

ГАНАС

Любов Миколаївна
liubov.m.hanas@lpnu.ua

УДК 33 658.7

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА
ВИКОРИСТАННЯ ПРАВИЛ ІНКОТЕРМС У
РІЗНИХ РЕДАКЦІЯХ

ТОДОЩУК

Андрій Васильович
andrii.v.todoshyk@lpnu.uaFEATURES OF FORMATION AND USE OF
INCOTERMS RULES IN DIFFERENT
EDITIONSк.е.н., доцент кафедри,
Національний університет
"Львівська політехніка"DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2020.11\(3\).9](https://doi.org/10.37634/efp.2020.11(3).9)к.е.н., доцент кафедри,
Національний університет
"Львівська політехніка"**HANAS Liubov Mykolaivna** – PhD in Economics, Associate Professor of department, National University "Lviv Polytechnic"**TODOSHCHUK Andrii Vasylovych** – PhD in Economics, Associate Professor of department, National University "Lviv Polytechnic"

Статтю присвячено аналізуванню редакцій правил Інкотермс, які опубліковувала Міжнародна торгова палата з метою уніфікування міжнародної торгівлі. У статті виокремлено основні умови Інкотермс, які опубліковано за роками їх інтерпретації, подано коротку характеристику правил, визначено умови для конкретних видів транспорту (морського, залізничного, автомобільного, повітряного) та ті правила, що можуть застосовуватись до різних видів транспортних перевезень. На основі проведеного групування та систематизації відображено дев'ять редакцій правил Інкотермс із зазначенням основних змін. Подано чітку характеристику дев'ятої редакції умов міжнародних поставок, що введена в дію 1-го січня 2020 р. із зазначенням основних змін, які стосуються страхування товару, заміни поставки із групи «D», змін порядку статей у межах визначення зобов'язань покупця та продавця тощо. Публікація містить характеристику поля дії правил.

* * *

Статья посвящена анализу редакций Инкотермс, которые выдавала Международная торговая палата в целях унификации международной торговли. В статье выделены основные условия Инкотермс, которые опубликованы. Дана краткая характеристика правил, определены условия для конкретных видов транспорта (морского, железнодорожного, автомобильного, воздушного) и те правила, которые могут применяться к различным видам транспортных перевозок. На основе проведенной группировки и систематизации представлено девять редакций Инкотермс с указанием основных изменений. Подано четкую характеристику девятой редакции условий международных поставок, которая введена в действие 1 января 2020 г. с указанием основных изменений, касающихся страхования товара, замены поставки из группы «D», изменений порядка статей в пределах определения обязательств покупателя и продавца. Публикация содержит характеристику поля действия правил.

* * *

Introduction. The globalization of the world space is an irreversible process and it requires clear generalizations and systematization. In the trade sphere, these are the rules of Incoterms. The study of these rules is quite an actual problem today, considering that nine interpretations have been formed, the last of which took place this year.

The purpose of the paper is to analyze the editions of Incoterms, which are published by the International Chamber of Commerce in order to unify the rules of international trade.

Results. As of January 1, 2020, nine editions of the rules of international and domestic trade were formed – Incoterms: 1936, 1953, 1967, 1974, 1980, 1990, 2000, 2010 and 2020. The first systematization of the rules of international trade had six conditions (FAS, FOB, CNF, CIF, EXS, EXQ), which directly related to sea or river transport. The next edition took place only 17 years later. This edition adds three terms of delivery, that did not apply to water transport (FOT, FOR and DCP). The third edition was made in 1967, as a result DAF and DDP terms were added. The fourth edition was published in 1974. This led to the inclusion of a new term FOB Airport – «Free on Board Airport». In 1980, the term FRC (Free Carrier... Named at Point) was introduced. All versions of the rules before 1990 were based on the introduction of additional terms that would be convenient to use in international trade. And in 1990, the International Chamber of Commerce updated the list of Incoterms by eliminating inapplicable and introducing new terms. A new version of the rules was published in 2000, however, neither the quantity nor the names of the terms of delivery have changed. The interpretation of certain terms has changed. The eighth edition was made in 2010, but came into force on January 1, 2011. This interpretation presents eleven conditions of Incoterms. The eighth edition introduced significant changes into the group "D". The ninth version of the terms of international deliveries came into force on January 1, 2020, indicating the main changes related to product insurance, replacement of delivery from the group "D", changes in the order of items within the definition of obligations of buyer and seller, etc.

Conclusions. The Incoterms rules do not replace the contract between the buyer and the seller, they only define the main obligations, risks and costs, unless otherwise agreed by the parties of the contract. Incoterms are extremely important in the unification of international trade and they will change in the process of international trade in case of occurrence of such a need.

Ключові слова: Умови Інкотермс, поставка, витрати, покупець, продавець, Міжнародна торгова палата, мультимодальні перевезення

Ключевые слова: Условия Инкотермс, поставка, расходы, покупатель, продавец, Международная торговая палата, мультимодальные перевозки

Keywords: Incoterms, delivery, costs, buyer, seller, International Chamber of Commerce, multimodal transportation

ВСТУП

Світові кризи, епідемії, війни та низка інших чинників початку ХХ ст. впливали на економіку країн та світову торгівлю. Такий стан міжнародного торгового ринку, коли не діяли жодні світові системи правил торгівлі, фінансів, інвестицій та низки інших комерційних відносин, потребував чітких правил функціонування. На початку ХХ ст., а саме 1919 р. було створено Міжнародну Торговельну Палату (International Chamber of Commerce (ICC)) з осередком у м. Париж. Ця світова організація створювалась із метою врегулювання та розвитку торговельних відносин. Динамічність міжнародної торгівлі у ХХ ст. спровокувала такі процеси світової інтеграції, які тривають дотепер. Глобалізація світового простору це є незворотній процес і цей процес потребує чітких узагальнень та систематизації. У торговельній сфері – це правила Інкотермс. Дослідження цих правил є доволі актуальною проблематикою на сьогодні, враховуючи те, що сформовано дев'ять інтерпретацій, остання з яких відбулась у 2020 р.

МЕТОЮ статті є аналізування редакцій Інкотермс, які опублікує Міжнародна торгова палата з метою уніфікування правил міжнародної торгівлі.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Теоретичною й методологічною основою статті є дослідження інтерпретацій правил Інкотермс Міжнародною торговою палатою. Під час написання статті використано такі методи: діалектичного аналізу, логічного узагальнення, порівняння, групування, експертний метод тощо.

РЕЗУЛЬТАТИ

Як зазначалось вище, станом на 2020 р. є сформованих дев'ять редакцій правил міжнародної та внутрішньої торгівлі, Інкотермс: 1936 р., 1953 р., 1967 р., 1974 р., 1980 р., 1990 р., 2000 р., 2010 р. та 2020 р. [7]. Усі ці редакції є чинними у разі укладання зовнішньоекономічних та внутрішніх контрактів (для цього необхідно вказати умову поставки та рік Інкотермс). Проте розробляються правила так, що останні редакції є найактуальніші для міжнародної та внутрішньої торгівлі.

Формування першої редакції відбувалось у період 1921–1936 рр. на основі проведених досліджень спочатку в 13-и, а згодом у 30-ти країнах Світу. Перша систематизація правил міжнародної торгівлі налічувала шість умов («Free Alongside Ship» (FAS) (Франко вздовж борту судна), «Free On Board» (FOB) (Франко-борт), «Carriage and Freight» (C&F або CNF) (Перевезення і фрахт), «Carriage, Insurance and Freight» (CIF) (Перевезення, страхування і фрахт), «Ex Ship» (EXS) (З причалу), «Ex Quay» (EXQ) (Із судна)), які стосувалися безпосередньо морського або річкового транспортування [7].

Наступна редакція правил Інкотермс відбулась аж через 17 років у 1953 р. Такий довгий період беззмінності умов поставок спричинений Другою світовою війною та післявоєнними наслідками. У даній редакції додано три умови поставок, що не стосувалися водного транспорту («Free on Truck» (FOT) (Франко-

вантажівка), «Free on Rail» (FOR) (Франко-залізнична станція), «Delivered Costs Paid» (DCP) (Доставка оплачена) [7].

Третя редакція, що відбулась 1967 р. стосувалась уточнень правил доставки й чітко розмежовувала доставку на кордон та в місце призначення. Умови Інкотермс, які з'явилися можна розшифрувати як «Delivered At Frontier» named place (DAF) (Доставлено до кордону (... місце зазначене)) та «Delivered Duty Paid» (DDP) (Доставка, мито сплачене) [7].

Четверта редакція проведена в 1974 р., яка базувалася на врегулюванні застосування умови поставки FOB («Free On Board»), що була включена ще в першій редакції. У зв'язку із використанням повітряного транспорту у міжнародній торгівлі необхідно було розрізнити перевезення на борту морського та повітряного судна. Це зумовило включення нового терміну FOB Airport – «Free on Board Airport» [7].

Розвиток міжнародної торгівлі не зупинився, а тому знову виникли нові потреби вдосконалення умов поставок. Цього разу причиною стали контейнерні перевезення, що набули значної популярності [3]. Але особливість змін стосувалася місця передачі вантажу у разі зміни видів транспорту, які можна було здійснити у спеціальному пункті або контейнерному майданчику. Ці зміни відбулись шляхом введення ще одного нового терміну у 1980 р. Цей термін FRC (Free Carrier...Named at Point) (Франко-перевізник (у зазначеній точці)).

Фактично введені зміни стосувалися заміни термінів, які чітко визначали транспортний засіб. Це були умови Інкотермс FOT («Free on Truck»), FOR («Free on Rail») та FOB Airport («Free on Board Airport»).

З 1980 р. вже налічувалось 13 умов поставок:

1. EXQ («Ex Quay») Із судна;
2. EXS («Ex Ship») З причалу;
3. FAS («Free Alongside Ship») Франко вздовж борту судна;
4. FOB («Free On Board») Франко-борт;
5. FOB Airport («Free on Board Airport») Франко-борт аеропорт;
6. FOR («Free on Rail») Франко-залізнична станція;
7. FOT («Free on Truck») Франко-вантажівка;
8. FRC (Free Carrier...Named at Point) Франко-перевізник (в зазначеній точці);
9. CIF («Carriage, Insurance and Freight») Перевезення, страхування і фрахт;
10. CNF («Carriage and Freight») Перевезення і фрахт;
11. DAF («Delivered At Frontier» named place) Доставлено до кордону (... місце зазначене);
12. DCP («Delivered Costs Paid») Доставка оплачена;
13. DDP («Delivered Duty Paid») Доставка, мито сплачене [7].

Проте, як зазначалось вище, низка умов поставок практично не застосовувалась. Визначений перелік Інкотермс уже формувал певні групи, найчисленнішою була група «F», яка й поповнилась у тому ж році новою умовою.

Інтеграційні процеси пришвидшувались, тому вне-

сення суттєвих змін було неминучим. Усі редакції правил до 1990 р. базувалися на введенні додаткових умов, якими було б зручно користуватися під час міжнародних торгів. А в 1990 р. Міжнародна торговельна палата оновила список умов Інкотермс шляхом виключення тих умов, що не застосовуються, та внесення нових умов. Також дана міжнародна організація опублікувала чітку характеристику кожної представленої умови Інкотермс.

Отже, в 1990 р. кількість умов поставок не змінилась, проте перелік та сутність зазнали істотних змін. До списку Інкотермс 1990 р. увійшли такі умови:

1. EXW «Ex Works (... named place)» – Франко-завод (місце зазначене);
2. FCA «Free Carrier (...named place)» – Франко-перевізник (місце зазначене);
3. FAS «Free Alongside Ship (... named port of shipment)» – Франко вздовж борту судна (порт відвантаження зазначений);
4. FOB «Free On Board (... named port of shipment)» – Франко-борт (порт відвантаження зазначений);
5. CFR «Cost and Freight (... named port of destination)» – Вартість і фрахт (порт призначення зазначений);
6. CIF «Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)» – Вартість, страхування і фрахт (... порт призначення зазначений);
7. CIP «Carriage and Insurance Paid (... named place of destination)» – Перевезення і страхування оплачені до (... місце призначення зазначене);
8. CPT «Carriage Paid To (... named place of destination)» – Перевезення оплачене до (... місце призначення зазначене);
9. DAF «Delivered At Frontier (... named place)» – Поставка до кордону (... місце зазначене);
10. DES «Delivered Ex Ship (... named port of destination)» – Доставлено франко-строп судно (... порт призначення зазначений);
11. DEQ «Delivered Ex Quay (... named port of destination)» – Доставлено франко-набережна (мито сплачене) (порт призначення зазначений);
12. DDU «Delivered Duty Unpaid (... named place of destination)» – Доставлено, мито не сплачене (... місце призначення зазначене);
13. DDP «Delivered Duty Paid (... named place of destination)» – Доставлено, мито сплачене (... місце призначення зазначене) [2].

Як бачимо, зникли умови поставок (FOB Airport, FOT, FOR), що визначали окремі види транспорту у разі міжнародної торгівлі, такі як залізничний, автомобільний та повітряний, це відбулося через введення умов поставки CPT, яка ще й замінила умову FRC. CPT означає, що продавець оплачує вартість за перевезення товару до погодженого місця призначення будь-яким видом транспорту. Якщо до цієї умови входили ще витрати на страхування вантажу, тоді Міжнародна торговельна палата рекомендувала застосовувати CIP «Carriage and Insurance Paid (... named place of destination)» – Перевезення і страхування оплачені до (... місце призначення зазначене). Ця умова також дозволяла застосовувати різні види транспорту включаючи інтермодальні та мультимодальні перевезення.

Виникла потреба у такій умові поставки, що відоб-

ражала б абсолютно всі зобов'язання покупця. Тому встановлено умову поставки EXW «Ex Works (... named place)», яка передбачає продаж із магазину, складу підприємства, заводу тощо без зобов'язань завантаження, перевезення чи експортного очищення. Якщо завантаження відбувається у вказаній точці та продавець здійснює експортне очищення, тоді Міжнародна торговельна палата пропонує використовувати термін FCA, який також був введений у 1990 р.

У новому Інкотермс 1990 р. для різних видів транспорту ввели ще таку умову, яка передбачала доставку як DDU. Ця умова передбачає виконання зобов'язань продавцем після надання товару у розпорядження покупця у погодженому місці країни імпорту без імпортного очищення. Умови DAF та DDP були ще розроблені в 1967 р. та не передбачали заміни.

Умов поставок для водного транспорту в Інкотермс 1990 р. було шість. До них відносяться: FAS «Free Alongside Ship (... named port of shipment)» – Франко вздовж борту судна (порт відвантаження зазначений); FOB «Free On Board (... named port of shipment)» – Франко-борт (порт відвантаження зазначений); CFR «Cost and Freight (... named port of destination)» – Вартість і фрахт (порт призначення зазначений); CIF «Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)» – Вартість, страхування і фрахт (... порт призначення зазначений); DES «Delivered Ex Ship (... named port of destination)» – Доставлено франко-строп судно (... порт призначення зазначений); DEQ «Delivered Ex Quay (... named port of destination)» – Доставлено франко-набережна (мито сплачене) (порт призначення зазначений). Кожна наступна за порядком умова накладала все більш зобов'язання на продавця.

Інкотермс 1990 р. містить чіткі розмежування до відповідальності продавця й покупця, які поділено на «А» – обов'язки продавця та «В» – обов'язки покупця. Поділ здійснювався на десять статей (A1, A2... A10 та B1, B2... B10): A1 поставка товару згідно з договором / B1 сплата ціни; A2, B2 ліцензії, дозволи і формальності; A3, B3 договір перевезення і страхування; A4 поставка / B4 прийняття поставки; A5, B5 перехід ризиків; A6, B6 поділ витрат; A7 повідомлення покупця / B7 повідомлення продавця; A8, B8 доказ поставки – транспортний документ або еквівалентне електронне повідомлення; A9 перевірка, упаковка, маркування / B9 перевірка товару; A10, B10 інші зобов'язання [2].

У 2000 р. опублікована нова редакція правил. Зміни у структурі стосувалися групування термінів у чотири групи. Проте, ні кількість, ні назви умов поставок не змінилися. Змін зазнали трактування окремих умов.

Як зазначалось вище, дана інтерпретація умов поставок чітко виокремлювала чотири групи «Е» – відправлення (EXW), «F» – основне перевезення не оплачено (FCA, FAS, FOB), «С» – основне перевезення оплачено (CFR, CIF, CIP, CPT) та «D» – прибуття (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP). Причому, правила груп «Е» і «D» протилежні щодо зобов'язань покупця та продавця. Структура обов'язків продавця та покупця (А; В) не порушена.

Дана інтерпретація зазнала значних обговорень, і якщо на перший погляд видається, що зміни були мі-

німалістичними, то це хибне враження. Отже, трактування умови FCA доповнено такими реченнями: «Якщо поставка здійснюється на площах продавця, продавець відповідає за завантаження. Якщо ж поставка здійснюється в іншому місці, продавець не несе відповідальності за розвантаження товару.» [1]. Отже, тут чітко розмежовується зобов'язання стосовно розвантаження та навантаження товару, чого не було у попередніх редакціях.

Зміни у трактуванні умови FAS стосувались експортного очищення, оскільки у редакції 1990 р. це зобов'язання було на покупцю, а в редакції 2000 р. його переклали на відповідальність продавця, якщо інше не передбачене договором купівлі-продажу.

Останні зміни стосувались терміну DEQ також у контексті митного очищення. У редакції 2000 р. митне очищення для імпорту за цією умовою поставки покладено на покупця, а у редакції 1990 р. ці обов'язки були на продавці.

Восьма редакція проведена у 2010 р., але набула чинності 1 січня 2011 р. У цій інтерпретації представлено одинадцять умов Інкотермс. Ця редакція зазнала суттєвих змін у групі «D» терміни, якої передбачають максимальну відповідальність, ризики та витрати продавця, що виникають за транспортування товару до місця призначення. З цієї групи видалено такі поставки як DAF (поставка до кордону (... назва місця поставки)), DES (поставка із судна (... назва порту призначення)), DEQ (Поставка з набережної (... назва порту призначення) та DDU (поставка без сплати мита (... назва місця призначення)) та доповнено поставками Delivered At Terminal (DAT) (доставлено до терміналу) та Delivered at Place (DAP) (доставлено в місці) [5].

Умова DAT передбачає понесення всіх ризиків та витрат до моменту передачі товару у вказаному терміналі з урахуванням розвантаження, яке здійснює також продавець. Під терміном «термінал» прийнято розуміти як авіа, залізничний чи автомобільний вантажний термінал або набережну, склад чи контейнерний майданчик [5]. Як бачимо із трактування поняття «термінал», ця поставка могла застосовуватися до різних видів транспорту, включаючи мультимодальні та інтермодальні перевезення.

Друга умова, що була введена у правилах Інкотермс 2010 р. (DAP) визначає зобов'язання продавця поставити товар, який готовий до вивантаження, у зазначене місце на транспортному засобі без забезпечення імпортного очищення. Ця умова також застосовується до різних видів транспорту. Інші модифікації незмінених умов включали посилене зобов'язання покупця та продавця співпрацювати в обміні інформацією.

Найновіша редакція вступила в дію 1 січня 2020 р. з одинадцятьма умовами Інкотермс. Велика кількість дезінформації була розповсюджена відносно внесених змін.

Та згідно з офіційними даними Міжнародної торгової палати в інтерпретації Інкотермс 2020 р. видалено умову DAT та введено умову Delivered at Place Unloaded (DPU) – поставка в місці з розвантаженням [4, 8]. Умова DPU практично, замінює DAT. Адже, у

новій інтерпретації лише замінено місце поставки з терміналу на місце призначення. Термінал і у поясненнях вживався у широкому розумінні, тому, щоб уникнути плутання, винесено такі зміни. Умова DAP тепер переміщається на позицію вище і фактично міняється місцями з DPU. Це є логічним, адже розвантаження за умови DAP не здійснюється, а за умови DPU товар розвантажує продавець, якщо інше не передбачене договорами.

Решта змін стосувались поправок або уточнень, які віднесено до низки поставок та до структури відображення інформації за всіма умовами. Отже, якщо розглянути внесені відмінності у страхуванні, то бачимо, що тепер в умові CIF страхове покриття повинно відповідати застереженню (A) Інституту лондонських страховиків зі страхування вантажів (широке страхове покриття). Умова CIF залишилась із мінімальним страховим покриттям, що відповідає застереженню (C) Інституту лондонських страховиків зі страхування вантажів [6, 8]. Проте у договорі сторони можуть змінити ці вимоги за власної згоди.

В умові FCA внесено доповнення у статті A6/B6 (поставка/транспортний документ), де зазначено, що продавець може отримати транспортний документ, який зазначає, що товар є завантажений. Це відбувається у тому випадку, коли покупець на власний ризик дає такі вказівки своєму перевізнику. У цьому розглядається ситуація з можливістю отримання бортового коносаменту, який у цій умові не передбачається. Адже його можна отримати за умови завантаження товарів на борт судна. Проте для проведення банківських операцій за цією умовою необхідно отримати документ, який підтверджує поставлення товару відповідно до ст. A2 (поставка) [4, 8]. Досить дивні доповнення зумовлені практикою застосування цієї умови у разі морського перевезення.

У правилах Інкотермс 2020 надано роз'яснення до можливості застосування власного транспорту в умовах FCA, DAP, DDP та нової умови DPU, чого не було у попередніх редакціях [4, 8].

У межах інтерпретації умов видозмінено порядок статей зобов'язань продавця (A) та зобов'язань покупця (B) Їх структура тепер відображена таким способом:

- A1/B1 – загальні обов'язки;
- A2/B2 – поставка/прийняття поставки;
- A3/B3 – перехід ризиків;
- A4/B4 – перевезення;
- A5/B5 – страхування;
- A6/B6 – поставка/транспортний документ;
- A7/B7 – очищення для експорту/імпорту;
- A8/B8 – перевірка/пакування/маркування;
- A9/B9 – розподіл витрат;
- A10/B10 – повідомлення [4, 8].

Також слід зазначити, що витрати тепер відображаються лише у ст.ст. A9/B9. У ст.ст. A4 та A7 додано абзац, де зазначено зобов'язання відносно безпеки.

Змінено також «Рекомендації щодо застосування» на «Пояснення для користувачів», які покликані на правильне застосування тієї чи іншої умови Інкотермс. Підсумовуючи вищезазначене у табл. 1 сформовано всі редакції Інкотермс за період 1936-2020 рр.

Таблиця 1

Групування правил Інкотермс за роками, в яких здійснювалися редакції [сформовано на основі систематизації інформації з джерел [1–5; 7, 8]]

№ з/п		Роки інтерпретації Інкотермс								
		1936	1953	1967	1974	1980	1990	2000	2010	2020
1	Умови Інкотермс	FAS	+	+	+	+	EXW	EXW	EXW	EXW
2		FOB	+	+	+	+	FCA	FCA	FCA	FCA
3		CNF	+	+	+	+	FAS	FAS	FAS	CIP
4		CIF	+	+	+	+	FOB	FOB	FOB	CPT
5		EXS	+	+	+	+	CFR	CFR	CFR	DAP
6		EXQ	+	+	+	+	CIF	CIF	CIF	DPU
7		FOT	+	+	+	+	CIP	CIP	CIP	DDP
8		FOR	+	+	+	+	CPT	CPT	CPT	FAS
9		DCP		+	+	+	DAF	DAF	DAT	FOB
10				DAF	+	+	DES	DES	DAP	CFR
11				DDP	+	+	DEQ	DEQ	DDP	CIF
12					FOB Airport	+	DDU	DDU		
13						FRC	DDP	DDP		

Примітки: + в нову редакцію включено умови попередньої;

	- правила для морського та внутрішнього водного транспорту;
	- правила для будь-якого виду транспорту;
	- правила для залізничного транспорту
	- правила для повітряного транспорту
	- правила для автомобільного транспорту

Правила Інкотермс не замінюють договір між покупцем та продавцем, вони лише визначають основні обов'язки, ризики та витрати, якщо про інше не домовилися сторони договору. Основні моменти стосовно дії тих чи інших правил Інкотермс необхідно визначати саме в тій редакції, яку зазначено в угоді. Отже, важливо наголосити, що можна застосовувати різні редакції. Проте, необхідно вказати рік редакції.

ВИСНОВКИ

Враховуючи напрацювання науковців та основні положення, які формує Міжнародна торгова палата для уніфікування міжнародної торгівлі в редакціях правил Інкотермс, слід зазначити, що необхідність зміни умов поставок виникає з роками внаслідок застосування нових технологій торгівлі, способів транспортування, тари тощо. Найявні дев'ять редакцій показують розвиток міжнародної торгівлі. Використання попередніх редакцій можливе, проте нові інтерпретації – найбільш зручні для сучасних способів ведення міжнародної торгівлі, адже враховують практику укладених угод. До процесу оновлення міжнародних правил торгівлі залучаються науковці, менеджери міжнародних компаній, юристи та низка інших фахівців практично з усіх країн, які здійснюють торгівлю із застосуванням цих правил. Умови Інкотермс надзвичайно важливі для уніфікування міжнародної торгівлі, які будуть змінюватися у процесі її здійснення у разі виникнення такої необхідності.

Список використаних джерел

1. Інкотермс. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати (редакція 2000 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/988_007#Text (дата звернення 10.11.2020).
2. Міжнародні правила по тлумаченню термінів «Інкотермс»

(редакція 1990 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0a23697-90#Text> (дата звернення 10.11.2020).

3. Пакування і зберігання вантажів: стандарти, пулінг, і трохи історії. *Logistics in Ukraine*. URL: <https://logistics-ukraine.com/2018/02/15/%D0%BF%D0%B0%D0%BA%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F%D1%96-%D0%B7%D0%B1%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D1%96%D0%B2-%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD/> (дата звернення 07.03.2019).

4. Танцюра Ю. Incoterms 2020: що змінилося? URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/incoterms-2020-shcho-zminilosya.html> (дата звернення 10.11.2020).

5. Incoterms 2010. *International Chamber of Commerce*. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> (дата звернення 10.11.2020).

6. Institute of London Underwriters. URL: <http://www.ilu.org.uk/> (дата звернення 10.11.2020).

7. Incoterms rules history. *International Chamber of Commerce*. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> (дата звернення 10.11.2020).

8. What are the key changes in Incoterms 2020? *International Chamber of Commerce*. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/> (дата звернення 10.11.2020).

References

1. Incoterms. Official Rules for the Interpretation of Trade Terms of the International Chamber of Commerce (2000 edition). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/988_007#Text (application date 10/11/2020) (in Ukrainian).
2. International rules for the interpretation of the terms «Incoterms» (revised 1990). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0a23697-90#Text> (application date 10/11/2020) (in

Ukrainian).

3. Packaging and storage of goods: standards, pulling, and a little history. *Logistics in Ukraine*. URL: <https://logistics-ukraine.com/2018/02/15/%D0%BF%D0%B0%D0%BA%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D1%96-%D0%B7%D0%B1%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6%D1%96%D0%B2-%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD/> (application date 10/11/2020) (in Ukrainian).

4. Tantsiura Y. Incoterms 2020: what has changed? URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/incoterms-2020-shcho-zminilosya.html> (application date

10/11/2020) (in Ukrainian).

5. Incoterms 2010. *International Chamber of Commerce*. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> (application date 10/11/2020).

6. Institute of London Underwriters. URL: <http://www.ilu.org.uk/> (application date 10/11/2020).

7. Incoterms rules history. *International Chamber of Commerce*. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/> (application date 10/11/2020).

8. What are the key changes in Incoterms 2020? *International Chamber of Commerce*. URL: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/what-are-the-key-changes-in-incoterms-2020/> (application date 10/11/2020).