

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-45-73>

УДК 339.56:341.24 (045)

РОЛЬ ПРАВИЛ ІНКОТЕРМС У РЕГУЛЮВАННІ УМОВ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ КОНТРАКТІВ

THE ROLE OF THE INCOTERMS IN REGULATING THE CONDITIONS OF FOREIGN TRADE CONTRACTS

Румянцев Анатолій Павлович

доктор економічних наук, професор,
Національний авіаційний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7531-654X>

Грущинська Наталія Миколаївна

доктор економічних наук, професор,
Національний авіаційний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5606-4666>

Пічкурова Зоя Володимирівна

кандидат економічних наук, доцент,
Національний авіаційний університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6561-8413>

Rumiantsev Anatolii, Hrushchynska Nataliia, Pichkurova Zoia
National Aviation University

Стаття присвячена дослідженню ролі та значення Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів (Інкотермс) як базисних умов постачання у регулюванні умов зовнішньоторговельних контрактів. Підкреслено, що Правила Інкотермс дозволяють уніфікувати і стандартизувати умови постачання, спростити процес узгодження умов зовнішньоторговельної угоди, оптимізувати зміст міжнародного контракту та попередити подвійне тлумачення його окремих пунктів. Визначено аспекти, які регулюють Інкотермс і охарактеризовано їх структуру відповідно до чинної версії. Охарактеризовано базисні умови постачання за принципом поступового зростання обсягів відповідальності від експортера до імпортера, визначено момент переходу ризиків та відповідальності від експортера до імпортера відповідно до кожної базисної умови постачання та проаналізовано можливості використання Інкотермс при різних видах перевезень. Визначено переваги та недоліки Правил Інкотермс для експортера та імпортера, визначено доцільність використання окремих правил за певних умов.

Ключові слова: Правила Інкотермс, Міжнародна торговельна палата, зовнішньоторговельні контракти, експортер, імпортер, умови постачання, зобов'язання, відповідальність, ризики.

The article is devoted to the role and significance of the International Commercial Terms (Incoterms) as basic terms of supply in regulating the terms of foreign trade contracts. It is emphasized that in modern conditions of international trade, the Incoterms Rules make it possible to unify and standardize the terms of supply, simplify the process of agreeing the terms of a foreign trade contract, avoid burdening the content and structure of the contract, and prevent double interpretation of some points. Aspects related to the scope of Incoterms regulation are defined, the structure and content of the Incoterms are described in detail in accordance with their current version. The classification of the basic terms of supply was carried out according to the principle of gradually increasing the scope of responsibility from the exporter to the importer. The distribution of responsibility between the exporter and the importer for the shipment of goods, export customs clearance, loading on the transport, delivery to the port, loading on the ship, transportation / freight, unloading from the ship, insurance of the goods, delivery to the destination, unloading at the destination, import customs clearance. The advantages and disadvantages of the Incoterms for exporters and importers have been analyzed, the expediency of using certain rules under certain conditions has been determined. Particular attention was paid to determining the moment of transfer of risks and responsibility for damage or loss of cargo from the exporter to the importer in accordance with each basic delivery condition, and the possibilities of using Incoterms for different types of transportation were analyzed. The conditions that must be observed by international trade participants

when using Incoterms in foreign trade agreements are summarized, the possibility of applying any version of Incoterms is emphasized. It is also stated that the current edition of the Rules was developed with the aim of maximally taking into account modern trends in the development of international trade, clarifying certain aspects of the interaction of trading partners and helping to avoid ambiguous interpretation of the terms of supply. The authors also emphasized that the use of the Incoterms significantly simplifies the process of interaction between the parties to a foreign trade agreement and optimizes the content of the international contract.

Keywords: Incoterms Rules, International Chamber of Commerce, foreign trade contracts, exporter, importer, terms of supply, obligations, responsibilities, risks.

Постановка проблеми. Збільшення обсягів операцій купівлі-продажу у всьому світі зумовлює необхідність використання уніфікованих і стандартизованих умов їх реалізації з метою спрощення процесів участі економічних суб'єктів у міжнародній торгівлі. Визначальну роль у процесах узгодження умов зовнішньоторговельних контрактів відіграють розроблені Міжнародною торговельною палатою (International Chamber of Commerce (ICC)) Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів Інкотермс (Incoterms – International commerce terms), які дозволяють сторонам зовнішньоторговельних угод керуватись базисними принципами розподілу обов'язків між експортером та імпортером, переходу ризиків та відповідальності за пошкодження або втрату вантажу тощо. Проблематика використання Правил Інкотермс актуалізується також кризь призму участі України у міжнародній торгівлі та активне використання вітчизняними суб'єктами базисних умов постачання у процесі здійснення ними зовнішньоторговельних операцій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню теоретичних та практичних аспектів використання базисних умов постачання у зовнішньоторговельній діяльності приділяли увагу такі вітчизняні та зарубіжні учені, як С. Бестужева, Я. Габор, А. Гайдукевич, Н. Грущинська, Дж. Девіс, В. Козуб, Н. Кунда, Б. Пера, А. Тодошук, Дж. Фогт та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну увагу з боку вітчизняних та зарубіжних дослідників до проблематики використання Правил Інкотермс у міжнародній торгівлі, їх деталізація та особливості трактування у процесі узгодження умов зовнішньоторговельних контрактів залишаються недостатньо вивченими, але надзвичайно актуальними з огляду на останні зміни до Правил та їх широке використання і роль в уніфікації найбільш поширених умов постачання за міжнародними договорами купівлі-продажу.

Формулювання цілей статті. Метою даного дослідження є аналіз ролі і значення Правил Інкотермс у процесі узгодження умов зовнішньоторговельних контрактів між контрагентами.

Виклад основного матеріалу дослідження. Уникнення спірних ситуацій в процесі реалізації зовнішньоторговельних угод потребує від сторін максимально чіткого визначення взаємних прав і зобов'язань. Проте, оскільки в таких угодах беруть участь резиденти різних країн, існує необхідність використання універсальних правил, які хоча і не можуть замінити договір, але суттєво сприяють регулюванню взаємовідносин між експортером та імпортером. Таку роль виконують Правила Інкотермс, які забезпечують тлумачення міжнародних комерційних термінів і дозволяють значно спростити процес узгодження умов зовнішньоторговельного контракту, уникнути навантаження на його текст надмірною деталізацією прав і обов'язків сторін та попередити ймовірність подвійного тлумачення окремих пунктів, оскільки зазначені Правила є загальноприйнятими і містять чіткий механізм реалізації домовленостей між контрагентами. Вони призначені для використання торгових термінів в національній та міжнародній торгівлі і сьогодні діють у переважній більшості країн світу [1].

Відповідно до рекомендацій Міжнародної торговельної палати, Правила Інкотермс мають факультативний характер, а держави мають право по-різному визначати місце цього документа в системі національного права. Наприклад, в Іспанії Інкотермс має високу юридичну силу і закріплені як законодавчий акт. У Німеччині, Франції, Австрії Інкотермс є юридичним звичаєм, а в Польщі – торговим звичаєм [2].

Правила Інкотермс були розроблені Міжнародною торговельною палатою ще у 1936 р. та з метою їх актуалізації з урахуванням ринкових трансформацій періодично оновлювались і перевидувались у 1953, 1967, 1976, 1990, 2000, 2010 та 2020 рр. Діюча редакція Правил набула чинності з 1 січня 2020 р.

До сфери регулювання Правилами Інкотермс відноситься:

- розподіл обов'язків і витрат між експортером та імпортером щодо залучення посередників, організації документарних, митних та податкових формальностей, забезпечення процесу страхування тощо;

- визначення виду транспорту, що буде використовуватись для забезпечення постачання;

- визначення місця постачання, яким є пункт призначення, де відбувається перехід ризиків і відповідальності від однієї сторони до іншої;

- момент переходу ризиків від одного до іншого контрагента.

Ризик – ключове поняття в Інкотермс і закладається вже в саме визначення доставки – це коли ризик втрати або ушкодження вантажу переходить від продавця до покупця [3]. Визначення виду транспорту та моменту переходу ризиків від експортера до імпортера чітко визначений кожною базисною умовою постачання (див. табл. 1).

Водночас, Правила Інкотермс не поширюються на умови контракту щодо:

- специфікації та якості товарів;
- ціни та форм оплати за товар;
- визначення моменту переходу права власності на товар;

- використання тарифних і нетарифних інструментів регулювання зовнішньоторговельних операцій;

- наслідки порушення прав інтелектуальної власності;

- використання санкцій за порушення умов зовнішньоекономічного контракту та способи врегулювання спорів;

- визначення форс-мажорних обставин.

З огляду на це, підкреслимо, що вказані аспекти мають бути врегульовані зовнішньоторговельним контрактом, який не може бути замінений Правилами Інкотермс, що виконують допоміжну функцію та оптимізують його умови.

Структурно Правила Інкотермс у їх чинній версії поділяються на чотири групи, кожна з яких позначається латинською літерою –

Таблиця 1

Особливості переходу ризиків за Правилами Інкотермс

Правило	Вид транспорту	Момент переходу ризиків від експортера до імпортера
EXW – Франко-завод (вказівка назви місця)	Будь-який вид	В момент передачі товару на складі експортера або за місцем виробництва.
FCA – Франко перевізник (вказівка назви місця)		В момент навантаження товару на транспорт покупця або перевізника.
FAS – Вільно вздовж борту судна (вказівка порту відвантаження)	Морський і внутрішній водний транспорт	В момент розміщення товару вздовж борту судна.
FOB – Вільно на борту (вказівка порту відвантаження)		На борту судна з моменту повного навантаження.
CFR – Вартість і фрахт (вказівка порту призначення)		
CIF – Вартість, страхування і фрахт (вказівка порту призначення)	Будь-який вид	В момент передачі експортером товару перевізнику.
CIP – Фрахт / перевезення та страхування оплачені до (вказівка назви місця призначення)		
CPT – Фрахт / перевезення оплачені до (вказівка назви місця призначення)		
DAP – Постачання в пункті (вказівка назви місця призначення)		В пункті призначення.
DPU – Постачання на місце вивантаження (вказана назва місця призначення)		
DDP – Постачання з оплатою мита (вказівка назви місця призначення)		

Джерело: складено авторами за даними Міжнародної торговельної палати [4]

Е, F, С та D і передбачає певні закономірності розподілу відповідальності між контрагентами. Кожне правило позначається аббревіатурою, що складається з трьох літер, які відображають приналежність до однієї з чотирьох категорій. Всього до Інкотермс-2020 входять 11 правил, з яких 7 можна вважати універсальними, оскільки вони поширюються на перевезення усіма видами транспорту, а 4 можуть бути використані лише для перевезень водним шляхом, у зв'язку з чим пунктами призначення за цими правилами виступають морські та річкові порти.

Послідовність розміщення Правил Інкотермс дозволяє визначити закономірність їх розташування за принципом поступового переходу обсягу відповідальності від імпортера до експортера (див. рис. 1).

Проаналізуємо Правила Інкотермс у чинній редакції з метою їх деталізації, виокремлення специфічних особливостей, обсягів відповідальності сторін та доцільності використання у тих чи інших випадках.

Група Е представлена лише одним правилом – EXW: Ex works (named place) – Франко-завод (вказівка назва місця), яке поширюється на всі види транспорту. Дане Правило покладає на експортера відповідальність щодо пакування, маркування та підготовки товару до відвантаження, а на імпортера – за навантаження на транспортний засіб, здійснення транспортування, виконання митних формальностей та постачання товару.

Перехід усіх ризиків від експортера до імпортера відбувається у момент передачі товару на складі або у межах виробничих

Базис гос- та- чання / Зобов'я- зання	Відвантаження товару	Експортне митне оформлення	Навантаження на транспортний засіб	Постачання до порту	Навантаження на судно	Перевезення / фрахт	Вивантаження з судна	Страшування товару	Постачання до місця призначення	Розвантаження на місці призначення	Імпортне митне оформлення
EXW											
FCA											
FAS									Імпортер		
FOB											
CFR											
CIF			Експортер					Експортер			
CIP											
CPT											
DAP								Імпортер	Експортер		
DPU										Експортер	
DDP										Імпортер	Експортер

Рис. 1. Розподіл відповідальності між експортером та імпортером за Правилами Інкотермс
Джерело: побудовано авторами за даними Міжнародної торговельної палати [4]

приміщень. Дане правило є максимально вигідним для експортера, на якого покладено мінімальний обсяг зобов'язань. Відповідно, ключові недоліки даного правила знаходяться в площині відповідальності імпортера, на якого припадає максимальний обсяг обов'язків, в тому числі, щодо використання власних транспортних засобів для отримання товару. Виключенням, що передбачає вигоди для імпортера, можна вважати ті варіанти постачання, які стосуються транспортування одночасно декількох партій товару від різних експортерів, що суттєво скорочує витрати покупця.

Група F поєднує три базисні умови постачання – FCA, FAS та FOB. Правило FCA: Free Carrier (named place) – Франко перевізник (вказівка назви місця) може бути використано для всіх видів транспорту. Воно зобов'язує експортера виконати обов'язки щодо відвантаження товару з місця виробництва, здійснення митного оформлення в режимі «експорт», навантаження товару на транспортний засіб імпортера або перевізника на підставі його угоди з імпортером. Імпортер повинен здійснити постачання товару в порт, забезпечити фрахт (найняти судно для транспортування товару і сплатити за це відповідну суму), доставити вантаж до місця митного оформлення в режимі «імпорт», забезпечити його вивантаження і розмитнення. Відповідно до даного базису постачання, ризики переходять від експортера до імпортера в момент навантаження товару на транспортний засіб імпортера або транспортної компанії, що надає послуги з перевезення. Порівняно з EXW, FCA дещо розширює коло обов'язків експортера, проте, імпортер залишається у менш вигідному становищі, враховуючи його обсяг повноважень та ймовірність настання ризиків, пов'язаних з транспортуванням, за яке він відповідає. Переваги для імпортера можуть виникати, у разі об'єднання партій товарів від декількох експортерів, а також впливати із можливості самостійного вибору перевізника та здійснення контролю за процесом транспортування.

Правило FAS: Free Alongside Ship (named port of shipment) – Вільно вздовж борту судна (вказівка порту відвантаження) поширюється морський і внутрішній водний транспорт і покладає на експортера обов'язки щодо відвантаження товару зі складу, здійснення митного оформлення в режимі «експорт» і розміщення вантажу вздовж борту судна (тобто поруч з судном), яке обрав імпортер.

Імпортер, в свою чергу, повинен забезпечити навантаження товару на судно, фрахт, страхування, вивантаження товару з судна й постачання до місця розмитнення, митне оформлення імпорту та вивантаження. Розміщення товару вздовж борту судна є моментом переходу ризиків від експортера до імпортера. Проблема реалізації даної базисної умови може виникати у зв'язку із відсутністю судна в порту, в той час, коли експортер готовий виконати свій обов'язок щодо постачання до порту.

Правило FOB: Free On Board (named port of shipment) – Вільно на борту (вказівка порту відвантаження) може використовуватись для угод, якими передбачаються перевезення морським і внутрішнім водним транспортом. В даному випадку експортер повинен відвантажити товар, здійснити митне оформлення в режимі «експорт», доставити товар у порт та навантажити на судно. Імпортер, в свою чергу, також має забезпечити постачання товару, але вже до порту розвантаження, здійснити фрахт, вивантажити товар з судна, доставити його до місця імпортного митного оформлення, реалізація якого також є його обов'язком. Моментом переходу ризиків до імпортера є момент повного навантаження товару на борт судна, яким буде здійснюватися перевезення. Для імпортера дана базисна умова постачання є вигідною тим, що він не несе відповідальності за навантаження товару на судно. Проблема використання даного базису може виникати при контейнерних перевезеннях, які передбачають розташування товару на контейнерному терміналі, тобто ще до його розташування на судні, що перешкоджає застосуванню правила FOB і змушує обирати більш доречний варіант, наприклад, FAS.

Група C поєднує чотири базисні умови постачання – CFR, CIF, CIP та CPT. Правило CFR: Cost and Freight (named port of destination) – Вартість і фрахт (вказівка порту призначення) використовується при перевезеннях морським і внутрішнім водним транспортом і відображає відносний баланс обов'язків експортера та імпортера. Зоною відповідальності експортера при цьому є відвантаження товару, здійснення митного оформлення в режимі «експорт» навантаження товару на борт судна, постачання в порт розвантаження, забезпечення фрахту. Відповідно, імпортер, до якого ризики переходять з моменту повного навантаження товару на борт судна, тобто, протягом всього пері-

оду перевезення, повинен прийняти і розвантажити товар, здійснити його страхування і митне оформлення в режимі «імпорт», забезпечити розвантаження і постачання в пункт призначення. Як і у випадку з правилом FOB, використання правила CFR при контейнерних перевезеннях є проблематичним із аналогічних причин.

Правило CIF: Cost, Insurance and Freight (named port of destination) – Вартість, страхування і фрахт (вказівка порту призначення) також використовується при перевезеннях морським і внутрішнім водним транспортом. Правило містить аналогічні умови до правила CFR, зокрема, покладає на експортера відповідальність щодо відвантаження товару, здійснення митного оформлення в режимі «експорт», навантаження на транспортний засіб, постачання до вказаного порту, навантаження на судно та фрахтування. Відмінністю від CFR є лише додатковий обов'язок експортера щодо страхування вантажу, що є додатковою перевагою для імпортера. З моменту повного навантаження товару на борт судна всі ризики за даним базисом постачання переходять до імпортера, обсяг повноважень якого також є аналогічним до правила CFR.

Правило CIP: Carriage and Insurance Paid to (named place of destination) – Фрахт / перевезення та страхування оплачені до (вказівка назви місця призначення) поширюється на всі види транспорту і передбачає перехід ризиків від експортера до імпортера в момент передачі товару перевізнику. Отже, експортер за даним базисом здійснює фрахт, митне оформлення в режимі «експорт», страхування і постачання товару до кінцевого пункту призначення, тобто, приймає на себе відповідальність та витрати до моменту постачання товару. Відповідно, імпортер повинен лише здійснити розвантаження у пункті призначення та митне оформлення в режимі «імпорт». Дане правило є подібним до правила CPT, яке буде проаналізовано нижче, але відрізняється від нього тим, що покладає витрати зі страхування вантажу на експортера. Використання базису постачання CIP є вигідним для тих експортерів, які можуть об'єднувати декілька постачань та тісно співпрацювати із перевізниками.

Правило CPT: Carriage Paid To (named place of destination) – «Фрахт / перевезення оплачені до (вказівка назви місця призначення) поширюється на всі види транспорту і покладає на експортера витрати за постачання і обов'язки щодо реалізації митного

оформлення в режимі «експорт» й постачання товару до місця призначення. Імпортер в момент передачі експортером товару перевізнику приймає на себе всі ризики, та зобов'язується здійснити розвантаження й імпортне митне оформлення товару.

До групи D у чинній версії Інкотермс включені три базисні умови постачання – DAP, DPU та DDP, які можуть використовуватись для всіх видів перевезень. Правило DAP: Delivered At Point (named point of destination) – Постачання в пункті (вказівка назви місця призначення) покладає на експортера весь комплекс зобов'язань, які виникають з моменту відвантаження товару, його навантаження, переміщення до митного кордону, здійснення експортного митного оформлення, і закінчуючи постачанням до пункту призначення. Імпортеру залишається лише виконати імпортне митне оформлення, оплатити послуги зі страхування вантажу та прийняти на себе відповідальність за ризики, що переходять до нього в момент прибуття товару до пункту призначення.

Правило DPU – Delivered Named Place Unloaded (named place of destination) / Поставка до місця вивантаження (вказівка назви місця призначення) зобов'язує експортера забезпечити відвантаження товару, його митне оформлення в режимі «експорт», перевезення, фрахт, страхування та постачання товару до пункту призначення і розвантаження. Імпортер повинен лише прийняти товар і виконати імпортне митне оформлення. Основний обсяг відповідальності в даному випадку покладається на експортера, окрім відповідальності за ризики, пов'язані з затримкою процесу розмитнення, а до імпортера ризики переходять в момент повного вивантаження товару в місці призначення. З усіх Правил Інкотермс DPU є єдиним, що зобов'язує експортера вивантажити товар у місці призначення, тому на переддоговірній стадії йому варто оцінити свої реальні можливості щодо реалізації даного обов'язку і у разі їх відсутності наполягати на виборі іншого базису, наприклад, DAP.

Відповідно до Правила DDP: Delivered Duty Paid (named place of destination) – Постачання з оплатою мита (вказівка назви місця призначення), експортер приймає на себе обов'язки, що супроводжують зовнішньоторговельну угоду від моменту відвантаження товару, здійснення його експортного та імпортного митного оформлення до постачання товару у місце призначення, а імпортер, до якого переходять ризики у місці призначення, несе

мінімальний обсяг відповідальності – за розвантаження і приймання товару. Отже, якщо Правило EXW є найбільш вигідним базисом постачання для експортера, то DDP є максимально комфортним для імпортера.

Використання Правил Інкотермс у зовнішньоторговельних договорах потребує виконання наступних умов:

– дотримання точності при визначенні пункту постачання та чіткого зазначення назви відповідного населеного пункту, порту або іншого місця призначення;

– кореляція обраного базису постачання з умовами зовнішньоторговельного контракту, що узгоджені сторонами, в першу чергу, в частині відповідальності та ризиків;

– відповідність обраного Правила домовленостям, досягнутим з посередниками.

Правила Інкотермс з урахуванням їх переваг можуть використовуватись не лише у зовнішньоторговельній діяльності, але й у внутрішній торгівлі країн. Незважаючи на те, що, як вже було зазначено, діючою версією Правил Інкотермс є версія 2020 року, відповідно до рекомендацій Міжнародної торговельної палати, які, водночас, були враховані у процесі розробки відповідних норм націо-

нального законодавства, суб'єкти міжнародної торгівлі можуть використовувати також їх попередні редакції, але з обов'язковим зазначенням року відповідної версії з метою уникнення спірних моментів. За замовчуванням, посилання на Інкотермс без зазначення року їх видання, означає використання чинної версії. Проте, варто зазначити, що чинна редакція Правил розроблена з метою максимального врахування поточних тенденцій розвитку світового ринку, уточнення окремих аспектів взаємодії торговельних партнерів та сприяння уникненню неоднозначного тлумачення умов постачання.

Висновки. Використання Правил Інкотермс значно спрощує процес взаємодії між сторонами зовнішньоторговельної угоди і оптимізує зміст міжнародного контракту. Використання Правил у переважній більшості країн світу перетворює їх на універсальний документ, який дозволяє чітко розуміти умови міжнародної угоди купівлі-продажу та уникати зайвого навантаження на зовнішньоторговельний контракт завдяки відсутності необхідності щоразу деталізувати стандартні умови, які передбачені відповідною умовою Інкотермс.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Козуб, В., & Бестужева, С. (2022). Оптимізація умов зовнішньоекономічного контракту з використанням міжнародних комерційних термінів INCOTERMS. *Економіка та суспільство*, (37). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-37-46>.
2. Matvieiev, P., Klepikova, O., Kornuta, L., Abbaszade, M., & Kuznetsov, S. (2021). Public and private economic and legal interests in the field of international transport in the latest edition of Incoterms. *Amazonia Investiga*, 10(46), 217–224. DOI: <https://doi.org/10.34069/AI/2021.46.10.22>.
3. Кунда, Н. (2022). Вибір перевізника як елемент управління ризиками при здійсненні міжнародних перевезень вантажів, з використанням експертних методів. *Collection of Scientific Papers «SCIENTIA»*, (August 5, 2022; Lisbon, Portugal), 84–88. Retrieved from <https://previous.scientia.report/index.php/archive/article/view/362>.
4. Incoterms® rules. *Міжнародна торговельна палата*: веб-сайт. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020> (дата звернення: 22.11.2022).

REFERENCES:

1. Kozub, V., & Bestuzheva, S. (2022). Optyimizatsiia umov zovnishnoekonomichnoho kontraktu z vykorystanniam mizhnarodnykh komertsiinykh terminiv INCOTERMS. *Ekonomika ta suspilstvo*, (37). DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-37-46>. [in Ukrainian]
2. Matvieiev, P., Klepikova, O., Kornuta, L., Abbaszade, M., & Kuznetsov, S. (2021). Public and private economic and legal interests in the field of international transport in the latest edition of Incoterms. *Amazonia Investiga*, 10(46), 217-224. DOI: <https://doi.org/10.34069/AI/2021.46.10.22>.
3. Кунда, Н. (2022). Vybir pereviznyka yak element upravlinnia ryzykamy pry zdiisnenni mizhnarodnykh perevezen vantazhiv, z vykorystanniam ekspertnykh metodiv. *Collection of Scientific Papers «SCIENTIA»*, (August 5, 2022; Lisbon, Portugal), 84–88. Available at: <https://previous.scientia.report/index.php/archive/article/view/362>. [in Ukrainian]
4. Incoterms® rules. *International Chamber of Commerce*. Available at: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-2020> (accessed 22 November 2022).