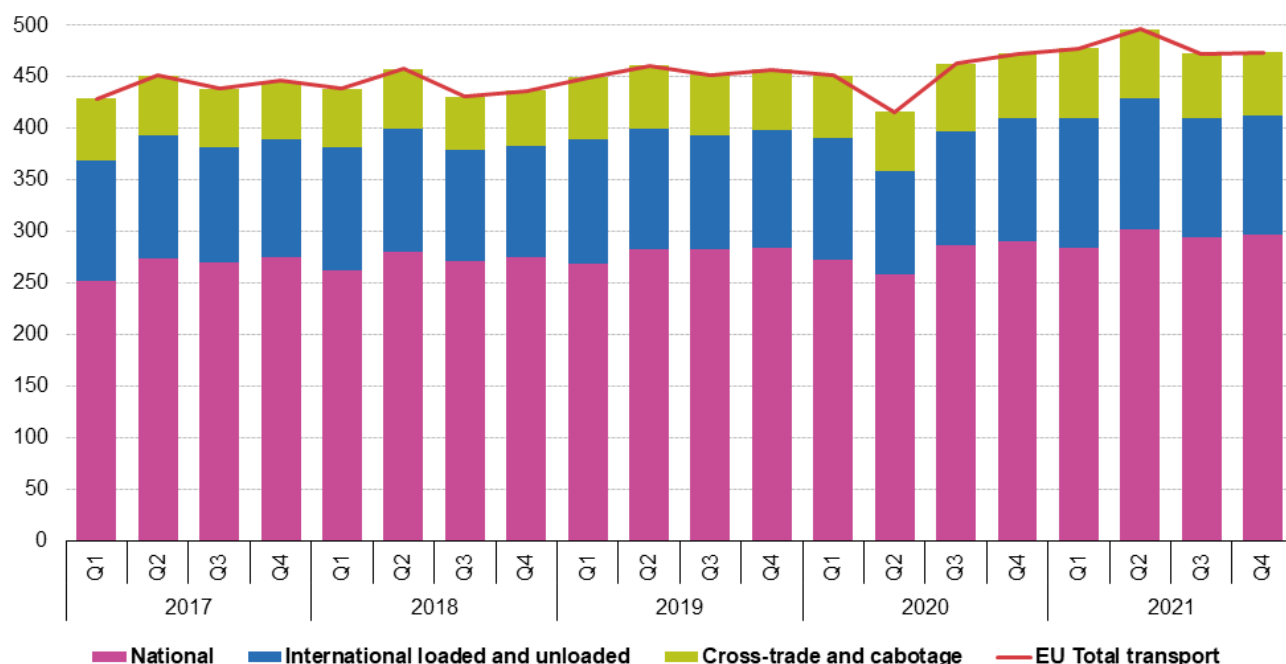
1.3. Загальна характеристика та стан міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі

Пандемія коронавірусу суттєво вплинула на обсяги вантажоперевезень автомобільним транспортом у країнах ЄС. Європейські автомобільні вантажні перевезення впали на 0,9% з 2019 по 2020 рік. Блокування та заходи, запроваджені багатьма державами-членами у 2020 році для протидії пандемії

Covid, негативно вплинули на вантажні автомобільні перевезення, зокрема протягом другого кварталу 2020 року (рис. 1.2).

Quarterly road freight transport by type of operation, EU, 2017-2021

(billion tkm)



Note: Malta excluded (see chapter 'data sources')

Source: Eurostat (online data code: road_go_tq_tot)

eurostat

Рис. 1.2. Квартальні автомобільні вантажні перевезення за видами операцій, ЄС, 2017-2021 (млрд ткм) [56]

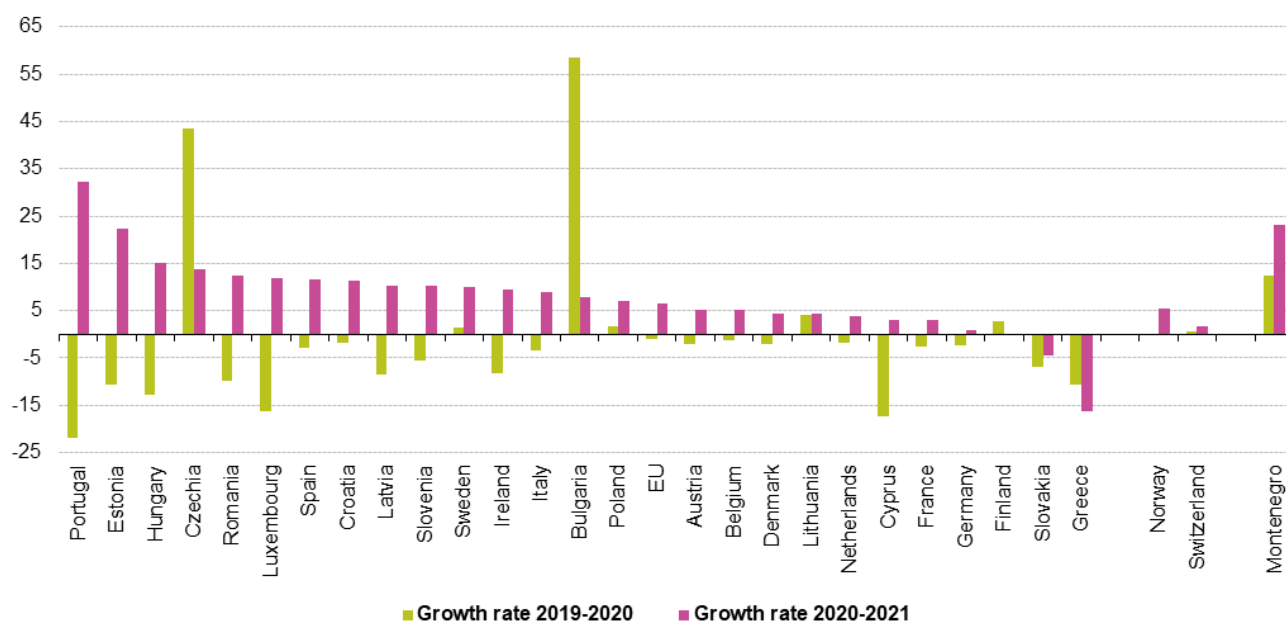
У 2021 році європейські автомобільні вантажні перевезення значно зросли на 6,5 % порівняно з 2020 роком. Міжнародні перевезення, що становлять чверть (25,2%) загального обсягу автомобільних вантажних перевезень в ЄС у 2021 році, зросли на 8,1% з 2020 по 2021 рік після зниження на 3,7% у попередньому році (див. таблицю 1). Національний транспорт, який становив майже дві третини (61,3 %) загального обсягу, також зріс на 6,3 %. У 2020 році він знизився на 0,8%. Навпаки, міжміські та каботажні перевезення, які разом становлять 13,5% від загального обсягу ЄС у 2021 році, зафіксували безперервне зростання протягом цього періоду з 4,4% та 4,2% відповідно у 2020 році; і 4,0 % і 6,7 % у 2021 році.

У 2021 році Польща (19,8 % від загального обсягу т-км ЄС) знову підтвердила свою позицію як одна з найважливіших країн для автомобільного транспорту в Європі, випереджаючи Німеччину (16,0 %) та Іспанію (14,1 %).

Майже дві третини (64,5 %) польських транспортних перевезень становили міжнародні перевезення, перехресні перевезення або каботаж, тоді як понад третину (35,5 %) становили національні перевезення.

Загальний обсяг автомобільних вантажних перевезень у 2021 році впав у трьох країнах ЄС порівняно з 2020 роком: Греції (-16,3%), Словаччині (-4,6%) і Фінляндії (-0,2%). В усіх інших країнах ЄС було зафіксовано збільшення від 32,2 % у Португалії до 0,9 % у Німеччині (рис. 1). У 2020 році понад три чверті країн ЄС зафіксували зменшення загального обсягу автомобільних вантажних перевезень порівняно з 2019 роком через локдауни та заходи, запроваджені багатьма державами-членами для протидії пандемії Covid. Це зниження коливалося від -21,8 % у Португалії до -1,3 % у Бельгії. Лише шість країн ЄС зафіксували зростання: Болгарія (58,5%), Чехія (43,6%), Литва (4,1%), Фінляндія (2,9%), Польща (1,7%) і Швеція (1,4%).

Growth rates for total road freight transport, 2019-2020 and 2020-2021
(% based on tkm)



Note: Malta excluded (see chapter 'data sources'); ranked by 2020-2021 growth rate.

Source: Eurostat (online data code: road_go_ta_tot)

eurostat

Рис. 1.3. Темпи зростання загального автомобільного вантажного транспорту, 2019-2020 та 2020-2021 (% на ткм) [53]

Вплив на автомобільні вантажні перевезення карантину, пов'язаного з Covid, і обмежень на транскордонні пересування можна чітко побачити в квартальних даних. Зазвичай у другому кварталі року відбувається найбільша кількість т-км. Однак у другому кварталі 2020 року припав пік цих обмежувальних заходів для протидії пандемії Covid. У третьому кварталі 2020 року автомобільні вантажні перевезення відновилися до навіть вищого рівня, ніж до пандемії. У 2021 році автомобільні вантажні перевезення в ЄС показали вищі показники, ніж у попередні роки, найвищий показник був зафіксований у другому кварталі на рівні 496,5 млрд ткм, що на 19,3% більше, ніж у тому ж кварталі попереднього року.

З точки зору тоннажу, європейські автомобільні вантажні перевезення зросли у 2021 році на 5,0 % порівняно з 2020 роком. У 2021 році, як і в попередні роки, «металева руда та інша продукція гірничої промисловості та розробки кар'єрів» була найбільшою товарною групою, перевезеною за тоннажем, на яку припадало 3389 мільйонів тонн. Іншими важливими товарними групами були «інші неметалічні мінеральні продукти» (1730 млн. тонн), «продукти харчування, напої та тютюн» (1614 млн. тонн) і «продукція сільського господарства, лісового господарства та рибальства» (1271 млн. тонн). Єдине падіння між 2020 і 2021 роками було зафіксовано для «коксу та нафтопродуктів» і «товарів, що переміщуються під час переміщення домогосподарств і офісів», падіння на 3,1% і 0,7% відповідно. Усі інші товарні групи зросли, причому тоннаж перевезених автомобільним транспортом «пошти, посилок» різко зріс (17,2 %), а також тоннаж «інших товарів» (14,4 %), «машин і обладнання» (11,6 %) та «основні метали» (11,4 %).

З точки зору тонно-кілометрів, «харчові продукти, напої та тютюнові вироби» продовжували домінувати в автомобільних вантажних перевезеннях у 2021 році, становлячи 320 млрд ткм, за ними йдуть «згруповані вантажі» (219 млрд ткм) і «сільськогосподарська продукція» (203 млрд ткм). Єдине падіння між 2020 і 2021 роками, виміряне в ткм, було зафіксовано для «товарів, переміщених під час переміщення домогосподарств і офісів», падіння на 1,6%, тоді як для всіх інших груп товарів зафіксовано зростання. Найбільше зростання

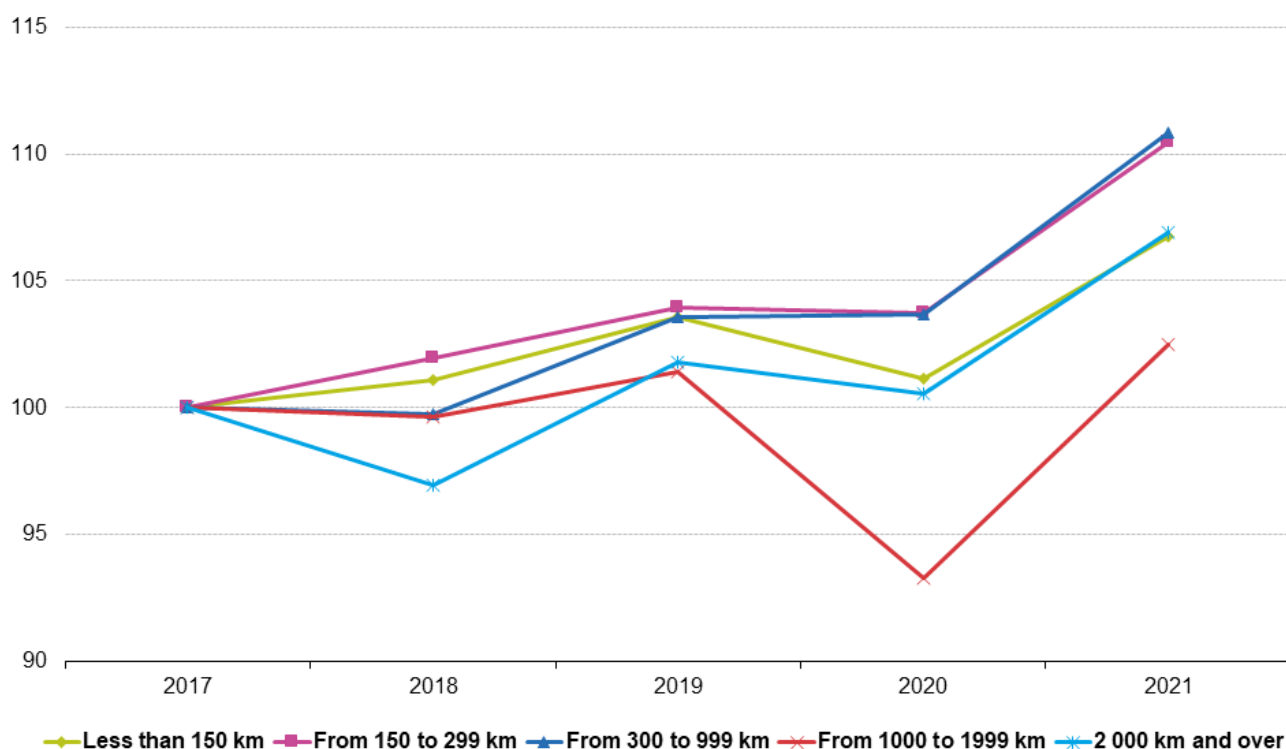
між 2020 і 2021 роками спостерігалось для «неідентифікованих товарів» (23,0%), «пошти та бандеролей» (21,2%), «машин і обладнання» (12,7%) і «недорогоцінних металів» (12,5%).

Більшість автомобільних вантажних перевезень ЄС розподіляється за трьома класами відстаней: від 150 до 299 км, від 300 до 499 км і від 500 до 999 км. У 2021 році ці три класи відстаней склали 1 145 млрд ткм автомобільних вантажних перевезень ЄС, що на 6,8% більше, ніж у 2020 р. Найвищі показники автомобільних вантажних перевезень у цих трьох класах відстаней було зафіксовано в Польщі (217 млрд ткм) та Німеччині (193 млрд ткм), а найнижчі зафіксовані в Люксембурзі (5 млрд ткм) та Естонії (2 млрд ткм).

На рисунку 3 показано тенденції автомобільних вантажних перевезень для різних класів відстаней з 2017 року. Класи відстаней понад 300 км у 2018 році зменшилися, а класи відстаней до 300 км зросли. У 2019 році зросли всі дистанційні заняття, а у 2020 році через пандемію скоротилися майже всі дистанційні заняття; єдиним винятком були перевезення від 300 до 999 км, які незначно зросли на 0,1 відсоткового пункту (п.п.) порівняно з попереднім роком. 2021 рік ознаменувався значним зростанням у всіх класах дистанції, коливаючись від 9,2 пункту (для класу відстані від 1000 до 1999 км) до 5,6 пункту (для класу відстані менше 150 км). З 2017 по 2021 рік автомобільні вантажні перевезення ЄС зросли на 10,8 в.п. для класу відстані від 300 до 999 км; на 10,5 в.п. для класу від 150 до 299 км; на 6,9 в.п. для відстаней понад 2000 км; на 6,7 в.п. для відстаней менше 150 км; та на 2,5 в.п. для перевезень на відстані від 1000 до 1999 км.

Road freight transport by distance class, EU, 2017-2021

(index based on tonne-kilometres; 2017=100)



Note: Malta excluded (see chapter 'data sources')

Source: Eurostat (online data code: road_go_ta_dctg)

eurostat

Рис 1.4. Автомобільний вантажний транспорт за класом відстані, ЄС, 2017-2021 (індекс на основі тонно-кілометрів; 2017=100) [57]

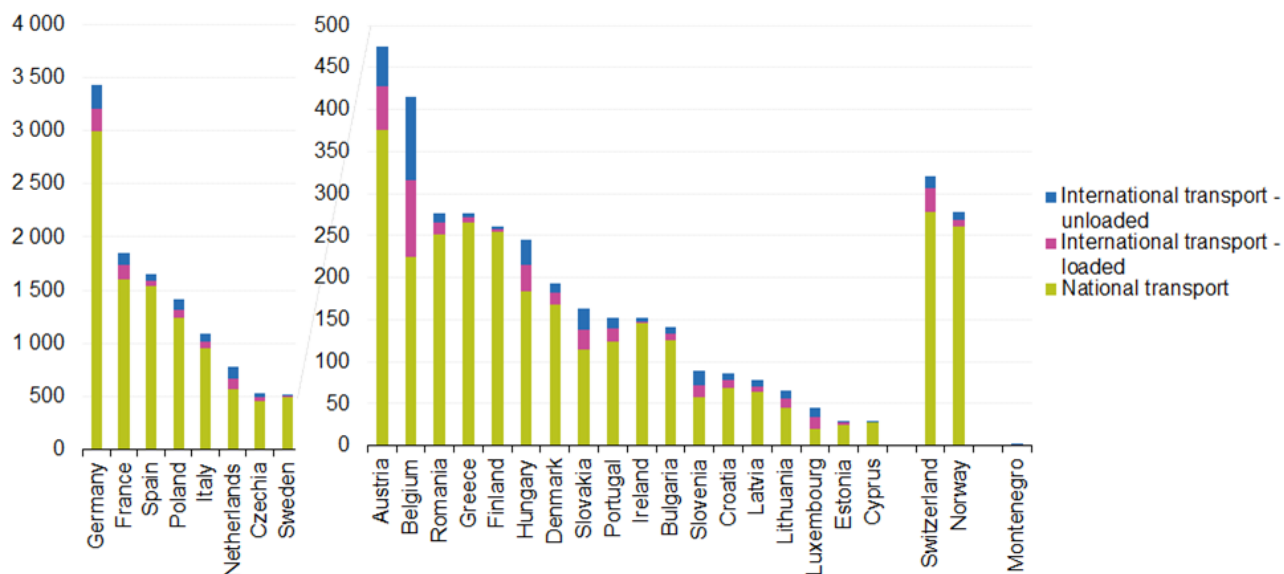
Для перевезень на відстань менше 300 км «кокс і нафтопродукти» та «товари, що переміщуються під час переміщення домогосподарств і офісів» були єдиними товарними групами, які зафіксували зниження тоннажу, що перевозиться автомобільним транспортом між 2020 та 2021 роками (-3,9) % і -0,6 % відповідно). Найбільший приріст зафіксовано за «іншими товарами» та «поштою, посилками» (16,7 % та 13,0 % відповідно).

Загалом тоннаж перевезень понад 300 км і більше зріс на 6,6 % між 2020 і 2021 роками. Це знайшло відображення у значному зростанні тоннажу для більшості товарних груп, зокрема «пошта та посилки» та «неідентифіковані товари» зі збільшенням на 27,7 % і 23,4 % відповідно. Тоннаж «товарів, що переміщуються під час переміщення домогосподарств і офісів» впав на 3,2 %; це була єдина товарна група, яка зафіксувала зниження в класі 300 км і більше.

Якщо дивитися на загальний обсяг перевезень, вантажі, що перевозяться в межах Німеччини (національний транспорт) або завантажуються / розвантажуються в Німеччині (міжнародний транспорт), становлять одну чверть загального тоннажу (23,8 %), а Франція та Іспанія разом складають ще близько чверті від загального обсягу. (12,8 % та 11,4 % відповідно). На ці країни разом із Польщею та Італією припадало близько двох третин (65,3%) загального тоннажу, що перевозиться в Європейському Союзі (рис. 1.5).

Transport of goods on country territory, by type of operation, 2021

(million tonnes)



Note: Malta excluded (see chapter 'data sources')

Source: Eurostat (online data codes: road_go_ta_tot, road_go_ia_ugtt, road_go_ia_lgtt and road_go_cta_gtt)

eurostat

Рис. 1.5. Перевезення вантажів територією країни, за видами операцій, 2021 (млн тонн)

Що стосується перевезень вантажів автомобільним транспортом на національній території, виміряних у тоннах, у 2021 році Німеччина, Франція, Іспанія, Польща та Італія зафіксували найвищий тоннаж серед країн-членів ЄС.

З огляду на міжнародні перевезення (тобто товари, що в'їжджають і залишають країну, включаючи перехресну торгівлю), картина не змінилася за останні роки. Міжнародні перевезення вантажів, завантажених/розвантажених у Німеччині, залишаються найвищими за тоннажем, випереджаючи Францію. Нідерланди та Бельгія з їхніми великими портами Північного моря також

зафіксували відносно високі тоннажі товарів, завантажених/розвантажених для міжнародних перевезень.

На рівні вантажних транспортних потоків між країнами ЄС/екстра-ЄС. Швейцарія, Норвегія та Сполучене Королівство були важливими торговими партнерами. Основні потоки за межі ЄС зазвичай відбуваються між цими країнами та державами-членами ЄС, які сусідять з ними, за винятком Сполученого Королівства. У 2021 році три основні такі транспортні потоки з точки зору перевезених тонн були між Швейцарією та Німеччиною (17,7 % від загального тоннажу автомобільного транспорту за межами ЄС), за ними йшов потік між Норвегією та Швецією (12,4 %) і між Швейцарією і Францією (8,6 %).

Німеччина була однією з країн походження або призначення приблизно в половині з 20 найбільших потоків між країнами у 2021 році, що свідчить про центральну роль Німеччини в торгових потоках всередині ЄС. Однак частка німецьких автоперевізників у перевезених обсягах становила менше 50 % у всіх потоках між країнами, із лише 2,9 % у 2021 році в перевезеннях між Німеччиною та Іспанією. Німецькі автоперевізники зафіксували свої найвищі частки в перевезеннях між Німеччиною та Данією (45,0 %) та між Австрією та Німеччиною (31,6 %).

Частка автоперевізників з інших держав-членів ЄС у транспортних потоках між країнами суттєво різнилася. У 2021 році автоперевізники з інших держав-членів перевезли 62,4% загального обсягу перевезень між Німеччиною та Італією, 58,7% між Німеччиною та Францією, 55,9% між Бельгією та Німеччиною та 55,6% між Австрією та Італією. На іншому кінці шкали не було зареєстровано жодного автоперевізника з інших країн, який перевозив автомобільні вантажі між Іспанією та Португалією, а також Польщею та Словаччиною, тоді як лише 0,3 % від загальної кількості тонн між Чехією та Польщею та 0,6 % від загальної кількості тонн між Чехією та Словаччини перевозили автоперевізники з інших країн.

Серед перевізників з держав-членів, крім країн походження та призначення, польські перевізники були, безумовно, найпоширенішими. З 20 найбільших

транспортних потоків між країнами ЄС у 2021 році польські автоперевізники були основними перевізниками з та до інших країн-членів для 11 сполучень. З решти дев'яти сполучень Польща була країною відправлення або призначення в чотирьох.

Обсяг перевезених вантажів усіма видами транспорту змінювався протягом останніх 10 років від 600 до майже 812 мільйонів тонн. У 2011 році досяг максимуму, а у 2020 - мінімуму, завершивши 2021 рік на позначці 619,9 мільйонів тонн. Найпопулярнішими видами транспорту є залізниця та автомобільний транспорт. Проте, автотранспорт зріс з 140 мільйонів тонн у 2009 році до рекордних 244 мільйонів тонн у 2019 році, тоді як залізничний транспорт неодмінно рухався до антирекорду, перевізши у 2019 році 312,9 мільйонів тонн, а в 2020 - лише 305,5 мільйонів тонн. Ринкові частки вантажних перевезень розподілились наступним чином: 36% - автомобільний транспорт, 46% - залізниця (історичний мінімум) на кінець 2019 року.

Дослідження ринку вантажних перевезень з точки зору визначення обсягів наданих послуг вказують на помітну зміну ринкових часток, особливо в разі сегментації ринку у розрізі більш властивих для кожного виду транспорту вантажів. Відповідна тенденція склалася і у динаміці зміни ринкових часток видів транспорту.

Згідно з Державною службою статистики України, підприємства транспорту збільшили вантажні перевезення на 3,3% у 2021 році порівняно з 2020 роком. Залізничні перевезення зросли на 2,9%, автомобільні - на 16,2%, тоді як трубопровідні перевезення знизилися на 20,4% до 77,6 мільйонів тонн.

ПЕРЕВЕЗЕНО ВАНТАЖІВ ЗА ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ У 2009-2021 РР., МЛН Т

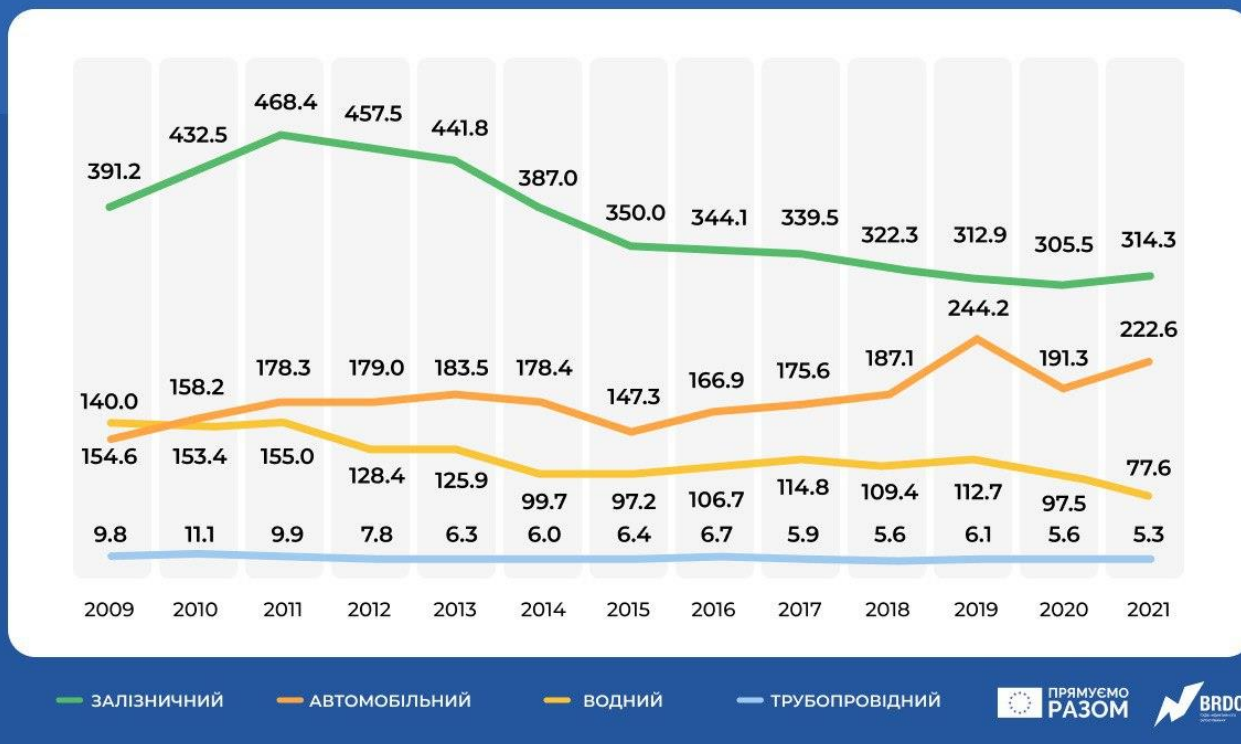


Рис. 1.6. Перевезення вантажів за видами транспорту в Україні [6]

У 2021 році частки видів транспорту у загальному обсязі перевезених вантажів розподілилися таким чином: залізничний – 51%, автомобільний – 32%, водний – 1%, трубопровідний – 16%, авіаційний – 0,02%.

Оскільки кожен вид транспорту зазвичай обслуговував відповідні сектори економіки, такі різкі зміни ринкових часток можуть свідчити про формування край негативних для розвитку національної економіки факторів, що у свою чергу може негативно вплинути на транспортну галузь унаслідок надмірного навантаження автомобільних шляхів сполучення.

Узагальнюючи, можна сказати, що за останні роки автотранспорт збільшив свою ринкову частку на половину (+57%), водний – навпаки, втратив майже половину (-44%), відчутне зменшення відбулось і у залізничного (-8%).

Виходячи з викладеного вище, можемо зробити проміжний висновок: останні десять років автомобільний транспорт здійснює доволі успішну експансію на

ринку вантажних перевезень України, у той час як його конкуренти послаблюють свої позиції. Такий тренд є вкрай загрозливим, оскільки з точки зору завдань і зобов'язань України у векторі ЄЗК, залізничний і водний транспорт повинні нарощувати свої ринкові частки.

У 2021 році частки видів транспорту в загальному обсязі перевезених вантажів склали: залізничний - 51%, автомобільний - 32%, водний - 1%, трубопровідний - 16%, авіаційний - 0,02%. Зазвичай кожен вид транспорту обслуговує відповідні сектори економіки, тому такі різкі зміни ринкових часток можуть свідчити про формування негативних факторів для розвитку національної економіки, що може негативно вплинути на транспортну галузь через перевантаження автомобільних доріг.

Узагальнюючи, за останні роки автотранспорт збільшив свою ринкову частку на половину (+57%), тоді як водний транспорт втратив майже половину (-44%), а залізничний -8%. Загрозливим є той факт, що автомобільний транспорт здійснює успішну експансію на ринку вантажних перевезень України, тоді як його конкуренти послаблюють свої позиції. З огляду на завдання та зобов'язання України у векторі Європейського Союзу, залізничний і водний транспорт повинні нарощувати свої ринкові частки.

Середня відстань перевезень різними видами транспорту має свої особливості. За останні роки залізничний транспорт поступово втрачає свою популярність на коротких відстанях, заміщуючись автомобільним транспортом, тоді як відстань перевезень залізницею збільшується щорічно. У 2009 році середня відстань перевезень залізницею становила 501 км, а в 2019 році вже 581 км, а в 2021 році - 574 км. У той же час автомобільний транспорт перевозить товари на відстані близько 200 км, і ця відстань знижується з кожним роком.

Хоча показники водного транспорту є орієнтиром, їх вплив на поточну транспортну діяльність незначний. Зміна відстані перевезень свідчить про негативний сценарій для національної економіки та екології, так як збільшується навантаження на автодороги та зменшується роль залізничного транспорту на коротких відстанях.

Висновки до 1 розділу

У загальному розумінні міжнародні перевезення це переміщення вантажів чи пасажирів, яке здійснюється за допомогою будь-якого різновиду транспорту, за умови, що дане переміщення носить міжнародний характер. Тобто місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних держав або саме переміщення виконується по території іноземної держави.

Визначальною особливістю правового регулювання у сфері міжнародних перевезень є те, що найважливіші питання перевезень вирішуються у міжнародних угодах (транспортних конвенціях), які містять уніфіковані норми, уніфіковано визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Як правило, ці угоди включають вимоги до транспортної документації, в них визначено порядок прийому вантажу до перевезення та видачі його в пункті призначення, прописано умови настання відповідальності перевізника, процедури пред'явлення до перевізника претензій та позовів.

Основними міжнародними джерелами правового регулювання перевезень є міжнародні договори, які можуть бути публічно-правовими або частково-правовими. У транспортних конвенціях визначено основні умови перевезень вантажів у міжнародному сполученні, встановлено міжнародні тарифи, а також порядок та умови відповідальності перевізника. Норми цих конвенцій підлягають обов'язковому застосуванню для країн їх учасниць. Міжнародні документи регулюють діяльність перевізників за видами транспортування, які надалі розглянуті у такому порядку.

Тобто головною метою автотранспортних компаній щодо надання послуг вантажоперевезень вважаються задоволення запитів замовників в автоперевезеннях, якісне обслуговування, раціональне застосування автотранспорту, зниження витрат на транспортування вантажів тощо.

При наданні автоперевезень певних видів вантажів, транспортними компаніями робиться ряд дій: оформляється маршрут із позначенням важких

ділянок; відповідно до виду вантажоперевезень, визначається модель вантажного автомобіля; враховуються можливі зміни дорожніх та погодних умов. Маса та обсяг вантажу, що транспортується, не повинні перевищувати вантажопідйомності транспортного засобу (зазначеної в його технічному паспорті), що використовується для вантажоперевезення.

РОЗДІЛ 2. УПРАВЛІННЯ МІЖНАРОДНИМИ ВАНТАЖНИМИ АВТОМОБІЛЬНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

2.1. Організація та технологія міжнародних вантажних автомобільних перевезень

Основне завдання транспортних компаній – це вивчення, аналіз та задоволення потреб споживача у всіх видах транспортних послуг. Донедавна транспортні компанії виконували лише перевезення вантажів, не переймаючись при цьому надання інших послуг [1]. Транспортно-експедиційне забезпечення поставок товарів від закордонних постачальників до вітчизняних замовників це діяльність експедиторів (транспортних агентів) щодо планування, організації та виконання доставки товарів від місць їх виробництва за кордоном до місць споживання вітчизняного замовника та надання додаткових послуг з підготовки партій відправок до перевезення з використанням оптимальних способів та методів з метою забезпечення задоволення потреб виробничих та торгових фірм у ефективному розподілі товарів [11].

Ця діяльність включає оформлення необхідних перевізних документів, укладення договору перевезення з транспортними підприємствами, розрахунки за перевезення вантажу, організацію вантажно-розвантажувальних робіт, зберігання, інформаційне забезпечення учасників транспортного процесу, страхування, консолідацію дрібних відправок, спрощення митних формальностей.

Вивчення попиту послуги транспорту свідчить про те, що вітчизняні споживачі до основних вимог до доставки вантажів з-за кордону відносять своєчасність доставки. З посиленням вимог споживачів до якості товарів потреби зарубіжних виробників у своєчасній та надійній доставці дедалі більше підвищуються. Основними вимогами, що висувуються вітчизняними споживачами до послуг транспорту, є такі [14]:

- Надійність перевезень;
- Мінімальні терміни (тривалість) доставки;

- Регулярність доставки вантажів;
- Гарантовані терміни доставки, у тому числі доставка вантажу точно у строк;
- Безпека перевезень;
- Забезпечення безпеки вантажу при доставці;
- Зручність по прийому та здачі вантажів;
- Наявність додаткових послуг;
- Пристосовність до вимог клієнтів (гнучкість обслуговування);
- Налагоджена система інформації та документування;
- Супровід вантажу до кінцевого пункту призначення;
- Організація доставки вантажу «від дверей до дверей»;
- Прийнятна вартість перевезення.

Транспорт починає відігравати ключову роль у системі руху товарів від закордонних постачальників до вітчизняних замовників. Передбачається, що надалі техніко-експлуатаційні особливості окремих видів транспорту забезпечать їм надійне становище на ринку транспортних послуг, особливо в умовах підвищеного попиту на перевезення вантажів дрібними відправками, які, у свою чергу, прискорять розвиток автоматизованої обробки вантажів, контейнеризації та пакетизації, а також інформатики в галузі вантажної та перевізної роботи [13].

Аналіз показав, що експедитори надають вантажовласникам такі основні види послуг, пов'язаних з виконанням функцій логістики: виконання розрахунків з одержувачами за вантажі, що доставляють (цю функцію передають експедиторам 70% їх клієнтів); складування продукції та сировини (22%); вибір найвигіднішого варіанту доставки (22%); погодження з перевізниками тарифів, що застосовуються (21%); контроль просування вантажів (15%); створення інформаційних систем для зберігання та обробки даних (13%); організація та здійснення електронного обміну даними з партнерами (12%); експлуатація парку рухомого складу, що належить фірмі (11%); відстеження проходження замовлень (7%); контролю над рівнем матеріальних запасів фірми (7%) [15].

Захистити вітчизняного споживача від несумлінності закордонного виробника та продавця неякісної чи фальсифікованої послуги покликана

сертифікація. У сферах виробництва та надання послуг основними цілями сертифікації є [16]:

- Підтвердження заявлених показників якості послуг;
- Сприяння споживачеві у компетентному виборі послуг;
- Сприяння представнику у реалізації конкурентоспроможних послуг на внутрішньому та зовнішньому ринках;
- Захист споживача та довкілля від послуг, наданих на низькому рівні якості.

Добровільна сертифікація може проводитися також у системі обов'язкової сертифікації, якщо це передбачено правилами системи обов'язкової сертифікації та за наявності у даній системі зареєстрованого у встановленому порядку знака відповідності добровільної сертифікації. Головною метою створення та функціонування Системи сертифікації на автомобільному транспорті є сприяння розвитку економіки країни та підвищення ефективності роботи автомобільного транспорту з урахуванням вимог безпеки його функціонування для довкілля.

Укладаючи договір перевезення вантажів транспортом, компанія-перевізник бере на себе зобов'язання доставити вантаж замовника з однієї точки в іншу, забезпечити цілісність та збереження вантажу протягом усього шляху. Документи щодо оформлення негабаритних вантажів повинні охоплювати всі деталі перевезення. При підготовці та у процесі транспортування вантажу це допомагає врахувати всі можливі обставини, доставити вантаж у строк та у належному вигляді [17].

У договорі оформлення вантажоперевезення фіксуються відомості про компанії, які погоджують маршрут, умови транспортування, показники використовуваних транспортних засобів. Договір оформлення вантажоперевезення також має визначати організаційні обов'язки сторін.

Умови договору перевезення вантажів транспортом від закордонних постачальників до вітчизняних замовників можуть залежати від кількості одержувачів вантажу. Якщо одержувач один, вантажоперевезення називається централізованим. Договір оформлення негабаритного вантажу у такому разі укладається компанією-перевізником і відправником вантажу. Коли одержувачів

вантажу кілька, вантажоперевезення є децентралізованим. Договір перевезення вантажу транспортом компанія-перевізник оформляє з кожним отримувачем [19].

Крім договору, до основних документів вантажоперевезення від закордонних постачальників до вітчизняних замовників входить товарно-транспортна накладна. Накладна складається з двох розділів: товарного та транспортного. Товарний розділ визначає взаємовідносини між вантажовідправником та вантажоодержувачем. Цей розділ документа для перевезення вантажу необхідний для списання товарно-матеріальних цінностей відправника та оприбуткування їх у вантажоодержувача.

Транспортний розділ накладної визначає взаємовідносини між відправником вантажу та компанією, яка здійснює вантажоперевезення. За правилами оформлення негабаритного вантажу та вантажів іншого типу, товарно-транспортна накладна виписується у чотирьох примірниках. Один із екземплярів накладної необхідний для списання товарно-матеріальної цінності вантажу і залишається у відправника вантажу. Інші екземпляри цього документа для перевезення негабаритного вантажу передаються водієві транспортного засобу.

Для належного оформлення вантажоперевезення один екземпляр товарно-транспортної накладної додається до дорожнього листа. Він необхідний для звітності компанії-перевізника та нарахування заробітної плати водієві. Другий вручається одержувачу вантажу, третій – надсилається відправнику вантажу [28]. Цей документ супроводжується рахунком за вантажоперевезення. При оформленні негабаритних вантажів для кількох одержувачів кількість примірників товарно-транспортної накладної може бути збільшена.

Оформлення негабаритних вантажів завжди проводиться відповідно до нормативних документів: Правил перевезення негабаритних вантажів, Статуту автомобільного транспорту та інших. При транспортуванні довгомірного, наднегабаритного вантажу, вантажів особливого призначення документів вантажоперевезення додається спеціальний дозвіл на перевезення.

Організаційне оформлення діяльності з вантажоперевезень від закордонних постачальників до вітчизняних замовників здійснюється у межах локальної

логістичної системи. Під локальною логістичною системою розуміється інтегрована логістична система підприємства, що забезпечує організацію управління економічними потоками фірми відповідно до загальнофірмових цілей [31].

Управління транспортною системою логістики у процесі фізичного руху товарів на шляху від закордонного виробника до вітчизняних споживачів через сформовані логістичні канали розподілу, що відображається у відповідних супровідних документах, полягає у послідовному вирішенні наступних завдань [8]:

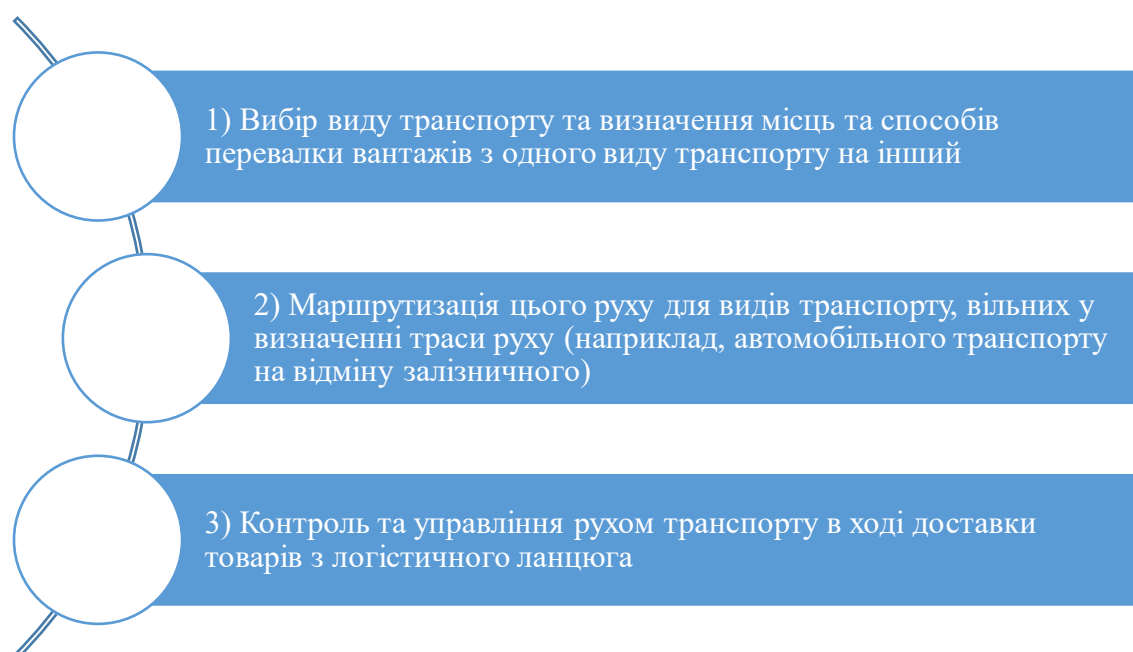


Рис. 2.1. Завдання управління транспортною системою логістики

Вибір виду транспорту часто буває безальтернативним і повністю визначається взаємним розташуванням виробника, центрів консолідації та розподілу, числом посередників та характером їх діяльності, числом та розташуванням споживачів та їх поведінкою у процесі закупівельної діяльності. Якщо, наприклад, вантаж може бути доставлений з одного місця до іншого залізничним і автомобільним транспортом, необхідно зробити правильний вибір варіанта перевезень, при цьому організувати перевезення можна поєднанням двох і більше видів транспорту [27]. При цьому залежно від обраного способу

перевезення оформляються документи по-різному. Наприклад, при інтермодальному перевезенні вантажів декількома видами транспорту, коли один із перевізників організує всю доставку від одного пункту відправлення через один або більше пунктів перевалки до пункту призначення, залежно від поділу відповідальності за перевезення видаються різні види транспортних документів, а у разі мультимодального перевезення особа, що організує перевезення, несе за неї відповідальність на всьому шляху прямування незалежно від кількості видів транспорту, що беруть участь, при оформленні єдиного провізного документа [35].

При здійсненні такого вибору вітчизняній транспортній компанії слід враховувати властивості вантажу, що перевозиться з-за кордону, і різних видів транспорту, а також ситуацію на ринку фірм-перевізників. Сюди відноситься і наявність у перевізників тієї чи іншої стратегії управління транспортуванням, надання ними додаткових послуг і рівень інформатизації та контролю всього процесу транспортування.

Крім названих, на вибір поєднання видів транспорту впливають [29]:

- Необхідність створення транспортних коридорів, тобто такої частини національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні за обсягом та/або інтенсивністю більш менш постійні перевезення між окремими регіонами;

- Доцільність створення транспортних ланцюгів, тобто таких перевезень або їх етапів, коли при використанні навіть різних видів транспорту самі вантажі залишаються в незмінному вигляді, являючи собою вантажний пакет або, що зручніше, стандартизований контейнер;

- Можливість технологічної ув'язки та спільного планування транспортування з виробництвом та випуском готової продукції та з процесом складування;

- Можливість у разі змішаних перевезень взаємопов'язання та спільного планування процесів транспортування для різних видів транспорту.

Сьогодні у зв'язку з розвитком логістичних функцій, що базуються на високій інформатизації транспортного процесу, виникла можливість здійснення перевезень від закордонних постачальників до вітчизняних замовників змішаними контейнерними залізнично- автомобільно-водними перевезеннями.

Автотранспортні компанії, що спеціалізуються на виконанні міжнародних перевезень великих партій вантажів, використовують свої високошвидкісні автомобілі великої вантажопідйомності з причепами, а також потужні тягачі з напівпричепами великої вантажопідйомності. Для повного використання вантажопідйомності такої високопродуктивної техніки компанії-перевізники проводять у початкових пунктах транспортування консолідацію вантажів, що перевозяться, а в кінцевому пункті розукрупнюють їх і дрібними партіями доставляють до одержувачів. Тому поряд з управлінням комерційними операціями транспортування (підготовкою та прийомом вантажів, оформленням документів, стягненням самої оплати та різних зборів, пломбуванням, оформленням переадресування, видачею одержувачам) здійснюється управління технологічним процесом транспортування [32].

Цей технологічний процес виконується персоналом та обладнанням відповідних ланок транспортного ланцюга від закордонних постачальників до вітчизняних замовників, і не може за жодних обставин бути порушений.

2.2. Логістична концепція управління транспортно-експедиційною діяльністю підприємства

Зовнішньоторговельні вантажі можуть перевозитися різними видами транспорту. Визначальними чинниками для вибору способу перевезення служать маршрут, характер вантажу, що транспортується, його вартість, терміни доставки. Щоб полегшити процес міжнародних перевезень, логістичні компанії розробляють різні схеми транспортування вантажів, причому деякі передбачають використання кількох видів транспорту, іноді навіть без проведення операцій із перевантаження (наприклад, якщо використовується автомобільний та поромний

транспорт). Подібні поєднання транспортних засобів дозволяють суттєво заощадити час та витрати.

Практично жодне виробництво чи бізнес може обійтися без міжнародної перевезення вантажів. Це те, на чому була побудована вся світова торгівля та вся світова промисловість. Саме торгові шляхи між державами нарощували могутність держав та були значним показником авторитету країни [48]. За різними маршрутами, через різні країни, різними видами транспорту з різними вигодами та перевагами. Більшість зовнішньоекономічних вантажоперевезень здійснюється з допомогою водних видів транспорту – до 70%. Морський транспорт – абсолютний лідер з вантажопідйомності та габаритів вантажів, що перевозяться. На суші лідером є автомобільні перевезення вантажів, яким немає рівних у мобільності та точності транспортування.

Логістичним компаніям необхідно не тільки продумати схему доставки, але й вирішити завдання щодо переміщення вантажів через державний кордон однієї чи кількох держав. Щоб оптимізувати процес перевезення, транспортні підприємства пропонують клієнтам комплексні послуги, які включають не лише доставку експортних вантажів, а й допомогу в оформленні документів та проходженні митниці по всьому шляху проходження.

Завдяки тому, що митне оформлення та очищення експортних вантажів проводиться не лише на кордоні, а й безпосередньо на складському терміналі, логістичні компанії суттєво знижують терміни доставки та зменшують вартість міжнародних вантажних перевезень [41].

Досить поширені сьогодні й міжнародні перевезення великовагових, небезпечних та негабаритних вантажів. Багато транспортних підприємств ведуть бізнес, який торкається інтересів представників кількох країн. З певного моменту назріла необхідність створення єдиних правил міжнародних перевезень вантажів.

Великовантажні автоперевезення.

Великовантажні автоперевезення, як випливає з самого визначення, здійснюють переміщення великовагових та негабаритних вантажів. І в тому і в іншому випадку, тільки великовантажні автоперевезення є єдиним можливим

рішенням різноманітних завдань, коли необхідно перевезти такі вантажі, які не під силу звичайним вантажним автомобілям.

Великовантажні автоперевезення займають досить значне місце серед усіх послуг, які надають компанії вантажоперевезення. І наявність у парку такої компанії великовантажних автопоїздів або іншої подібної авто-техніки є досить високим показником розвиненості, як самої компанії, що здійснює вантажоперевезення, так і якості послуг. Існують окремі фірми, які спеціалізуються саме на великовантажних перевезеннях, не надаючи жодних інших побічних послуг [42].

Компанії, що активно працюють на ринку перевезення великовагових і негабаритних вантажів, мають досить вагомий парк спеціалізованої автотехніки, що дозволяє вирішувати практично будь-які завдання в даній сфері переміщення вантажів. Крім того, поява в нашій країні професіоналів, що спеціалізуються саме на вирішенні логістичних та карго-задач, досвід яких дуже високо цінується, ще більше сприяє розвитку та подальшому вдосконаленню ринку надання подібних послуг.

Великовантажні автоперевезення вже перейшли з розряду екзотичних і, відповідно, нереально дорогих послуг, в звичайну практику вантажоперевезень підприємств. Звичайно, вартість послуг подібного ряду може бути дещо вищою за розцінки на звичайне переміщення вантажів автотранспортом. Однак специфічність, а іноді й унікальність завдань, які здатна вирішувати виключно великовантажна автотехніка, повною мірою виправдовує всі витрати [45].

Магістральні перевезення вантажів.

Магістральні перевезення вантажів мають передбачають переміщення різних вантажів на далекі відстані [46]. Протяжність маршрутів, далекі відстані, накладають на магістральні перевезення вантажів особливі вимоги, як до автотранспорту, так і до всієї системи здійснення вантажоперевезень цього виду. По-перше, неможливо здійснити перевезення вантажів на далекі та особливо далекі відстані, без спеціально розробленого саме для здійснення магістральних перевезень вантажів, транспорту. Адже вантажі в дорозі можуть перебувати

кілька тижнів і транспортуватися лише одним вантажним магістральним автомобілем. Тому і надійність самого автомобіля, і зручність його для водія відіграють тут першорядну роль.

З іншого боку, магістральні перевезення вантажів здійснюються, зазвичай, у досить великих обсягах. Тому в даний час експлуатуються, для цих цілей, в основному великовантажні автомобілі, призначені для найбільш ефективного вирішення завдань з транспортування об'ємних або дуже важких вантажів у складі автопоїздів, загальна маса яких може доходити до 60 т.

Магістральні перевезення вантажів займають значний обсяг від загальної кількості вантажоперевезень. Низки автопоїздів на наших дорогах, які перевезли за свою історію не одну сотню мільйонів тонн, уже давно стали звичним явищем. І в найближчому майбутньому, навряд чи якийсь інший спосіб переміщення вантажів на далекі відстані зможе потіснити їх зі своїх лідируючих місць.

Перевезення вантажів цистернами.

Ще на початку своєї історії, відразу після освоєння масового випуску універсальних вантажних автомобілів, знадобилося вирішення низки питань, пов'язаних з перевезенням окремих видів вантажів, сипких і наливних. Це послужило поштовхом розробки і початку випуску, з урахуванням вантажівок загального призначення, спеціально пристосованих для цих цілей машин, відповідно самоскидів, ізотермічних фургонів і цистерн [43].

Перевезення вантажів цистернами, історія яких розпочалася в середині 30-х років минулого століття, дозволяє вирішувати транспортні завдання щодо переміщення, в основному, наливних вантажів. Однак при простоті, що здається, перевезення вантажів цистернами, насправді, має ряд тонкощів і нюансів. Справа в тому, що для кожного з наливних вантажів, навіть однотипних, потрібні окремі спеціально для них модифіковані цистерни. Наприклад, сиру нафту та бензин, чи інші продукти переробки нафти, перевозити в однакових цистернах не можна. Не кажучи вже про молоко, або, скажімо, про живу рибу, оскільки перевезення цього вантажу здійснюється саме в цистернах [40]. Крім того, нині існує низка

модифікацій цистерн, спеціально пристосованих для перевезення деяких видів сипких вантажів.

Перевезення вантажів цистернами здійснюється тими їх типами, які спеціально призначені для переміщення окремих видів вантажу. Серед них можна виділити основні, такі як: для сирової нафти; світлих та окремо темних продуктів нафтопереробки, які доповнюються системою підігріву (для бітуму, асфальту); цистерни для зріджених газів; рідких відходів; спеціальні цистерни для хімікатів та продуктів хімічної промисловості, які у свою чергу мають низку модифікацій, відповідно для інертних та агресивних речовин, залежно від фізичного стану подібних вантажів тощо [36].

Перевезення вантажів цистернами здійснюється в переважній більшості цистернами з типовими характеристиками. Можна вказати основні з них:

- Місткість від 20 до 40 тис. л;
- Маса в межах 4,5-6 т; від 1 до 5 відсіків у цистерні;
- Робочий тиск до 25 кг/см. куб, цистерни оснащуються пневматичною чи ресорною підвіскою, залежно від типу вантажу.

Перевезення неподільних вантажів.

Перевезення неподільних вантажів, якими здебільшого є великогабаритні та великовагові вантажі, є одним із найскладніших видів вантажоперевезень. Неподільні вантажі – це вантажі, які неможливо перевезти частинами. Неподільні вантажі дуже різноманітні, від ЛЕП до котельного обладнання, від трансформаторів величезної потужності до масивної сільськогосподарської чи будівельної техніки.

Перевезення неподільних вантажів, в силу своєї специфіки, потребує особливого підходу до планування та безпосереднього здійснення. У більшості випадків воно може бути здійснене тільки з використанням спеціальної автотранспортної техніки, яка або спеціально сконструйована для перевезення негабаритних і великовагових вантажів, або додатково готується під кожен окремий вантаж [47].

Крім того, перевезення неподільних вантажів потребує наявності в штаті компанії вантажоперевізника професіоналів, спеціально підготовлених для вирішення подібних завдань. Адже вантажно-розвантажувальні роботи, складання та узгодження з уповноваженими органами маршруту прямування, дотримання всіх обмежень та правил безпеки, нормованих для вантажоперевезень подібного роду – це далеко не повний перелік питань, які потрібно вирішувати [38].

По суті, у кожному конкретному випадку перевезення неподільних вантажів часто вимагає розробки та складання індивідуального проекту. Причому, досить часто, для реалізації такого проекту, потрібно задіяти та взаємодію цілої транспортної системи, з метою здійснення найбільш оптимального транспортування подібних вантажів.

Перевезення вантажів контейнерами.

Перевезення вантажів контейнерами, здійснюване, зокрема, і автотранспортними підприємствами, є сучасним і досить економічним способом переміщення вантажу. Це пов'язано в першу чергу з тим, що контейнер є транспортним пристосуванням, що знімається, і з його допомогою можна легко перевозити найрізноманітніші вантажі, як при здійсненні одномодальних, так і мультимодальних перевезень.

Вантажні перевезення контейнерами нині досить поширені. Переважна більшість вантажоперевезень, крім інших послуг, пропонує своїм клієнтам і послуги з перевезення вантажів контейнерами. І тому є безліч причин. По-перше, контейнери є універсальним транспортним пристроєм, де легко розміщуються найрізноманітніші вантажі обсягом, передбаченому конструкцією контейнера. По-друге – контейнери являють собою знімні пристрої [26]. Це забезпечує короткий термін вантажно-розвантажувальних робіт, у тому числі й перевантаження контейнерів на інший автомобіль чи інший вид транспорту, що зрештою заощаджує загальний час транспортування вантажу. І, по-третє, перевезення вантажів контейнерами може здійснюватися у мультимодальному режимі. Причому, при переміщенні вантажу з одного виду транспорту на інший, наприклад, з вантажівки на залізничну платформу, або при здійсненні подальшого

перевезення вантажу морським транспортом, не потрібно перескладування та перевантаження самого вантажу. Буде переміщено лише контейнер. Що в результаті не тільки значно заощаджує час, а й забезпечує цілісність, а також конфіденційність вантажу.

Однак головною перевагою контейнерів залишається їхня універсальність, і те, що вантажні перевезення контейнерами дозволяють значно скорочувати загальні транспортні витрати, що входять до собівартості продукції.

Нині є кілька основних модифікацій універсальних контейнерів. Їх конструкція та розміри є стандартними, що дозволяє легко пристосовувати контейнери для перевезення їх будь-яким видом транспорту. Залежно від типу контейнера, змінюються та його технічні норми завантаження, що виражаються в кг. Сьогодні вантажні контейнерні перевезення здійснюються у контейнерах таких типів [37]:

- 3-х тонний контейнер. Норми його завантаження відповідають 2400 кг; 5-ти тонний - вміщує 4000 кг;
- 20-ти футовий (що використовується вже при міжнародних перевезеннях) - дозволяє завантажити до 21800 кг тарно-штучних вантажів;
- 40 футовий. Його технічні норми завантаження відповідають 30 000 кг (30 т).

Усі ці контейнери універсальні, тобто, однаково успішно можуть перевозитися всіма видами транспорту, як автомобільним, і залізничним, морським чи літаком. Перевезення вантажів контейнерами може здійснюватись у різних режимах. Більшість вантажоперевезень компанія намагається надавати своїм клієнтам послуги з вантажних перевезень контейнерів, як то кажуть, «від дверей до дверей». Схема тут дуже проста. Або вантаж безпосередньо вантажиться і, відповідно, вивантажується, в контейнер. Або вантаж спочатку перевозиться іншими типами вантажних автомобілів, і вже потім поміщається в контейнер. Однак і в тому і в іншому випадку, перевезення вантажів контейнерами, ще довгий час входить до розряду найзручніших, універсальних

та економічних видів, серед усіх типів здійснення вантажоперевезень тарних та штучних вантажів.

2.3. Оцінка ефективності транспортного процесу вантажних автомобільних перевезень

Більшість великих підприємств мають транспортні підрозділи. Усі витрати у таких підрозділах лягають на основне виробництво та ефективність роботи транспорту є важливим чинником зниження витрат всього підприємства.

Основним питанням у теорії економічної ефективності є вибір та обґрунтування критерію та показників оцінки ефективності. Аналіз перевезень вантажів та пасажирів, послуг та робіт на автомобільному транспорті дає можливість оцінити ефективність функціонування транспорту.

Основними завданнями аналізу перевезень вантажів є [2]:

- Загальна оцінка виконання плану перевезень та змін у натуральних, вартісних та відносних показниках;
- Оцінка змін техніко-експлуатаційних показників та виявлення причин, що впливають на характеристики транспортного процесу;
- Дослідження втрат та виявлення резервів зростання обсягів перевезень;
- Розробка комплексу організаційно-технічних заходів щодо підвищення конкурентоспроможності на ринку автотransпортних послуг, їх кількості та якості.

В даний час, прибуток на автомобільному транспорті не є об'єктивним фактором оцінки діяльності автотransпортного підприємства, ефективності використання різних типів рухомого складу. Прибуток залежить не лише від техніко-експлуатаційних та економічних показників роботи автотransпортного підприємства, а й від тарифів за перевезення вантажів [3]. Тарифи, на підставі яких складаються доходи підприємства, не досконалі і можуть поставити деякі підприємства у вигідніші умови, ніж інші. Тарифи на вантажні перевезення автомобільним транспортом відображають не конкретну вартість перевезень за

конкретним типом автомобілів та певних вантажів, а середню вартість для середніх умов експлуатації рухомого складу.

Залежно від ступеня узагальнення та повноти оцінки ефективності показники поділяються на узагальнюючі та індивідуальні:

- узагальнюючі показники (витрати на 1 грн. продукції та відсоток їх зниження; відносна економія витрат на виробництво продукції; дохід та його приріст у порівнянні з базисним рівнем, всього й у тому числі за рахунок економії матеріальних та інших витрат);

- індивідуальні показники ефективності матеріальних витрат та витрат енергоресурсів на виробництво продукції (матеріальні витрати та витрати енергоресурсів на 1 грн. продукції та відсоток їх зниження; відносна економія матеріальних витрат та енерговитрат на виробництво продукції у вартісному вираженні);

- Індивідуальні показники ефективності використання витрат на оплату праці (витрати на оплату праці, включаючи відрахування на соціальні потреби, на 1 грн. продукції та відсоток їх зниження; відносна економія витрат на оплату праці, включаючи відрахування на соціальні потреби);

- Індивідуальні показники ефективності використання амортизації (витрати на амортизацію на 1 грн. продукції та відсоток їх зниження; відносна економія амортизації);

- Індивідуальні показники ефективності використання інших витрат (витрати інших витрат на 1 грн. продукції та відсоток їх зниження; відносна економія інших грошових витрат на виробництво продукції).

Узагальнюючий показник покликаний відображати ефективність використання економічного потенціалу (ресурсів) торгівлі на різних рівнях управління поточними витратами, викликаними товарним обігом, і навіть ступінь задоволення платоспроможного попиту населення, і оцінювати рівень ефективності торгівлі.

Індивідуальні показники ефективності торгівлі покликані визначити ефективність використання окремих елементів процесу праці: основних фондів,

особливо їх активної частини, оборотних коштів та їх значної частки - товарних запасів, а також чисельність зайнятих у торгівлі працівників [7].

Ефективність вантажних перевезень автомобільним транспортом складається з організації перевізного процесу та техніко-експлуатаційних показників рухомого складу. Техніко-експлуатаційні показники, що характеризують інтенсивність використання рухомого складу, можна поділити на чотири групи:

1) Використання рухомого складу в часі (дні, автомобіле-дні експлуатації, коефіцієнт випуску рухомого складу, час на маршруті та в наряді, час простою під навантаженням-розвантаженням або зупиночних пунктах та коефіцієнт використання робочого часу);

2) Використання швидкісних властивостей рухомого складу (технічна та експлуатаційна швидкості);

3) Використання пробігу рухомого складу (коефіцієнт використання пробігу за різні періоди часу роботи на лінії);

4) Використання вантажопідйомності рухомого складу (статичні та динамічні коефіцієнти використання вантажопідйомності).

Техніко-експлуатаційні показники роботи транспорту поділяються на:

- поодинокі (коефіцієнт використання парку, швидкість руху, коефіцієнт використання пробігу, коефіцієнти використання місткості рухомого складу);

- комплексні (час циклу процесу переміщення, швидкість доставки вантажів чи пасажирів, продуктивний пробіг та продуктивність за аналізований період часу).

Коефіцієнт використання парку показує частку робочого часу парку рухомого складу від усього календарного часу і визначається ставленням сумарного часу знаходження транспортних засобів у роботі до сумарного часу знаходження їх на балансі транспортного підприємства [9].

Швидкість руху характеризується ставленням пройденого шляху до витраченого часу без урахування простоїв під комерційними та технічними операціями (технічна швидкість) або з урахуванням цих простоїв (експлуатаційна чи комерційна швидкість).

Коефіцієнт використання пробігу визначається ставленням продуктивного пробігу транспорту (з вантажем, пасажирями) до загального пробігу за період часу.

Ступінь використання вантажопідйомності характеризується статичним та динамічним коефіцієнтами. Статичний коефіцієнт використання визначається ставленням фізично виконаного обсягу перевезень за дану кількість операцій транспортування до можливого за ту ж кількість операцій при повному завантаженні рухомого складу; динамічний коефіцієнт використання - відношенням фактично виконаної транспортної роботи за даний продуктивний пробіг до можливої за цей же пробіг при повному завантаженні рухомого складу.

Час циклу процесу переміщення включає продуктивний пробіг, простої під комерційними та вантажними операціями, непродуктивний пробіг по подачі рухомого складу під чергове завантаження; визначається відстанню транспортування, довжиною непродуктивного пробігу, технічною швидкістю руху та простоями у вантажно-розвантажувальних пунктах та у шляху руху, а прискорення циклу переміщення за рахунок підвищення швидкості транспортування та скорочення простоїв є одним із важливих завдань на транспорті.

Швидкість доставки визначається відношенням відстані транспортування до витраченого цього часу, що складається з часу руху і простоїв у шляху рухомого складу як під комерційними, технічними операціями, і під час відпочинку водіїв.

Продуктивний пробіг свідчить про інтенсивність експлуатації рухомого складу транспорту; визначаються пробігом, обсягом перевезень та транспортною роботою, виконаними за конкретний період парком або одиницею рухомого складу. Продуктивність рухомого складу може бути виражена у перерахунку на 1 тону вантажопідйомності.

Успішна робота автомобілів та високі техніко-економічні показники залежать від правильного використання автотранспорту при перевезенні вантажів, ритмічності його роботи, своєчасного укладання договорів з клієнтами,

визначення обсягу вантажів на кожному вантажоутворювальному пункті, від організації маршрутів та руху по них автомобілів.

Для успішної роботи автопарку також необхідним є своєчасне постачання палива, запасних частин, електроенергії. Несвоєчасне постачання підприємства предметами праці може призвести до порушення графіків виконання технічного обслуговування та ремонту рухомого складу.

Основними техніко-економічними показниками роботи транспорту є собівартість перевезень та продуктивність праці [12].

Продуктивність праці визначається натуральному чи грошам і є ставлення виконаної транспортної продукції до трудовим затратам. За календарний період (наприклад, протягом року) вона визначається як ставлення обсягу транспортної продукції до чисельності працівників.

Продуктивність рухомого складу формується під впливом кількох техніко-експлуатаційних показників, що характеризують окремі сторони роботи автомобільного транспорту.

Кожен із показників, в свою чергу, перебуває під впливом різноманітних чинників, включаючи організаційно-економічні і матеріально-технічні, впливаючи куди можна змінити значення показників, отже, і значення продуктивності автомобільного парку.

Таким чином, необхідність та напрямок впливу можна встановити на основі аналізу рівня показників використання автомобільного парку. Будь-які недогляди та недоліки в роботі транспорту є відображенням недоліків у застосовуваних методах управління ним.

Необхідною умовою ефективного функціонування автомобільного транспорту в ринкових умовах є висока конкурентоспроможність послуг, що надаються споживачам [34]. Конкурентоспроможність транспортних послуг визначається переважно двома факторами – рівнем собівартості послуг та рівнем їхньої якості. Зниження собівартості та підвищення якості перевезень конкретних вантажів та пасажирів – найважливіші напрями підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг. Зниження собівартості перевезень

може бути досягнуто за рахунок економії палива, запасних частин, шин, а також підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту в регіоні.

Підвищення якості перевезень вантажів передбачає виконання доставки точно у встановлені терміни. При аналізі впливу техніко-експлуатаційних показників на собівартість перевезення виходять з того, що за ступенем впливу вони поділяються на дві групи.

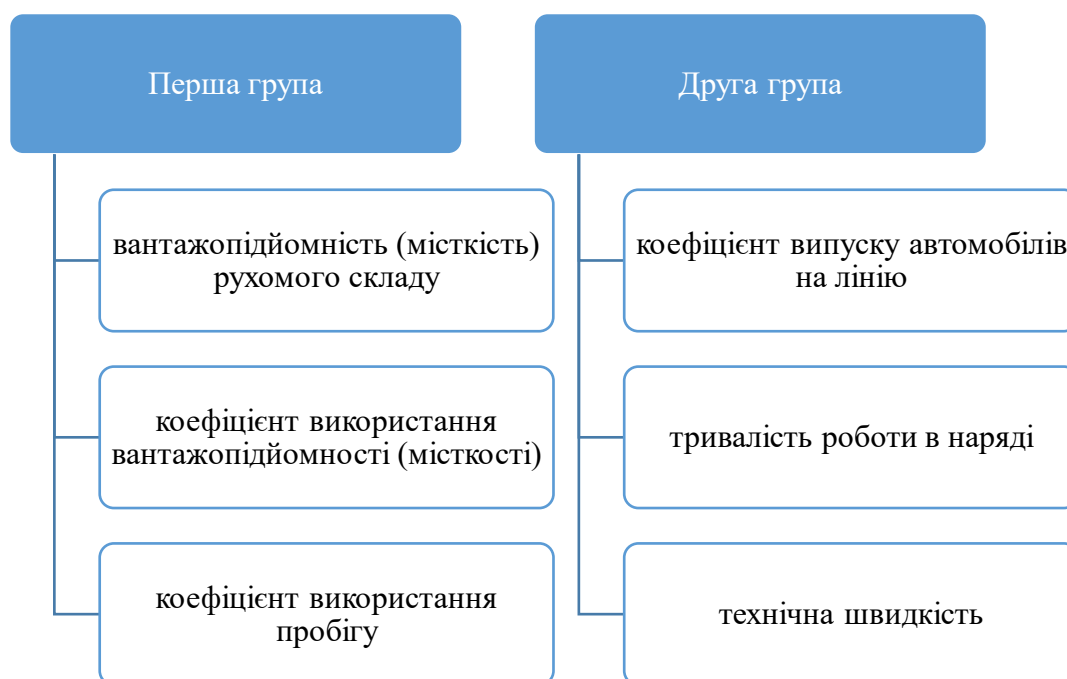


Рис. 2.2. Фактори впливу на собівартість перевезень вантажів

До першої групи відносяться вантажопідйомність (місткість) рухомого складу, коефіцієнт використання вантажопідйомності (місткості) та коефіцієнт використання пробігу. Зі збільшенням показників цієї групи підвищується ефективність функціонування автомобільного транспорту без підвищення пробігу. Вплив цієї групи показників на собівартість ефективний, оскільки знижуються змінні та постійні витрати. При цьому сума змінних витрат незначно змінюється, тобто підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту випереджає зростання витрат.

Показники другої групи – коефіцієнт випуску автомобілів на лінію, тривалість роботи в наряді, технічна швидкість та інше – підвищують ефективність функціонування рухомого складу при значному збільшенні пробігу.

Зі зростанням пробігу підвищуються змінні витрати, що залежать від руху (ПММ, запасні частини, шини). Ця група показників впливає собівартість лише через загальногосподарські витрати.

Правильний глибокий аналіз собівартості перевезень має надзвичайно важливе значення виявлення внутрішніх невикористаних резервів, вкладених у підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту [5].

Одним із найважливіших економічних показників, що характеризують ефективність функціонування автомобільного транспорту, є рентабельність. Показники рентабельності розраховуються відношенням ефекту (прибутку) до готівкових або використовуваних ресурсів (капітал, витрати та ін.).

Розрізняють рентабельність:

- продажів (розподіл прибутку на отриману виручку);
- виробництва (ставлення прибутку до витрат виробництва);
- інвестицій (розподіл прибутку у сумі інвестицій);
- капіталу (ставлення прибутку до вартості капіталу).

Показник рентабельності є складним, що враховує дію багатьох чинників [39]. Чим більш ємним стає показник, тим складніший аналіз. Для розгорнутого аналізу рівня рентабельності із зазначенням ступеня та напрямки впливу кожного фактора розробляються обґрунтовані нормативи рентабельності, планування та контроль її рівня, тобто:

- Вплив на загальну рентабельність фондівіддачі та прискорення оборотності оборотних коштів;
- Вплив обсягу виконаної роботи, собівартості перевезень та середньої доходної ставки стосовно вантажних перевезень.

Результати аналізу рентабельності мають бути спрямовані на підвищення ефективності функціонування автомобільного транспорту за часом та продуктивністю.

Зниження собівартості перевезень, поліпшення продуктивність праці є резервами зростання рентабельності. Крім того, це ліквідація наднормативних запасів матеріальних цінностей, реалізація зайвих основних виробничих фондів,

скорочення та усунення не запланованих витрат та втрат. Показники ефективності вантажних перевезень нерозривно пов'язані з їх організацією та управлінням.

Висновки до 2 розділу

Аналіз показав, що експедитори надають вантажовласникам такі основні види послуг, пов'язаних з виконанням функцій логістики: виконання розрахунків з одержувачами за вантажі, що доставляють (цю функцію передають експедиторам 70% їх клієнтів); складування продукції та сировини (22%); вибір найвигіднішого варіанту доставки (22%); погодження з перевізниками тарифів, що застосовуються (21%); контроль просування вантажів (15%); створення інформаційних систем для зберігання та обробки даних (13%); організація та здійснення електронного обміну даними з партнерами (12%); експлуатація парку рухомого складу, що належить фірмі (11%); відстеження проходження замовлень (7%); контролю над рівнем матеріальних запасів фірми (7%).

Автотранспортні компанії, що спеціалізуються на виконанні міжнародних перевезень великих партій вантажів, використовують свої високошвидкісні автомобілі великої вантажопідйомності з причепами, а також потужні тягачі з напівпричепами великої вантажопідйомності. Для повного використання вантажопідйомності такої високопродуктивної техніки компанії-перевізники проводять у початкових пунктах транспортування консолідацію вантажів, що перевозяться, а в кінцевому пункті розукрупнюють їх і дрібними партіями доставляють до одержувачів. Тому поряд з управлінням комерційними операціями транспортування (підготовкою та прийомом вантажів, оформленням документів, стягненням самої оплати та різних зборів, пломбуванням, оформленням переадресування, видачею одержувачам) здійснюється управління технологічним процесом транспортування.

Великовантажні автоперевезення займають досить значне місце серед усіх послуг, які надають компанії вантажоперевезення. І наявність у парку такої компанії великовантажних автопоїздів або іншої подібної авто-техніки є досить

високим показником розвиненості, як самої компанії, що здійснює вантажоперевезення, так і якості послуг. Існують окремі фірми, які спеціалізуються саме на великовантажних перевезеннях, не надаючи жодних інших побічних послуг.

Магістральні перевезення вантажів мають передбачають переміщення різних вантажів на далекі відстані. Протяжність маршрутів, далекі відстані, накладають на магістральні перевезення вантажів особливі вимоги, як до автотранспорту, так і до всієї системи здійснення вантажоперевезень цього виду.

Перевезення вантажів цистернами здійснюється тими їх типами, які спеціально призначені для переміщення окремих видів вантажу. Серед них можна виділити основні, такі як: для сирої нафти; світлих та окремо темних продуктів нафтопереробки, які доповнюються системою підігріву (для бітуму, асфальту); цистерни для зріджених газів; рідких відходів; спеціальні цистерни для хімікатів та продуктів хімічної промисловості, які у свою чергу мають низку модифікацій, відповідно для інертних та агресивних речовин, залежно від фізичного стану подібних вантажів тощо.

Перевезення неподільних вантажів, якими здебільшого є великогабаритні та великовагові вантажі, є одним із найскладніших видів вантажоперевезень. Неподільні вантажі – це вантажі, які неможливо перевезти частинами. Неподільні вантажі дуже різноманітні, від ЛЕП до котельного обладнання, від трансформаторів величезної потужності до масивної сільськогосподарської чи будівельної техніки.

Перевезення вантажів контейнерами, здійснюване, зокрема, і автотранспортними підприємствами, є сучасним і досить економічним способом переміщення вантажу. Це пов'язано в першу чергу з тим, що контейнер є транспортним пристосуванням, що знімається, і з його допомогою можна легко перевозити найрізноманітніші вантажі, як при здійсненні одномодальних, так і мультимодальних перевезень.

Основним питанням у теорії економічної ефективності є вибір та обґрунтування критерію та показників оцінки ефективності. Аналіз перевезень

вантажів та пасажирів, послуг та робіт на автомобільному транспорті дає можливість оцінити ефективність функціонування транспорту.

Основними завданнями аналізу перевезень вантажів є:

- Загальна оцінка виконання плану перевезень та змін у натуральних, вартісних та відносних показниках;
- Оцінка змін техніко-експлуатаційних показників та виявлення причин, що впливають на характеристики транспортного процесу;
- Дослідження втрат та виявлення резервів зростання обсягів перевезень;
- Розробка комплексу організаційно-технічних заходів щодо підвищення конкурентоспроможності на ринку автотранспортних послуг, їх кількості та якості.

РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

3.1. Основні виклики розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі

Швидке поширення коронавірусної інфекції у світі призвело до розвитку глобальної кризи в галузі охорони здоров'я, перевантаження національних систем охорони здоров'я та серйозних економічних наслідків. Помітною зворотною стороною заходів щодо стримування інфекції стало, зокрема, кардинальне обмеження транспортної активності.

За даними Міжнародного транспортного форуму ОЕСР, загальне скорочення світових транспортних перевезень, що вимірюються у тоннокілометрах, становило 36% порівняно з докризовими рівнями. Фахівці Форуму відзначають значні регіональні відмінності: якщо в країнах АСЕАН, Центральної Азії, Росії та Індії транспортні перевезення скоротилися більш ніж удвічі, то у випадку Китаю падіння не перевищило 25%, тоді як у Європі та США було на рівні 40% [54].

Комплексний аналіз ситуації у галузі вантажних перевезень на тлі пандемії представлений у коментарях експертів консалтингової компанії KPMG [58]. Автори публікації наголошують, що близько 90% світової торгівлі здійснюється з використанням морського транспорту, який досі залишається найменш дорогим видом. Найбільш очевидними негативними наслідками пандемії COVID-19 для галузі стали падіння ставок морського фрахту, надлишок вільних контейнерів і швидке введення нових екологічних вимог.

Світовий контейнерний індекс, що відображає середню вартість фрахту, поступово знижувався з середини грудня 2019 року у зв'язку із сезонними факторами, проте у лютому-березні 2020 року стався різкий обвал цін на 15%.

У той же період середній час очікування кораблями розвантаження в шести найбільших портах світу було на 32% нижче за середні значення, що свідчить про падіння транспортного потоку і слабе завантаження портових служб [52]. Проте

вже наприкінці квітня цей показник на 20% перевищував середні значення, відображаючи поновлення транспортної активності. Надалі прогнозується її поступове відновлення. Такої думки дотримуються аналітики Міжнародного транспортного форуму.

На тлі скорочення обсягів морських вантажоперевезень 11 із 12 найбільших морських ліній змушені були повернути взяті в оренду судна їхнім власникам. Основні скорочення припали на датську компанію Maersk та міжнародну компанію MSC (зі штаб-квартирою у Швейцарії). Загалом вони відмовилися від судів сукупною вантажною місткістю 236 тис. двадцятифутових еквівалентів. У той же час перевізник НММ (Південна Корея) з тих же причин зіткнувся зі зростанням кількості вільних суден, отримавши транспортні засоби, що здаються раніше в оренду.

За оцінкою KPMG, обмеження в роботі глобальної морської транспортної галузі в найближчі кілька місяців будуть пов'язані не так з безпосередніми ефектами пандемії, як з її непрямими наслідками для світової економіки, дією нових вимог Міжнародної морської організації та успіхом реалізації торгової угоди між Китаєм та США.

Аналітики Seabury Consulting зазначають, що і до пандемії обсяг морських контейнерних перевезень демонстрував вже досить скромне зростання на рівні 1,7% за підсумками 2019 року. За підсумками поточного року скорочення може сягнути рекордних 14%. Поступове відновлення до показників, що спостерігалися до пандемії, може зайняти наступні два роки, а в подальшому зростання може становити близько 3% [55].

За даними Європейської комісії [51], кількість контейнерів, що залишають китайські порти, скоротилася практично вдвічі. Порти заповнені незатребуваними контейнерами, які прибули з інших країн, що веде до додаткових штрафів за простій. З іншого боку, спостерігається нестача контейнерів для морського перевезення між Європою та іншими регіонами світу. Особливо важка ситуація зберігається у частині рефрижераторних контейнерів, що використовуються для транспортування до Європи фруктів із країн Латинської Америки. При цьому на

морські контейнерні перевезення припадає близько 75% усієї зовнішньої торгівлі Європейського союзу та 30% транспортування товарів між самими державами-членами.

Морські перевізники відіграли важливу роль у контексті негайного реагування на поширення коронавірусної інфекції, забезпечивши постачання продуктів харчування, лікарських засобів та інших життєво важливих товарів на фоні дефіциту. Незважаючи на складність ситуації, більшість портів у світі залишилися відкритими для вантажного обігу, хоча, як і раніше, недоступні для пасажирів.

Проте альтернатив морському перевезенню, як і раніше, небагато, а інші транспортні галузі також піддаються аналогічним наслідкам пандемії. Перевезення комерційних товарів повітряним транспортом зазвичай менш поширене через високу вартість. При цьому, наприклад, ставки повітряного фрахту через Тихий океан до кінця березня зросли в середньому в три рази, а в деякі періоди часу – до п'яти разів у зв'язку зі скасуванням більшості рейсів, оскільки для перевезення комерційних вантажів у 45–50% випадків використовуються вантажні відсіки звичайних пасажирських літаків

Якщо середні значення вартості повітряного фрахту зазвичай коливаються в межах 3-4 дол. США за кілограм, то на тлі ажіотажного попиту на засоби індивідуального захисту, які стали основним типом товарів, що транспортуються повітрям у перші місяці пандемії, вартість повітряного перевезення товарів з Азії до США досягала 20 дол. США за кілограм. В умовах скорочення кількості рейсів та пасажирів авіакомпанії вдавалися до переобладнання літаків для розміщення комерційних вантажів у салоні, а не лише у багажному відсіку [49].

При цьому, на відміну від перевезень комерційних вантажів, на авіатранспорт припадає основна частка міжнародного пасажиропотоку, і запровадження урядами обмежувальних заходів та закриття кордонів для боротьби з поширенням коронавірусної інфекції мало на авіакомпанії негативний економічний ефект.

За прогнозами Спільного дослідницького центру Європейської комісії, беручи до уваги обсяги світового ринку пасажирських авіап перевезень, лише економічні втрати самих авіакомпаній через неможливість продовжувати діяльність у період пандемії призведуть до скорочення світового ВВП на 1,67% за підсумками року, без урахування непрямих наслідків. економіки через обмеження пасажирського авіасполучення. Також масштабно оцінюється і скорочення робочих місць, пов'язаних із сектором авіап перевезень, яке може досягти 30 млн місць (за загальної кількості близько 65,5 млн).

Міжнародна асоціація повітряного транспорту прогнозує, що за підсумками загальне скорочення міжнародного повітряного пасажиропотоку може становити 59–66% від планових значень (що означає 1,30–1,43 млн пасажирів, які не скористалися послугами), а сукупні втрати авіакомпаній досягнуть 237–260 млрд дол. США [59].

За даними програми Flightradar24 [58], у квітні 2020 року у всьому світі було зафіксовано в середньому 69,6 тис. авіарейсів на день, що на 62% менше, ніж у квітні 2019 року. Кількість комерційних польотів знизилася на 73% [50].

Набагато впевненіше в умовах кризи почуваються інші транспортні галузі. За оцінками експертів, в поточних умовах перспективна можливість відкривається для перевезення вантажів з Китаю до Європи залізничним транспортом: враховуючи терміни доставки вантажів морським транспортом, що значно зросли, і зростання вартості авіафрахту, багато компаній можуть зробити вибір на користь залізничної мережі, якої значно меншою мірою торкнулися обмежувальні. заходи.

У червні – липні 2020 року обсяги залізничних перевезень товарів із Китаю досягли рекордних значень, що призвело до суттєвого навантаження на об'єкти транспортної інфраструктури, включаючи тривалі затримки у пунктах контролю на китайсько-казахстанському кордоні.

Як і авіакомпанії, залізниці втратили частину прибутку. У разі зниження пасажиропотоку залізничні компанії розглядають способи активізації вантажоперевезень. Вільні лінії пасажирського графіка використовуються

збільшення пропуску вантажних поїздів. Залізничні перевізники згадуються у списку тих, кому пандемія надала нові можливості.

Багато підприємств почали міняти автотранспорт на залізничний — такий загальносвітовий тренд.

Аналітики вважають, що через високу волатильність ставок на авіа- і морський транспорт може відбутися перерозподіл обсягів у бік сухопутних перевезень, особливо на маршрутах Азія – Європа. Незважаючи на те, що кордони відкриті для міжнародних вантажних відправлень, суворі перевірки, карантин, заміна водіїв та інші заходи можуть сповільнювати швидкість доставки автомобільним транспортом. Проте автотранспорт є сполучною ланкою всієї економіки, а в період пандемії він стає особливо важливою сферою, адже саме ним перевозяться товари народного споживання. Незважаючи на зниження обсягу перевезень (переважно міжнародних), цей ринок показує стійкість у кризовий момент.

За даними опитування, проведеного концерном, що випускає вантажні автомобілі, MAN Truck&Bus, понад 71% водіїв вантажівок продовжують виконувати регулярні рейси. З них 29% не відчували впливу пандемії на свою щоденну роботу, 14% мають незначні труднощі і лише 9% водіїв поскаржилися на серйозний вплив ситуації, пов'язаної з поширенням вірусу, на робочі процеси.

Незважаючи на короткострокові зміни у сфері вантажних транспортних перевезень, експерти компанії KPMG вважають, що в процесі відновлення економіки перевага залишиться за морським фрахтом, беручи до уваги накопичену велику кількість вільних контейнерів і суден, нижчу вартість перевезення і, що стає все більш важливим, найменші вуглецеві викиди проти іншими видами комерційного транспорту.

Більше того, за оцінкою британської незалежної консалтингової компанії Drewry, що спеціалізується на ринку морських перевезень, пандемія COVID-19 має непрямі позитивні наслідки для сфери морського комерційного транспорту. Міжнародна морська організація з 2020 року запровадила нові вимоги, що обмежують вміст сірки в паливі до 0,5%, у зв'язку з чим перевізники мали або

встановити додаткове обладнання, або перейти на дороге паливо. В результаті відбулося зростання попиту на низькосірчисту нафту, а компанії запровадили для клієнтів так звані бункерні надбавки у розмірі 35–45%. Однак різке падіння вартості нафти внаслідок економічної кризи, спричиненої пандемією, повністю нівелювало запровадження додаткових бункерних надбавок і зробило вартість фрахту навіть доступнішою для клієнтів. Проте цей ефект поступово слабшатиме в міру відновлення світової економічної діяльності.

3.2. Перспективи розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі

Падіння попиту на товари та послуги та високий ризик зараження ковід призвели до різкого та безпрецедентного скорочення обсягу наданих транспортних послуг у всьому світі. Показавши, як виглядає «нерухомий» світ, нова реальність наголосила на центральній ролі транспорту в глобальній економіці та майже у всіх аспектах людської життєдіяльності.

У пошуках шляхів виходу з кризи, у тому числі й у транспортній сфері, держави повинні продовжувати виконувати взяті на себе зобов'язання в рамках Порядку денного у сфері сталого розвитку на період до 2030 року.

В результаті заходів у відповідь на вплив COVID-19, намітилися тренди у сфері вантажних автомобільних перевезень. Різні тенденції у транспортній галузі вивчені, наприклад, у [60]. Розглянемо, наприклад, 8 основних тенденцій транспортної галузі [61].



Рис. 3.1. Тенденції розвитку галузі транспортних перевезень вантажів

Тенденція №1 – запровадження хмарних систем.

Однією з найбільших тенденцій транспортної галузі є впровадження хмарних систем, оскільки хмарні платформи використовують модель «програмне забезпечення як послуга», яка відкриває необмежені можливості масштабування компаній та інноваційного використання цифрових ресурсів. Це дозволяє досягти більш високої прибутковості та перевершити звичайну віддачу від можливостей локальних систем.

Тенденція № 2 – Інтегрована подорож без перешкод.

Необхідність зробити подорожі більш комфортною та безпроблемною в основному проявляється у зростанні мобільності як послуги. Тим не менш, низка нових тенденцій у транспортній галузі, об'єднаних та спрямованих на мінімальну кількість зупинок або контрольно-пропускних пунктів, призводить до цього ключового зрушення до інтегрованих подорожей та перевезень. Незначні тенденції – це оптимізація інфраструктури, створення центрів мобільності для мультимодальних перевезень, створення платформ для безквиткових поїздок, а також впровадження інновацій у галузі мобільності та з'єднань останньої милі.

Тенденція № 3 – Видимість та GPS прилади захисту від крадіжки.

Сьогодні компанії електронної комерції, роздрібної торгівлі та логістики приділяють особливу увагу підвищенню прозорості, тому впровадження технологій відстеження та коригування для підвищення простежуваності є одними з основних рушійних тенденцій у транспортній галузі. Наприклад, GPS прилади захисту від крадіжки дозволяють отримувати інформацію про місцезнаходження всього парку автомобілів та окремих предметів на шляху майже в реальному часі. Додаткові протоколи безпеки також допоможуть уникнути загальних втрат.

Тенденція №4 – Самохідні вантажівки.

Технологія для безпілотних вантажівок все ще перебуває на стадії вдосконалення, і їй необхідно пройти певні етапи, такі як покращення програмного забезпечення без водія, щоб вона могла ефективно працювати на міських дорогах з інтенсивним рухом. Однак це одна із тенденцій майбутнього розвитку транспорту. У довгостроковій перспективі транспортним компаніям слід підготуватися до майбутніх технологічних змін у галузі та почати оснащувати свої вантажівки самонавігаційними системами керування, які можуть «навчати» реальні водії. Насправді, це майбутнє навіть ближче, ніж може здатися. Наприклад, електрична вантажівка Tesla має функції автопілота, які можуть значно полегшити процес керування автомобілем.

Тенденція № 5 - Дотримання нормативних вимог.

Правильніше сказати, що дотримання нормативних вимог – це необхідність, а не одна з останніх тенденцій у сфері транспорту. Комерційні транспортні компанії повинні бути в курсі останніх вимог та постанов, прийнятих, змінених чи скасованих урядом. Будь то правила щодо електронних журналів, понаднормової роботи чи правила безпеки, правила своєчасного моніторингу завжди будуть тенденцією.

Тренд № 6 – Блокчейн у логістиці.

Як відомо, блокчейн (ланцюг із блоків) – збудований за певними правилами безперервний послідовний ланцюжок блоків (зв'язковий список), що містять інформацію. Одним із перспективних варіантів використання технології блокчейн

у вантажних перевезеннях є забезпечення точності запису історії продуктивності. Коли вантажівка продається вдруге, у потенційних клієнтів можуть виникнути питання, як цей автомобіль використовувався. Оскільки транзакції блокчейна незмінні і прозорі, всі сторони, що беруть участь у транзакції, можуть бути впевнені, що інформація про вантажівку заслуговує на довіру.

Ще одне перспективне використання блокчейну на транспорті – моніторинг пропускної спроможності. Вартість перевезення залежить від обсягу вантажу. Використання спеціальних датчиків допоможе визначити обсяг простору, займаного конкретним вантажем. Ці дані можна використовуватиме розрахунку вартості перевезення. Зберігання цієї інформації у системі на основі блокчейну дозволить самостійно виконувати платежі залежно від кількості місця, зайнятого фрахтом.

Тенденція №7 – Доставка за адресою.

Зростання бізнесу електронної комерції призводить до збільшення попиту адресну доставку. Найкраще обслуговування означає більш високу конкурентоспроможність. Компаніям, які займаються важкими вантажними перевезеннями, слід подумати про додавання парку невеликих транспортних засобів, щоб завоювати більшу частину ринку. Таким чином, оптимізація доставки останньої милі – одна із тенденцій транспортно-логістичної галузі.

Тенденція №8 – Доставка дронами.

У рамках тенденції доставки «останньої милі» як серед роздрібних продавців, так і серед транспортних компаній деякі компанії вже доставляють посилки громадянам та компаніям за допомогою дронів. Наприкінці 2016 року Amazon вперше доставила замовлення своєму клієнту за допомогою дрону. Ця доставка здійснювалася в Англії в рамках нової програми Amazon під назвою Prime Air, яка мала на увазі, що покупець може отримати посилку за 30 хвилин. Після успіху Amazon різні компанії почали інвестувати в доставку дронами, щоб підвищити рентабельність свого бізнесу та покращити якість обслуговування клієнтів. В епоху COVID-19 безконтактна адресна доставка стала найпопулярнішою і найпопулярнішою з усіх сучасних тенденцій транспортної галузі. Це спонукало

ще більше компаній звернути увагу на цей варіант доставки та почати його впроваджувати.

COVID-19 завдав серйозного удару по транспортній системі, яка і так була вразлива для змін. Люди та їх поведінка назавжди зміниться через COVID-19. Відповідно, і транспорт уже ніколи не буде тим самим. Наскільки це зміниться, буде невідомо якийсь час. Це має спонукати транспортні агенції, уряди та зацікавлені сторони стежити за закономірностями, передбачати майбутні наслідки та планувати сильніше майбутнє.

Уроки, отримані з безпосередніх і короткострокових заходів, які вживаються урядами, свідчать, що транспортний сектор був не підготовлений до експлуатації в тих умовах, внаслідок пандемії. Реалізація політики, як перебування вдома, що створило підвищену потребу у споживанні та 360 градусів поворот у бік електронного бізнесу, не може бути супроводжуватися шляхом закриття кордонів або введення до низки обмежень для водіїв вантажівок. Ця комбінація призвела до порушення міжнародних ланцюжків постачання і, отже, до тимчасової нестачі продуктів харчування, предметів першої необхідності та ліків. Крім того, запровадження різних заходів, обмежень та політики урядами у різні моменти часу виявило відсутність міжнародної координації у секторі внутрішнього транспорту узгодженого протоколу, який має виконуватися під час пандемій.

Беручи до уваги вище названі ключові прогалини, діяльність у перелічених нижче областях можуть бути найбільш актуальними у сфері транспорту [6]:

1. На нормативному рівні: продовження роботи групи експертів із розробки транспортних заходів реагування на COVID-19 та аналогічні міжнародні кризи.

2. На рівні існуючих правових інструментів та конвенцій:

- введення електронних сертифікатів для екіпажу та/або пасажирів;
- розробити правила транзиту та співробітництва між транспортними компаніями у разі пандемій та інших транскордонних надзвичайних ситуацій;
- провести стрес-тести різних міжнародних конвенцій, щоб визначити, де можна чи потрібно внести поправки, щоб зробити їх «стійкішими до пандемії».

- 3) На рівні цифровізації:

- підтримка оцифрування транспорту та торгівлі, що підвищує обізнаність у всьому світі та, якщо можливо, прискорення можливостей цифрової реалізації різних уже існуючих транспортних правових інструментів у секторі внутрішнього транспорту;

- розробити узгоджений набір стандартів для еквівалентів електронних документів, щоб забезпечити функціональну сумісність між різними видами транспорту, включаючи внутрішній водний транспорт та розробити нові стандарти для основних супровідних документів.

4) На рівні постійного регіонального, міжрегіонального та міжурядового діалогу та обміну інформацією:

- організація міжсекторальних зустрічей у міру необхідності (за участю, наприклад, морського та авіаційного секторів) для обміну досвідом, а також регулярного огляду та обговорення співпраці між різними видами транспорту для запобігання міжнародному поширенню інфекційних захворювань через транспорт та посилення регіональної та міжрегіональної координації для полегшення кордонів;

- подальший розвиток та зміцнення ініціатив з транспорту, навколишнього середовища та охорони здоров'я;

- розглянути можливість розробки довідкових матеріалів для збирання досвіду у галузі керування транспортом у відповідь на кризу COVID-19.

Висновки до 3 розділу

Комплексний аналіз ситуації у галузі вантажних перевезень на тлі пандемії представлений у коментарях експертів консалтингової компанії KPMG. Автори публікації наголошують, що близько 90% світової торгівлі здійснюється з використанням морського транспорту, який досі залишається найменш дорогим видом. Найбільш очевидними негативними наслідками пандемії COVID-19 для галузі стали падіння ставок морського фрахту, надлишок вільних контейнерів і швидке введення нових екологічних вимог.

Світовий контейнерний індекс, що відображає середню вартість фрахту, поступово знижувався з середини грудня 2019 року у зв'язку із сезонними факторами, проте у лютому-березні 2020 року стався різкий обвал цін на 15%.

У той же період середній час очікування кораблями розвантаження в шести найбільших портах світу було на 32% нижче за середні значення, що свідчить про падіння транспортного потоку і слабке завантаження портових служб.

На тлі скорочення обсягів морських вантажоперевезень 11 із 12 найбільших морських ліній змушені були повернути взяті в оренду судна їхнім власникам. Основні скорочення припали на датську компанію Maersk та міжнародну компанію MSC (зі штаб-квартирою у Швейцарії). Загалом вони відмовилися від судів сукупною вантажною місткістю 236 тис. двадцятифутових еквівалентів. У той же час перевізник НММ (Південна Корея) з тих же причин зіткнувся зі зростанням кількості вільних суден, отримавши транспортні засоби, що здаються раніше в оренду.

В результаті заходів у відповідь на вплив COVID-19, намітилися тренди у сфері вантажних автомобільних перевезень:

Тенденція №1 – запровадження хмарних систем.

Тенденція № 2 – Інтегрована подорож без перешкод.

Тенденція № 3 – Видимість та GPS прилади захисту від крадіжки.

Тенденція №4 – Самохідні вантажівки.

Тенденція № 5 - Дотримання нормативних вимог.

Тенденція № 6 – Блокчейн у логістиці.

Тенденція №7 – Доставка за адресою.

Тенденція №8 – Доставка дронами.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження стану та перспектив розвитку міжнародних автомобільних вантажних перевезень дозволяє зробити такі висновки з цієї теми:

1. У загальному розумінні міжнародні перевезення це переміщення вантажів чи пасажирів, яке здійснюється за допомогою будь-якого різновиду транспорту, за умови, що дане переміщення носить міжнародний характер. Тобто місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних держав або саме переміщення виконується по території іноземної держави.

2. Основними міжнародними джерелами правового регулювання перевезень є міжнародні договори, які можуть бути публічно-правовими або частково-правовими. У транспортних конвенціях визначено основні умови перевезень вантажів у міжнародному сполученні, встановлено міжнародні тарифи, а також порядок та умови відповідальності перевізника. Норми цих конвенцій підлягають обов'язковому застосуванню для країн їх учасниць. Міжнародні документи регулюють діяльність перевізників за видами транспортування, які надалі розглянуті у такому порядку.

3. При наданні автоперевезень певних видів вантажів, транспортними компаніями робиться ряд дій: оформляється маршрут із позначенням важких ділянок; відповідно до виду вантажоперевезень, визначається модель вантажного автомобіля; враховуються можливі зміни дорожніх та погодних умов. Маса та обсяг вантажу, що транспортується, не повинні перевищувати вантажопідйомності транспортного засобу (зазначеної в його технічному паспорті), що використовується для вантажоперевезення.

4. Аналіз показав, що експедитори надають вантажовласникам такі основні види послуг, пов'язаних з виконанням функцій логістики: виконання розрахунків з одержувачами за вантажі, що доставляють (цю функцію передають експедиторам 70% їх клієнтів); складування продукції та сировини (22%); вибір найвигіднішого варіанту доставки (22%); погодження з перевізниками тарифів, що застосовуються (21%); контроль просування вантажів (15%); створення

інформаційних систем для зберігання та обробки даних (13%); організація та здійснення електронного обміну даними з партнерами (12%); експлуатація парку рухомого складу, що належить фірмі (11%); відстеження проходження замовлень (7%); контролю над рівнем матеріальних запасів фірми (7%).

5. Великовантажні автоперевезення займають досить значне місце серед усіх послуг, які надають компанії вантажоперевезення. І наявність у парку такої компанії великовантажних автопоїздів або іншої подібної авто-техніки є досить високим показником розвиненості, як самої компанії, що здійснює вантажоперевезення, так і якості послуг. Існують окремі фірми, які спеціалізуються саме на великовантажних перевезеннях, не надаючи жодних інших побічних послуг.

Магістральні перевезення вантажів мають передбачають переміщення різних вантажів на далекі відстані. Протяжність маршрутів, далекі відстані, накладають на магістральні перевезення вантажів особливі вимоги, як до автотранспорту, так і до всієї системи здійснення вантажоперевезень цього виду.

Перевезення вантажів цистернами здійснюється тими їх типами, які спеціально призначені для переміщення окремих видів вантажу. Серед них можна виділити основні, такі як: для сирої нафти; світлих та окремо темних продуктів нафтопереробки, які доповнюються системою підігріву (для бітуму, асфальту); цистерни для зріджених газів; рідких відходів; спеціальні цистерни для хімікатів та продуктів хімічної промисловості, які у свою чергу мають низку модифікацій, відповідно для інертних та агресивних речовин, залежно від фізичного стану подібних вантажів тощо.

Перевезення неподільних вантажів, якими здебільшого є великогабаритні та великовагові вантажі, є одним із найскладніших видів вантажоперевезень. Неподільні вантажі – це вантажі, які неможливо перевезти частинами. Неподільні вантажі дуже різноманітні, від ЛЕП до котельного обладнання, від трансформаторів величезної потужності до масивної сільськогосподарської чи будівельної техніки.

Перевезення вантажів контейнерами, здійснюване, зокрема, і автотранспортними підприємствами, є сучасним і досить економічним способом переміщення вантажу. Це пов'язано в першу чергу з тим, що контейнер є транспортним пристосуванням, що знімається, і з його допомогою можна легко перевозити найрізноманітніші вантажі, як при здійсненні одномодальних, так і мультимодальних перевезень.

6. Основним питанням у теорії економічної ефективності є вибір та обґрунтування критерію та показників оцінки ефективності. Аналіз перевезень вантажів та пасажирів, послуг та робіт на автомобільному транспорті дає можливість оцінити ефективність функціонування транспорту.

Основними завданнями аналізу перевезень вантажів є:

- Загальна оцінка виконання плану перевезень та змін у натуральних, вартісних та відносних показниках;
- Оцінка змін техніко-експлуатаційних показників та виявлення причин, що впливають на характеристики транспортного процесу;
- Дослідження втрат та виявлення резервів зростання обсягів перевезень;
- Розробка комплексу організаційно-технічних заходів щодо підвищення конкурентоспроможності на ринку автотранспортних послуг, їх кількості та якості.

7. Комплексний аналіз ситуації у галузі вантажних перевезень на тлі пандемії представлений у коментарях експертів консалтингової компанії KPMG [58]. Автори публікації наголошують, що близько 90% світової торгівлі здійснюється з використанням морського транспорту, який досі залишається найменш дорогим видом. Найбільш очевидними негативними наслідками пандемії COVID-19 для галузі стали падіння ставок морського фрахту, надлишок вільних контейнерів і швидке введення нових екологічних вимог.

Світовий контейнерний індекс, що відображає середню вартість фрахту, поступово знижувався з середини грудня 2019 року у зв'язку із сезонними факторами, проте у лютому-березні 2020 року стався різкий обвал цін на 15%.

У той же період середній час очікування кораблями розвантаження в шести найбільших портах світу було на 32% нижче за середні значення, що свідчить про падіння транспортного потоку і слабке завантаження портових служб.

На тлі скорочення обсягів морських вантажоперевезень 11 із 12 найбільших морських ліній змушені були повернути взяті в оренду судна їхнім власникам. Основні скорочення припали на датську компанію Maersk та міжнародну компанію MSC (зі штаб-квартирою у Швейцарії). Загалом вони відмовилися від судів сукупною вантажною місткістю 236 тис. двадцятифутових еквівалентів. У той же час перевізник НММ (Південна Корея) з тих же причин зіткнувся зі зростанням кількості вільних суден, отримавши транспортні засоби, що здаються раніше в оренду.

8. В результаті заходів у відповідь на вплив COVID-19, намітилися тренди у сфері вантажних автомобільних перевезень:

Тенденція №1 – запровадження хмарних систем.

Тенденція № 2 – Інтегрована подорож без перешкод.

Тенденція № 3 – Видимість та GPS прилади захисту від крадіжки.

Тенденція №4 – Самохідні вантажівки.

Тенденція № 5 - Дотримання нормативних вимог.

Тенденція № 6 – Блокчейн у логістиці.

Тенденція №7 – Доставка за адресою.

Тенденція №8 – Доставка дронами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алексєєв О.С. Оптимізація графіка поставок при випадкових затримках у дорозі. Логістика. 2016. № 12. С. 48-52.
2. Асаєва Т. А. Шляхи зниження собівартості перевезень при формуванні парку автотранспортних засобів. Автотранспортне підприємство. 2015. №8. С. 23-25.
3. Біляков А.Л. Транспортно-енергетичний комплекс: тенденції функціонування та проблема оптимізації. Економіст. 2013. №4. С.42-49
4. Бойко С.С. Логістична діяльність на підприємствах. Інформаційні технології: наука, техніка, технологія, освіта, здоров'я. 2017. Ч. IV. URL: http://www.kpi.kharkov.ua/archive/MicroCAD/2017/S23/tez_mic_17_IV_p179-p179.pdf.
5. Брайковська А. М. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту. Економіст. 2012. № 9. С. 50-54.
6. Буковський А. “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим”. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>
7. Говоріна О.В. Фінансовий менеджмент: навчальний посібник. К.: СФУ, 2016. 217 с.
8. Гордєєва О.С. Формування ефективної системи управління. Т.: ЛігаМ, 2014. 510 с.
9. Гречка О. В. Статистичний аналіз ринку послуг автомобільного транспорту [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.10 / Гречка О. В. Держ. ВНЗ "Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана". Київ, 2015. 20 с.
10. Григорак М.Ю., Костюченко Л.В. Методика оцінки використання потенціалу логістичної інфраструктури / М.Ю. Григорак, Л.В. Костюченко // Економічні науки. Серія «Економіка та менеджмент»: Збірник наукових праць. Луцький національний технічний університет. Випуск 7 (26) С.56–64.

11. Гриценко С.І. Розвиток аграрної логістики в контексті угоди про асоціацію з ЄС. Вісник Тернопільського національного економічного університету. 2014. Вип. 4. С. 56–64.

12. Гурч Л.М., Ченчик А.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України. Логістика. No 633. 2008.

13. Гуторов О.І., Прозорова Н.В. Формування ефективного механізму функціонування логістичних систем сільськогосподарських підприємств. Економіка АПК. 2013. No 8. С. 33–38.

14. Декадлюк О.В. Використання транспортних засобів в логістичній системі та основні проблеми транспортної логістики / О.В. Декалюк, П.О. Коронівський, І. В. Левицька // Вісник Хмельницького національного університету 2011, No 1, С. 186–189.

15. Дикань В.Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети / В.Л.Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук. праць. Харків: УкрДАЗТ. 2006. No 13. С. 13–20.

16. Дикань В.Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграції в міжнародну транспортну систему /В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків, 2008. No24. С.11–13.

17. Дороховський О.М. Необхідність розвитку регіональної транспортно-логістичної системи України / О.М. Дороховський Бізнес інформ No 10, 2012 С.136–138.

18. Дорощенко Г.Д. Інформаційно-аналітична система для керування процесом логістичної діяльності підприємства. URL: <http://base.uipv.org/searchINV/search.php?action=viewdetails&IdClaim>

19. Заблодська І.В. Транспортна логістика: економічний аспект / І.В. Заблодська, І.В. Ключ // Економіка розвитку. 2012. No 1 (53). С. 50.

20. Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. URL:

https://uncitral.un.org/ru/texts/transportgoods/conventions/liability_of_operators_of_transport_terminals

21. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu80303?ed=1980_05_24

22. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила). URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU78K02U>

23. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text

24. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text

25. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text

26. Контейнерная транспортная система [Текст]; под ред. А.Т. Дерибаса. М. Транспорт, 1974. С. 432.

27. Котенко, А.М. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті [Текст]: підручник. Харків: Нове слово, 2003. Ч. 1, 2.

28. Кутирев В.В. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні/ В.В.Кутирев// Науково-вироб. збірник «Вісті автомобільно-дорожнього інституту». ДНТУ, 2011. С. 121–128.

29. Лебідь І.Г. Транспортно-логістична інфраструктура України: проблеми та перспективи розвитку/ І.Г. Лебідь, В.В. Кутирев// Управління проектами, системний аналіз і логістика: Науковий журнал. К.: НТУ, 2012. Вип. 10. С. 192–198.

30. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text

31. Мовчан М. Оптимизация логистических процессов в торговой сети. Дистрибуция и логистика. 2016. URL: <http://logist.fm/publications/optimizaciyalogisticheskikh-processov-v-torgovoy-seti>.

32. Окландер М.А. Логістична система підприємства. Одеса: Астропринт, 2004. 312 с.

33. Пасічник А.М. Проблеми та перспективи розвитку логістичного аутсорсингу в транспортній системі України /А.М. Пасічник, І.Г. Лебідь, В.В. Кутирєв, К.М. Бугерко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Науковий журнал: в 2 ч. Ч. 1: Серія: «Технічні науки» К.: НТУ, 2014. Вип. 14.

34. Підлісний П.І. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень. 3б. наукових праць, ДЕТУТ, «Економіка та управління», вип. 19, 2012 р.

35. Плахута Г.А. Глобалізація процесів логістики / Г.А. Плахута // Маркетинг: теорія і практика. 3б. наук, праць СНУ ім. В. Даля. 2010. Вип. 16. С. 169–173.

36. Попович П. В. Дослідження тенденцій розвитку ринку вантажних автомобільних перевезень у сучасних умовах / П. В. Попович, О. С. Шевчук, А. Й. Матвійшин, В. М. Лотоцька //Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія : Технічні науки. 2016. No 2. С. 224-229.

37. Попович П.В. Аналіз ринку автортранспортних перевезень України//Попович П., Шевчук О., Дзюра В., Бабій М./ Вісник машинобудування та транспорту, 2017 No2 Науковий журнал ВНТУ, Вінниця: ВНТУ, 2017, С. 124-130.

38. Попович П.В. Підвищення ефективності технологій перевезень організаційними шляхами надання транспортних послуг / Попович П., Шевчук О., Мурований І. // Вісник ХНТУСГ. Харків, 2017. Вип. No 184. С. 124-130.

39. Попович П.В. Проблематика імітаційного моделювання в оцінці економічної ефективності у логістиці. Вісник ХНТУСГ. Харків, 2016. Вип. No 169. С. 226 - 229.

40. Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума [Текст] / Дирек. Сов. по ж.д. трансп. гос.-уч. сотр., 2009. 220 с.

41. Свиридко С. В. Логістика: сучасні тенденції розвитку. Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. 2009. No 1. Ч. 1. С. 452–456.

42. Свиридко С.В. Логістика: сучасні світові тенденції розвитку / С.В. Свиридко // Проблеми розвитку внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. 2009. No 1. Ч.1. С. 452 – 456.

43. Солодка О.В. Логістична складова конкурентоспроможності промислового підприємства. 2009. URL: <http://ena.lp.edu.ua/bitstream/ntb/2503/1/57.pdf>.

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

45. Устінова, Г.М. Логістика. К.: ТнК, 2013. 570 с.

46. Уфімцев А.В. Менеджмент. К.: Експрес, 2016. 320 с.

47. Шевців Л.Ю. Логістичні витрати підприємства: формування та оцінювання. Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. 244 с.

48. Шевчук О.С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами. Вісник ХНТУСГ. Харків, 2016. Вип. No 169. С. 205-209.

49. Airfreight rates from China to US begin falling back to earth. URL: <https://www.supplychaindive.com/news/airfreight-rates-china-us-cargo-fall-coronavirus/580238/>

50. Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. URL: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

51. EU shipping and ports facing coronavirus. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/651907/EPRS_ATA\(2020\)651907_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/651907/EPRS_ATA(2020)651907_EN.pdf)

52. Global Container Shipping and the Coronavirus Crisis. URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>

53. Growth rates for total road freight transport, 2019-2020 and 2020-2021 (% based on tkm). URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/2/21/Growth_rates_for_total_road_freight_transport%2C_2019-2020_and_2020-2021_%28%25_based_on_tkm%29.png

54. How Badly Will the Coronavirus Crisis Hit Global Freight? URL: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-freight-covid-19.pdf>

55. OCEAN FREIGHT MARKET UPDATE FEBRUARY 2023 – PUBLICATION DATE JANUARY 30TH, 2023. URL: <https://www.logistics.dhl.ru/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf>

56. Quarterly road freight transport by type of operation, EU, 2017-2021 (billion tkm). URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/2/2a/Quarterly_road_freight_transport_by_type_of_operation%2C_EU%2C_2017-2021_%28billion_tkm%29.png

57. Road freight transport by distance class, EU, 2017-2021 (index based on tonne-kilometres; 2017=100).

58. Scraping along the bottom: April air traffic statistics. URL: <https://www.flightradar24.com/blog/scraping-along-the-bottom-april-air-traffic-statistics/>

59. The Effects of COVID-19 on Air Freight. URL: <https://www.morethanshipping.com/the-effects-of-covid-19-on-air-freight/>

60. The future of the EU transport sector (2021-2024) – four trends. URL: <https://dr2consultants.eu/the-future-of-the-eu-transport-sector-2021-2024-four-trends/>

61. Top 8 Transportation Industry Trends in 2021. URL: <https://stfalcon.com/en/blog/post/transportation-industry-trends>

62. Transport of goods on country territory, by type of operation, 2021 (million tonnes).

63. Troubled waters for the shipping sector. URL:
<https://kpmg.com/xx/en/blogs/home/posts/2020/06/troubled-waters-for-the-shipping-sector.html>

Башмаков Б.Б. “ Міжнародні вантажні автомобільні перевезення:стан та перспективи ” – Рукопис.

Бакалаврська робота студента IV-го курсу денної форми навчання на здобуття освітнього рівня бакалавра спеціальності 292 “Міжнародні економічні відносини”. Державний університет «Житомирська політехніка». Факультет національної безпеки, права та міжнародних відносин, Житомир, 2023.

Бакалаврська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Основний зміст викладено на 79 сторінках друкованого тексту, у тому числі 9 рисунків, список використаних джерел налічує 63 найменувань.

У першому розділі “Теоретичні основи міжнародних вантажних автомобільних перевезень”, було розглянуто міжнародні вантажні автомобільні перевезення у системі транспортної системи, правове регулювання міжнародних вантажних автомобільних перевезень, загальна характеристика та стан міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі.

У другому розділі “Управління міжнародними вантажними автомобільними перевезеннями» було охарактеризовано організацію та технологію міжнародних вантажних автомобільних перевезень, логістичну концепцію управління транспортно-експедиційної діяльності підприємства, а також оцінка ефективності транспортного процесу вантажних автомобільних перевезень.

У третьому розділі “Перспективи розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень ”, було вивчено основні виклики розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі, перспективи розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень в Україні та світі.

Ключові слова: експорт, вантаж, перевезення, транспорт, логістика