

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра транспортних систем та логістики

МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ

Конспект лекцій

Харків 2022

Міжнародні логістичні системи: Конспект лекцій / Д. В. Ломотько, Г. О. Примаченко, Ю. В. Шульдінер, Є. І. Григорова. – Харків: УкрДУЗТ, 2022. – 56 с.

Даний конспект лекцій розкриває основний термінологічний апарат дисципліни «Міжнародні логістичні системи», міжнародні організації, їх призначення та порядок утворення, міжнародні урядові транспортні організації, міжнародні неурядові та інші організації в сфері залізничного транспорту, міжнародні конвенції та багатосторонні угоди у галузі залізничного транспорту, порівняння положень УМВС і КОТІФ.

Даний конспект лекцій може використовуватися як теоретичне джерело при вивченні дисципліни «Міжнародні логістичні системи». Рекомендовано для студентів денної та заочної форм здобуття вищої освіти спеціальності «Транспортні технології (на залізничному транспорті)».

Іл. 3, табл. 1, бібліогр.: 11 назв.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри транспортних систем та логістики 26 квітня 2022 р., протокол № 9.

Рецензент

проф. Т. В. Бутько

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
Лекція 1. Основні терміни і нормативні акти дисципліни «Міжнародні логістичні системи».....	5
Лекція 2. Міжнародні організації, їх призначення та порядок утворення.....	8
Лекція 3. Міжнародні урядові транспортні організації.....	14
Лекція 4. Міжнародні неурядові організації в сфері залізничного транспорту.....	22
Лекція 5. Інші міжнародні організації залізничного транспорту.....	38
Лекція 6. Міжнародні конвенції та багатосторонні угоди у галузі залізничного транспорту.....	41
Лекція 7. Порівняння положень УМВС і КОТІФ.....	50
Список літератури.....	56

ВСТУП

Метою вивчення навчальної дисципліни «Міжнародні логістичні системи» є отримання студентами знань і практичних навичок в галузі створення логістичних систем і організації міжнародної транспортної діяльності, в тому числі на залізничному транспорті.

Основними завданнями вивчення дисципліни «Міжнародні логістичні системи» є:

- оволодіння теоретичними основами логістичних систем і технологій і їхньою методологічною базою;
- набуття практичних навичок щодо застосування логістичних технологій при прийнятті управлінських рішень в області господарської діяльності.

Предметом вивчення навчальної дисципліни є вивчення технічних засобів, технології та організації роботи окремих видів транспорту, що входять до транспортної системи України, а також основних логістичних підходів в транспортній діяльності.

Тематичний план:

- основний термінологічний апарат дисципліни «Міжнародні логістичні системи»,
- міжнародні організації, їх призначення та порядок утворення,
- міжнародні урядові транспортні організації,
- міжнародні неурядові та інші організації в сфері залізничного транспорту,
- міжнародні конвенції та багатосторонні угоди у галузі залізничного транспорту,
- порівняння положень УМВС і КОТІФ.

Лекція 1

ОСНОВНІ ТЕРМІНИ І НОРМАТИВНІ АКТИ ДИСЦИПЛІНИ «МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ»

План лекції:

1.1 Основні поняття.

1.2 Нормативні акти дисципліни.

1.1 Основні поняття

Згідно з чинними нормативними документами наведено основні визначення, які стосуються дисципліни.

Міжнародні організації – це організації, які мають відношення до взаємовідносин між народами, державами.

Транспортні організації – організації, які займаються перевезенням вантажів і людей.

Міждержавна міжурядова організація – це об'єднання державних установ на основі міждержавних договорів для досягнення загальної мети.

Право – сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини.

Транспортне право – сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері транспорту.

Компетенція – сукупність відання, завдань, повноважень, прав і обов'язків будь-якого органу або посадової особи, що визначаються відповідним законодавством.

Повноваження – права, надані особі або підприємству, структурі органами влади чи законодавством.

Резидент – юридична або фізична особа, що зареєстрована в даній країні, та на яку повною мірою розповсюджується національне законодавство.

Нерезидент – юридична або фізична особа, що не є резидентом даної держави, а тому зобов'язана платити податки тільки за доходами, що виникають із джерел в цій країні.

Асоціація – об'єднання осіб або установ одного виду діяльності.

Конвенція – погодження, одна із назв міжнародного договору, як правило, в будь-якій спеціальній області.

Організація – це об'єднання або державний заклад.

Пул – одна з форм монополій, що характеризується тим, що прибуток всіх учасників надходить у загальний фонд і розподіляється між ними пропорційно до розмірів капіталів.

Федерація – союз окремих товариств, організацій.

Форум – широкі представницькі збори (з'їзд, конференція, конгрес).

Товариство – організація, об'єднання людей, які ставлять перед собою спільні завдання, мету, програму дій і відповідно діють для їх виконання, здійснення.

1.2 Нормативні акти дисципліни

Основні поняття дисципліни регламентуються такими нормативними документами: Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про транзит вантажів», а також Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Статут залізниць та інші нормативно-правові акти.

На території Євразії на сьогодні в галузі залізничного транспорту застосовуються паралельно дві системи міжнародного вантажного перевізного права, а саме: «Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення» (УМВС) та «Конвенція про міжнародні залізничні перевезення» (КОТІФ), невід'ємними частинами якої є:

- Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ);
- Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ);
- Регламент про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (РІД);
- Єдині правила до договорів про використання вагонів у міжнародному залізничному сполученні (ЦУВ);
- Єдині правила до договору про використання інфраструктури у міжнародному залізничному сполученні (ЦУІ);
- Єдині правила про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до

залізничного обладнання, призначеного для використання у міжнародному сполученні (АПТУ);

- Єдині правила про допуск залізничного обладнання, що використовується у міжнародному сполученні (АТМФ).

До УМВС діють такі доповнення: Єдиний транзитний тариф (ЄТТ); Міжнародний залізничний транзитний тариф (МТТ); Службова інструкція; Правила користування вагонами у міжнародному залізничному сполученні (ПКВ); Правила щодо розрахунків між залізницями-учасницями; Правила вантаження і кріплення на відкритому рухомому складі вантажів, які слідують у безперевантажному сполученні.

Інші важливі нормативні акти будуть наведені у процесі викладення матеріалу.

Лекція 2

МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЇ, ЇХ ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ПОРЯДОК УТВОРЕННЯ

План лекції:

- 2.1 Класифікація міжнародних організацій.
- 2.2 Порядок утворення міжнародних організацій.
- 2.3 Історія створення міждержавних організацій і ООН.
- 2.4 Система ООН.

2.1 Класифікація міжнародних організацій

Система міжнародних організацій нараховує більше 4 тисяч структур, із яких більше 300 – міжурядові. В центрі цієї системи знаходиться Організація Об'єднаних Націй (ООН). Кожна міжнародна організація об'єднує членів із різних країн.

Класифікація міжнародних організацій дуже різноманітна і залежить від критеріїв, які до неї застосовуються.

За характером членства і природі учасників міжнародні організації поділяються на міжурядові і неурядові.

Для міждержавної міжурядової організації характерне членство держав, наявність установчого міжнародного договору, постійних органів. Вона діє в інтересах держав-учасниць при поважанні їх суверенітету і є суб'єктом міжнародного права.

Неурядова міжнародна організація утворюється на основі об'єднання фізичних або юридичних осіб у формі асоціацій, федерацій і діє в інтересах членів організації для досягнення конкретної мети.

Залежно від кола учасників міждержавні організації розподіляються на:

- універсальні, відкриті для участі всіх держав (ООН);
- регіональні, членами яких можуть бути учасники одного регіону (Рада залізничних адміністрацій країн-учасниць СНД і Балтії).

Залежно від компетенції міждержавні організації поділяються на організації:

- загальної компетенції;
- спеціальної компетенції.

Міжнародні організації загальної компетенції приймають участь у вирішенні всіх питань держав-учасниць у сфері політики, економіки, культури та ін. (ООН, Рада Європи).

Організації спеціальної компетенції здійснюють співдружність в одній області (Всесвітній поштовий союз, Міжнародне агентство з атомної енергетики).

За характером повноважень міжнародні організації розподіляються на:

- міждержавні
- наддержавні (наднаціональні).

До міждержавних належать практично всі міжнародні організації, метою яких є вирішення питань співдружності держав-учасниць. Мета наддержавних організацій – здійснення інтеграції, їх рішення розповсюджується на фізичні і юридичні особи держав-членів організації (Європейський Союз).

За умовами участі в членстві міжнародні організації поділяються на:

- відкриті, в яких будь-яка держава може стати членом за своїм бажанням;
- закриті, де приймання проводиться за запрошенням початкових засновників (НАТО – Організація північно-атлантичного договору, створена 04.04.1949 року, штаб-квартира в Брюсселі).

2.2 Порядок утворення міжнародних організацій

Міжнародні організації утворюються на основі узгодженого волевиявлення держав, зафіксованого або в міжнародному договорі, або в рішенні існуючої міжнародної організації.

Порядок створення міжнародних міждержавних організацій передбачає: прийняття договору; формування структури організації; скликання головного органу, з якого починається функціонування організації.

Найбільш розповсюджений спосіб утворення міжнародної організації – укладання міжнародного договору. Це передбачає скликання міжнародної конференції для розроблення і прийняття тексту договору, який є засновницьким документом організації.

Назва засновницького документа може бути різною: Статут (ООН), Конвенція (Європейське товариство із фінансування закупівель залізничного рухомого складу – EUROFIMA), Положення (Рада із залізничного транспорту держав-учасниць співдружності).

Дата вступу в дію засновницького документа вважається датою створення організації. Для формування структури міжнародні організації використовують спеціальні підготовчі органи, які створюються на основі окремого міжнародного договору. Скликання головних органів і початок їх функціонування завершує формування організаційної структури організації.

Держави, які не є членами міжнародних організацій, можуть надсилати своїх спостерігачів для участі в роботі органів міжнародних організацій, якщо це встановлено правилами. Інколи можуть бути акредитовані місії постійних спостерігачів.

Припинення існування організацій відбувається узгодженим волевиявленням держав-учасниць шляхом підписання протоколу про розпуск (Варшавський договір – протокол про розпуск від 01.07.1991 р.; РЕВ (Рада економічної взаємодопомоги – протокол про розформування організації від 28.06.1991 р.).

Фінансові засоби міжнародних організацій складаються в своїй більшості із внесків держав-учасниць і витрачаються у відповідних інтересах.

Рішення приймаються відповідними органами міжнародних організацій в основному шляхом голосування. В деяких випадках рішення ухвалюються без голосування (процедурні питання).

2.3 Історія створення міждержавних організацій і ООН

Система ООН виникла більше 100 років тому. У середині XIX століття з'явилися перші міжнародні організації.

По суті справи питання про виникнення першої міжнародної організації до теперішнього часу залишається дискусійною.

Міжнародні правовики називають першою міжнародною організацією Центральну комісію судноплавства по Рейну, яка виникла ще в 1815 році. Потім з'явилися інші міжнародні організації протягом XIX століття.

Перша світова війна затримала розвиток міждержавних організацій. Постійні війни між державами давно потребували створення міжнародної організації для недопущення війн і підтримки миру.

В науковій літературі серйозні протиріччя викликає питання, хто із союзників і в якому документі першим запропонував утворення ООН.

Західні вчені таким документом називають Атлантичну хартію Рузвельта і Черчілля від 14 серпня 1941 року.

Радянські дослідники обґрунтовано посилаються на Радянсько–польську декларацію від 04 грудня 1941 року.

Важливим етапом на шляху утворення міжнародної організації безпеки стала конференція союзних держав в Москві в 1943 році, в якій приймали участь СРСР, США, Великобританія та Китай. Ці держави запропонували якнайскоріше організувати для підтримки міжнародного миру і безпеки міжнародну організацію.

Наступним важливим шляхом в створенні ООН були:

- конференція в Думбертон–Оксі (1944 р.), на якій були узгоджені основні принципи і параметри механізму діяльності майбутньої організації;

- Кримська конференція (Ялта, лютий 1945 р.) за участю трьох урядів – радянського, британського і американського, яка обговорила пакет документів, запропонованих на конференції в Думбертон–Оксі, та прийняла рішення про скликання конференції ООН у США у квітні 1945 р.

Це рішення було реалізовано на конференції в Сан–Франциско, яка проходила з 25 квітня 1945 року. На ній були прийняті уже установчі документи ООН.

З появою ООН зв'язувалось очікування міцного миру, з'являлась надія і на розвиток співдружності всіх держав в питаннях економічного і соціального розвитку.

Спочатку уявлення про обсяг компетенції ООН у держав–союзниць значно не співпадало.

Радянський уряд розглядав у першу чергу ООН як організацію з підтримки міжнародного миру і безпеки, яка б мала зберегти людство від нової світової війни.

Союзники теж погоджувались з наданням ООН таких повноважень. Тому була створена Рада Безпеки – орган широкої компетенції в питаннях миру і безпеки.

Представники західних держав з самого початку розглядали ООН як організацію широкої компетенції, яка сприяла співпраці держав в сфері економіки.

Така пропозиція зустріла відсіч в позиціях СРСР, який висловив думку про те, що регулювання відносин – це питання суто внутрішньодержавної компетенції.

Великобританія займала протилежну позицію.

Нарешті після використання дипломатичних заходів було прийнято компромісне рішення про наділення ООН функцією координації міждержавної соціально-економічної співдружності. Задачі координації були покладені на Економічну і Соціальну Раду (ЕКОСОП), яка мала урізані повноваження.

2.4 Система ООН

Вона створена в 1945 році. Її засновницька конференція відбулася 26 червня 1945 р. в Сан-Франциско (США). Статут ООН був ратифікований і вступив в дію 24 жовтня 1945 року. На основі Статуту ООН виникла розгорнута система багатосторонніх договорів, укладених в рамках ООН.

Членами ООН на сьогодні є близько 200 держав.

Офіційні цілі ООН:

- підтримка міжнародного миру і безпеки шляхом прийняття колективних заходів і мирного урегулювання суперечок;
- розвиток дружніх стосунків між країнами на основі поваги принципів рівноправності і самовизначення народів;
- здійснення міжнародної співдружності у вирішенні міжнародних проблем економічного, соціального, культурного і гуманітарного характеру;
- виконання функцій центрального органа з узгодження зусиль різних держав, спрямованих на досягнення цих цілей.

ООН розробляє рекомендації, конвенції, заходи, які пропонує своїм членам прийняти й реалізувати шляхом включення в законодавство або шляхом введення відповідних нормативних актів.

Система ООН складається із головних і допоміжних органів, спеціалізованих організацій і установ та автономних організацій, які входять складовою частиною в систему ООН.

До головних органів належать: Генеральна асамблея (ГА); Рада Безпеки; Економічна та соціальна рада (ЕКОСОР); Рада з опіки; Міжнародний суд; Секретаріат.

Допоміжні органи затверджуються відповідно до Статуту, коли вони є необхідними.

Система ООН містить низку програм, рад і комісій, які здійснюють конкретні, покладені на них функції.

ГА – головний орган ООН. Вона складається із представників всіх держав-членів ООН. Вона може обговорювати будь-які питання в межах Статуту ООН і робити відповідні рекомендації.

Рішення асамблеї хоча і не мають юридичної сили для урядів держав-учасниць, але ж вони відіграють важливу роль, оскільки вони виражають думку світового товариства.

В структурі ГА економічними питаннями займаються: Комітет з економічних та фінансових питань; Комітет ООН з питань прав міжнародної торгівлі; Комісія з міжнародних прав; Комітет з інвестицій.

ЕКОСОР є одним із головних органів ООН. Вона складається із 54 членів ООН (14 – від держав Африки, 11 – від держав Азії, 6 – від держав Східної Європи, 10 – від країн Латинської Америки, 13 – від держав Західної Європи і США).

Лекція 3

МІЖНАРОДНІ УРЯДОВІ ТРАНСПОРТНІ ОРГАНІЗАЦІЇ

План лекції:

- 3.1 Міжнародні організації з залізничних перевезень.
- 3.2 Міжурядова організація з міжнародних перевезень залізницею (ОТІФ).
- 3.3 Організація співробітництва залізниць (ОСЗ).
- 3.4 Міжнародна асоціація залізничних конгресів (МАЗК).
- 3.5 Міжнародна федерація експедиторських асоціацій.

3.1 Міжнародні організації з залізничних перевезень

Питаннями міжнародних залізничних перевезень займаються певною мірою міждержавні загальнотранспортні організації. Перш за все це:

- 1 Міжурядова організація з міжнародних перевезень залізницею – ОТІФ із штаб-квартирою у Берні (Швейцарія).
- 2 Організація співробітництва залізниць – ОСЗ, установчий орган якої знаходиться в Варшаві (Польща).
- 3 Міжнародна асоціація залізничних конгресів – МАЗК (Брюссель, Бельгія).

3.2 Міжурядова організація з міжнародних перевезень залізницею (ОТІФ)

ОТІФ була створена відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 09 травня 1980 р., яка набула чинності 01 травня 1985 р.

ОТІФ є юридичною особою.

Метою ОТІФ стало розроблення юридичних норм, які встановлюють єдиний (уніфікований, однаковий для різних країн) правовий порядок міжнародних залізничних перевезень пасажирів, багажу і вантажів, а саме:

- 1) шляхом встановлення єдиного правопорядку в таких правових галузях:

- договір про перевезення пасажирів і вантажів у транзитному міжнародному сполученні;

- договір про використання вагонів як транспортного засобу в міжнародному залізничному сполученні;

- договір про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні;

- перевезення небезпечних вантажів у міжнародному залізничному сполученні;

2) сприяти, з урахуванням особливих державних інтересів, подоланню в найкоротший термін ускладнень щодо перетину кордонів при міжнародному залізничному сполученні, якщо лише причини цих ускладнень належать до компетенції держав;

3) сприяти технічній гармонізації в залізничному секторі шляхом затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів та встановлення єдиної процедури з технічного допуску залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні;

4) слідкувати за дотриманням усіх правил і рекомендацій, прийнятих у рамках ОТІФ;

5) сприяти розвитку режиму єдиного правопорядку, вищезазначених правил і процедур, враховуючи при цьому юридичні, економічні та технічні зміни.

При ратифікації затвердження або приєднанні до КОТІФ кожна держава-учасниця зобов'язується включати норми конвенції та додатків до неї у своє національне законодавство. Додатки до конвенції містять правові норми для регулювання міжнародних залізничних перевезень.

На 01 січня 2010 р. до ОТІФ входило 43 держави на трьох континентах (Європа, Північна Африка, Азія – Близький Схід): Австрія, Албанія, Алжир, Бельгія, Болгарія, Боснія та Герцеговина, Велика Британія, Греція, Данія, Естонія, Ірак, Іран, Ірландія, Іспанія, Італія, Латвія, Литва, Ліван, Ліхтенштейн, Люксембург, Македонія, Марокко, Монако, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Польща, Португалія, Румунія, Сербія, Сирія, Словаччина, Словенія, Туніс, Туреччина, Угорщина, Україна (з 01.01.2004 р.), Фінляндія, Франція, Хорватія, Чехія, Швейцарія, Швеція.

На сьогодні єдиний правопорядок, створений ОТІФ, застосовується для міжнародних перевезень на близько 240 тис. км залізничних ліній, на кількох десятках тисяч кілометрів автомобільних доріг і водних шляхів.

У структурі ОТІФ Генеральна асамблея є найвищим керівним органом.

Вона складається з представників всіх держав-учасниць і проводиться через кожні 5 років або на запит однієї третини держав-учасниць.

Адміністративний комітет складається з представників 14 держав-учасниць.

У структурі ОТІФ є також: Ревізійна комісія; Комісія експертів з перевезення небезпечних вантажів; Комісія із залізничного сприяння; Комісія технічних експертів; Генеральний секретар.

Україна в 1997 році заявила про намір приєднатися до КОТІФ і вступити до ОТІФ. Цей намір отримав підтримку всіх держав – учасниць ОТІФ.

На першому етапі дію правових норм правових положень КОТІФ передбачено застосувати на деяких транзитних залізничних коліях України з шириною колії 1435 мм (Державний кордон з Угорщиною – Чоп, державний кордон зі Словаччиною – Чоп– Дякове – державний кордон з Румунією, державний кордон зі Словаччиною – Ужгород – Чоп), а також лінію Батєво – Мукачеве.

Приєднання України набуло чинності через місяць після прийняття Верховною Радою України відповідного закону і подання Міністерством закордонних справ України ноти про це Урядові Швейцарії.

Застосування правових норм КОТІФ потребує розробки реалізації галузевої програми заходів, яка має включати: доопрацювання перекладу КОТІФ на українську мову і друкування необхідної кількості примірників КОТІФ.

3.3 Організація співробітництва залізниць (ОСЗ)

Ця організація була створена в 1956 р. в Софії (Болгарія). До неї спочатку входили країни Ради економічної взаємодопомоги

(РЕВ). Після припинення діяльності РЕВ ця організація розширила коло учасників. Членами ОСЗ (російською – ОСЖД – організація співробітництва залізничного транспорту) є такі країни: Азербайджан, Албанія, Білорусь, Болгарія, В'єтнам, Грузія, Естонія, Іран, Казахстан, Киргизія, Китай, Корейська Народно-Демократична Республіка, Куба, Латвія, Литва, Молдова, Монголія, Польща, Росія, Румунія, Словаччина, Таджикистан, Туркменістан, Угорщина, Узбекистан, Україна, Чехія.

У статусі спостерігачів в ОСЗ перебувають залізниці Німеччини, Греції, Франції, Фінляндії, Сербії та Чорногорії.

Головна мета діяльності ОСЗ – розвиток міжнародних сполучень і впровадження науково-технічних досягнень в галузі залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення.

Основними напрямками діяльності ОСЗ є:

- співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи і Азії;
- формування узгодженої транспортної політики в області міжнародних залізничних перевезень, розробка стратегії діяльності залізничного транспорту і стратегії діяльності ОСЗ;
- удосконалення міжнародного транспортного права, ведення справ щодо правових документів, пов'язаних з міжнародними пасажирськими і вантажними перевезеннями;
- співробітництво з вирішення проблем, пов'язаних з економічними, інформаційними, науково-технічними та екологічними аспектами залізничного транспорту;
- розробка заходів з підвищення конкурентоспроможності залізниць порівняно з іншими видами транспорту;
- співробітництво в області експлуатації залізниць і технічних питаннях, пов'язаних з подальшим розвитком міжнародних залізничних перевезень;
- співробітництво з міжнародними організаціями, що займаються питаннями залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення.

Структура ОСЗ наведена на рисунку 1.

Вищим керівним органом ОСЗ на урядовому рівні є Рада Міністрів (транспортних).

Керівним органом ОСЗ на рівні залізниць є Конференція Генеральних директорів залізниць ОСЗ.

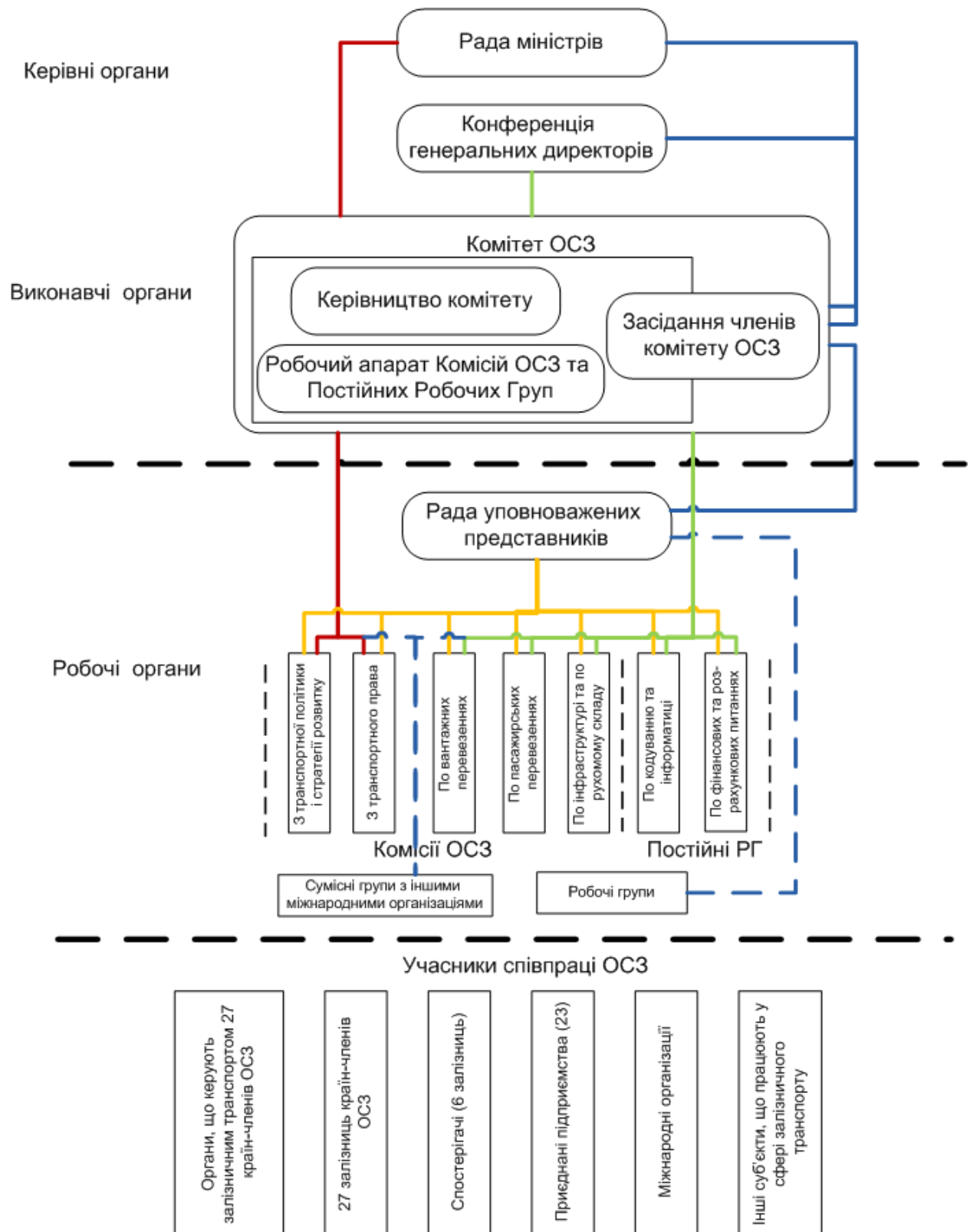


Рисунок 1 – Структура Організації співробітництва залізниць (ОСЗ)

Виконавчим органом ОСЗ є Комітет. Він забезпечує діяльність ОСЗ між сесіями Нарад Міністрів і відносно Конференції виконує функції Секретаріату.

Комітет очолює Голова, а його членами є представники, призначені Радою Міністрів.

Друкованим виданням є «Бюлетень ОСЗ», який виходить шість разів на рік.

Робочими мовами ОСЗ є російська та китайські мови. Кожен член ОСЗ має право користуватися іншими мовами, забезпечувати переклад на будь-яку з робочих мов. У міжнародних контактах можуть застосовуватись також англійська і німецька мови.

Робочими органами ОСЗ є: комісії, постійні робочі групи, тимчасові робочі групи, сумісні групи з іншими міжнародними організаціями.

У Комітеті ОСЗ діють 5 комісій: з транспортної політики і стратегії розвитку; транспортного права; вантажних перевезень; пасажирських перевезень; інфраструктури і рухомого складу.

Постійні робочі групи працюють за такими напрямками:

- з кодування та інформатики;
- з фінансових та розрахункових питань.

Протяжність залізничних колій ОСЗ складає 276 376 км. Залізницями ОСЗ перевозиться за рік більше 4,6 млрд т вантажів, при цьому виконується 7 162 млрд ткм, парк вантажних вагонів – 1,8 млн одиниць.

3.4 Міжнародна асоціація залізничних конгресів (МАЗК)

Міжнародна асоціація залізничних конгресів створена у 1884 році. Членами МАЗК є 27 урядів, 15 організацій та 94 залізничні компанії, а також 10 асоційованих членів.

Мета створення МАЗК:

- сприяння розвитку залізничного транспорту, технічному прогресу;
- покращення науково-дослідної роботи в галузі транспорту;
- посилення обміну досвідом між членами організації за рахунок конгресів, які проводяться періодично, та інших взаємних зустрічей з більш обмеженою кількістю учасників;

- забезпечення членів організації широкою інформацією з проблем розвитку транспорту;
- публікування науково-технічних оглядів.

До складу робочих органів МАЗК входять: Постійна комісія, Комітет управління, Конгрес, Секретаріат.

Постійна комісія складається із постійних повноважних членів (з числа колишніх голів минулих Конгресів) і тимчасових виборних членів. Після кожного Конгресу Постійна комісія на першому засіданні обирає голову та двох заступників голови (причому голова та один із заступників мають бути бельгійськими підданими).

До складу Комітету управління входять сім осіб – голова Постійної комісії, два заступники та чотири члени Комітету, які обираються з числа членів Постійної комісії.

Секретаріат МАЗК проводить підготовчу роботу із скликання конгресів і займається поточними справами.

МАЗК тісно співпрацює з Міжнародним союзом залізниць (МСЗ).

3.5 Міжнародна федерація експедиторських асоціацій

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій, скорочено ФІАТА (англ. International Federation of Freight Forwarders Associations FIATA) – міжнародна неурядова організація, що об'єднує національні експедиторські асоціації 150 країн світу. Скорочене найменування організації походить від назви організації французькою: фр. Federation Internationale des Associations de Transitaires та Assimiles FIATA. В експедиторській галузі, яку представляє ФІАТА, налічується понад 40 тисяч підприємств усіх форм власності, на яких працюють майже 10 млн співробітників.

Статус організації

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій має статус консультанта в Економічній та соціальній раді ООН, у Конференції ООН з торгівлі та розвитку, у Комісії ООН з права міжнародної торгівлі.

ФІАТА представляє експедиторську галузь у Міжнародній торговій палаті, Міжнародній асоціації повітряного транспорту,

Міжнародному союзу залізниць, Міжнародному союзу автомобільного транспорту, Світовій митній організації та Світовій організації торгівлі. Загалом ФІАТА має зв'язок з 29 міжнародними організаціями, що регулюють транспортну та експедиторську сферу діяльності.

Цілі та завдання організації

Відповідно до Статуту цілями діяльності ФІАТА є:

1 Об'єднання експедиторів з різних країн у єдину організацію та представлення їх інтересів на світовому експедиторському ринку.

2 Захист інтересів експедиторів шляхом участі у міжнародних організаціях, що займаються постачанням товарів та перевезеннями вантажів, а також виконанням різних функцій, пов'язаних з постачанням товару та перевезеннями вантажів.

3 Ознайомлення ділових кіл та широкого загалу з цілями, завданнями та роллю експедиторської галузі економіки у переміщенні товарів світової торгівлі.

4 Сприяння професійній підготовці кадрів для експедиторської галузі.

5 Розробка та впровадження у практику уніфікованих експедиторських документів.

Лекція 4

МІЖНАРОДНІ НЕУРЯДОВІ ОРГАНІЗАЦІЇ В СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

План лекції

- 1 Міжнародний союз залізниць (МСЗ).
- 2 Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ).
- 3 Форум залізниць Європи (ФТЕ).
- 4 Рада із залізничного транспорту держав–учасниць Співдружності (ЦРЗТ).
- 5 Європейські конференції, союзи, товариства, об'єднання та асоціації.
- 6 Міжнародні союзи та товариства.
- 7 Міжнародні логістичні організації.
- 8 Найбільші логістичні компанії України.

4.1 Міжнародний союз залізниць (МСЗ)

Міжнародний союз залізниць заснований у 1922 р. Він є найбільшою організацією залізниць як за кількістю членів організації (51 дійсних, 37 асоційованих і 18 приєднаних), так і за спектром діяльності.

Членами МСЗ є всі країни Європейського Союзу (ЄС).

10 червня 1992 р. на черговій сесії Генеральної Асамблеї МСЗ Укрзалізниця (УЗ) стала 47 активним (дійсним) членом МСЗ.

Мета МСЗ – сприяння співробітництву залізниць і розвитку залізничного виду транспорту для посилення його конкурентоспроможності, особливо у міжнародних перевезеннях.

МСЗ поширює серед своїх членів інформацію про найсучасніші технології й методи управління.

МСЗ розвиває стандарти, інструкції, правила, сприяє обміну інформацією і досвідом.

З часу вступу до МСЗ УЗ отримала від цієї організації більше 1500 документів з усіх напрямків діяльності залізничного транспорту, в тому числі більше 300 технічних стандартів.

Найважливішими елементами організаційної структури МСЗ є: Генеральна Асамблея і Європейська Асамблея; Адміністративна

рада; Керівний комітет; Виконавча міжнародна рада; Сектор Схід-Захід і сектор високошвидкісного руху; Дослідницькі організації (комісії, комітети, спеціальні групи); Європейський науково-дослідний інститут залізничного транспорту [1].

Крім міждержавних організацій діє ряд організацій, членами яких є залізниці.

4.2 Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ)

СІТ засновано у 1902 році. Керівним органом комітету з 1921 року є Юридичний відділ Швейцарських федеральних залізниць. У складі СІТ є понад 300 членів як повноправних, так і асоційованих. Від України активним учасником СІТ є Укрзалізниця.

Метою діяльності СІТ є сприяння співробітництву залізниць і розвитку залізничного виду транспорту, уніфіковане використання та втілення в життя міжнародного права залізничних перевезень, перед усім КОТІФ.

Повноправними членами СІТ можуть бути підприємства, які здійснюють залізничні перевезення згідно з КОТІФ чи з іншими угодами.

Керівними та робочими органами організації є: Генеральна асамблея, Правління, Контрольний орган, Комісії та робочі групи.

СІТ координує свою роботу з МСЗ, ОТІФ, Європейською економічною комісією ООН.

4.3 Форум залізниць Європи (ФТЕ)

Форум залізниць Європи було засновано у 1902 році.

Метою діяльності ФТЕ є сприяння прозорій та самостійній співпраці, що дає можливість для всіх членів планування ефективності їх міжнародних перевезень [2].

Форум залізниць Європи:

- надає в користування своїм членам нейтральну міжнародну координаційну платформу для міжнародного узгодження розкладів руху;

- підтримує роботи своїх членів, базуючись на прерогативах директив Європейського Співтовариства;

- може розвивати та експлуатувати технічні засоби;
- допомагає ліквідувати національні бар'єри та захищає нову європейську роль залізничних підприємств-перевізників.

Робочими мовами ФТЄ є німецька та французька. Для Генеральної асамблеї додатково надається англійський синхронний переклад. Додатково здійснено переклад Статуту російською та англійською мовами.

Спостерігачами ФТЄ є: Міжнародний залізничний союз; Організація співробітництва залізниць; інші міжнародні організації чи установи, правлінням яких надано статус спостерігача.

Керівні та робочі органи організації: Генеральна асамблея; Правління; Комісія з пасажирських перевезень; Комісія з вантажних перевезень; Секретаріат.

4.4 Рада із залізничного транспорту держав–учасниць Співдружності (ЦРЗТ)

14.02.1992 р. глави урядів СНД (11 держав) підписали угоду про координаційні органи залізничного транспорту відповідно до якого було створено Раду залізничного транспорту, що складається з голів адміністрацій і управління залізничним транспортом країн СНД (російською - ЦСЖТ).

Як асоційовані члени у роботі Ради беруть участь керівники залізничних адміністрацій Латвії та Болгарії. Залізничні адміністрації Литви й Естонії беруть участь у роботі Ради за окремими договорами.

Мета діяльності Ради – координація роботи залізничного транспорту на міжнародному рівні, узгодження умов і принципів його роботи для забезпечення функціонування і розвитку транспортних економічних зв'язків між країнами СНД, а також третіми державами.

Рішенням Ради створені робочі органи [3]:

- Тарифна конференція повноважних представників залізничних адміністрацій, основне завдання якої полягає в провадженні погодженої тарифної політики, розробленні рекомендацій щодо рівня ставок за перевезення;

- Постійно діюча комісія повноважних фахівців вагонного господарства залізничних адміністрацій, яка розробляє єдині технічні рішення, нормативи, спрямовані на забезпечення працездатності вантажних вагонів;

- Інформаційно-технічний центр з обліку вагонного та контейнерного парків, їх технічного стану;

- Комісія фахівців з інформатизації залізничного транспорту;

- Комісія з взаємодії залізничних адміністрацій в галузі охорони здоров'я;

- Рада з претензій для розгляду спірних справ про відшкодування збитків від несхоронності вантажів.

Робота, що проводиться в рамках Ради, дає змогу:

- зберігати технологічну цілісність залізничної мережі України, СНД, Балтії;

- зберігати загальний інформаційний і тарифний простір;

- створити нормативну базу, що регулює умови перевезення вантажів і пасажирів у міждержавному сполученні;

- залучати додаткові обсяги перевезень, зокрема транзиту через Україну;

- координувати експлуатаційну діяльність залізниці з метою забезпечення економічних зв'язків України з країнами СНД і Балтії.

За роки діяльності Ради прийнято погоджені рішення щодо розподілу парку вагонів і контейнерів, умов перевезень пасажирів, вантажів, тарифної політики, порядок взаєморозрахунків, взаємної відповідальності залізниці, безпеки руху, єдиних технічних вимог до утримання рухомого складу, спільних науково-дослідних робіт.

4.5 Європейські конференції, союзи, товариства, об'єднання та асоціації

Існує декілька європейських організацій, пов'язаних із залізничним транспортом.

Європейську конференцію з пасажирських тарифів (CEV) як самостійну засновано у 1975 році. Метою організації є:

- визначення практичних заходів із проведення єдиної тарифної політики в напрямі більшого сприяння подальшому розвитку міжнародних пасажирських перевезень;

- вирішення питань комерційного характеру, що пов'язані з введенням в дію нових міжнародних напрямків;
- забезпечення єдності думок між різними залізницями для збільшення їх конкурентоспроможності відносно інших видів транспорту;
- сприяння подальшому зростанню довіри громадськості до міжнародних пасажирських перевезень шляхом взаємного обміну інформацією з тарифів у внутрішньому сполученні та шляхом прийняття необхідних комерційних актів.

До складу Європейської конференції з пасажирських тарифів входять залізничні та водні адміністрації з країн Європи, Азії, Америки та Африки.

Керівними органами Конференції є пленарні та регіональні засідання, робочі групи, Управління справами.

СЕУ здійснює тісне співробітництво з Європейською конференцією із розкладів пасажирських потягів (СЕН).

СЕН створено у 1972 році. Укрзалізниця є повноправним членом організації з 1994 року.

Керівними органами конференції є Пленарне засідання та Управління справами.

Конференція організує:

- обіг пасажирських потягів міжнародного сполучення та обслуговування пасажирів на залізницях і водних шляхах сполучень;
- узгоджує розклади руху потягів на міжнародних напрямках і заходи з полегшення умов проїзду пасажирів, перевезень багажу та ручної поклажі.

Конференція розробляє та через відповідні організації вживає заходів, спрямованих на скорочення часу, необхідного для адміністративного та митного контролю на прикордонних станціях і в портах, між якими функціонують поромні переправи для потягів міжнародного сполучення.

Робочі групи організації складають розклади руху міжнародних пасажирських потягів на строк до трьох років.

З 1924 року існує Європейська конференція із розкладів вантажних потягів (СЕМ). Конференцію створено за ініціативою залізничних управлінь декількох європейських країн з метою спрощення умов перетину державних кордонів вантажними

потягами та для узгодження розкладу їх руху в міжнародному сполученні.

Україна не входить до цієї організації.

Керівними органами Конференції є Пленарне засідання та Управління справами. Пленарне засідання проводиться два рази на рік. Управління справами доручається Пленарним засіданням одній із залізничних адміністрацій-членів на п'ять років.

СЕМ організує діяльність через робочі групи, які на нарадах розглядають питання, пов'язані зі змінами розкладу руху вантажних міжнародних потягів.

Практична діяльність організації полягає у:

- розробленні міжнародних вантажних маршрутів;
- узгодженні розкладів руху потягів;
- здійсненні заходів із підвищення комерційних і дільничних швидкостей руху потягів при міжнародних вантажних перевезеннях.

До завдань СЕМ також входить розроблення заходів зі спрощення митних та інших формальностей на кордонах країн, що здійснюються через відповідні урядові органи, та сприяння обміну досвідом у галузі вантажних перевезень між залізничними адміністраціями європейських країн [4].

Основним напрямком діяльності організації протягом останніх років стала розробка питань подальшого скорочення часу просування вантажів у міжнародних сполученнях, причому вважається, що єдиним шляхом досягнення цієї мети є одночасне проведення національних і міжнаціональних заходів з організації тісної співпраці різних служб національних залізниць.

СЕМ свою діяльність проводить в контакт з МСЗ.

Європейський Союз із залізничних перевезень (UERS) було створено в 1950 році як Конференцію із залізничних перевезень західноєвропейських країн, а в 1951 році Конференцію було перетворено в Європейський Союз із залізничних перевезень, після чого організація стала функціонувати зі статусом міжнародної.

Україна не входить до Союзу.

Керівними органами Союзу є Генеральна асамблея залізничних адміністрацій-членів організації та Виконавчий комітет.

До завдань Європейського союзу із залізничних перевезень входить організація руху в рамках національних і міжнаціональних систем держав-членів згідно з установленими розкладами та графіками руху пасажирських і вантажних потягів у міжнародному сполученні на мережі європейських залізниць.

Європейська асоціація з експлуатаційної сумісності залізниць (AEIF) – об'єднаний представницький орган, переданий під мандат Комісії ЄС, який було створено з метою контролю за розробкою Європейської системи управління рухом (ERTMS) та застосування технічних умов експлуатаційної сумісності (TSI).

Співзасновниками організації є Міжнародний союз залізниць (UIC), Союз європейських залізничних промислових підприємств (UNIFE) та Міжнародний союз громадського транспорту (UITR).

AEIF було доручено розробити норми TSI для звичайної залізниці і перевірити TSI для високошвидкісних сполучень.

Україна не входить до цієї асоціації.

В 1991 році три асоціації, що представляли європейську залізничну промисловість, злились у Союз європейських залізничних промислових підприємств (UNIFE).

Головні цілі UNIFE:

- розвиток політики для залізничної промисловості;
- діалог з європейськими установами;
- узгодження технічних умов для забезпечення безпеки залізничних виробів і послуг;
- забезпечення експлуатаційної сумісності для високошвидкісної та звичайної залізниці;
- участь у науково-дослідних програмах з питань залізниць ЄС;
- стандартизація залізничних систем зв'язку.

Україна не входить до цієї організації.

Європейське товариство із фінансування закупівель залізничного рухомого складу (EUROFIMA) було засновано за рішенням Європейської конференції міністрів транспорту у 1955 році.

Основна мета організації – сприяння придбанню рухомого складу стандартного типу.

Учасниками Товариства є представники національних залізниць з 25 країн, які є членами Міжнародного транспортного

форуму (колишньої Європейської конференції міністрів транспорту).

Україна не входить до цієї організації.

Керівними органами Товариства є Генеральна асамблея, Адміністративна рада та Ревізійна комісія.

Товариство проводить внутрішні засідання експертів з економічних і технічних питань, де укладає з промисловими організаціями та компаніями договори на будівництво та постачання локомотивів і вагонів, закуповує та здає в орендне користування рухомий склад своїм акціонерам – залізничним адміністраціям, які крім орендної плати щорічно сплачують Товариству амортизаційні відрахування по цьому рухомому складу.

На Конференції міністрів транспорту країн Західної Європи, яка відбулася у 1953 році, представники залізничних адміністрацій дев'яти країн підписали Угоду про створення Європейського об'єднання з експлуатації вантажних вагонів (EUROP).

Ціль EUROP – спільне використання залізничними організаціями, що беруть участь в Об'єднанні, певної частини вантажних вагонів, які належать їм, для скорочення порожніх пробігів вантажних вагонів у міжнародних сполученнях.

Членами Об'єднання є залізничні адміністрації таких країн: Австрія, Бельгія, Данія, Італія, Люксембург, Нідерланди, Німеччина, Франція, Швейцарія.

Україна не входить до цієї організації.

Керівними органами Об'єднання є Комітет, Бюро з обміну вагонів та Управління справами; виконавчим органом виступає Управління залізниць Бельгії.

Європейська конференція Міністрів транспорту (ЄКТМ) утворена в 1953 р. з ініціативи Міністрів транспорту Європейських держав. Знаходиться у Парижі в штаб-квартирі Організації економічної співдружності і розвитку (ОЕСР)

Членами ЄКТМ є 31 держава: Австрія, Бельгія, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Великобританія, Греція, Данія, Естонія, Ірландія, Іспанія, Італія, Латвія, Литва, Люксембург, Молдова, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Польща, Португалія, Румунія, Словаччина, Туреччина, Угорщина, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чехія, Швейцарія.

Асоційовані члени з 6 держав – Австрія, Канада, Нова Зеландія, Російська Федерація, США, Японія. Як спостерігачі приймають участь Албанія, Азербайджан, Вірменія, Грузія, Марокко [5].

Мета ЄКМТ (Європейська конференція міністрів транспорту):

- сприяння розвитку внутрішнього європейського транспорту, який має міжнародне значення;

- координація і сприяння діяльності міжнародних організацій, які мають відношення до внутрішнього європейського транспорту, з урахуванням роботи національних органів в цій області.

Вищим органом ЄКМТ є Рада Міністрів, яка складається з Міністрів, що відповідають за внутрішній транспорт у країнах–членах.

4.6 Міжнародні союзи та товариства

Міжнародний союз асоціацій приватних власників вантажних вагонів (UIP) створено у 1950 році за ініціативи, підтриманої багатьма національними асоціаціями приватних вагонів, що вже існували протягом кількох років. Їх мета полягала в тому, щоб скористатися перевагою більш широкої організації, яка могла б зосередитись на вивченні міжнародних питань, складанні рекомендацій про умови експлуатації залізничного рухомого складу, що знаходиться в користуванні у приватних компаніях, які займаються перевезеннями вантажів у міжнародному сполученні, представляти їх у Міжнародному союзі залізниць (UIC) та інших організаціях.

На цей час UIP включає 16 національних асоціацій, що представляють 16 європейських країн: Австрію, Бельгію, Болгарію, Велику Британію, Італію, Іспанію, Нідерланди, Німеччину, Польщу, Румунію, Словаччину, Угорщину, Францію, Чехію, Швейцарію, Швецію.

Україна не входить до цієї організації.

Організація велику увагу приділяє вивченню питань економічної та технічної експлуатації рухомого складу залізничного транспорту, приділяючи особливу увагу аналізу

експлуатації універсальних вантажних і спеціалізованих залізничних вагонів.

Союз готує для своїх членів доповіді з технічних, економічних та організаційних проблем використання приватних вагонів у міжнародних сполученнях.

Міжнародний союз транспортних компаній з комбінованих автомобільно-залізничних перевезень (UIRR)

UIRR було засновано у 1970 році з метою представлення загальних інтересів з координування та сприяння контрейлерним перевезенням. Починаючи з 1991 року «координація, розвиток і сприяння комбінованим перевезенням, автомобільно-залізничним зокрема, і представлення інтересів компаній-членів» стали цілями UIRR.

UIRR складається з 20 членів (19 активних членів та один асоційований член) з 14 різних країн (Австрія, Бельгія, Данія, Іспанія, Італія, Нідерланди, Німеччина, Румунія, Словенія, Угорщина, Франція, Хорватія, Чехія, Швейцарія), які здійснюють близько 60 % загального обсягу перевезень в Європі комбінованим транспортом.

Україна не входить до цієї організації.

Керівними та робочими органами Союзу є Генеральна асамблея, Рада директорів, комісії.

Міжнародне товариство з комбінованих перевезень (ICF) створено у 1993 році в результаті злиття залізничних товариств з контейнерних перевезень та з рефрижераторних перевезень.

До складу ICF входять 26 залізниць в Європі та країнах Середнього Сходу. Здійснюються залізничні перевезення з усіх портів Європи.

Україна не входить до цієї організації.

Робочі та керівні органи: Рада директорів; Виконавчий комітет; відділення Північ, Центр і Схід (комбіновані перевезення), відділення по СНД і Польщі (комбіновані перевезення), відділення Захід (комбіновані перевезення), відділення рефрижераторних перевезень; відділення з управління вагонами; відділення з обслуговування та підтримки [6].

Міжнародна Координаційна Рада з Транссибірських перевезень (КСТП) утворена у 1993 році. Засновниками КСТП були Міністерство шляхів сполучення Російської Федерації,

залізниці України та Білорусі, Асоціація операторів і експедиторів Європи, Асоціація транссибірських інтермодальних операторів Японії, ВАТ «Далекосхідне морське пароплавство», японські судноплавні компанії і ВАТ «Порт Східний».

Метою Міжнародної Координаційної Ради з Транссибірських перевезень є забезпечення сервісу, що відповідає стандартам світового транспортного ринку, а також ефективності використання Транссибірської магістралі як міжнародного транспортного коридору з урахуванням економічних інтересів кожного учасника перевезень, при забезпеченні конкурентоспроможності з морськими перевізниками в сполученні між країнами Європи й країнами Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

4.7 Міжнародні логістичні організації

American Production and Inventory Control Society (APICS) — перша професійна асоціація з питань управління ланцюгами постачань.

Association for Healthcare Resource & Materials Management (AHRMM) — перша членська група професіоналів з управління ланцюгами постачань в галузі медицини та здоров'я.

Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) надає послуги освіти, кар'єрного розвитку і налагодження зв'язків в мережі професіоналів з управління ланцюгами постачань.

International Warehouse Logistics Association (IWLA) — асоціація, яка займається питаннями складських ресурсів логістичних операторів, вантажовідправників і 3PL споживачів.

International Society of Logistics (SOLE) — професійна асоціація, яка займається питаннями удосконалення технологій, освіти та управління в логістиці.

Institute for Supply Management (ISM) — перша неприбуткова професійна організація з управління ланцюгами постачань

Logistics & Transportation Association of North America (LTNA) — співтовариство, що займається питаннями транспортної логістики в США та Канаді.

National Association of Educational Procurement (NAEP) — перша асоціація із питань закупівель та управління ланцюгами постачань.

4.8 Найбільші логістичні компанії України

MINTRANS зробив список найбільших логістичних компаній України [10].

Карантин підтвердив те, що представники галузі кажуть роками: вони займаються бізнесом майбутнього. Обмеження руху лише збільшило попит на послуги логістів. Кілька місяців карантину кур'єри були чи не найпомітнішими учасниками дорожнього руху. Читайте, які компанії мають найбільшу вагу на ключовому для України ринку.

1 KÜEHNE + NAGEL

Виручка в 2019 році, млн грн: 1100

Країна походження: Швейцарія

Рік заснування: 1890

Генеральний директор: Віктор ШКАРБАН

Одна з найбільших логістичних компаній у світі, має 1400 офісів у 109 країнах. Заснована 1890 року як класична судноплавна компанія. В Україні працює з 1992 року зі штатом 450 працівників на 10 локаціях.

До переліку послуг Kuehne + Nagel входять: експорт-імпорт-транзит вантажів, контейнерні FCL-перевезення (Full Container Load – повністю завантажений контейнер), перевезення збірними LCL-контейнерами (Less Container Loading – контейнер, заповнений вантажем для різних одержувачів), інтермодальні перевезення, страхування морських вантажів, митно-брокерські послуги, проектна логістика, консолідація вантажів на власних складах у портах світу, доставка товарів «від дверей до дверей».

Свої сильні сторони компанія вбачає в морській та авіаційній логістиці, автомобільній та контрактній логістиці з фокусом на інтегровані логістичні рішення. До 2030 року Kuehne + Nagel планує зробити всі свої поставки з нульовим рівнем викидів CO₂.

2. DSV LOGISTICS

Виручка в 2019 році, млн грн: 900

Країна походження: Данія

Рік заснування: 1976.

П'ята за величиною транспортно-логістична компанія у світі, має представництва у 80 країнах, щорічно обробляє 30 млн відправлень. Має 6 млн м² складських приміщень.

В Україні компанія відносно нещодавно – із 2013 року. Пропонує своїм клієнтам міжнародні автоперевезення, морські контейнерні перевезення, авіаперевезення, проектну логістику, складську логістику, дистрибуцію, митно-брокерські послуги та страхування вантажів.

3. FM LOGISTICS УКРАЇНА

Виручка в 2019 році, млн грн: 800

Країна походження: Франція

Рік заснування: 1967.

Компанія розпочала роботу у складі 12 працівників та семи транспортних засобів. Зараз має філії у 14 країнах світу й отримує 60 % свого доходу з-за кордону, має 27 200 працівників, 4 млн км² складських площ і 3500 транспортних засобів. Найбільший дохід компанія зафіксувала у 2018-2019 фінансовому році, він становив 1,3 млрд євро.

Група позиціонує себе експертом у галузі дистрибуції, споживчих товарів, косметики і краси, промисловості та охорони здоров'я. Найбільший виторг компанія отримує від дистриб'юторської діяльності (31 %) та косметичних засобів і парфумерії (28 %). Ключові клієнти FM Logistic у дистриб'юторській діяльності – Carrefour, Auchan, Billa, у царині косметичних засобів – L'Occitane, L'Oreal, Shiseido, Dior, Clarins, Natura. В Україні працює з 1996 року.

4. RABEN

Виручка в 2019 році, млн грн: 600

Країна походження: Нідерланди

Рік заснування: 1931.

Компанії 89 років, її щорічний оборот становить 130 млн євро. Raben має філії у 12 країнах Європи. Українська філія працює з 2003 року, має 500 працівників, відділення у семи містах, 70 000 м² складських площ та 600 автомобілів.

Торік Raben Group викупила 50 % акцій у Fenthol & Sandtmann і стала єдиним акціонером Raben у Німеччині.

Пропонує послуги зі складської логістики, міжнародних і внутрішньоукраїнських вантажних перевезень, митного

обслуговування та морського фрахту, контрактної логістики, Fresh Logistics (обслуговування свіжих продуктів, яким потрібна температура від 0 до +6°C).

5. EKOL UKRAINE

Виручка в 2019 році, млн грн: 550

Країна походження: Туреччина

Рік заснування: 1990.

Компанія має 1 млн м² закритих складських приміщень у 12 країнах Європи, два пароми, 52 залізничних маршрути на тиждень та парк із 6000 автомобілів. Обороти компанії – близько 600 млн євро на рік.

В Україні Ekol працює з 2012 року, після укладання договору з українською логістичною компанією «Комора С». Має 55 000 м² складських приміщень. Спеціалізується на доставках одного з найскладніших товарів для складської логістики – одягу. Співпрацює з відомими брендами: LC Waikiki, Colin's, LTB та ін. Ekol Logistic використовує в роботі систему обліку товарів Rainbow, що дає змогу клієнтові завжди бачити реальну кількість товару, повідомляє про необхідність поповнення запасів, дає змогу відслідкувати історію товару на всіх етапах логістичного ланцюжка.

6. ZAMMLER

Виручка в 2019 році, млн грн: 550

Країна походження: Україна

Рік заснування: 2007.

Zammler Україна – український логістичний оператор. На ринку з 2007 року. Сьогодні Zammler працює не лише в Україні, має представництва у Польщі, Китаї та Казахстані. Надає послуги в галузі автомобільних, морських, залізничних, авіаперевезень, митно-брокерського оформлення та повний спектр складських послуг. У 2021 році компанія планує відкрити черговий термінал на 60 000 м².

7. PAKLINE LOGISTICS

Виручка в 2019 році, млн грн: 500

Країна походження: Україна

Рік заснування: 2004.

Pakline Group має українське походження, заснована у Дніпрі в 2004 році. Зараз група компаній має 52 700 м² складських

приміщень та 114 одиниць власного транспорту, представлена у 12 українських містах, штат – 882 працівники. У Києві, Дніпрі та Гостомелі компанія має складські комплекси класів А та В+.

Rakline надає послуги логістичного консалтингу, фулфілмент із використанням конвеєрних ліній, послуги зберігання та складської логістики, кур'єрської експрес-доставки Україною та світом, холодної логістики для фармацевтики та FMCG, послуги для інтернет-магазинів.

8.UVK

Виручка в 2019 році, млн грн: 300

Країна походження: Україна

Рік заснування: 2001.

UVK – перший український 3PL-оператор, що вийшов на ринок у 2001 році (3PL, або Third Party Logistics, – надання логістичних послуг або комплексу послуг – від доставки й адресного зберігання до управління замовленнями і відстеження руху товарів.) Вже в 2006 році компанія запровадила програму національного масштабу з гарантованої доставки вантажів клієнтів у роздрібні мережі за дві доби – «Україна за 48 годин». Компанія споріднена з одним із найбільших ритейлерів – Fozzy Group, але працює на відкритому ринку. Серед клієнтів UVK – лише окремі підрозділи Fozzy.

Оператор надає митно-брокерські послуги, міжнародний форвардинг, послуги фулфілменту, доставки та зберігання вантажів. Пропонує своїм клієнтам прямий регулярний сервіс із перевезення збірних вантажів з Китаю та інших країн Південно-Східної Азії, Північної і Південної Америки, забезпечує щотижневе відправлення з китайських портів Шанхаю, Нінбо, Гонконгу. Організовує імпорт та експорт через порти Європи, склад у Варшаві та порти України. Компанія має вісім логістичних центрів А і В та 27 крос-док терміналів. Автопарк UVK – 1551 вантажівка, кількість складських приміщень – 50 000 м². За добу компанія обробляє 2000 палет.

9. ЛОГІСТИК-ПЛЮС

Виручка в 2019 році, млн грн: 200

Країна походження: Україна

Рік заснування: 2008.

«Професійна логістика – це ключ до швидкого, безпечного й успішного зберігання, обробки та перевезення вантажів по Україні та країнам Європи», – пише компанія на власному сайті. І сама робить швидкі кроки. Цьогоріч «Логістик-Плюс» завершила поглинання компанії «ЯрТранс», щоб швидше і безпечніше зберігати та перевозити вантажі.

10. DB SHENKER УКРАЇНА

Виручка в 2019 році, млн грн: 200

Країна походження: Австрія

Рік заснування: 1872.

Офіційна експедиторська агенція дев'яти Олімпійських ігор, компанія відповідальна за європейську логістику для команди «Формули-1» Mercedes AMG Petronas. Має понад 8 млн м² складських приміщень та 24 500 працівників у 750 офісах. В Україні представництво компанії відкрито у 1998 році. DB Shenker пропонує перевезення автомобільним, залізничним, повітряним, морським транспортом, послуги контрактної логістики.

Лекція 5

ІНШІ МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

План лекції

- 1 Міжнародні організації з експлуатації поромних переправ.
- 2 Інші міжнародні організації у галузі залізничного транспорту.
- 3 Участь України в міжнародних організаціях у галузі залізничного транспорту.

5.1 Міжнародні організації з експлуатації поромних переправ

Рада директорів зі спільної експлуатації поромної переправи між портами Варна-Поті/Батумі-Іллічівськ створена у 1999 році.

Рада директорів складається з дев'яти осіб – по одному представнику кожного призначеного підприємства. Відповідно до Міжурядової Угоди призначеними є:

- з болгарської сторони: Національна компанія «Болгарські державні залізниці», Пароплавство «Болгарський морський порт», Поромний комплекс Варна.

- з грузинської сторони: ВАТ «Грузинська залізниця», Батумський морський порт; Потійський морський порт.

- з української сторони: Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця), Судноплавна компанія «Укрферрі», Іллічівський морський торговельний порт [7].

Угода між Урядом України та Урядом Республіки Болгарія про спільну експлуатацію поромної переправи між портом Іллічівськ і портом Варна підписана у 1995 році.

Угоду підписано з метою організації регулярного міжнародного прямого вантажного поромного сполучення між портом Іллічівськ і портом Варна, надаючи значення координації й спільній діяльності залізничного й морського транспорту обох держав, визнаючи виняткову важливість перевезень вантажів як по взаємних поставках, так і в треті країни.

Для здійснення регулярного поромного сполучення між портами Іллічівськ і Варна судноплавні підприємства

закріплюють для роботи на зазначеному напрямку за рівною кількістю поромних суден, обладнаних відповідними засобами для накочування й викочування залізничних вагонів на пором і з порома. Накочування й викочування залізничних вагонів на поромні судна або з поромних суден здійснюється на спеціальних поромних причалах відповідно до Технічних умов експлуатації поромних комплексів, які затверджуються Радою директорів.

Компетентними відомствами Договірних Сторін є:

- з української сторони – Мінтрансзв'язку України;
- з болгарської сторони – Міністерство транспорту Республіки Болгарія.

5.2 Інші міжнародні організації в області залізничного транспорту

Міжнародне Товариство з експлуатації спальних вагонів і вагонів ресторанів (CIWLT) утворено у 1883 році з метою виробництва спеціалізованих спальних вагонів і вагонів-ресторанів для експлуатації їх у потягах міжнародного сполучення. Це товариство має в експлуатації власний парк близько 2000 вагонів та на основі вивчення попиту на перевезення висуває нові вимоги до обладнання вагонів.

Україна не входить до цієї організації.

Керівним органом Товариства є Комітет управління.

Засноване у 1912 році Товариство інженерів залізничних семафорів (IRSE) здійснює розвиток науки та впроваджує досягнення у практику залізничної сигналізації, дальнього зв'язку та інших питань, пов'язаних з цією проблемою.

Україна не входить до цього товариства.

Існує також достатня кількість інших міжнародних організацій в області залізничного транспорту.

5.3 Участь України в міжнародних організаціях у галузі залізничного транспорту

У червні 1992 року за поданням уряду України Державна адміністрація залізничного транспорту України була прийнята в члени Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) [8].

У цьому ж році на сесії Генеральної Асамблеї Міжнародного Союзу залізниць Укрзалізницю було прийнято в дійсні члени МСЗ.

Зовнішньоекономічні відносини залізниць України із залізницями інших країн сформувалися на основі міждержавних і прикордонних угод, які забезпечили нормативно-правові відносини при взаємодії залізниць.

Важливого значення для забезпечення взаємодії залізниць і збереження їхньої технологічної єдності мала робота Ради із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності.

Україна є членом Міжнародної Координаційної Ради по Транссибірських перевезеннях, утвореної на підставі Декларації, прийнятої у 1993 році в м. Москві на Міжнародній конференції з перевезень Транссибірською магістраллю.

У той же час Укрзалізницею були підписані Угоди про співробітництво з міжнародними організаціями «Інтерконтейнер» (Берн), «Інтерфриго» (Париж), Центральна європейська ініціатива (Відень), ФТГ (Німеччина) та інші.

Лекція 6

МІЖНАРОДНІ КОНВЕНЦІЇ ТА БАГАТОСТОРОННІ УГОДИ У ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

План лекції

- 1 Багатосторонні угоди.
- 2 Конвенції у галузі залізничного транспорту.
- 3 Перелік документів міжнародного залізничного транспортного права КОТІФ і регламентів його застосування.
- 4 Участь України у міжнародних конвенціях та багатосторонніх угодах з питань залізничного транспорту.
- 5 ІНКОТЕРМС-2020: правила і нюанси їх застосування.

6.1 Багатосторонні угоди

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) підписана і набула чинності у 1951 році.

Угоду підписали 22 країни.

УМВС застосовується до усіх перевезень вантажів у прямому міжнародному залізничному вантажному сполученні між станціями, які відкрито для вантажних операцій у внутрішньому сполученні країн-учасниць.

УМВС має обов'язкову силу для залізниць, відправників та одержувачів вантажів.

Розроблені та набули чинності ряд нових додатків до Угоди, серед яких найбільш важливі:

- Правила перевезень небезпечних вантажів;
- Правила перевезень приватних вагонів і вагонів залізниці, які передані нею в оренду;
- Порядок заповнення накладної УМВС при перевезенні вантажів з переоформленням накладної УМВС на накладну іншого транспортного права та у зворотному напрямку;
- Правила перевезення автотракторної техніки.

Угода про міжнародне залізничне пасажирське сполучення (УМПС) (російською – Соглашение о международном

железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС)) підписана і набула чинності у 1951 році. Угоду підписали 23 країни.

Виконанню основних завдань в галузі міжнародних залізничних перевезень пасажирів і багажу сприяють відповідні організаційні форми. Однією з них є Комісія з транспортного права як підрозділ Комітету ОСЗ, на який покладено завдання ведення справ по СМПС.

За змістом текст Угоди базується на положеннях Міжнародної конвенції про залізничні перевезення пасажирів і багажу, підписану у 1924 році. На цей час це «Єдині правові приписи до договору про міжнародні залізничні перевезення пасажирів і багажу» (ЦВ), які продовжують діяти у вигляді Додатку А до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ).

Існує два Додатки до Угоди СМПС. У першому наведено для кожної Договірної сторони список предметів, які складають монополію поштового відомства, а у другому – перелік адрес організацій, які розглядають претензії.

На цей час основними напрямками удосконалення СМПС є проведення робіт з уніфікації та гармонізації його з іншими правовими документами в галузі міжнародного пасажирського сполучення.

Договір про «Правила користування вагонами в міжнародному сполученні» (ППВ) підписано у 1992 році.

Договір укладено на невизначений термін і здано на зберігання Комітету ОСЗ, що виконує функції депозитарію даного договору.

Даний договір не перешкоджає укладанню між зацікавленими договірними сторонами дво- і багатосторонніх угод з питань, що стосуються спільного користування вагонами.

Рішення щодо зміни й доповнення ППВ приймаються:

- одногосно представниками договірних сторін на Конференції Генеральних директорів залізниць ОСЗ – з фінансових питань, що стосуються ставок і розцінок ППВ;

- одногосно на нараді представників договірних сторін – з фінансових питань, що впливають з техніко-експлуатаційних приписів ППВ.

Умовами приєднання нових залізниць до договору є:

- прийняття на себе зобов'язання дотримання даного Договору й приписів ППВ;
- володіння власним парком вагонів, що мають відповідні позначення для їх ідентифікації;
- можливість вести самостійно розрахунки, пов'язані з користуванням вагонів у міжнародному сполученні.

6.2 Конвенції у галузі залізничного транспорту

Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) набула чинності у 1985 році.

До складу КОТІФ входить 43 договірні сторони.

Україна приєдналась до Конвенції згідно із Законом України «Про приєднання України до Протоколу від 3 червня 1999 року, що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року», чинним з 2007 року.

6.3 Перелік документів міжнародного залізничного транспортного права КОТІФ і регламентів його застосування

Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ).

Протокол про привілеї та імунітети Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ).

Додаткові повноваження для аудиту рахунків.

Єдині правила по договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу (ЦВ).

Єдині правила по договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ).

Єдині додаткові постанови (ДЦУ)

6.4 Участь України у міжнародних конвенціях та багатосторонніх угодах з питань залізничного транспорту

Україна приєдналася до двох із п'яти конвенцій та угод, які безпосередньо стосуються залізничного транспорту:

- Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії (УМЗЛ) у 1989 році;

- Європейська угода про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідні об'єкти (УЛКП/AGTC) у 2005 році.

На цей час Україна бере участь як в УМВС, так і в КОТІФ.

Приєднання до КОТІФ дало змогу українським перевізникам уникнути подвійного переоформлення перевізних документів з транспортного права УМВС на КОТІФ і навпаки, при здійсненні міжнародних перевезень.

Тобто перевезення в європейському напрямку здійснюється з оформленням перевізних документів згідно з положеннями КОТІФ, а перевезення у країни колишнього СРСР – з оформленням перевізних документів згідно з положеннями УМВС.

6.5 ІНКОТЕРМС-2020: правила і нюанси їх застосування

ІНКОТЕРМС (від англ. Incoterms, International commercial terms) – це офіційні правила, розроблені Міжнародною торговою палатою (далі – МТП) для тлумачення термінів, що стосуються внутрішньої та міжнародної торгівлі. З 1 січня 2020 року набули чинності оновлені правила ІНКОТЕРМС-2020 (видання МТП №723) [11]. Суть деяких термінів ІНКОТЕРМС та особливості їх застосування подамо в таблиці 1 та на рисунках 2, 3.

Таблиця 1 – Приклад термінів ІНКОТЕРМС-2020 і нюанси їх застосування

Номер з/п	Назва та суть торговельного терміна	Зона відповідальності продавця	Зона відповідальності покупця
1	2	3	4
Категорія E (товар надано продавцем на власному складі)			
1	<p>EXW (Ex Works) Поставка відбулася в момент, коли продавець передав товар покупцеві на площі підприємства-продавця або в іншому зазначеному місці (наприклад, на складі). Перехід ризиків – з моменту поставки. Розподіл витрат – у місці поставки. Вид транспорту – будь-який</p>	<p>Контроль безпеки; перевірка якості, кількості, ваги, розміру; пакування, маркування товару; навантаження товару на транспортний засіб (далі – ТЗ) у місці поставки, якщо це окремо прописано в договорі купівлі-продажу. Продавець зобов'язаний повідомити покупця про поставку та подати документи: комерційний інвойс для оплати, накладну</p>	<p>Виконання митних формальностей (ліцензії, митні платежі) під час експорту, імпорту, транзиту; доставка товару</p>
<p>Особливості застосування: покупець може зіткнутися із труднощами під час виконання своїх експортних формальностей, оскільки він не зареєстрований на митній території країни експорту. Термін більше підходить для внутрішньої торгівлі</p>			

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
2	<p>FCА (Free Carrier) Термін передбачає два можливі місця відвантаження продавцем товару: – місце, що належить продавцеві (наприклад, його склад, фабрика, магазин); – зазначене в договорі місце, яке не належить продавцеві (наприклад, морський порт, термінал). Вважається, що відвантаження виконано після навантаження товару на ТЗ перевізника, оплачене продавцем. При цьому вивантаження товару із ТЗ не є обов'язком продавця. Поставка відбулася в момент, коли продавець у встановленому місці передав товар, що пройшов митне очищення для експорту, зазначеному покупцем перевізникові або іншій особі. Перехід ризиків – з моменту поставки. Розподіл затрат – у місці поставки. Вид транспорту – будь-який</p>	<p>Контроль безпеки, перевірка якості, кількості, ваги, розміру; пакування, маркування товару; виконання експортних митних формальностей; навантаження товару на ТЗ, якщо відвантаження здійснюється в приміщенні продавця; доставка товару до місця поставки (наприклад, морському перевізникові, зазначеному покупцем). Продавець зобов'язаний повідомити покупця про доставку та підтвердити передавання товару перевізникові</p>	<p>Навантаження товару на ТЗ, якщо відвантаження здійснюється не в приміщенні продавця, виконання транзитних та імпорتنих митних формальностей; доставка товару</p>
	<p>Особливості застосування: у контракті слід максимально точно вказати пункт у місці поставки, оскільки саме в цьому пункті ризики ушкодження або втрати товару переходять до покупця</p>		

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
3	<p>FAS (Free Alongside Ship) Поставка відбулася в момент, коли товар розміщений уздовж борту судна на причалі, на баржі в зазначеному порту відвантаження. Перехід ризиків – з моменту поставки. Розподіл витрат – у місці поставки (коли товар знаходиться уздовж борту судна). Вид транспорту – тільки морський або внутрішній водний транспорт</p>	<p>Контроль безпеки; перевірка якості, кількості, ваги, розміру; пакування, маркування товару; отримання ліцензії, дозволу; виконання експортних митних формальностей, якщо інше не встановлено договором; доставка товару в порт відвантаження. Продавець зобов'язаний повідомити покупця про доставку товару та підтвердити передавання товару перевізникові</p>	<p>Навантаження товару на судно в порту відвантаження; виконання транзитних та імпортних митних формальностей; доставка товару з порту відвантаження; виконання експортних митних формальностей, якщо це окремо передбачено в договорі купівлі-продажу (доповненні до нього)</p>
	<p>Обов'язок застосування: у контракті слід максимально точно вказати пункт завантаження в порту відвантаження товару, оскільки до цього пункту всі ризики та затрати несе продавець, а після поставки в цей пункт – покупець</p>		

Англомова назва		Український переклад
EXW	Ex Works	Франко-завод
FCA	Free Carrier	Франко-перевізник
CPT	Carriage Paid To	Перевезення оплачено до
CIP	Carriage & Insurance Paid To	Перевезення та страхування оплачено до
DAP	Delivered at Place	Поставка в місці
DPU	Delivered at Place Unloaded	Поставка в місці з розвантаженням
DDP	Delivered Duty Paid	Поставка зі сплатою мита
FAS	Free Alongside Ship	Франко вздовж борту судна
FOB	Free on Board	Франко-борт
CFR	Cost & Freight	Вартість і фрахт
CIF	Cost, Insurance & Freight	Вартість, страхування та фрахт
<i>* переклад підготовлено за україномовним виданням Incoterms 2020</i>		

Рисунок 2 – Значення основних термінів ІНКОТЕРМС-2020

Розподіл обов'язків між продавцем і покупцем згідно Інкотермс 2020

Умови поставання	Митне очищення		Перевезення	Місце поставки *	Перехід ризиків	Перехід витрат	Страхування
	для вивезення	для ввезення					
EXW	Імпортёр	Імпортёр	Імпортёр	Підприємство, склад продавця			–
FCA	Експортёр	Імпортёр	Імпортёр	Поставка перевізнику у визначеному місці або після відвантаження (якщо поставка в приміщенні експортера)			–
FAS	Експортёр	Імпортёр	Імпортёр	Розміщення товару вздовж борту судна на причалі або на ліхтерах в порту відвантаження			–
FOB	Експортёр	Імпортёр	Імпортёр	Борт судна в порту відвантаження			–
CFR	Експортёр	Імпортёр	Експортёр	Борт судна в порту відвантаження	Порт призначення		–
CIF	Експортёр	Імпортёр	Експортёр	Борт судна в порту відвантаження	Порт призначення		Експортёр
CPT	Експортёр	Імпортёр	Експортёр	Місце передачі товару першому перевізнику	Місце призначення		–
CIP	Експортёр	Імпортёр	Експортёр	Місце передачі товару першому перевізнику	Місце призначення		Експортёр
DAP	Експортёр	Імпортёр	Експортёр	Місце призначення (товар готовий до розвантаження)			–
DPU	Експортёр	Імпортёр	Експортёр	Місце призначення (товар розвантажений)			–
DDP	Експортёр	Експортёр	Експортёр	Місце призначення			–

* Момент, коли ризик втрати або пошкодження товару переходить від продавця до покупця.

Рисунок 3 – Розподіл обов'язків між продавцем і покупцем згідно ІнКОТЕРМС-2020

Лекція 7

ПОРІВНЯННЯ ПОЛОЖЕНЬ УМВС І КОТІФ

План лекції

- 1 Найважливіші нововведення в новому ЦІМ.
- 2 Загальні положення УМВС І КОТІФ.
- 3 Відмінності УМВС і КОТІФ.
- 4 Перспективи зближення двох видів транспортного права.

7.1 Найважливіші нововведення в новому ЦІМ

Новий ЦІМ може бути застосований і тоді, якщо тільки місце відправлення або місце одержання перебуває в одній із країн-членів ОТІФ. Це дає змогу використати ЦІМ у перевезеннях, що йдуть, як і в країні УМВС, так і з/через них. Новим є те, що перевізник може розширити свої зобов'язання або свою відповідальність на користь клієнта.

Договір про перевезення в майбутньому має бути узгодженим і підписаний обома сторонами. Підпис може бути замінений друкованим відбитком, машинною бухгалтерською оцінкою або іншим відповідним чином.

Відправлення супроводжується накладною єдиного зразка. Може бути використана і електронна накладна.

У майбутньому строк доставки зможе бути погоджений відправником і перевізником. У разі відсутності угоди діють максимально встановлені строки доставки. Можливі також і додаткові строки певною тривалістю, причому погоджений строк доставки може перевищити діючі максимальні строки.

Максимально встановлені строки для вагонних відправлень:

- строк відправлення вантажу – 12 годин;
- строк перевезення на кожні початі 400 кілометрів – 24 години.

Строк доставки починає обчислюватися з моменту приймання вантажу. У строк не зараховуються: час зупинки, що виникла не з вини перевізника; неділі та святкові дні, установлені законом.

Введення нового КОТІФ обумовить розподіл між транспортним правом і вагонним правом. Таким чином, основою для перевезень порожніх вантажних і пасажирських вагонів стануть нещодавно розроблені положення ER CUV (порожні транспортні засоби), а не ER CIM (залізничні одиниці на власному ході), як раніше. Оскільки положення ER CUV будуть рівною мірою поширюватися як на вагони, що перебувають у власності залізниць, так і на приватні вагони, можна вважати, що фактично виникає рівний підхід до обробки вагонів.

Клієнт у майбутньому буде мати свободу вибору. Він зможе обирати, за якими положеннями буде здійснюватися перевезення порожніх вантажних вагонів: за правом CIM або ж за правом CUV.

7.2 Загальні положення УМВС І КОТІФ

Положення КОТІФ застосовуються для перевезень вантажів залізницями країн-учасниць [9]. Залізниці зобов'язані приймати та здійснювати перевезення вантажів, якщо відправник дотримується приписаних правил. Нові правила перевезень установлюють такий обов'язок, проте тільки стосовно вагонних відправлень.

За необхідності схоронність перевезених вантажів має бути забезпечена відповідною тарою чи упаковкою. Залізниця вправі не приймати вантажі, які не задовольняють цим вимогам.

Вага вантажу та порядок її визначення регламентуються правилами та процедурами залізниці відправлення.

Приймання вантажу для перевезення, завантаження, а також вивантаження та видача його одержувачу проводяться, відповідно, за правилами залізниці відправлення та залізниці призначення.

КОТІФ визначено форму залізничної накладної, що розроблена в рамках СІТ [9]. Якщо відправник у накладній не зазначив, що буде сам здійснювати митні формальності, то їх (за замовчуванням) виконує залізниця.

Залізниці країн-учасниць конвенції несуть солідарну відповідальність за схоронність вантажу і дотримання термінів доставки з моменту приймання вантажу до перевезення першою залізницею до моменту видачі його одержувачу останньою.

Відповідальність залізниць за небережені перевезення побудована за презумпцією вини перевізника.

Перевізник несе відповідальність як за втрату транспортних і переданих йому відправником товаросупроводжувальних документів, так і за їхнє неналежне використання.

Залізниці крім того відповідають за наслідки невиконання вказівок відправника стосовно зміни умов договору про перевезення вантажу.

Залізниці не несуть відповідальності за кількість (вагу) вантажу, перевезеного у справному вагоні чи контейнері, якщо його було прийнято і здано за справними пломбами вантажовласника або митниці.

Залізницям надано право стягувати штрафи з вантажовласників за простої вагонів, а також у випадках, коли перешкоди для пересування вантажів викликані провиною останніх (порушення умов перевезень, неправильне оформлення транспортної документації тощо).

7.3 Відмінності УМВС і КОТІФ

Залізниці можуть домовлятися про здійснення перевезень вантажів через визначені прикордонні станції і країни транзиту без одержання санкції своїх урядів, але з повідомленням Центрального бюро ОТІФ і відповідною публікацією в міжнародних тарифах.

Так само як за УМВС, провізні платежі визначаються за національними та транзитними тарифами. Проте, якщо ряд національних залізниць уклали угоди про наскрізні тарифи, тоді перевезення можуть оплачуватися за такими тарифами, які називають союзними.

Національні залізничні адміністрації можуть самостійно (без урядової санкції) укласти між собою особливі угоди про зниження тарифів і надання інших преференцій, якщо пільги будуть надаватися клієнтам, що знаходяться в порівнянних умовах.

Розподіл відправлень на вагонні та дрібні не усувається. Характер відправлень визначається для всього шляху проходження вантажу, виходячи з правил, що діють у країні

відправлення. Стимулюється підвищення ролі транспортно-експедиторських організацій, що здійснюють консолідацію вантажу – укрупнення дрібних вантажних партій у вагонні та контейнерні відправлення.

Конвенціями не встановлено обов'язок одержувача приймати доставлений йому вантаж від залізниці – це його право.

Терміни доставки при перевезенні вантажів для вагонних відправлень складають для вантажів великої швидкості – 400 км/доб., а для вантажів малої швидкості – 300 км/доб. у межах кожної національної залізниці.

У разі прострочення в доставці вантажу понад дві доби проти терміну, зазначеного в накладній, залізниця зобов'язана виплатити штраф у розмірі 0,1 % провізних платежів.

У разі незбереженого перевезення залізниця зобов'язана скласти акт, що є в деякому значенні аналогом комерційного акта УМВС. Якщо ушкодження та втрата носять явний характер, то такий акт має бути складений у момент видачі вантажу. У разі виявлення прихованих недоліків заява про складання акта має бути направлена від одержувача не пізніше, ніж на сьомий день з дати видачі вантажу.

Розмір відшкодування за ушкоджений чи втрачений (цілком чи частково) вантаж визначається ринковою ціною товару на дату та місце приймання його для перевезення першою залізницею.

Установлено межу відповідальності залізниць за ушкодження, псування, повну чи часткову втрату вантажу, що складає 16,67 одиниці спеціальних прав запозичення (СПЗ) за 1 кг маси брутто.

Уведено спеціальні положення про відповідальність залізниць при доставці супроводжуваних автомобілів.

Досудова (претензійна) процедура розгляду спорів між вантажовласником і залізницею є факультативною. Необхідність такої процедури визначається законом країни суду, в якому буде пред'явлено позов за даним міжнародним перевезенням.

Термін позовної давності дорівнює одному року, а при наявності наміру в діях перевізника збільшується до двох років. Термін давнини припиняється на час розгляду претензії перевізником і в інших випадках на підставі закону країни суду.

Можлива процедура арбітражного вирішення спорів.

На відміну від більшості інших міжнародних угод про перевезення, КОТІФ містить норму про те, що за відсутності необхідних положень у правилах перевезень, доповненнях до них і міжнародних тарифах застосовується національне право країни, в якій правомочна особа здійснює свою вимогу, включаючи положення колізійного права. Прямо виражений колізійний принцип – застосування закону країни суду, при чому допускається зворотне відсилання до права третіх країн.

7.4 Перспективи зближення двох видів транспортного права

Обидві правові системи УМВС і КОТІФ мають одну і ту саму сферу застосування та регулюють суспільно-правові відносини між сторонами договору перевезень вантажів [9]. Проте вони суттєво відрізняються як за формою, так і за змістом окремих положень вантажоперевізнього права.

Однак існують країни, в яких застосовуються положення цих двох правових систем залежно від виду сполучення положення як однієї, так і іншої системи права. Це зазвичай країни, що перебувають на межі двох транспортних правових систем (Польща, Україна, Латвія, Литва, Естонія, Словаччина, Угорщина, Румунія та Болгарія).

Можливість успішного співіснування двох правових систем із залізничних вантажних перевезень на території однієї країни мала позитивний вплив на розвиток міжнародних економічних відносин та залізничних перевезень між країнами Європейського Союзу та країнами СНД.

Для того, щоб ефективно використовувати ці правові системи разом, потрібно прибрати основні перешкоди та розбіжності, які існують в зоні дії двох правових систем, а також визначити основні напрями з уніфікації залізничного транспортного права, а саме:

- виключення принципових розбіжностей між УМВС та ЦІМ;
- перехід на єдину номенклатуру вантажів ННМ/ГНВ;
- впровадження правил перевезень небезпечних вантажів на основі RID;
- розробка Конвенції про міжнародний митний транзит при перевезенні вантажів на підставі вантажної накладної ЦІМ та

УМВС, в рамках Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН;

- розробка та впровадження єдиної вантажної накладної ЦІМ-УМВС.

Метою зближення двох видів чинного транспортного права є спрощення перевезення вантажів між Європою та Азією і, в першу чергу, ефективне використання існуючої транспортної інфраструктури та залізничного рухомого складу.

Список літератури

1 Редзюк А. М., Матвіїв І. Б. Міжнародні організації, конвенції та багатосторонні угоди в галузі транспорту. Т. 3. Залізничний транспорт: навч. посіб. Київ: ДМ «ДержавтотрансНДІпроект», 2009. 200 с.

2 Міжнародне право: навч.-метод. посіб. для студентів юридичного факультету / уклад. К. Ю. Фіщенко, В. Х. Ярмакі, М. К. Гопич. Одеса: ОДУВС, 2015. 286 с.

3 Буткевич В. Г., Мицик В. В., Задорожній О. В. Міжнародне право. Основи теорії: підручник. Київ: Либідь, 2002. 606 с.

4 Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Мілашевич А. В. Транспортне право України: навч. посіб. / за ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. Київ: Хрінком Інтер, 2020. 416 с.

5 Мукмінова Т. А., Матвіїв І. Б. Міжнародний союз залізниць – історія створення розвитку. *Залізничний транспорт України*. Київ, 2020. № 1. С. 14–25.

6 Данілова Т. Б., Мукмінова Т. А. Юридичні та практичні аспекти застосування КОТІФ в Україні. *Залізничний транспорт України*. Київ, 2020. № 6. С. 12–28.

7 Матвіїв І. Б. Про роботу Ради із залізничного транспорту держав-учасниць СНД. *Залізничний транспорт України*. Київ, 2013. № 6. С. 15–30.

8 Organization for Cooperation of Railways (OSJD). URL: <http://www.osjd.org>.

9 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ, COTIF). URL: <http://www.uz.gov.ua>.

10 Топ-10 найбільших логістичних компаній України. URL: <https://mintrans.news/logistics/top-10-naybilshikh-logistichnikh-kompaniy-ukraini>.

11 Правила ІНКОТЕРМС: таблиця-підказка. URL: <https://balance.ua/news/post/pravila-inkotermstablitsa-podskazka/>

МІЖНАРОДНІ ЛОГІСТИЧНІ СИСТЕМИ

Конспект лекцій

Відповідальний за випуск Примаченко Г. О.

Підписано до друку 2022 р.

Умовн. друк. арк. 2,75. Тираж . Замовлення № .

Видавець та виготовлювач Український державний
університет залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха,7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.