

1. ТЕОРЕТИКО – МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ЗДІЙСНЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Суть та види міжнародних транспортних перевезень

Сучасний світовий ринок транспортних послуг є складним структурованим комплексом, який охоплює транспортні перевезення абсолютно всіх країн світу та забезпечує безперервне функціонування міжнародного товарообороту та перевезень. Найбільша частка цього ринку належить країнам з найбільш розвиненим транспортним комплексом – країнам Західної Європи, Сполученим Штатам Америки, Канаді, Японії, Росії. Вони не тільки володіють більшою частиною даного ринку, але й здатні здійснювати власні перетворення на свою користь та встановлювати нові умови та принципи світових перевезень та комплексу послуг, пов'язаних з ними [26].

Транспортні послуги, як і будь-яка послуга, має свої особливості.

1. Транспорт не виробляє нового товару чи продукту, але саме дякуючи їх переміщенню з одного місця в інше забезпечується продовження процесу виробництва та обігу, має місце кінцеве споживання вироблених товарів. Переміщення товарів, продукції з місця виробництва до місця споживання і являється тією споживчою вартістю, яку створює транспорт, його транспортні послуги.

2. Дія транспортних послуг виражається в такому корисному ефекті, який не може виникати, зберігатися і реалізуватися у відриві від транспорту. Разом з тим виробництво транспортних послуг невідривне від їх споживання. Транспортні послуги задовольняють потреби в момент свого проявлення, тобто створення таких послуг співпадає з їх споживанням.

3. Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він являється необхідною умовою здійснення міжнародного розподілу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З другого боку — транспортна індустрія

виступає на світових ринках експортером своєї продукції, частково, транспортних послуг.

4. Транспортні послуги, що здійснюються в сфері ЗЕД, піддаються впливу всіх факторів, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед . це коливання цін на нафту, попиту і пропозицій на товари, а, відповідно, і на їх перевезення; валютного курсу; ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав і багато інших.

Міжнародні транспортні перевезення – це необхідна умова успішного розвитку економіки країни та міжнародних економічних зв'язків. Перевезення сировини, матеріалів, устаткування, сільськогосподарської продукції та інших вантажів, передбачених міжнародними договорами та угодами, – це один із засобів їх реального виконання. Від чіткого урегулювання міжнародних відносин у галузі транспорту залежать результати у міжнародному співробітництві в різних його напрямках. Ці відносини, які виникають між державами, національними органами управління транспортом, міжнародними організаціями, регулюються відповідними міжнародними принципами і нормами.

Перевезення товарів – справа, пов'язана з ризиком. Перевізники завжди прагнули максимально обмежити свою відповідальність. З іншого боку, вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів.

Організацію міжнародних перевезень пасажирів і вантажів здійснюють перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень.

До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менше ніж три роки [1].

Існує чотири основних види транспорту:

- морський;

- автомобільний;

- залізничний;
- повітряний.

Морський транспорт. Основну частину міжнародних вантажопотоків складають масові наливні та навальні вантажів – сира нафта, нафтопродукти, залізна руда, кам'яне вугілля, зерно тощо. З інших виділяються генеральні вантажі, тобто готова промислова продукція, напівфабрикати, продукти харчування [7]

До транспортних засобів морського флоту відносять судна для перевезення генеральних вантажів, контейнеровози, ліхтеровози, ролкери, пороми, танкери.

У звичайній угоді на морське перевезення вантажів задіяне:

- 1) судно;
- 2) один або декілька договорів фрахту;
- 3) документи, що засвідчують право власності на вантаж.

Договір страхування вантажів, перевезених по воді при відвантаженні товарів значної вартості може укласти або продавець, або покупець перевезеного товару. Такий договір страхування може належати тільки до окремого вантажу (одноразова страховка) або до всіх вантажів, що перевозяться на ризик страхувальника.

Існує три основних види міжнародних морських перевізників:

- 1) перевізники в складі міжнародних лінійних конвенцій;
- 2) незалежні перевізники;
- 3) судна "дикого плавання".

Міжнародні лінійні конвенції – це організації, що встановлюють єдині тарифи і правила морського перевезення. Вони складаються з перевізників, що працюють на визначеній території, як, наприклад, конвенція морських перевізників Північної Атлантики (між США і Великою Британією).

Незалежні перевізники встановлюють тарифи й умови перевезення самостійно і приймають замовлення від будь-яких вантажовідправників. Як правило, ставки незалежних перевізників на 10 % нижчі ставок членів конвенцій перевізників.

Судна "дикого плавання" не дотримуються якихось встановлених ставок. Перевізник, зазвичай, укладає договір фрахту, за яким на судні резервується певна площа під вантаж. Якщо вантажовідправник своєчасно не скасував замовлення, він повинен заплатити за вантаж у будь-якому випадку, навіть якщо перевізник фактично нічого не перевіз. Судна "дикого плавання" перевозять, як правило, насипні, наливні вантажі [16].

Головним документом у морських перевезеннях є коносамент. Коносамент – це документ, що видається перевізником, і засвідчує прийняття вантажу до перевезення із зобов'язанням доставити його в порт призначення та видати його законному одержувачу.

Коносамент виконує три основні функції:

- 1) є договором морського перевезення в лінійному судноплаванні;
- 2) виконує функцію розписки перевізника про приймання вантажу;
- 3) є товаросупровідним документом.

У коносаменті містяться відомості про назву судна, його власника, тоннаж судна, найменування портів завантаження та розвантаження, суму фрахту з вказівкою, де проводиться оплата фрахту – в порту завантаження чи в порту призначення, кількість виданих екземплярів коносамента. Він підписується капітаном судна чи судовим агентом.

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) 1924 р. встановлює єдині правила про коносамент. Ці правила визначають межі відповідальності перевізника. У 1978 році була прийнята Конвенція ООН про міжнародні морські перевезення товарів (Гамбурзькі правила).

Залізничний транспорт. На залізничний транспорт припадає майже чверть загального обсягу світової зовнішньої торгівлі. Залізниці є найбільш рентабельним видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів навалом – кам'яного вугілля, руди, піску, сільськогосподарської продукції та лісоматеріалів – на далекі відстані. Останнім часом залізниці почали збільшувати число послуг з урахуванням специфіки клієнтів.

До переваг цього виду транспорту належить низька вартість перевезення (друга після найдешевшого водного транспорту), доступність для перевізників, учасників ЗЕД. За перевізною спроможністю залізничний транспорт посідає друге місце після водного, що свідчить про його значимість. Залізничний транспорт здатний перевозити великогабаритні вантажі, продукцію видобувної промисловості та інші найрізноманітніші вантажі.

До недоліків можна віднести недостатню надійність, це особливо актуально для нашої країни, з огляду на зношені залізничні колії та рухомий склад. Цілком зрозуміло, що низька швидкість перевезення є природним недоліком цього виду транспорту, хоча останнім часом вона істотно зросла.

Основним документом, що оформлює перевезення товарів залізницею з країни в країну, є залізнична накладна. Вона виконує функції договору про перевезення, товаророзпорядчого документа та підтвердження про прийом вантажу до перевезення. Цей документ не є зворотнім. Вантаж передається у розпорядження названого вантажоодержувача після пред'явлення ним документа, що засвідчує його особу. Оскільки у світі існує кілька систем залізничного сполучення, які відрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів, умовами перевезень тощо, то регулювання міжнародних залізничних перевезень здійснюється кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожна з яких застосовується конкретно до певної системи і визначає форму залізничної накладної [7].

Європейські країни керуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), учасниками якої є 33 держави (більшість країн Європи, а також деякі країни Азії та Північної Африки). КОТІФ визначає умови перевезення вантажів, зокрема встановлює, що ставки перевізних платежів регулюються національними та міжнародними тарифами. Передбачено граничні строки доставки вантажів. Так, за правилами КОТІФ, загальні строки доставки вантажів складають для вантажів великої швидкості 400 км, а для вантажів малої швидкості – 300 км за добу. Разом з тим за залізницями зберігається право встановлювати для окремих сполучень спеціальні строки доставки, а також

додаткові терміни при виникненні суттєвих ускладнень у перевезеннях та інших особливих обставин.

Граничний розмір відповідальності залізниць у разі недотримання цілісності вантажів, що перевозяться, у КОТІФ визначений у розрахункових одиницях Міжнародного валютного фонду – СПЗ (17 СПЗ за 1 кг маси брутто). Передбачено також, що спричинені простроченням у доставці збитки відшкодовуються вантажовласникові у межах трикратних провізних платежів.

Повітряний транспорт. Більше 10 % світового вантажообігу в наш час перевозить повітряний транспорт. Цей вид транспорту набуває все більшого значення.

Хоча тарифи вантажних авіаперевезень набагато вищі залізничних або автомобільних тарифів, транспортування повітрям є ідеальним у тих випадках, коли основне значення має швидкість або/і коли необхідно досягти віддалених ринків. Серед вантажів, що найчастіше доставляються повітрям, – продукти, що швидко псуються (свіжа риба, живі квіти, фрукти), і невеликі вироби високої вартості (прилади, ювелірні вироби). Використання авіаційного транспорту дозволяє підприємствам знизити необхідний рівень товарних запасів, зменшити число складів, скоротити витрати на упаковку.

Перевезення вантажів повітряним транспортом оформляються авіавантажною накладною. Вона виконує такі функції:

- 1) Договору про повітряне перевезення.
- 2) Товаросупровідного документа.
- 3) Розписки авіакомпанії про прийом вантажу.
- 4) Митної декларації.

Авіанакладна заповнюється відправником під час здавання вантажу і вручається одержувачу. Вона складається з трьох оригіналів і дев'яти копій. Авіанакладна не є оборотним документом, її не можна індосувати (передати іншій особі за допомогою передавального підпису), вона не може бути документом, що засвідчує право власності на вантаж як такий. В авіанакладній немає оригіналу, що передається вантажоодержувачеві для надання йому права володіння товаром.

Вантаж надається у розпорядження зазначеного вантажоодержувача після пред'явлення ним документів, що засвідчують його особу, підписаної квитанції та сплати необхідних зборів [34, с.31].

У практиці повітряних перевезень багато норм, серед яких слід особливо згадати так звані “свободи повітря”. Таких “свобод” п'ять:

- 1) право пролітати над територією іншої країни;
- 2) право приземлятися на території іншої країни для ремонту і до-
заправлення;
- 3) право перевозити пасажирів в іншу країну і перевозити їх назад. Цей принцип закріплений у двосторонніх угодах;
- 4) право перевізника однієї сторони брати пасажирів із другої країни і перевозити їх у третю країну;
- 5) право авіакомпанії однієї країни перевозити пасажирів, що є громадянами іншої країни.

Існує багато міжнародних договорів, метою яких є усунення перешкод у торгівлі міжнародними послугами.

Серед угод про повітряні перевезення варто згадати:

- 1) Варшавську конвенцію 1929 р. про уніфікацію деяких правил, що мають відношення до міжнародних повітряних перевезень. Стосується таких питань, як: єдині підстави для подачі позову про відшкодування збитків вантажу або пасажиром із боку перевізника для країн-учасниць; правила визначення випадків, коли перевізник відповідає за збиток вантажу або пасажиром; межі відповідальності перевізника за збитки;
- 2) Чиказьку конвенцію 1944 р. Вона встановила, що регулярне здійснення повітряних перевезень в іншу країну неможливе без спеціального дозволу тієї країни. Завдяки укладенню Чиказької конвенції з'явилася практика укладання двосторонніх угод про контроль за повітряними перевезеннями;
- 3) Токійську конвенцію 1963 р. про злочини і деякі інші дії на борту повітряног судна;

4) Монреальську конвенцію 1971 р. про припинення незаконних дій, спрямованих проти безпеки цивільної авіації;

5) Гаазьку конвенцію 1971 р. про припинення незаконного захоплення повітряних суден;

б) двосторонні міжнародні договори про повітряне обслуговування.

Автомобільний транспорт. Вантажний автотранспорт постійно збільшує свою частку в міжнародних перевезеннях. Цей вид перевезень надзвичайно гнучкий щодо маршрутів і графіків руху. Вантажівки в змозі перевозити товар "від дверей до дверей", позбавляючи відправника зайвих перевезень. Вантажівки – рентабельний вид транспорту, коли йдеться про перевезення на невеликі відстані дорогих товарів. У багатьох випадках автотранспортні тарифи конкурентні порівняно з тарифами залізниць, але при цьому вантажівки звичайно забезпечують більш високу оперативність послуг, що надаються.

Автомобільні вантажні перевезення характеризуються високою швидкістю і маневреністю пересування, та особливо розвинуті в країнах, де досить висока щільність автомобільних транспортних шляхів (це переважно США, країни Західної Європи та Японія). На долю автомобільних перевезень припадає 10% світового вантажообороту. Вантажі, які перевозяться, повинні зберігатися в цілісності та доставлятися у зазначений термін. Серед інших послуг, пов'язаних з вантажними перевезеннями автомобільним транспортом, можна назвати послуги технічного обслуговування вантажних автомобілів, технічна допомога, буксирування та інші послуги. Таким чином, за допомогою даного комплексу послуг забезпечується збережаність не тільки самих вантажів, але й транспортних засобів.

Для перевезення вантажів між країнами використовуються в основному великовантажні автомобілі з кузовом фургонного типу. Деякі види автомобілів мають фургони, обладнані холодильними установками, що дозволяє їм перевозити на міжнародних автотрасах вантажі, що швидко псуються.

Автотранспортом можуть здійснюватися збірні перевезення від різних товарівідправників різних товарів чи різних партій вантажів.

Автомобільні тарифи встановлюються у розрахунку за перевезення однієї тонни вантажу залежно від відстані і можуть передбачати певні надбавки, знижки та штрафи із встановленої суми.

Договір перевезення оформляється автодорожньою накладною. Повна її назва "Міжнародна товаротранспортна накладна", проте в оперативній роботі вона відома під назвою "накладна ЦМР (СМК)". Її функції такі:

- 1) договір перевезення;
- 2) товаросупровідний документ;
- 3) розписка перевізника.

Автодорожня накладна оформляється в трьох екземплярах. У ній вказуються: дата відвантаження; назва вантажу, що підлягає перевезенню; ім'я й адреса перевізника; назва одержувача; строк доставки і розмір штрафу за затримку при доставці; вартість перевезення. Накладна підписується перевізником і вантажовідправником. Крім автодорожньої накладної з вантажем рухаються: товаросупровідні документи (пакувальний лист, відвантажувальні специфікації, сертифікат якості тощо), товаророзпорядчі документи (пакувальні листи, відвантажувальні специфікації, сертифікати якості) та інші документи, потрібні для ввозу товару у країну покупця та перетину кордонів транзитних країн.

Автомобільні перевезення регулюються Конвенцією про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (КДПВ) і Європейською угодою про міжнародні автомобільні перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ), що набули чинності відповідно у 1961 і 1968 рр. Учасниками цих угод є більшість країн [33, с. 257-258].

З метою спрощення митних процедур у міжнародних автомобільних сполученнях європейських країн у 1959 р. була укладена Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення (МДП, Конвенція МДП). У 1975 р. була прийнята її нова редакція.

У транспорті світу зайнято більш як 100 млн осіб. Частка транспорту у світовому ВВП коливається від 4 до 9%. Щорічно у світі усіма видами транспорту перевозиться понад 100 млрд т вантажів і більше як 1 трлн пасажирів. У цих перевезеннях беруть участь понад 650 млн автомобілів, 200 тис. локомотивів, 40 тис. морських суден, 10 тис. рейсових літаків. Кількість транспортних засобів швидкими темпами зростає.

Сукупність шляхів сполучення і транспортних засобів утворюють світову транспортну систему, яка на даний час переживає процес глибоких, фундаментальних змін. Одержано інтенсивні імпульси для розвитку процесів створення єдиного торгового ринку на різних континентах, істотно спрощено процедуру перетинання кордонів. У Європі виник ряд авторитетних організацій, що вивчають можливості і перспективи створення міжнародних транспортних коридорів, котрі мають з'єднати окремі міста або населені пункти в межах кількох країн. Йдеться про принципово нову технологію переміщення пасажирів і вантажів між регіонами європейського та інших континентів.

Сьогодні МТК реалізують розширений спектр транспортних послуг. Це, по-перше, доставка вантажів найкоротшим шляхом і в мінімальні терміни. У МТК відбувається також перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший та їхня обробка. Весь комплекс транспортних робіт вимагає розвитку як самих шляхів сполучення (автомобільні дороги, залізничні колії), так і транспортно-складських комплексів (ТСК) по обробці і перевалці вантажів (водні і повітряні порти, залізничні станції, контейнерні термінали), усієї транспортної інфраструктури (під'їзні шляхи, ремонтні підприємства, розгалужена сфера послуг).

Особливо важливу роль у системі МТК відіграє розвиток інформаційної інфраструктури, що акумулює, обробляє, зберігає й утилізує інформацію про наявність вантажу, потребу в тих або інших транспортних засобах, забезпечує безперервне спостереження за проходженням вантажів і підвищує рівень їх збереження .

Саме поняття МТК передбачає швидке і безпечне просування пасажирів і вантажів. Це досягається в тому числі шляхом створення пільгових умов вантажоперевезень на маршрутах конкретного МТК, коли у його кордонах:

1) діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й іншого оформлення переміщення пасажирів і вантажів;

2) застосовуються пільгові (знижені на 25-50%) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й ін. оформленні, перевезеннях залізницею, по термінальних, портових зборах тощо;

3) існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;

4) діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань;

5) будь-які зміни після їхньої ретельної проробки набирають сили через 3-6 місяців після попереднього широкого інформування пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів у країнах, територією яких проходить МТК.

Лише за наявності зазначених умов вантажоперевізник обирає серед багатьох можливих варіантів перевезень маршрут конкретного міжнародного транспортного коридору.

Основним для створення і функціонування МТК є принцип рівної зацікавленості, коли отриманий прибуток як підсумковий результат діяльності розподіляється пропорційно частковому внеску кожної сторони. Саме ж створення МТК здійснюється по двох напрямках: методом нового будівництва і шляхом реконструкції вже існуючих магістралей.

Транзитні перевезення – це перевезення через територію країни вантажів (продукції, товарів), вироблених за її межами без будь-якого їх використання в даній країні та передачі іншому власнику. До транзитних перевезень прирівнюють також транспортування через територію країни нафти, нафтопродуктів, природного газу та інших рідин і газоподібних речовин трубопроводами.

Транзитні перевезення здійснюються відповідно до чинного в країні митного, транспортного та іншого законодавства. Проходження транзитних вантажів, а також транспортних засобів може здійснюватися як з перевантаженням, складуванням, роздрібненням партій, зі зміною виду транспорту, так і без таких операцій. Транзитні перевезення здійснюються найбільш раціональними шляхами сполучення через відповідні пункти пропуску державного кордону. При цьому створюються рівні умови проходження вантажів (продукції, товарів) незалежно від того, якій державі вони належать, чи будь-яких інших обставин, що стосуються їхнього власника.

За обсягом транзиту першим є трубопровідний транспорт. За ним йдуть автомобільний, залізничний, морський і повітряний.

1.2. Фактори, що впливають на ефективність міжнародних транспортних перевезень

Рівень економічної та соціальної ефективності діяльності залежить від багатьох чинників. Тому для практичного розв'язання завдань управління ефективністю важливого значення набуває класифікація чинників її зростання за певними ознаками.

Класифікацію чинників зростання ефективності (продуктивності) виробничо-економічних та інших систем діяльності доцільно здійснювати за трьома ознаками:

- 1) видами витрат і ресурсів (джерелами підвищення);
- 2) напрямками розвитку та вдосконалення діяльності;
- 3) місцем реалізації в системі управління діяльністю.

Чинники, які впливають на міжнародні транспортні перевезення можна розділити на дві групи.

1. Зовнішні чинники:

– зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та

якості транспортних послуг та перевезень, зміни у структурі транзитних вантажів на користь контейнерів і т.д.);

– зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транспортні перевезення як наслідок переорієнтація перевезень з України на ринки сусідніх країн (Румунія, Болгарія, а також Туреччина, проводять активну наступальну політику, яка спрямована на розвиток додаткових потужностей інфраструктури перевезень, модернізацію рухомого складу, спрощення та впорядкування переміщення вантажів через кордони, впровадження сучасних технологій перевезень та сприятливу тарифну політику. Всі ці заходи реалізуються на основі надання цільової державної підтримки, залучення цільових інвестицій країн ЄС та на основі чіткої стратегії розвитку національних транспортних комплексів цих країн);

– різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема, прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих країн;

2. Внутрішні чинники, які можна умовно кваліфікувати як причини техніко-економічного характеру, причини політичного та правового характеру:

– відставання у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів;

– низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості перевезень, технічно застарілий рухомий склад;

– низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;

– відсутність або нерозвиненість комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування перевізників та електронного документообігу;

– численні перепони при оформленні міжнародних вантажів, недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів;

– політична та економічна нестабільність, часті зміни у законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами у європейських країнах.

Досить вагомим фактором, що впливає на ефективність міжнародних транспортних перевезень є його регулювання.

Положеннями Митного кодексу України від 11.07.02 № 92-IV (стаття 95) визначено, що переміщення окремих видів товарів через митний кордон України може здійснюватися через спеціально визначені пункти пропуску на митному кордоні України. Перелік таких пунктів пропуску затверджується Кабінетом Міністрів України.

Серед окремих видів товарів можна виділити товари 1 - 24 груп згідно з УКТ ЗЕД (крім підакцизних) та окремо слід виділити товари 0201-0210, 0302-0307, 1601-1605 групи згідно з УКТ ЗЕД, які потребують особливих умов зберігання.

На даний час питання переміщення товарів 1 -24 групи (крім підакцизних) товарів через митний кордон України врегульовано, зокрема, у частині, що стосується визначення пунктів пропуску для автомобільного сполучення, через які здійснюється ввезення на її митну територію та переміщення транзитом товарів 1 - 24 груп (крім підакцизних) згідно з УКТЗЕД.

На даний час, не у всіх пунктах пропуску через державний кордон України створено належних умов для здійснення відповідних видів контролю товарів 1 - 24 груп та товарів, що потребують особливих умов зберігання.

Відповідно до положень статті 7 (підпункту b) Міжнародної Конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (від 21.10.01982) , до якої Україна приєдналася 04.07.2002, при вирішенні питання можливості та доцільності включення або виключення кожного конкретного пункту пропуску до/з переліку враховується також наявність в пункті пропуску через державний кордон аналогічних для обох сторін відповідних державних служб контролю. За результатами аналізу проведеного Державною митною службою України було

прийнято рішення щодо перегляду переліку пунктів пропуску через державний кордон України, через які ввозяться товари 1 -24 групи та товари які потребують особливих умов зберігання.

Крім того, зважаючи на прагнення України набути членства у Європейському Союзі, митні та інші органи державної влади мають враховувати необхідність вжиття заходів, спрямованих на наближення законодавства України до норм та стандартів міжнародного співтовариства.

Так, нещодавно Україна приєдналася до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур, основні принципи якої полягають у розвитку міжнародної торгівлі та обміну шляхом спрощення і гармонізації митних правил і процедур.

Суб'єктами негативного впливу існуючої проблеми є перевізники зовнішньоекономічних вантажів, суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності.

Що стосується діяльності самого підприємства та впливу ефективності його управління на ефективність міжнародних перевезень, то тут можна зазначити, що є ряд факторів, виконання яких дозволить отримати максимально ефективний результат від перевезень.

Технічні:

- Використання досягнень науки і техніки в процесі проектування виробів;
- Запровадження новітньої технології виробництва і суворе дотримання технологічної дисципліни;
- Забезпечення належної технічної оснащеності виробництва;
- Удосконалення застосовуваних стандартів і технічних умов;

Організаційні:

- Запровадження сучасних форм і методів організації виробництва та управління;
- Удосконалення методів контролю й розвиток масового самоконтролю на всіх стадіях перевезення;
- Розширення прямих господарських зв'язків між продуцентами та покупцями (споживачами);

- Узагальнення й використання передового вітчизняного та зарубіжного досвіду в галузі підвищення конкурентоспроможності перевезень;
Економічні та соціальні:
- Застосування узгодженої системи прогнозування і планування необхідного рівня перевезень;
- Установлення прийнятних для продуцентів і споживачів цін на окремі види перевезень;
- Використання ефективної мотивації праці всіх категорій персоналу підприємства
- Усебічна активізація людського чинника та проведення кадрової політики, адаптованої до ринкових умов господарювання.

За способом організації вантажні перевезення поділяють на децентралізовані й централізовані [2].

При децентралізованій організації перевезень доставку вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, виконує навантаження, експедирування та розвантаження вантажу. При цьому постачальник не зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективному його використанні.

Централізовані перевезення є прогресивним способом виконання транспортного процесу та експлуатації рухомого складу. Перевезення вантажів у такий спосіб дає змогу поліпшити використання рухомого складу, підвищити продуктивність праці на всіх стадіях переміщення вантажів, звільнити вантажовідправників та вантажоодержувачів від турбот стосовно транспортування вантажів. При централізованих перевезеннях істотно скорочуються невиробничі простой транспортних засобів. Довші простой за умов «самовивезення» пояснюються такими причинами: вантаж не готовий до перевезення; не готові товарно-транспортні документи; відсутній чіткий графік, внаслідок чого виникають стихійні черги для завантаження.

Організація централізованих перевезень дає змогу вчасно підготувати вантаж і документи на нього для перевезення, а також скласти графік черговості

подання і навантаження транспортних засобів. Скорочення приблизно утричі простоїв забезпечує зростання втричі кількості їздок за один день.

Усі перелічені чинники роблять рухомий склад більш продуктивним при централізованих перевезеннях у тоннах за годину приблизно у 4 рази, а в тонно-кілометрах за годину – більш ніж у 6 разів, що сприяє зниженню собівартості перевезень у 2,5 рази.

При децентралізованому перевезенні вантажів для навантаження автомобілів споживачі користуються послугами вантажників та експедиторів. Тому виникають не тільки додаткові транспортні витрати споживачів, а й витрати, пов'язані з непродуктивними витратами часу вантажників та експедиторів.

Існують також інші чинники більш ефективного і якісного перевезення вантажів. Централізоване перевезення дає змогу широко використовувати контейнери й пакети, забезпечуючи цим такі переваги: скорочення кількості перевантажувальних операцій за рахунок поєднання дрібних вантажних місць в одне; спрощення приймання, сортування та видачі вантажів; механізація вантажно-розвантажувальних робіт. При цьому скорочується час на навантаження та розвантаження, а отже зменшуються простої транспортних засобів, підвищується їх продуктивність, знижуються витрати вантажів при транспортуванні.

Важливою організаційною перевагою централізованих перевезень є чіткий розподіл зобов'язань та відповідальності між вантажовідправником, вантажоодержувачем та автотранспортною організацією. Це є передумовою організації ефективного технологічного процесу, у якому кожен з учасників доставки спеціалізується на конкретних видах робіт, несе за них матеріальну відповідальність, а отже зацікавлений у підвищенні якості та ефективності кожної операції. Все це зменшує сумарні витрати на переміщення вантажів від виробників до споживачів.

Централізованим перевезенням мають передувати певні підготовчі заходи, а саме: перевірка пункту навантаження та складання паспорта вантажовідправника, де зазначено обсяг перевезень, пропускну здатність, стан під'їзних шляхів, режим

роботи. Враховується також створення вантажовідправником умов для безперебійного виконання вантажно-розвантажувальних робіт, використання засобів механізації, безпеки руху автомобілів та їх вільного маневрування у будь-який час перевезень.

У процесі перевезень вантажовідправник зобов'язаний: попередньо підготувати, згрупувати, зважити і затарити вантажі, а також своєчасно оформити товарно-транспортні документи; тримати у справному стані під'їзні шляхи, вантажно-розвантажувальні площадки, механізми, устаткування та мати необхідну кількість вантажників і обслуговуючого персоналу; забезпечити місця навантаження-розвантаження освітленням у вечірній та нічний час; організувати безперебійну роботу складів протягом доби, обумовлену договором на перевезення; завантажувати автомобілі до повної вантажопідйомності і не допускати наднормативних простоїв; забезпечувати дотримання правил техніки безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт, не допускати перевезення вантажів, що виконуються в централізованому порядку даним автотранспортним підприємством, автомобілями інших підприємств та організацій; забезпечити виконання умов централізованих перевезень вантажоодержувачами.

Організація централізованих перевезень передбачає:

- 1) укладання договорів з вантажовласниками;
- 2) розробку раціональних маршрутів перевезень і графіків роботи рухомого складу;
- 3) складання оперативних планів перевезень;
- 4) визначення видів транспортних засобів та їх кількості;
- 5) організацію транспортно-експедиційного обслуговування.

За замовленнями складають змінно-добовий план, в якому: розробляють маршрути перевезень вантажів; оптимально розподіляють автомобілі по об'єктах; визначають необхідну кількість одиниць у рухомому складі; узгоджують роботу автомобілів у вантажно-розвантажувальних пунктах.

Основою вирішення завдань, пов'язаних з централізованими перевезеннями є розробка стратегії і логістичної концепції побудови моделі транспортного обслуговування споживачів, котра базується на раціональних маршрутах перевезень і розробці графіків доставки продукції споживачам, тобто маршрутизації перевезень.

Маршрутизація перевезень – це найбільш досконалий спосіб організації матеріалопотоків вантажів з підприємств оптової торгівлі, що суттєво впливає на прискорення обігу автомобіля при раціональному і ефективному його використанні.

Створення маршрутів дає змогу визначити обсяг перевезень вантажів зі споживацько-збутових підприємств, кількість рухомого складу, котрий використовується при перевезеннях, сприяє скороченню простою автомобілів під час навантаження та розвантаження, ефективному використанню рухомого складу і визволенню зі сфер оборту значних матеріальних ресурсів споживачів. Разом з тим маршрутизація перевезень уможливорює підвищення продуктивності автомобілів при зниженні їх кількості при цьому обсязі перевезень.

1.3. Оцінка ефективності здійснення транспортних операцій на зовнішньому ринку

Для оптимізації руху вантажопотоку на транспорті використовують транспортні методи, які дають змогу обрати найкращий варіант перевезення вантажів з декількох пунктів постачання в декілька пунктів призначення (споживання), забезпечуючи найменші сумарні витрати, пов'язані з виробництвом і транспортуванням виробів. Для цього вивчається потужність кожного з клієнтів (постачальників і споживачів).

Обираючи методи вирішення транспортних завдань, починають з визначення допустимого початкового рішення, оптимізуючи його з часом. При аналізі транспортної проблеми визначають потужність кожного постачальника і

потреби кожного споживача, а також витрати на перевезення від кожного відправника до кожного отримувача.

Використовують правило «північно-західного кута», дотримуючись таких вимог:

- 1) витратити усю потужність джерела постачання;
- 2) задовольнити потреби кожного споживача складу;
- 3) перевірити, чи всі потреби задоволені.

Використовуючи матричний метод, визначають індекси окремих клітин. Якщо значення усіх індексів збільшується або дорівнює нулю, це означає, що можливе оптимальне рішення, з'являється можливість поліпшення рішення і зменшення сумарних витрат перевезень.

Існує також МОДІ-метод (модифікований розподільчий), за яким розраховують можливість покращання рішення індексів для кожної невикористаної клітини.

Використання МОДІ-методу починається з початкового рішення, отриманого згідно з правилом «північно-західного кута», коли визначають значущість кожного рядка і кожної колонки (рядки позначимо – $R_1; R_2; R_3; \dots; R_i$, колонки – $K_1; K_2; K_3, \dots; K_j$), де R_i – оцінка рядка i ($i = 1, m$), K_j – оцінка колонки j ($j = 1, n$), C_{ij} – витрати в клітині ij (витрати на перевезення з джерела за призначенням) [18].

МОДІ-метод складається з п'яти кроків:

1. Розрахування оцінки для кожного рядка і колонки у вигляді $R_i + K_j = C_{ij}$, тільки для тих клітин, котрі послідовно використовуються або зайняті. Наприклад, коли клітина знаходиться на перетині рядка 2 і колонки 1, вона формує оціночний набір

$$R_2 + K_1 = C_{21}. \quad (1.1.)$$

2. Коли виписані усі рівняння, визначають $R_1 = 0$.

3. Вирішення системи рівнянь для усіх R - і K -оцінок.

4. Відбір найбільшого за абсолютним значенням негативного індекса і продовження вирішення завдання, використовуючи метод послідовного рішення.

Проблема розподілу, тобто доставки товару споживачу, взагалі передбачає і вирішення проблеми розміщення виробництва, оскільки лише в цьому разі можна знайти систему розподілу дійсно з мінімумом витрат.

Система розподілу і мінімум витрат на її функціонування опосередковано будуть забезпечувати усі доставки за мінімальний термін, що є необхідною умовою функціонування системи за принципом лінійного програмування. При переміщенні вантажу, що за розмірами відповідає попиту в часі, поява принципу лінійного програмування буде реальнішою, оскільки система функціонуватиме на рівні мінімальних запасів.

Усі ці методи можуть бути використані для різних видів транспорту (залізничного, автомобільного, водного). Для автомобільного транспорту важливий вибір не тільки раціонального напрямку перевезень, а й їх обсягу. Для визначення раціонального обсягу перевезень вивчають виробничу діяльність постачальників, їх зв'язки та ін.

Вантажопотоком на транспорті називають кількість вантажів в тоннах, перевезених в одному напрямі за визначений термін часу. Він складається з різних вантажів, структура яких поділяється на галузеву, групову та видову.

Для вивчення вантажопотоку на автомобільному транспорті складають шляхові таблиці, в котрих визначають взаємодію між вантажовідправниками і вантажоотримувачами. Наприклад:

Вантажообмін між відправниками і отримувачами

Пункт відправлення	Пункт призначення				Всього відправлено
	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	
<i>A</i>					
<i>B</i>					
<i>C</i>					
<i>D</i>					
Всього:					

Графічно вантажопотоки можуть бути наведені у вигляді епюр, схем або картограм.

Розглянемо побудову епюр вантажопотоку на автомобільному транспорті. Епюру будують в координатах обсягу перевезень Q (тонн), відстані L (км). Значення Q відкладають на вісі координат, L — на вісі абсцис відповідно до обраного масштабу. Епюра має прямий і зворотний напрям руху вантажів. Прямим напрямом визначається той, яким слідує найбільша кількість вантажів. Відношення розміру вантажопотоку в прямому напрямі до розміру вантажопотоку в зворотному напрямі має назву коефіцієнта нерівноваги вантажопотоку за напрямками. Обсяг вантажу, котрий переміщується в прямому напрямі, відкладають від відмітки zero, а в зворотному — вниз від неї. Для умов, наведених в табл. 1, прямий напрям:

$$DA = BA + CA + DA + CB + DC, \quad (1.2.)$$

зворотний:

$$AD = AB + AC + AD + BC + BD + CD. \quad (1.3.)$$

Коефіцієнт нерівноваги вантажопотоків:

$$G = Q_{\text{пр}} / Q_{\text{зв}}. \quad (1.4.)$$

Побудова епюр починається зі значення вантажопотоків, котрі переміщуються від пункту D , тобто найбільш далекого від пункту A . Потім

відкладають значення вантажопотоку, котрий рухається з пункту *C* до *A*. Подібним чином відкладають і значення інших вантажопотоків. Нижня частина епюри будується у такий же спосіб, як і верхня. Отримана епюра має вигляд графічного зображення вантажопотоків на визначеній ділянці шляху. Загальний вигляд епюри може бути таким:

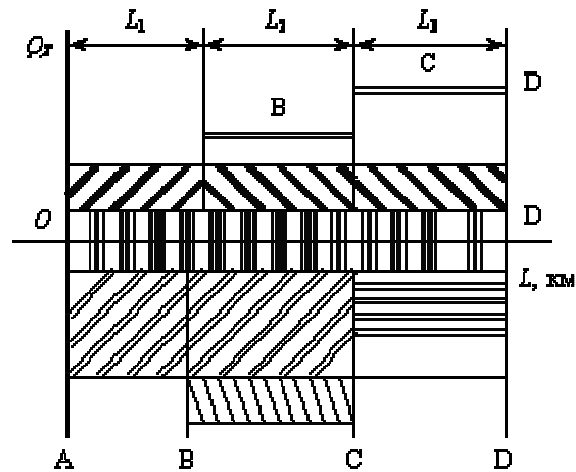


Рис. 1.1. Епюра вантажопотоків

Умовні позначення

L — відстані перевезень між пунктами;

L_1 — A і B ;

L_3 — C і D .

Епюри вантажопотоків дають можливість визначити кількість вантажу, котрий відправляють з кожного пункту, прибуття і приміняючого; обсяг перевезень і вантажообіг на кожній ділянці і на всій колії; середню відстань перевезень вантажів. Вони також допомагають виявити нераціональні операції перевезення, тобто перевезення однакового вантажу в зустрічних напрямках [18].

Вантажопотоки можуть бути подані й у вигляді схеми. Для цього використовується карта району перевезень з нанесеними на ній пунктами або мікрорайонами відправлення і призначення вантажу (вантажоутворюючі чи вантажопоглинаючі пункти). Карту району перевезень ділять на квадрати з послідовним нанесенням на рівній відстані взаємоперпендикулярних ліній.

Отримані таким чином квадрати кодуються в буквено-цифровій системі (на зразок шахової дошки), по горизонталі – літери, по вертикалі – цифри. Виходячи з кількості тонн вантажу, котрий підлягає перевезенню з пунктів відправлення у пункти призначення, обирають масштаб і відповідно до нього наносять лініями визначеної ширини позначки, що означають вантажопотоки. Вантажопотоки можуть зображатися у вигляді картограми.

Картограма – це графічне зображення вантажопотоку на карті згідно з дійсним переміщенням вантажів.

Завдяки схемам та епюрам створюють наочні схеми перевезень між пунктами відправлення і призначення вантажів, визначають транспортну роботу, раціональне розміщення зупинок автотранспорту, щоб непродуктивні пробіги з гаража до місця роботи і у зворотному напрямі були мінімальними.

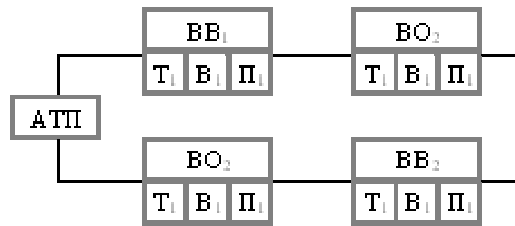
Постачаючи вантаж споживачеві необхідно враховувати умови доставки, виходячи з того, що вантаж – продукт виробництва (сировина, напівфабрикати, готова продукція), прийнятій для перевезення.

Сукупність властивостей вантажу, визначених умов і техніки перевезень, перевантаження і збереження, має назву транспортної характеристики вантажу. Характеристика вантажу – це режим збереження, спосіб пакування, перевантаження і перевезення, фізико-хімічні властивості, розміри, об'єм, маса і форма пред'явлення для перевезення.

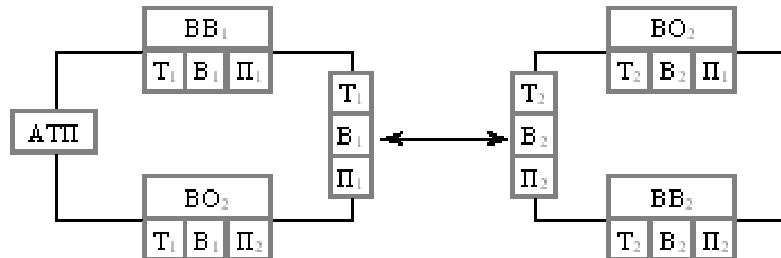
Спосіб транспортування, вантажно-розвантажувальні механізми, а також тип вагонів, судна, автомобіля, режим збереження вантажу, заходи з техніки безпеки і пожежної безпеки визначають за фізико-хімічними властивостями вантажу і формою пред'явлення його для перевезення. З урахуванням особливостей вантажів створюють відповідні вантажні пристрої і транспортні засоби.

Перевезення автомобільним транспортом може бути організовано за такою схемою (рис. 1.2).

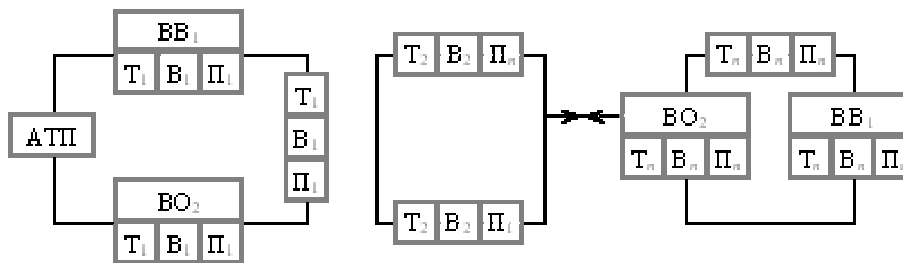
1. *Наскрізна система перевезень*



2. *Система перевезень з причінною площадкою*



3. *Термінальна система перевезень зі зміною вантажних модулів*



4. *Термінальна система перевезень зі зміною водіїв*

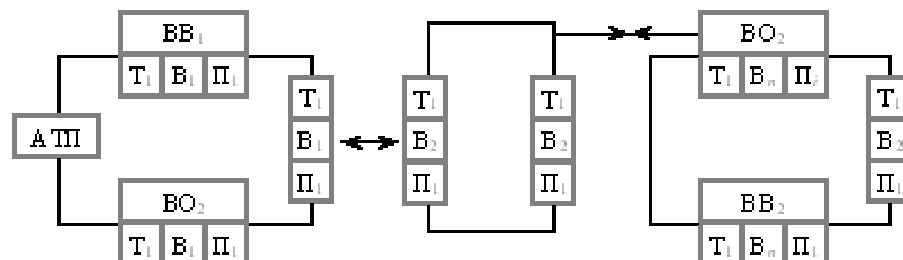


Рис. 1.2. Схема типових технологічних процесів магістральних вантажних перевезень

Умовні позначення:

АТП – автотранспортне підприємство;

Т – скельний тягач;

П – напівпричіп;

В – екіпаж водіїв;

ВВ – вантажовідправник;

ВО – вантажоодержувач.

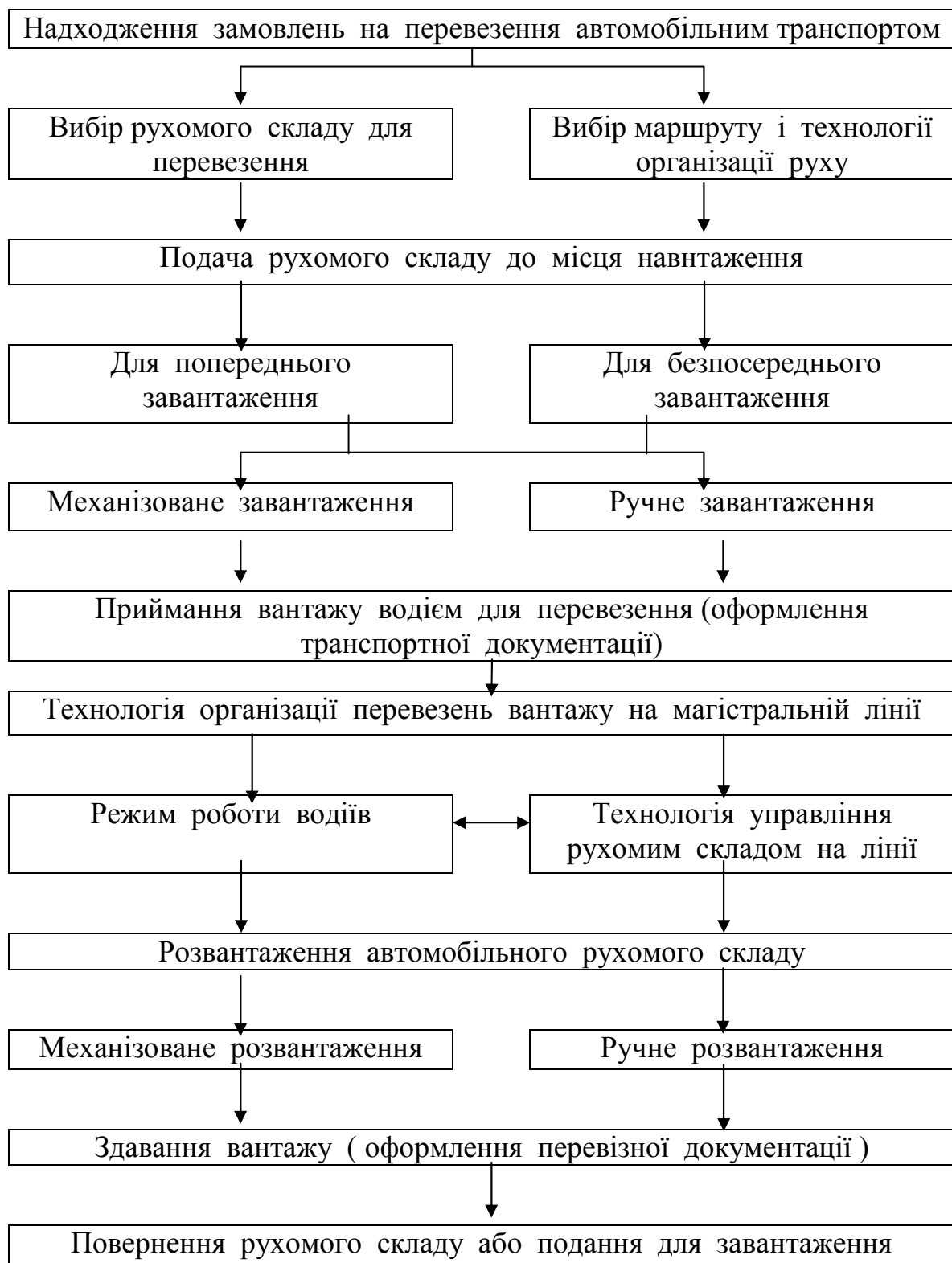


Рис. 1.3. Структура процесу перевезень вантажу



Рис. 1.4. Структура процесу перевезень вантажу у міждержавному сполученні

Останніми роками дуже мало уваги приділяли плічовим перевезенням, хоча їх використання дає змогу прискорити доставку вантажу, краще використати руховий склад, скоротити витрати на перевезення .

По суті, усі наведені схеми перевезень є ланцюжками, по яких переміщується матеріальний потік. [18]

Структура перевезень вантажу в міжрегіональному і регіональному сполученні може мати такий вигляд (рис. 1.3. та 1.4.)

ВИСНОВКИ ПО РОЗДІЛУ

Сучасний світовий ринок транспортних послуг є складним структурованим комплексом, який охоплює транспортні перевезення абсолютно всіх країн світу та забезпечує безперервне функціонування міжнародного товарообороту та перевезень.

Міжнародні транспортні перевезення – це необхідна умова успішного розвитку економіки країни та міжнародних економічних зв'язків. Перевезення сировини, матеріалів, устаткування, сільськогосподарської продукції та інших вантажів, передбачених міжнародними договорами та угодами, – це один із засобів їх реального виконання.

На залізничний транспорт припадає майже чверть загального обсягу світової зовнішньої торгівлі. Залізниця є найбільш рентабельним видом транспорту для перевезень вагонних партій вантажів.

Більше 10 % світового вантажообігу в наш час перевозить повітряний транспорт. Цей вид транспорту набуває все більшого значення.

Вантажний автотранспорт постійно збільшує свою частку в міжнародних перевезеннях. Цей вид перевезень надзвичайно гнучкий щодо маршрутів і графіків руху. Автомобільні вантажні перевезення характеризуються високою швидкістю і маневреністю пересування, та особливо розвинуті в країнах, де досить висока щільність автомобільних транспортних шляхів

Рівень економічної та соціальної ефективності діяльності залежить від багатьох чинників. Тому для практичного розв'язання завдань управління ефективністю важливого значення набуває класифікація чинників її зростання за певними ознаками: технічні, організаційні, економічні та соціальні.