

Міністерство освіти і науки України



Організація міжнародних автомобільних перевезень

Ковель 2021

Тема 1. Терміни та їх визначення. Міжнародні транспортні організації.

1. Загальні поняття дисципліни Організація міжнародних автомобільних перевезень.
2. Визначення термінів: міжнародні автомобільні транспортні організації та їх основна роль, міжнародні конвенції та їх основні положення.
3. Основна товаротранспортна документація для міжнародних автомобільних перевезень, загальні риси калькулювання собівартості і встановлення тарифу, поняття маркетингової політики та менеджменту на транспорті.

У цій темі наведені терміни які вживаються в такому значенні:

автотранспортний засіб – дорожній транспортний засіб, за допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами чи виконання спеціальних робочих функцій;

автобус – пасажирський автотранспортний засіб з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно;

вантажний автомобіль – автотранспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів;

перевізник – юридична чи фізична особа, яка надає послуги з перевезення пасажирів чи (та) вантажів автомобільним транспортом загального користування;

український перевізник – юридична чи фізична особа, зареєстрована чи постійно проживає в Україні, яка надає послуги з перевезення пасажирів чи (та) вантажів автомобільним транспортом загального користування;

міжнародні перевезення пасажирів і вантажів – перевезення пасажирів і вантажів автотранспортом між пунктами, один з яких або обидва розташовані за межами території України;

регулярні пасажирські міжнародні перевезення – перевезення пасажирів автобусом заздалегідь узгодженими початковим та кінцевим пунктами, маршрутом проходження, зупинками та розкладом руху;

нерегулярні пасажирські міжнародні перевезення – перевезення пасажирів автобусом, коли умови їх здійснення визначаються в кожному окремому випадку за погодженням між замовником і перевізником;

великогабаритний вантаж – вантаж, який з урахуванням габаритів транспортного засобу перевищує встановлені на території України габарити для руху автотранспортних засобів автомобільними дорогами;

великоваговий вантаж – вантаж, вага якого з урахуванням ваги автотранспортного засобу чи його осьового навантаження перевищує встановлені на території України параметри для руху автотранспортних засобів автомобільними дорогами;

небезпечний вантаж – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана

Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин;

швидкопсувні вантажі -це продукти харчування та інші вантажі, які для збереження їхньої якості при перевезенні, з урахуванням термінів їх реалізації і відстані перевезень, потребують дотримання температурного режиму, відповідної вологості, підігріву, охолодження, вентиляції, догляду чи контролю за їх станом та виконання певних санітарно-гігієнічних вимог.

дозвіл – документ, який надає право на проїзд автотранспортного засобу територією іноземної держави;

двосторонній дозвіл – документ, який надає право на проїзд автотранспортного засобу між пунктом, розташованим на території України, і пунктом, розташованим на території іноземної держави, яка вказана в дозволі, туди та у зворотному напрямку;

транзитний дозвіл – документ, який надає право на проїзд автотранспортного засобу через територію держави, вказаної у дозволі, яка не є країною завантаження або розвантаження, туди та у зворотному напрямку;

універсальний дозвіл – документ, який надає право на проїзд автотранспортного засобу через територію держави як транзитом, так і у двосторонньому сполученні туди та у зворотному напрямку;

дозвіл до/з третіх країн – документ, який надає право на проїзд автотранспортного засобу із пункту, розташованого на території держави, яка вказана у дозволі, до третьої держави або з третьої держави в пункт, розташований на території держави, яка вказана у дозволі;

спеціальний дозвіл – разовий додатковий дозвіл на проїзд конкретного автотранспортного засобу з великогабаритним чи великоваговим або небезпечним вантажем по території держави, а також разовий дозвіл на проїзд конкретного транспортного засобу, який належить перевізнику однієї з держав, що домовляються, по території таких держав до третіх держав або з третіх держав;

багатосторонній дозвіл – документ, який надає право протягом визначеного часу на необмежену кількість проїздів автотранспортного засобу територією будь-якої держави, що є членом Європейської конференції міністрів транспорту.

На початку XX століття міжнародні автомобільні перевезення регламентувала Конвенція про врегулювання авторуху між країнами, встановлення технічних вимог до автомашин у міжнародному сполученні, прав управління автомобілем, уніфікації сигналів на автошляхах (Париж, 1926). Поширення міжнародних автомобільних перевезень призвело до розробки Конвенції про шляховий рух та до Протоколу про дорожні знаки і сигнали (Женева, 19 вересня 1949 р.). До них приєдналися відповідно майже 100 та 50 держав. Сьогодні вони відомі за назвами: *Конвенція про шляховий рух* та *Конвенція про дорожні знаки і сигнали*. Підписані від імені України 8 листопада 1968 р. та схвалені 25 квітня 1974 р., вони стали чинними для України відповідно з 21 травня 1977 р. та з 6 червня 1978 р.

Умови договору міжнародного автомобільного перевезення вантажів між європейськими державами визначає *Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів* (інакше: *КДПВ* або *ЦМР*), підписана у Женеві 19 травня 1956 р. Вона стала чинною з 2 липня 1961 р., а сьогодні діє у редакції від 5 липня 1978 р. До певної міри

норми цієї Конвенції мають риси наступності щодо норм Конвенції про шляховий рух від 19 вересня 1949 р. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів була прийнята з метою уніфікації умов, що регулюють міжнародне перевезення вантажів автотранспортом, зокрема щодо документів, які застосовують для перевезення, а також відповідальності перевізника. Вона застосовується, *по-перше*, до перевезень автомобілями, автомобілями-тягачами, причепами, напівпричепами тощо. *По-друге*, до будь-якого сплатного договору перевезення вантажів, коли місце прийняття вантажу до перевезення та місце доставки вантажу знаходиться у різних державах, з яких хоч би одна є учасницею Конвенції. *По-третє*, до перевезень вантажів державами, оптовими установами й організаціями, а також до випадків, транспортний засіб з вантажем (без його вивантаження) та частину шляху морем, залізницею, внутрішнім водним та повітряним шляхом.

Згідно з вказаною Конвенцією для здійснення автотранспортного перевезення укладається єдиний договір навіть у випадку його реалізації кількома перевізниками. Кожен з перевізників відповідає за здійснення усієї операції перевезення. Другий і наступні перевізники стають сторонами у договорі перевезення на умовах, зазначених у відвантажувальній накладній. Конвенція передбачає, що договір перевезення вантажу автотранспортом підтверджується накладною на перевезення вантажу, яка засвідчує прийняття вантажу перевізником. Накладна складається у трьох екземплярах. Перший вручається відправнику, другий додається до товару, третій залишається у перевізника. Іноді накладну складають у чотирьох екземплярах, два з яких залишаються у перевізника. Накладну підписують відправник та перевізник. При доставці для розвантаження покупцю, він вказує час прибуття автомашини для розвантаження і вибуття після розвантаження, підписує накладну і засвідчує підпис печаткою. Вантаж видається зазначеному в ній отримувачу.

Якщо до перевезення подається різноманітний або поділений на партії вантаж, чи перевезення здійснюють різні транспортні засоби, як продавець, так і перевізник мають право вимагати окрему накладну на кожний транспортний засіб, кожен вид чи партію вантажу. У накладній на міжнародне перевезення зокрема вказують: місце і дату її складання; назву та адресу відправника й перевізника; місце і дату прийняття вантажу до перевезення; місце його передачі отримувачу; назву та адресу отримувача; прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упаковки, а у випадку перевезення небезпечних вантажів— їх звичайно визнане позначення; кількість вантажних місць, їх маркування та номери; вагу вантажу брутто або кількість вантажу, виражену в інших одиницях виміру; витрати, пов'язані з перевезенням (провізна плата, митні збори, додаткові та інші витрати, зроблені з моменту укладення договору до здачі вантажу); відомості, необхідні для виконання митних та інших формальностей.

До автотранспорту накладної відправник додає необхідні документи. Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника призупинити транзит, змінити місце призначення вантажу чи передати його іншій особі, не вказаній у накладній. Ця інша особа не має права призначати іншого вантажоодержувача. Але відправник не може здійснювати зазначеного права, якщо другий екземпляр накладної вже вручено конкретному вантажоодержувачу чи одержувач вимагає від перевізника на підставі своєї квитанції надати йому другий

екземпляр накладної та вантаж. Одержувач має право розпоряджатися вантажем з моменту оформлення накладної, якщо відправник застеріг про це у накладній. Відповідно до норм Конвенції перевізник відповідає, якщо вантаж втрачено повністю або частково чи заподіяно шкоду в період з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його доставки, а також у результаті затримання доставки. Перевізник завжди відповідає, якщо: втрата, пошкодження чи затримання в доставці викликані несправністю транспортного засобу; мала місце неправомірна поведінка чи недбалість особи, у якої транспортний засіб було орендовано, або службовців транспортної організації.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата, збитки чи затримання доставки вантажу виникли у результаті: неправомірних дій чи недбалості позивача; вказівок позивача, які не пов'язані з неправомірними діями чи недбалістю перевізника; недоліків вантажу, що зумовлені його специфічними властивостями; настання обставин, яких перевізник не міг уникнути, і наслідків, яких він не міг відвернути. В останньому випадку перевізник повинен довести розсудливість своїх дій та неможливість уникнення шкоди.

Втратою вантажу вважається, зокрема, його доставка протягом 30 днів з моменту спливу узгодженого строку доставки, а якщо такий строк не встановлений, – протягом 60 днів з моменту прийняття вантажу перевізником. Часткова втрата, пошкодження або затримання вантажу не означає, що його безумовно слід доставити.

Про втрату чи пошкодження вантажу одержувач повинен повідомити перевізника. Компенсація перевізником збитків, завданих повною чи частковою втратою вантажу, обмежена максимальним розміром. За незбереження вантажу максимальна відповідальність перевізника сягає 25 золотих франків за 1 кг ваги бруто (ст.23 КДПВ). Крім того, перевізник повністю відшкодовує витрати, пов'язані з перевезенням, мито тощо. Норми Конвенції передбачають умови компенсації за затримання в доставці вантажу. Конвенція містить перелік спеціальних ризиків, які звільняють перевізника від відповідальності. Відповідальність перевізника усувається або обмежується, якщо позовні вимоги випливають з цивільного позадоговірного правопорушення (делікту), а не з порушення договору.

У Женеві 5 лютого 1978 р. держави-учасниці згаданої Женевської КДПВ 1956 р. уклали *Протокол до цієї Конвенції*. У ньому по-іншому трактується розмір відповідальності, зазначений у згадуваній ст.23 КДПВ. Встановлено, що розмір відповідальності не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниці за 1 кг відсутньої ваги бруто. Вказана стаття доповнена нормами, у яких роз'яснено поняття та застосування розрахункової одиниці. Нею вважають одиницю спеціальних прав запозичення, яка визначається Міжнародним валютним фондом (далі— МВФ). Вказаний розмір розрахункової одиниці перераховують у національну валюту держави, суд якої розглядає справу на підставі вартості цієї валюти у день винесення рішення або у день, визначений домовленістю сторін. Прагнучи розвивати співробітництво у сфері міжнародних пасажирських перевезень, за ініціативою європейських держав 5 грудня 1970 р. у Берліні укладено *Угоду про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами*. Її норми застосовуються до перевезень територіями хоча б двох договірних держав чи транзитом. Домовлено, що питання, не врегульовані в Угоді, регламентуються

законодавством держави, територією якої здійснюється перевезення. Питання, що виникають з договору перевезення і не врегульовані Угодою, вирішуються відповідно до законодавства країни перевізника. Додаток до Угоди за назвою: "Загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами (Загальні умови)" визначає порядок: здійснення регулярних, м'ягких та нерегулярних перевезень; видачі дозволів на такі перевезення; заповнення заявки для видачі дозволу на перевезення багажу та ручної поклажі, предметів, заборонених до перевезення; передбачає норми стосовно автобусів та їх службового персоналу. Перевізник відповідає за повну чи часткову втрату багажу, переданого йому пасажиром до перевезення відповідно до норм Загальних умов. Розмір відшкодування визначають згідно з оголошеною пасажиром цінністю багажу, яка повинна бути виражена у валюті держави відправника і вказана у багажному квитку (квитанції). Якщо цінність багажу не оголошена, розмір відшкодування визначають за законодавством держави перевізника. Втрата чи пошкодження грошей, коштовностей, цінних паперів чи інших особливо цінних речей, наприклад, творів мистецтва, антикваріату, які є у багажі, переданому до перевезення, відшкодовуються за тарифом, якщо пасажир оголосив їх цінність.

За пошкоджений багаж перевізник зобов'язаний сплатити суму, на яку зменшилася оголошена чи іншим обґрунтованим способом встановлена вартість багажу. Проте відшкодування не може перевищувати суми, яку належало б виплатити у разі втрати багажу.

Серед міжнародних договорів є такі, що регулюють перевезення специфічних вантажів, або таких, що вимагають спеціальних застережних заходів і особливих умов при транспортуванні. Такою є, наприклад, *Європейська конвенція про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957 р.*, яка набула чинності 29 січня 1968 р. її учасницями є, зокрема, Австрія, Англія, Бельгія, Іспанія, Італія, Люксембург, Нідерланди, Польща, Португалія, ФРН, Франція, Швейцарія, Швеція. Україна теж не бере у ній участі. До зазначених міжнародних договорів належить також *Угода про міжнародні перевезення харчових продуктів, що швидко псуються, і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень від 1 вересня 1970 р.*, яка стала чинною 21 листопада 1976 р. До Угоди приєдналися Франція, Іспанія, ФРН, Україна та деякі інші держави.

Певною мірою особливості міжнародних автоперевезень регулюють міжнародні договори, основний зміст яких спрямований на регламентацію митного проходження вантажів. Наприклад, митний режим при перетині кордонів європейських держав автотранспортом регулює *Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14 листопада 1975 р.* Вона є обов'язковою для України як однієї з правонаступниць колишнього союзу, що було підтверджено у 1994 р. Відповідно до її норм міжнародним документом, який застосовують для автомобільних перевезень вантажів через митні кордони кількох держав без їх перевантаження є Книжка Міжнародного Дорожнього Перевезення (далі — Книжка МДП). Зазначений документ видає Асоціація, яка входить до складу Міжнародного Союзу автомобільного транспорту, а в Україні — уповноважені на це митні органи. Книжка МДП оформляється на кожен транспортний засіб чи контейнер. Вона є дійсною для виконання одного перевезення. Складається з 1 жовтого і 14 (при

перетині більше двох кордонів) чи 20 (при перетині більше двох кордонів) парних, що мають парні і непарні номери, білих відривних листів. Кожен відривний лист теж складається з 2-х частин: першої — вантажного маніфесту, де описується вантаж, що перевозиться, та другої — свідоцтва-сертифіката, де вказуються умови й маршрут перевезення, накладені пломби чи розпізнавальні знаки. Транспортні засоби пломбують на митниці, тому вони не підлягають митному догляду на транзитних митницях. У разі тимчасового ввезення транспортного засобу з застосуванням Книжки МДП та з позначенням "TIR" не вимагається декларування на митниці цього транспортного засобу як ввезеного майна.

Щодо міжнародних автомобільних перевезень в Україні використовуються:

— Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про шляховий рух 1968 р., схвалена Україною 16 грудня 1974 р., чинна з 7 червня 1979 р.;

— Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 р., схвалена Україною 16 грудня 1974 р., чинна з 3 серпня 1979 р.;

— Європейська угода про міжнародні автомагістралі від 15 листопада 1975 р., схвалена Україною 9 листопада 1982 р., чинна для неї з 29 березня 1983 р.;

— Протокол про розмітку доріг від 1 березня 1973 р. до Європейської угоди, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 р., схвалений Україною 15 березня 1984 р., чинний з 9 травня 1985 р.

У двосторонніх угодах про міжнародні автомобільні перевезення за участю України, як правило, визначено поняття: "перевізник", "транспортний засіб", "перевезення за зачиненими дверима" ("туристичні перевезення"), "регулярність" та "нерегулярність" перевезень, "дозвіл" (документ на проїзд), "транзитні перевезення" тощо. В угодах застережено сферу їх застосування (перевезення пасажирів, вантажів, їх транзит тощо); порядок здійснення регулярних перевезень (за визначеними маршрутами, згідно з розкладом руху, на підставі узгоджених тарифів) та нерегулярних перевезень; обов'язкове страхування транспортних засобів; завчасне обов'язкове страхування цивільної відповідальності кожного автотранспортного засобу, який виконує міжнародні перевезення; заборону певних видів перевезень, наприклад, здійснюваних перевізником однієї з договірних держав між двома пунктами у другій договірній державі чи деяких предметів, матеріалів, речовин.

Регулярні перевезення здійснюються на підставі дозволу-документа на проїзд, що дозволяє в'їзд/виїзд автотранспортного засобу однієї договірної держави на/з територію(і) іншої держави або надає право на проїзд транзитом через територію іноземної договірної держави. Дозволи видаються на підставі встановлених квот. Для нерегулярних перевезень дозвіл не є обов'язковим. У міжнародних договорах можуть передбачатися випадки перевезень, на виконання яких дозвіл не потрібен. Наприклад, рухомого майна при переселенні; матеріалів і предметів, творів мистецтва, призначених для ярмарок, виставок, видовищ неторгового характеру; обладнання, предметів, тварин, призначених для театральних, музичних, спортивних, циркових та кіно- заходів і ярмарок; обладнання для радіо, кіно-, фото- й телезйомок; покійних чи праху; пошти; пошкоджених транспортних засобів; медичного обладнання та медикаментів для надання допомоги при стихійних лихах та ін. Для виконання таких перевезень достатньо перевізного документа країни, де зареєстровано транспортний засіб.

Міжнародні договори можуть містити застереження про заборону перевезення між державами, що домовляються, або транзит їх територіями окремих вантажів, наприклад, зброї, боєприпасів, військового спорядження, вибухових матеріалів та інших небезпечних чи шкідливих речовин.

Норми міжнародних договорів про автомобільні перевезення доповнюють міжнародні угоди, які регулюють питання прикордонного, митного та санітарного контролю. Для вирішення питань, не урегульованих цими договорами, застосовується національне законодавство.

З метою виконання двосторонніх угод про міжнародні автотранспортні перевезення договірні держави можуть приймати Виконавчі Протоколи, створювати Спільні Комісії чи відкривати представництва на території іноземної держави. Так, поруч з підписанням зазначеної міжурядової Угоди за участю Казахстану та України було підписано Виконавчий Протокол про застосування Угоди між Урядом Республіки Казахстан і Урядом України про міжнародне автомобільне сполучення від 22 лютого 1993 р. У ньому вказано, зокрема, центральні виконавчі органи (відповідні міністерства), тлумачення термінів, використаних у міжнародній угоді, способи та умови надання дозволів, строки їх дії.

З метою більш повного задоволення потреб населення у перевезеннях, обмеження монополізму на ринку пасажирських автотранспортних послуг, розвитку конкуренції між перевізниками усіх форм власності постановою Кабінету Міністрів 2 листопада 1996 р. було затверджено *"Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом"*.

Як зазначалося, на регулювання питань, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, спрямовані й норми *Статуту автомобільного транспорту України 1969р.* У ньому визначено, що до міжнародних належать перевезення за кордон або з-за кордону. Статут встановлює основні умови перевезень автомобільним транспортом вантажів, пасажирів, багажу і пошти, а також взаємовідносини автотранспортних підприємств і організацій в Україні з підприємствами і організаціями, що здійснюють перевезення іншими видами транспорту, в частині їх здійснення (п.2,5).

Національне законодавство України регулює питання отримання спеціального дозволу на ввезення в Україну окремих видів речовин, матеріалів. Наприклад, *Порядок надання дозволу на ввезення пестицидів і агрохімікатів іноземного виробництва*, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 4 березня 1996 р. встановлює умови, за яких надається дозвіл, а також перелік документів, необхідних для вирішення питання про його отримання.

Міжнародні автомобільні перевезення пасажирів територією України здійснюють відповідно до *Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту*, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. У цьому акті встановлено, зокрема, необхідність дотримання:

- правил дорожнього руху; визначеного порядку організації перевезень;
- особливих умов і правил, зазначених в ліцензії; прав та обов'язків перевізника й пасажирів;
- порядку страхування та проведення прикордонного і митного контролю, організації праці й відпочинку водіїв.

Законодавство України регулює питання спрощеного перетину митних кордонів кількох держав міжнародним автотранспортом. Це, зокрема, *Положення про порядок допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП та Інструкція про порядок митного оформлення книжки МДП на товари й інші предмети, котрі перевозяться між митницями з дотриманням процедури МДП*, що затверджені наказами Державного митного комітету України від березня 1995 р. Зазначені документи розроблені відповідно до норм Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р. Серед значної кількості національних актів, які регулюють митне проходження вантажів, можна зазначити такі. 31 лютого 1997 р. в Україні почала діяти *Інструкція про порядок застосування механізму фінансових гарантій при транзитних перевезеннях підакцизних товарів*, затверджена наказом Держмиткому, Укрстрахнагляду, Мінтрансу і Мінфіну від 25 липня 1996 р. за № 342/82/244/154-Б. Інструкція визначає, зокрема, перелік документів, які власник вантажу або уповноважена ним особа надають митниці на митному кордоні; порядок внесення грошової застави— готівкової та безготівкової для резидентів та нерезидентів України; умови та термін дії фінансових гарантій; встановлюється режим транзиту вантажу при оформленні фінансових гарантій. Норми постанов Кабінету Міністрів України, якими встановлюються митні збори, а також *Положення про надання митним органам України фінансових гарантій щодо обов'язкової доставки товарів до митниць призначення*, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29 червня 1996 р. сприяють, зокрема, дотриманню перевізниками умов транзиту, встановлених українським законодавством.

Тема 2. Організація міжнародного руху автотранспортних засобів. Система міжнародних дорожніх перевезень.

1. Поняття та основні риси міжнародної мережі автомобільних доріг і автомагістралей.
2. Основні правила руху по автомагістралях і дорогах для автомобілів. Робочий час і час відпочинку водіїв автотранспортних засобів – правила ЄУТР.
3. Вимоги до перевізників, водіїв та автотранспортних засобів, щодо забезпечення безпеки перевезень та екологічної безпеки.
4. Контрольні пристрої, які встановлюються на автотранспортні засоби та їх призначення.
5. Основні екологічні вимоги до автотранспортних засобів.

Організація міжнародних транспортно-логістичних комплексів ставить собі за мету уніфікацію національних законодавств, гармонізацію транспортної інфраструктури, що матиме єдині технічні параметри, і забезпечує застосування єдиної технології перевезень як основи створення глобальної логістичної системи і інтеграції національних транспортних систем в світову транспортну систему.

Сьогодні, як пише М. Дамен, „світ, під тиском ООН і США, переживає хвилю раніше не баченої лібералізації на всіх видах транспорту і тенденцію до створення єдиного глобального міжнародного транспортно-логістичного комплексу”. Природно, це дуже довгостроковий і складний процес.

Тому далі розглянемо деякі особливості розвитку міжнародних транспортно-логістичних комплексів.

У глобальних логістичних мережах відбувається *концентрація вантажопотоків* за оптимальними напрямками. Всього на земній кулі близько 80 міжнародних транспортних коридорів (МТК), якими здійснюється основна частина перевізної діяльності в світі. Провідну роль у формуванні глобальних мереж відіграє європейський ринок, що має величезний потенціал. За оцінками експертів, за останні 25 років внутрішні вантажні перевезення в Західній Європі збільшилися в 2 рази. В рамках ЄС формування нових транзитних транспортних магістралей здійснюється на основі Транс'європейської транспортної мережі (*TEN*).

У основі концепції її розвитку – принцип інтеграції різних видів транспорту в мультимодальну транспортну мережу, яка при розширенні на схід (перш за все до Росії та Китаю) з'єднується з транспортними мережами третіх країн.

Пріоритетним напрямом розвитку МТК є забезпечення транзитних перевезень вантажів, тобто експорт транспортних послуг. Транзитні держави повинні створювати необхідні умови для переміщення товарів, гарантувати цільове перевезення.

Сучасна практика транспортування вантажів за кордоном пов'язана зі все більшою експансією перевезень, здійснюваних одним *експедитором* з одного диспетчерського центру і за єдиним транспортним документом (мультимодальні, інтермодальні, трансмодальні та інші види перевезень).

З глобалізацією експедиторського обслуговування, контролюючого 2/3 відправок вантажів (в авіації близько 90%), формуються уніфіковані міжнародні тарифи на транспортні послуги.

На українському ринку комплексних перевезень нині задіяні різні міжнародні перевізники: Interdean – Interconex (Австрія), Corstjens WM (Голандія), Voerman WM (Голандія), AGS WM (Франція). Серед українських слід відзначити BM Trans, LAA Trans, Орлан Транс („Orlan Trans” group).

Активними учасниками, що зв'язують міжнародну торгівлю і транспортно-логістичні комплекси зарубіжних країн, є керуючі експортом компанії і експортні торгові компанії (різновид логістичних посередників).

Досить часто фірми, що мають наміри продати свій товар на іноземному ринку, не володіють необхідними для цього ресурсами. Тоді вони використовують послуги компаній, що управляють експортними операціями (*Export Management Companies*). Це своєрідний міжнародний агент-посередник для компаній усередині конкретної країни, функції якого:

- отримання замовлень на продукцію клієнтів,
- вибір найвигідніших ринків збуту, каналів розподілу;
- реалізація заходів з просування товарів.

Також вони займаються транспортною частиною операції, підготовкою необхідної документації, домовляються про транспортування, забезпечують складськими приміщеннями, проводять навантажувально-розвантажувальні роботи та інші логістичні функції.

У функції експортних торговельних компаній (*Export Trading Companies*) входить пошук закордонних покупців і здійснення всіх експортних формальностей, підготовка документації, забезпечення перевезення усередині країни і за кордоном, а також забезпечення виконання вимог іноземних урядів. Ці логістичні посередники можуть купувати в свою власність експортовані товари, брати участь в інших областях міжнародної торгівлі. Прикладом є крупні торгові японські компанії (*sogo shosha*), що об'єднують всі напрями міжнародної торгівлі в єдине ціле, можуть включати банки, пароплавні компанії, складські потужності, а також торговельні і національні телекомунікаційні сіті.

На глобальному рівні ООН має в своєму складі спеціальну робочу групу, що займається питаннями розробки і підтримки стандартів електронного обміну документами у фінансовій сфері, комерції і на транспорті. Цей набір стандартів називається UN/EDIFACT, що розшифровується як *Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport* (електронний обмін даними в адміністративних органах, торгівлі і на транспорті). Стандарт EDIFACT передбачає довідники трьох видів:

- 1) довідники стандартів ISO (кодів валют, кодів країн, одиниць вимірювань, видів транспорту, умов поставки тощо);
- 2) довідники стандартів EDIFACT;
- 3) довідники правомочних на їх створіння організацій.

Процес транспортування виграє в тому, що полегшується підготовка вантажних партій до відправки, визначається в найкоротший час місцеположення товару, транспортного засобу, контейнера. На будь-якій ділянці інтермодального перевезення

визначається наявністю вантажів до відправки, місцезнаходження вантажу і точний час його прибуття в пункт призначення, істотно спрощуються процедури планування, регулювання, контролю і моніторингу перевезення. Досягається скорочення логістичних витрат за рахунок зменшення частки живої праці і матеріальних витрат, пов'язаних з друком, поштою, процедурами паперового товарообігу; скорочення телефонних, телексних і факсимільних комунікацій; зменшення адміністративних і трансакційних витрат.

Зазначимо, що координуючу та інтегруючу роль у міжнародній логістичній системі відіграють логістичні центри (термінали), які забезпечують обслуговування товаропотоків МТК.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) вважають транспортними артеріями, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів за напрямками їх найбільшої концентрації. Наявність шляхів, що дають можливість швидко, безпечно і вигідно доставляти товари від місць їхнього виробництва до ринків збуту, поклала початок торгівлі як окремому виду діяльності людини. Ще з часів Київської Русі через територію України пролягав шлях „із варяг у греки” (*вертикальна вісь*), а також проходив „Великий шовковий шлях”, що з'єднував міста Західної Європи з Центральною Азією, Монголією та Китаєм (*горизонтальна вісь*).

Нижче (рис.9.1) подано схему проходження стратегічно важливих транспортних шляхів територією України:

- Ø Центральна Європа – країни СНД;
- Ø Південна Європа, Близький Схід, Африка – країни СНД;
- Ø Скандинавія, Балтика – Близький Схід, Закавказзя, Центральна Азія;
- Ø Північна Європа – Середня Азія, Китай, Далекий Схід.



Рис. 1. Схема стратегічно важливих транспортних напрямків, що проходять територією України

Міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства.

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

- діють спрощені правила і фактичний порядок митного, санітарного, прикордонного й ін. оформлення переміщення пасажирів і вантажів;
- застосовуються пільгові (знижені на 25–50%) тарифи на всі види послуг і зборів, у тому числі при митному, прикордонному, санітарному й ін. оформленні, перевезеннях залізницею, по термінальних, портових зборах тощо;
- існує єдиний орган керування, що об'єднує і синхронізує роботу його окремих ділянок і служб;
- діє стабільна правова база, забезпечені надійний захист та безпека вантажів і пасажирів від кримінальних і розбійних зазіхань;
- усі зміни після їх ретельного опрацювання набирають сили через 3–6 місяців після попереднього широкого інформування пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів у країнах, територією яких проходить МТК.

Основним для створення і функціонування МТК є принцип рівної зацікавленості, коли отриманий прибуток як підсумковий результат діяльності розподіляється пропорційно частковому внеску кожної сторони. Створення МТК здійснюється методом нового будівництва або шляхом реконструкції вже існуючих магістралей. Активний розвиток МТК тісно пов'язаний із глобалізацією світової економіки, зокрема із переміщенням промислових підприємств з Європи до Азії.

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (1991 р., м. Прага), Другої (1994 р., о. Крит) та Третьої (1997 р., м. Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені 10 Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву „критські”:

- Коридор № 1. Таллін — Рига — Варшава;
- Коридор № 2. Берлін — Варшава;
- **Коридор № 3.** Берлін (Дрезден) — Вроцлав — Львів — Київ;
- Коридор № 4. Берлін (Нюрнберг) — Прага — Будапешт — Констанца (Салоніки) — Стамбул;
- **Коридор № 5.** Трієст — Любляна — Будапешт — Братислава — Ужгород — Львів (Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна);
- Коридор № 6. Гданськ — Варшава — Жилина;
- **Коридор № 7.** Дунайський (водний) – Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна;
- Коридор № 8. Дурес — Тірана — Скоп'є — Софія — Варна;
- **Коридор № 9.** Київ— Одеса (Кишинів) — Пловдив — Бухарест — Александрополіс (з 4-ма відгалуженнями) (Фінляндія, Україна, Молдова, Румунія, Греція);
- **Коридор №10.** Зальцбург — Любляна — Загреб — Белград — Скоп'є — Салоніки.

Розвиток транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Прикрим є факт, що за результатами останнього дослідження Всесвітнього банку (поч. 2013 р.), за індексом логістичної ефективності (*LPI, Logistics Performance Index*) Україна займає 66-ге місце серед 155 країн світу (ще у 2010 р. – 102 місце).

Зокрема, у звіті вказується, що країна гостро страждає від недостатнього рівня розвитку транспортної інфраструктури. Великий об'єм витрат пов'язаний з обмеженою мережею доріг, що погано обслуговується, фінансовим станом і управлінням державних залізниць, слабким потенціалом і надійністю портів, недостатніми і дорогими складськими потужностями.

За оцінками фахівців ВБ, приватний сектор України може заощадити до 3% ВВП в рік на витратах у галузі логістики, *удосконаливши* прикордонні та митні процедури і впровадивши заходи для протидії корупційній практиці на кордоні.

Загалом, територією України проходять такі основні міжнародні транспортні коридори (табл. 9.1):

1) **Пан'європейський №3** – протяжність коридору 1640 км, зокрема по Україні: залізнична колія – 694 км, автодороги – 611 км.

2) **Пан'європейський №5** – протяжність 1595 км, в тому числі Україною: залізничний – 266 км, автодорожній – 338,7 км (в т. ч. відгалуження 47,2 км). Головною проблемою на території України для автомобільного та залізничного сполучення є подолання Карпатських гір, виникає необхідність будівництва великого тунелю та інших велико вартісних споруд для нової автомобільної траси. Щодо залізничного сполучення, то проблемою є одноколієний Бескидський тунель (1886 р.), технічний стан якого вкрай незадовільний – обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність всього коридору, перешкоджає зростанню обсягів перевезень. Подальше погіршення його стану може призвести до повного припинення руху поїздів цим напрямком.

3) **Пан'європейський №7 Дунайський (водний)** – протяжність 1600 км, в тому числі Україною – 70 км. До 1996 року, в зв'язку з ембарго Югославії, по цьому коридору міжнародні транзитні перевезення були обмежені. У 2004 році введено першу чергу проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море і відновлено рух суден через канал. З метою захисту гирла каналу та його морської частини від замулювання ведеться будівництво хвилезахисної дамби на підхідній частині морської акваторії, здійснюються днопоглиблювальні роботи другої черги проекту з відновлення глибоководного судноплавного ходу.

4) **Пан'європейський №9** – протяжність основного ходу 3400 км., в тому числі українською територією: залізничний: 1496 км, автодорожній: 996,1 км (в т.ч. відгалуження – 152,4 км та 242,4 км). Передбачений основний напрямок коридору №9 пролягає по території України по магістралях М-01 та М-05 від кордону з Білоруссю через Чернігів та Київ до Одеси.

5) Гданськ–Одеса (**Балтійське море – Чорне море**) – у межах України (Ягодин – Ковель – Здолбунів – Козятин – Жмеринка – Одеса) довжина коридору становить 917 км, 85,3% якого – двоколієна залізниця. Одноколієною є ділянка Державний

кордон – Ягодин – Ковель – Ківерці (від кордону з Польщею до Ковеля прокладена друга колія, шириною 1435 мм);

б) **Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА)** – охоплює 12 країн: Україну, Молдову, Болгарію, Румунію, Туреччину, Грузію, Вірменію, Азербайджан, Киргизстан, Таджикистан, Казахстан і Узбекистан, що підписали Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку даного коридору (рис. 9.2).



Рис. 2. Схема маршруту ТРАСЕКА

Найвищу пропускну здатність має міжнародний транспортний коридор Гданськ – Одеса та МТК № 5 і № 9, а інші МТК дещо поступаються позиціями. Найнижчий рівень пропускну здатності має МТК Євразійський. Серед транспортних коридорів МТК «Європа – Азія» має велике стратегічне значення та є достатньо завантаженим транзитними та експортно-імпортними товаропотоками, але його показник пропускну здатності менший, порівняно з теж потужними МТК № 9 та № 5. Порівнюючи фактичне і розрахункове значення пропускну здатності ділянок митного кордону, визначено недостатню потужність пунктів пропуску на кордоні зі Словаччиною, Білоруссю та Росією.

Таблиця .1

Проходження міжнародних транспортних коридорів через регіони України

<i>Назва МТК</i>	<i>Області України, через які пролягає МТК</i>	<i>Коротка характеристика</i>	<i>Протяжність</i>
Пан'європейський (Критський) МТК № 3	Львівська Рівненська Житомирська Київська	<i>Маршрут:</i> Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ; <i>Країни-учасниці:</i> Німеччина, Польща, Україна	Загальна протяжність 1640 км., в т. ч. в Україні: - залізничний: - 694 км; - автодорожний: - 611,7 км
Пан'європейський (Критський)	Закарпатська Львівська	<i>Маршрут:</i> Трієст – Любляна –	Загальна протяжність 1595

МТК № 5		Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів <i>Країни-учасниці:</i> Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна	км., в т. ч. в Україні: - залізничний - 266 км; - автодорожний - 338,7 км.
Пан'європейський (Критський) МТК № 7 (водний)	Одеська	<i>Маршрут:</i> Відень – Братислава - Будапешт – Белград – Рені – Ізмаїл <i>Країни- учасниці:</i> Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна	Протяжність: 1600 км, в т. ч. в Україні 70 км (річкою Дунай)
Пан'європейський (Критський) МТК № 9	Сумська Чернігівська Київська Черкаська Кіровоградська Миколаївська Одеська	<i>Маршрут:</i> Гельсінкі – Вільнюс – Київ – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс <i>Країни- учасниці:</i> Фінляндія, Литва, Латвія, Україна, Молдова, Румунія, Греція	Загальна протяжність 3400 км., в т. ч. в Україні: - залізничний: 1496 км; - автодорожний: 996,1 км.

За ініціативою Європейської комісії Євросоюзу було утворено Групу високого рівня, яка на основі пропозицій країн-учасниць розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей, що поєднують країни-члени ЄС з новими країнами-сусідами та регіонами. Єврокомісією визначено та затверджено 5 основних, пріоритетних напрямів європейських транспортних осей: північна, центральна, південно-східна, південно-західна та водні магістралі між європейськими портами.

Територією України проходить центральна вісь, в рамках якої визначено основні маршрути (залізничні маршрути – рис. 9.3, автомобільні маршрути – рис. 9.4):



Рис. 3. Залізничні маршрути Транс'європейської Центральної транспортної осі (українська частина)



Рис. 4. Автомобільні маршрути Транс'європейської Центральної транспортної осі (українська частина)

Конкурентні переваги України, які повинні сприяти збільшенню вантажопотоків:

1. Відмінне транзитне положення країни, яка знаходиться на перехресті основних торгових шляхів.
2. Транскордонність – має найбільшу протяжність державного кордону серед європейських країн (7590 км).
3. Наявність численних країн-сусідів (6 країн Європи). Оскільки у вартості продукту значну роль грає транспортна складова, то вигідно налагоджувати зв'язки з сусідами, зменшуючи тим самим транспортні витрати.
4. Розвинена транспортна система.

5. Наявність незамерзаючих портів (транзитний ресурс Чорного моря – 18 морських торгових портів і близько 10 рибних).

Геополітичне положення України між двома світовими центрами ділової активності, що динамічно розвиваються (Європою і Азією) повинне сприяти створенню розгалуженої мережі **національних логістичних центрів**, що дозволить наблизити транспортний і логістичний сервіс до міжнародних стандартів.

Такі центри можуть бути створені у найкрупніших вузлових центрах:

- Харків;
- Львів (обслуговування товарних потоків з Польщею, Німеччиною, Угорщиною, Словенією, Італією, Румунією, Словаччиною, Чехією та Австрією);
- Дніпропетровськ (обслуговування товарних потоків з Казахстаном та Китаєм);
- Одеса (обслуговування товарних потоків з Румунією, Болгарією, Грецією, Грузією, Вірменією, Азербайджаном та Туркменістаном);
- Київ (обслуговування товарних потоків з Фінляндією, Молдовою, Румунією, Болгарією, Грецією);
- Рівне (обслуговування товарних потоків з Польщею та Данією).

Політика посилення взаємодії України з ЄС передбачає уніфікацію норм і стандартів у транспортній сфері, а також гармонізацію законодавства України із законодавством ЄС і має здійснюватися за такими напрямками: розвиток інфраструктури (транспортної, митної, інформаційної тощо); інтеграція у Європейський спільний авіаційний простір (ЕСАА), посилення взаємодії транспортних систем, сприяння доступності транспортної професії та ринків перевезень, політика конкурентоспроможності, державна допомога та фіскальна гармонізація, безпека руху, технічні вимоги, статистика, екологічні та соціальні вимоги і змішані (комбіновані) перевезення.

Важливими завданнями державної транспортної політики у сфері взаємодії з ЄС є:

- техніко-технологічна модернізація інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон України;
- обґрунтоване скорочення часу контрольних процедур, спрощення механізмів контролю у пунктах пропуску через державний кордон України;
- прискорений розвиток контейнерного сервісу;
- розвиток митних технологій, інформаційних систем та електронного документообігу, інфраструктури транзитних перевезень, що прискорюють доставку і митну обробку транзитних вантажів та формування багатофункціональної комплексної системи „Електронна митниця”;
- інтеграція в міжнародні митні бази даних, створення ефективної системи міждержавного обміну інформацією та контролю на пунктах пропуску через державний кордон України з повним переходом на безпаперове інформаційно-комунікаційне середовище;
- впровадження автоматизованих систем прискорення переходу залізничного рухомого складу з широкої на європейську колію;
- протидія корупції;

- удосконалення системи збору та розповсюдження митної статистики, що дасть змогу створити систему моніторингу та прогнозування міжнародного транзиту вантажів;
- забезпечення ефективної системи контролю вагових і габаритних параметрів автотранспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України.

Інвестиційне забезпечення розвитку і функціонування транспортної мережі в цілому і транс'європейських транспортних коридорів зокрема, як правило, покладається на їх власників. В Україні транспортна залізнична мережа як основа транспортних коридорів належить до галузей і об'єктів, які не підлягають роздержавленню і приватизації, тому основним джерелом інвестування проектів, пов'язаних з цим видом транспорту, на думку авторів, є, насамперед, державний бюджет і власні кошти структурних одиниць залізничного транспорту з можливим залученням кредитів вітчизняних та зарубіжних інвесторів.

Однак, як свідчить практика останніх років, іноземні інвестори направляють свої ресурси переважно на проекти з короткими строками окупності, з перспективами на монопольний характер кінцевої продукції, з великою нормою прибутку; на проекти невиробничої сфери. Щоб змінити цю тенденцію, слід цілеспрямовано формувати привабливий інвестиційний клімат шляхом удосконалення нормативно-правової бази та досягнення її стабільності, визначення і дієвого стимулювання інвестиційних пріоритетів, розробки і реалізації програм їх державної підтримки.

Першочергове розв'язання саме цих питань є основою нарощування інвестиційних потоків для створення та розвитку міжнародних транспортних коридорів на території України.

За даними Британського інституту Rendall, за коефіцієнтом *транзитності* (розвиненістю всіх транспортних зв'язків і відповідної їм інфраструктури) Україна посідала I місце в Європі з показником 3,75 (на II місці – Польща, 2,92). Проте, завдяки грамотному використанню свого територіального розташування, нині Польща від транзитних перевезень щорічно отримує до 4 млрд. \$, а Латвія близько ¼ ВВП. Ці країни постійно нарощують власну транспортну привабливість, тоді як Україна зі своєю широкою мережею залізничних і автомобільних доріг, морських і річкових портів, поромних переправ, здатних переробляти вантажі будь-якої номенклатури, з кожним роком втрачає старі і ледве привертає нові вантажопотоки. Тому значення коефіцієнта транзитності швидше потенційне.

За своїм географічним розташуванням територія України – унікальна. Адже вона межує з десятьма країнами: Росією, Білоруссю, Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою – по сухопутному кордону, і Грузією, Туреччиною, Болгарією – по морському.

На сьогодні зміцненням регіонального транспортного діалогу, який сприяє забезпеченню ефективних міжнародних євразійських транспортних зв'язків, займається міжурядова комісія ТРАСЕКА.

Нещодавно в Києві пройшло засідання Постійного Секретаріату ТРАСЕКА, на якому представлено три проекти з розвитку транспортних коридорів: "Транспортний

діалог і інтероперабельність мереж", регіональний проект "Логістичні процеси і морські магістралі" (ЛОГМОС) та проект з безпеки морських магістралей. Ці проекти працюють з метою удосконалення транспортних коридорів та їх інтеграції до світової транспортної системи. Саме зважаючи на високу зацікавленість українськими транспортними коридорами, Європейська Комісія запропонувала стратегію послідовного розширення транс'європейських транспортних мереж. Таким чином, до 2015 року в Україні з'являться привабливі умови для мультимодальних і транзитних перевезень і значно поліпшиться інфраструктура транспортних коридорів.

На українському ринку серед логістичних операторів, тобто компаній, які надають повний спектр логістичних послуг, представлені переважно оператори із Німеччини та Франції. Розглянемо детальніше найбільші з них.

1. **Компанія DHL** – це структурний підрозділ групи компаній Deutsche Post DHL, яка є світовим лідером у сфері експрес-доставки і логістики. DHL пропонує повний спектр послуг та інноваційних рішень з перевезень кореспонденції і вантажів, що відповідають індивідуальним потребам клієнтів. Основні показники роботи компанії представлені у таблиці 9.2.

Таблиця 2

Основні показники роботи компанії DHL

Головний офіс	Бонн, Німеччина
Прибуток	приблизно 11,8 млрд. євро (2010 рік: близько 11,1 млрд євро)
Кількість відправлень	Близько 468 млн (TDI: 141 млн)
Країни та території	Більше 220 країн та територій / / більше 500 аеропортів по всьому світі
Співробітники	Більше 100 000
Клієнти	Більше 2,5 мільйонів
Транспортний парк	Приблизно 32000
Літаки:	Близько 250 виділених літаків
Головні глобальні авіакомпанії-партнери:	Аеролоджік, Калітта Ейр, Полар Ейр Карго Уорлдуайд, Southern Air
Комерційні рейси:	Близько 1760 рейсів щодня (в середньому; внутрішні та міжнародні лінії)
Підприємства	Приблизно 4 100
Пункти обслуговування:	Більше 34000
3 глобальні концентратори	Лейпциг, Гонконг, Цинциннаті
15 головних регіональних концентраторів	Амстердам, Бергамо, Брюссель, Копенгаген, Іст-Мідлендс (Великобританія), Франкфурт, Лондон, Париж, Віторія (Іспанія) / / Бангкок, Сінгапур / / Бахрейн, Дубаї, Лагос / / Панама
Глобальний QCC (Центр контролю якості)	Глобальні Центри контролю якості розташовані в Бонні (Німеччина), Лейпцигу (Німеччина), Цинциннаті (США) та Сінгапурі (Сінгапур).

Логістичний оператор надає такі послуги:

- *вантажні перевезення*: послуги авіаперевезень, послуги морських перевезень, послуги з перевезень наземним транспортом, комплекс складських послуг та дистрибуція;

- *зберігання на складі та дистрибуція*: індивідуальний підхід до складських операцій, сумісні операції, додаткові послуги;

- *митне оформлення*, безпека і страхування вантажу;

- *контрактна логістика* - комплекс послуг, адаптований як для глобальних масштабів, так і для місцевої специфіки, для того, щоб забезпечити найякісніше обслуговування Вашого логістичного ланцюгу. Може включати планування, постачання, виробництво, зберігання та виконання за індивідуальними вимогами, доставка, перевезення;

- *логістичні рішення у промисловому секторі*: авіакосмічна галузь, споживчий сектор, логістика оздоровчої галузі, промислова, інженерна та виробнича логістика, логістика технологічного сектору.

2. Raben - логістичний оператор, що надає логістичні послуги компаніям малого, середнього та великого бізнесу, які вирішили скористатися перевагами аутсорсингу комплексної логістики. З ними і для них Група Raben створила та реалізувала ряд сучасних проектів, пов'язаних з транспортуванням та складуванням.

Група Raben пропонує послуги таких сферах:

- комплексна логістика;

- складування;

- міжнародні автоперевезення;

- внутрішні автоперевезення;

- комплексна логістика свіжих продуктів (від +2°C до +6°C);

- морські та повітряні вантажні перевезення;

- інтермодальні перевезення;

Надання повного переліку логістичних послуг можливе завдяки мережі відділень Групи Рабен, в основі якої – сучасні дистрибуційні центри та кілька десятків терміналів на території Європи, а також система щоденного маятникового сполучення між ними та регулярно діючі лінії експорту / імпорту

Використання сучасних логістичних та ІТ рішень забезпечує обмін вичерпною інформацією про транспортування и складування товарів. Завдяки цьому доставка вантажів відбувається вчасно, якісно та за найвищими стандартами.

В соціальному плані бізнес діяльність реалізується не лише за рахунок дотримання морально-етичних норм. Ідея Соціальної Відповідальності Бізнесу (СВБ) включає в себе також свідомий вплив на оточуюче середовище, а особливо на місцеве середовище. Просоціально спрямована діяльність – це лише один з напрямів відповідальної бізнес діяльності, яку веде Група Raben, що передбачає захист та збереження навколишнього середовища та світу в цілому для наступних поколінь.

3. Логістичний оператор **ЖЕФКО Україна** (Gefko) – партнер у сфері логістики автомобілів і запчастин та промислових товарів. Надає такі послуги:

1. Логістика промислових вантажів:

- Міжнародні та місцеві наземні перевезення – організовує міжнародні перевезення вантажів, локальну дистрибуцію та інші послуги, співпрацюючи з транспортними та логістичними партнерами.

- Морські та повітряні перевезення – організовує перевезення морським та повітряним транспортом, включаючи всі необхідні дії для надання висококваліфікованих послуг обробки вантажів, операцій перевантажування, перевірки якості, документації.

- Складські послуги – місцеві складські рішення для зберігання вантажів та перерозподілу консолідованих потоків.

- Митні операції – улагодження всіх необхідних формальностей та надання митно-брокерських послуг.

2. Логістика автомобілів – логістичні послуги для виробників та імпортерів автомобілів, включаючи транспортування морським та сухопутним видами транспорту, митне оформлення та зберігання. Відповідальність за автомобілі та запчастини починаючи з виходу з виробничої лінії та до кінцевої доставки до дилера.

Можливості логістичного оператора:

- широка база надійних перевізників;

- керований автопарк: малі та стандартні вантажні автомобілі, автопоїзди стандартної та підвищеної місткості, рефрижератори, платформи для перевезення не габаритних вантажів та інші;

- робочі напрямки: країни Західної та Східної Європи, країни Балтії та інші;

- можливість об'єднання потоків наших клієнтів, що дозволяє оптимізувати витрати та час транзиту;

- можливість консолідації вантажів на складах ЖЕФКО та перевезення до клієнта однією партією.

Для GEFSCO постійний розвиток є фундаментальною складовою її стратегії розвитку. Для GEFSCO повага до людей та охорона довкілля – це конкретні дії, вплив яких перевіряється на регулярній основі. У зв'язку з цим в усіх дочірніх компаніях Групи була укладена Глобальна угода щодо корпоративної відповідальності, яка є колом обов'язків для усіх працівників.

Основні показники роботи компанії представлені у таблиці 3.

Таблиця 3

Основні показники роботи компанії ЖЕФКО Україна

Головний офіс в Україні	Київ
Логістичний центр класу В	Підгірці
Автомобільний термінал з митно-ліцензійним складом	Копилів
Крос-докінгова платформа	Чайка
Портово-автомобільний термінал	Іллічівськ
Оборот, млн. євро	2,9 (2009); 3,4 (2010); 3,8 (2011)
Чисельність компаній та працівників	32 дочірні компанії, 10300 працівників в усьому світі 65-ти національностей
Кількість перевезених транспортних засобів	4 млн. в 2011 р.
Наземні перевезення	462 міжнародні лінії
Головний офіс у світі	Франція

Отже, для успішного функціонування транспортних підприємств у глобальному просторі нагальною необхідністю є врахування тенденцій, що виникають в міжнародній транспортній логістиці, зважання на переваги геополітичного розташування України та її високий транспортний потенціал, а також розгляд можливостей співпраці з компаніями-лідерами цієї сфери.

Тема 3. Організація міжнародних автоперевезень. Книжка МДП.

1. Правові основи регулювання міжнародних автоперевезень вантажів.
2. Умови та механізми прийняття автоперевізників в категорію учасників Асоціації процедури МДП.
3. Правила користування книжкою МДП.
4. Порядок митного оформлення книжки МДП на товари та інші вантажі, що перевозяться між митницями з дотриманням процедури МДП.
5. Конвенція про транзит при виконанні дорожніх перевезень. Книжка АТА та її призначення.
6. Товарно - транспортна документація на вантажі.

Міжнародні автомобільні перевезення - це перевезення вантажів та пасажирів автотранспортним засобом на основі міжнародного договору, при якому пункт відправлення знаходиться на території однієї держави, пункт призначення - на території іншого, а також перевезення транзитом. Угоду про міжнародної автомобільної перевезення - це особливий вид зовнішньоторгових угод, особливу комерційну угоду: автоперевезення зазвичай здійснюються не сторонами контракту, а пов'язаними з ними фірмами, які можуть самі укласти договір автоперевезення. Найбільш характерний юридичний ознака цих угод - їх природа як подвійний зовнішньоторговельної операції. Багатосторонні угоди в сфері міжнародних автомобільних перевезень приймаються на регіональному рівні. В Європі діють: Конвенція про дорожній рух (1949) (діє в частині організації дорожнього руху) та Протокол до неї про дорожні знаки і сигнали (1949); Конвенція про дорожній рух (1968) (закріплює однакову систему дорожніх знаків і сигналів, єдину розмітку доріг); Європейська угода 1971 р., що доповнює Конвенцію про дорожній рух (1968); Протокол про дорожні знаки і сигнали (1968); Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) (1957); Європейська угода про міжнародні автомагістралі (СМА) (1975) (регулює організацію використання автомагістралей). Крім того, система міжнародних договорів у сфері автомобільних перевезень включає такі конвенції:

- о Женевська конвенція ЄЕК ООН про договорі міжнародної дорожньої перевезення вантажів (1956) (КДПВ/ЦМР), змінена Женевським протоколом 1978 р.;

- о Женевська конвенція ЄЕК ООН про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (1973) (КАПП), змінена Женевським протоколом 1978 р.;

- о Митна конвенція ЄЕК ООН про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (1975) (Конвенція МДП/ТЖ);

- о Європейська угода ЄЕК ООН, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (1970) (з поправками 2004 р.).

Серед європейських угод основну роль відіграють Женевська конвенція про договорі міжнародної дорожньої перевезення вантажів (КДПВ/ЦМР) (1956) і Женевська митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів з використанням карнетів ТТО (книжок МДП) (1975) (Конвенція МДП).

У КДПВ проведена уніфікація умов міжнародної дорожньої перевезення вантажів. Область застосування КДПВ - регулювання взаємовідносин перевізника і вантажовласника, порядок прийому вантажу до перевезення та його видача в місці призначення. Сфера дії КДПВ: всі договори дорожнього перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів (автомобілі, автомобілі з напівпричепами, причепа і напівпричепа), коли місце вантаження та місце доставки вантажу знаходяться на території двох різних держав, хоча б одна з яких є учасницею Конвенції. КДПВ застосовується і в тих випадках, коли перевезення здійснюються державами або урядовими установами.

У КДПВ закріплені докладні правила про всіх основних умов перевезення; встановлено перелік перевезень, до яких Конвенція не застосовується (перевезення пошти і небіжчиків; перевезення обстановки і меблів при переїздах; та частина змішаної перевезення, яка відноситься до водної, повітряної і залізничної перевезення без перевантаження). Застосування Конвенції не залежить від місця проживання і національності сторін договору.

Норми КДПВ мають імперативний характер - відступу від її положень неможливо; сторони не вправі змінювати правила в більш вузьких угодах (ст. 4). КДПВ являє собою конгломерат матеріально-правових і колізійних норм. Колізійне регулювання передбачає застосування загальних і спеціальних колізійних норм: автономія волі, закон суду, закон місця відправлення та місця знаходження вантажу (загальні); закон місця знаходження головного управління підприємства відповідача, закон місця знаходження контори, яка уклала договір, закон місця пред'явлення вантажу перевізнику (спеціальні).

Женевська митна конвенція 1975 р. про міжнародне перевезення вантажів з використанням карнетів Т1Я (книжок МДП) (Конвенція МДП) визначає порядок оформлення митних формальностей та процедура митного огляду при міжнародній дорожньої перевезення вантажів. Основний атрибут Конвенції - книжка МДП (єдиний митний документ), власник якої користується перевагою першочергового митного оформлення (знак Т1Я). В державах-учасницях діють спеціальні інститути гарантійного об'єднання для захисту осіб, які використовують процедуру МДП при міжнародній дорожньої перевезення вантажів. Конвенція МДП встановлює досить жорсткі вимоги до транспортних засобів - їх технічного стану, екологічним стандартам.

Існує близько 40 міжнародних організацій, що займаються питаннями автомобільного транспорту. Серед них найбільш авторитетними є Комітет з внутрішнього транспорту (КВТ) ЄЕК ООН та Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ). КВТ створений в 1948 р. як міжурядового органу для розвитку співробітництва в області всіх видів внутрішнього транспорту. Членами Комітету є всі країни - члени ЄЕК ООН.

Комітетом внутрішнього транспорту розроблено близько 40 міжнародних конвенцій, більше 50 однакових приписів (правил) за конструкцією транспортних засобів. За участю КВТ відпрацьована система обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів за заподіяний збиток - система "зеленої карти".

Дозвільна система на міжнародні перевезення вантажів застосовується з метою регулювання кількості в'їжджають іноземних вантажних автомобілів на територію країни та захисту інтересів національних перевізників. Якщо перевезення здійснюється між країнами, не уклали між собою двосторонніх угод дозволи можуть видаватися в разовому порядку компетентними органами країни перевізника. У практиці європейських країн існує кілька видів дозволів:

- 1) дозвіл на один рейс;
- 2) дозвіл на багаторазові рейси;
- 3) дозвіл на певну кількість рейсів;
- 4) транзитні дозволу;
- 5) дозвіл на приміські перевезення.

Російські дозволу та дозволу країн, з якими укладені двосторонні угоди, належать, як правило, до дозволів першого виду і носять разовий характер. Перевезення в треті країни і з них здійснюються на основі "стандартної міжнародної ліцензії", що видається з дозволу Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ). З 1997 р. Росія є членом ЄКМТ.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів транспортними засобами здійснюються за умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника перед третіми особами. Кожен перевізник зобов'язаний заздалегідь застрахувати свою цивільну відповідальність по кожному транспортному засобу. Страхування повинне поширюватися на весь збиток, який може бути заподіяна транспортними засобами.

Росія бере участь у великій кількості двосторонніх міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення. Всі ці угоди містять загальні положення - встановлюється дозвільна система міжнародних автомобільних перевезень пасажирів, багажу та вантажів, вирішуються питання перевезень в треті країни і з них (наприклад, російсько-австрійське угоду про міжнародному автомобільному сполученні).

Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) стосується перевезення вантажів, що здійснюється без їхнього проміжного перевантаження, в дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах, з перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з Договірних Сторін до митниці місця призначення іншої Договірної Сторони або тієї ж Договірної Сторони за умови, що деяка частина операції МДП між її початком і кінцем провадиться автомобільним транспортом.

Положення цієї Конвенції застосовуються за умови, що

- перевезення провадяться: у дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах, попередньо допущених до перевезення. Контейнери, допущені до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами відповідно до Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1956 року, угод, що впливають з неї, укладених під егідою Організації Об'єднаних Націй, Митної конвенції, що стосується контейнерів, 1972 року, або будь-яких міжнародних актів, які можуть замінити чи змінити цю останню Конвенцію, розглядаються і як такі, що

відповідають положенням вищенаведеного пункту 1 і повинні прийматися до перевезення з дотриманням процедури МДП без нового допущення;

- в інших дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах у разі, перевезення великовагових або громіздких вантажів може за рішенням митних органів місця відправлення здійснюватися за допомогою неопечатаних транспортних засобів або контейнерів (На обкладинці і на усіх відривних аркушах книжки МДП повинен бути зроблений жирним шрифтом напис: "Великовагові або громіздкі вантажі" англійською або французькою мовами);

- перевезення гарантуються об'єднаннями і мають провадитися з застосуванням книжки МДП.

Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільняються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мит, зборів та звільняються, як правило, від митного огляду в проміжних митницях. Проте, з метою запобігання зловживанням, митні органи можуть у виняткових випадках і, зокрема, у разі наявності підозри в порушеннях провадити в цих митницях огляд вантажів.

Діяльність гарантійних об'єднань

У кожній країні визначається гарантійне об'єднання, яке покриває відповідальність, прийняту ним на себе в цій країні у зв'язку з операціями, що провадяться із застосуванням книжок МДП, виданих іноземними об'єднаннями, що входять до міжнародної організації МСАТ (міжнародний союз автомобільного транспорту), розташованого у м. Женеві. На території України гарантійним об'єднанням визнано АСМАП(Асоціація міжнародних автомобільних перевізників) України. *Максимальний розмір гарантії за книжкою МДП обмежується сумою 60000 євро.*

Гарантійне об'єднання бере на себе зобов'язання сплачувати належні ввізні або вивізні мито і збори, а також будь-які відсотки за прострочення, які можуть належати відповідно до митних законів і правил країни, в якій виявлено порушення у зв'язку з операцією МДП. Сплата згаданих вище сум здійснюється в порядку солідарної відповідальності разом з особами, з яких належать ці суми (перевізниками).

Гарантійне об'єднання стає відповідальним стосовно компетентних органів країни, у якій розташовано митницю місця відправлення, з моменту прийняття книжки МДП цією митницею для оформлення. В наступних країнах, по території яких продовжується перевезення вантажів з дотриманням процедури МДП, ця відповідальність починається з моменту ввезення вантажу або, якщо операція МДП призупиняється - з моменту прийняття книжки МДП для оформлення митницею, у якій операція МДП поновлюється.

Гарантійне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перераховані в книжці МДП, але також за будь-які вантажі, які не були перелічені в цій книжці, і знаходяться в запломбованій частині дорожнього транспортного засобу або у запломбованому контейнері. Об'єднання не несе відповідальності за жодні інші вантажі.

Гарантійне об'єднання встановлює термін дії книжки МДП, зазначаючи дату його закінчення, після якої книжка не може бути подана до митниці місця відправлення для її митного оформлення.

Якщо книжку було прийнято для оформлення митницею місця відправлення в останній день терміну її дії або до цієї дати, книжка дійсна до завершення операції

МДП у митниці місця призначення. Митне оформлення книжки МДП може бути зроблено із застереженнями або без застережень; якщо зроблені застереження, то вони повинні належати до фактів, пов'язаних із самою операцією МДП. Ці факти мають бути зазначені в книжці МДП.

Якщо митні органи оформили книжку МДП без застережень, вони не можуть більше вимагати від гарантійного об'єднання сплати сум, належні ввізні або вивізні мито і збори, а також будь-які відсотки за прострочення, за винятком випадків, коли свідоцтво про проведене митне оформлення було отримано протизаконним або обманним шляхом.

Вимога про сплату сум надсилається гарантійному об'єднанню *не раніше як через три місяці* з дня повідомлення цього об'єднання про відмову в митному оформленні книжки, про її оформлення з застереженням або про оформлення, одержане протизаконним чи обманним шляхом, і не пізніше, *як через два роки*, починаючи з того ж дня. Проте, що стосується справ, переданих на розгляд суду протягом зазначеного вище дворічного терміну, вимога про сплату перепроводжується *протягом одного року* з дня набуття чинності судового рішення.

Для сплати необхідних сум гарантійне об'єднання має у своєму розпорядженні тримісячний термін, починаючи з дати надіслання йому вимоги про сплату. Сплачені суми будуть повернуті об'єднанню, якщо протягом двох років, що настають за датою пред'явленої йому вимоги про сплату, митним органам будуть подані переконливі докази того, що стосовно даного перевезення не було жодних порушень.

Умови вступу до Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України

Учасниками Асоціації можуть бути суб'єкти господарської діяльності всіх форм власності, а також, які мають зареєстровані на них транспортні засоби, ліцензію на надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, визнають Статут Асоціації, сплачують членські внески за надані послуги й інші платежі.

В Асоціації встановлюється три категорії Учасників:

- допущені до системи МДП, з правом вирішального голосу (дійсні Учасники Асоціації);
- допущені до системи МДП, з правом дорадчого голосу (асоційовані Учасники Асоціації);
- з правом дорадчого голосу, без права роботи в системі МДП (асоційовані Учасники Асоціації).

Всі Учасники Асоціації сплачують членські внески в порядку та розмірах, що розглядаються Радою Асоціації та затверджуються Загальними Зборами (Конференцією) Учасників Асоціації.

Прийняття в асоційовані Учасники Асоціації здійснюється Президентом Асоціації на підставі письмової заяви, письмової рекомендації Ради відповідного регіону.

Усі новоприйняті Учасники Асоціації отримують статус Учасників Асоціації з правом дорадчого голосу.

Учасники Асоціації реалізують свої права й законні інтереси, а також виконують свої обов'язки перед Асоціацією безпосередньо через керівника суб'єкта підприємницької діяльності – Учасника Асоціації. Рішення про прийняття

перевізника, допущеного до роботи в системі МДП, в Учасники Асоціації з правом вирішального голосу приймає Рада Асоціації за поданням Президента Асоціації та Ради регіону з наступним затвердженням його Загальними Зборами (Конференцією) Учасників Асоціації.

Для вступу до Асоціації з правом дорадчого голосу (асоційовані учасники) і допуском до системи МДП, суб'єкт підприємницької діяльності подає письмову заяву встановленої форми та укладає договір.

До заяви додаються нотаріально засвідчені:

- копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності;
- копії установчих документів (установчого договору, статуту тощо), скріплені печаткою суб'єкта господарської діяльності;
- анкета перевізника ;
- фінансовий звіт та баланс підприємства за останні 2 роки або документ про наявність основних фондів, які не перебувають у заставі, вартістю не менше 60000 євро;
- копія довідки управління статистики про включення до Єдиного Державного реєстру підприємств та організацій України;
- копія облікової картки суб'єкта підприємницької діяльності, взятого на облік митницею;
- копія свідоцтва платника податку;
- копії «Свідоцтв професійної компетентності з курсу: менеджер автомобільних перевезень вантажів і пасажирів у національному та міжнародному сполученні згідно з положеннями Конвенції МДП, 1975 року» керівників чи спеціалістів, виданих навчальним закладом, акредитованим Академією Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ) (обов'язково);
- копії свідоцтв та дипломів про проходження курсів міжнародних автомобільних перевезень водіями;
- копія ліцензії на право надання послуг з міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- список власних транспортних засобів, допущених до виконання міжнародних перевезень за встановленою Асоціацією формою, до якого додаються:
- копії свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів в органах державної автомобільної інспекції;
- копії свідоцтв про допущення транспортних засобів до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами;
- копії не менше 3 міжнародних товарно-транспортних накладних (CMR), які засвідчують наявність досвіду виконання міжнародних перевезень вантажів цим перевізником не менше 6 місяців;
- копії платіжних доручень з відміткою банку про сплату вступного внеску та гарантії допуску;
- декларація-зобов'язання перевізника по допуску його до митної системи МДП і дозволу на користування звичайними книжками МДП;
- список відповідальних осіб, уповноважених на отримання в Асоціації книжок МДП, із зазначенням їх П.І.Б. та ідентифікаційного коду. Цей список має бути підписаний керівником та головним бухгалтером суб'єкта підприємницької

діяльності і скріплений печаткою.

Автоперевізники, які звернулися з заявою для отримання допуску до системи МДП, мають відповідати вимогам:

- наявність досвіду здійснення міжнародних автомобільних перевезень вантажів не менше шести місяців;
- стабільне фінансове становище;
- відсутність грубих чи неодноразових порушень митних правил та податкового законодавства.

За прийняття і розгляд документів на вступ до Асоціації вноситься плата в розмірі 20-ти неоподаткованих мінімумів доходів громадян.

Надані документи перевіряються Секретаріатом Асоціації на відповідність мінімальним умовам і вимогам, передбаченим частиною II додатку 9 Конвенції МДП 1975 року. Після чого, матеріали надсилаються голові Ради відповідного регіону для розгляду та підготовки пропозицій Президентові Асоціації.

На підставі рекомендацій Ради регіону і матеріалів перевірки Секретаріату, Президент Асоціації приймає рішення щодо участі перевізника в Асоціації.

Автоперевізник, який протягом 10-ти місяців з дня подання заяви не приступив до роботи в системі МДП, втрачає таке право і повторно подає документи на загальних підставах. Кошти, сплачені ним за розгляд документів на вступ до Асоціації, не повертаються і не враховуються при повторній подачі документів.

Перед отриманням першої книжки МДП Асоціації надається фінансова гарантія (гарантія допуску).

У системі МДП використовуються тільки власні автотранспортні засоби перевізника, придатні для перевезення вантажів під митними печатками та пломбами. У разі використання транспортних засобів (крім автомобілів, що знаходяться у фінансовому лізингу), які не є власністю перевізника, останній вносить на рахунок Асоціації додаткову суму гарантії.

Після допуску до системи МДП перевізник зобов'язаний надати в Асоціацію штамп, в якому вказані його повна назва та юридична адреса англійською мовою, номер телефону / факсу, код ЗКПО та код МСАТ - UKR/066/00000 - номер в АСМАП). Аналогічний штамп повинен знаходитись у перевізника.

Для вступу до Асоціації з правом дорадчого голосу без права роботи в системі МДП суб'єкт підприємницької діяльності подає та укладає договір.

До заяви додаються скріплені печаткою суб'єкта господарської діяльності:

- копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта господарської діяльності;
- анкета учасника ;
- копія довідки управління статистики про включення до Єдиного Державного реєстру підприємств та організацій України;
- копія свідоцтва платника податку;
- копія ліцензії на право надання послуг з міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- список власних транспортних засобів, допущених до виконання міжнародних перевезень за встановленою Асоціацією формою, з копіями свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів в органах державної автомобільної інспекції.

Тема 4. Види вантажів

1. Класифікація вантажів.
2. Характеристика вантажів.

Вантаж-це будь майно, що перевозиться, включаючи вироби, піддони, контейнери або аналогічні транспортні та пакувальні пристосування, які не надаються перевізником або експедитором.

Види вантажів:

- 1) насипні - перевозяться без тари. До них відноситься зерно, насіння всіх сільськогосподарських вантажів;
- 2) навалочні - також перевозяться без тари, до них відносяться вугілля, пісок, гравій, камінь. Ці дві групи вантажів пред'являють до перевезення переважно великими партіями, що забезпечують повне завантаження вагонів, суден і автомобілів;
- 3) наливні - рідкі вантажі, які перевозять наливом в спеціальному рухомому складі (цистерні, танкерах-бензовозах) ;
- 4) лісові - круглий ліс, пиломатеріали, фанера та інші вироби з деревини;
- 5) генеральні (штучні) вантажі - перевозять упакованими в найрізноманітнішу тару або без упаковки. Залежно від упаковки розрізняють:

- вантажі мішкові;
- кіпові;
- катно-бочкові;
- Ящикова;
- контейнерні;
- пакетні.

У мішках перевозять вантажі, які не потребують захисту від механічних пошкоджень, в стоси і тюки упаковують природні і штучні волокна та вироби з них. До катно-бочковим відносять вантажі, що перевозяться в бочках - бублики і рулонах. До штучних вантажах без тари відносять метал в болванках, зливках і т. п.;

- 6) небезпечні вантажі - вантажі, офіційно класифікуються як небезпечні, а також вантажі, які є або можуть стати небезпечними, легкозаймистими, радіоактивними, отруйними або шкідливими за своєю природою.

Класи небезпечних вантажів, при перевезенні яких дотримуються певні вимоги інструкцій:

- 1) горючі речовини;
- 2) корозійні речовини, горючі і руйнують матеріали (кислоти і луги);
- 3) токсичні речовини;
- 4) радіоактивні речовини;
- 5) стиснуті гази ;
- 6) вибухові речовини;
- 7) тверді легкозаймисті речовини;
- 8) самозаймисті речовини;
- 9) окислювачі;
- 10) органічні перекису.

При перевезенні вантажів вживається поняття вантажної одиниці.

Вантажна одиниця-деяка кількість продукції, яку занурюють, транспортують, вивантажують і зберігають як єдину масу і яка своїми параметрами інтегрує технологічні процеси на різних ділянках ланцюга поставок в єдине ціле.

Основні види вантажних одиниць:

1) первинна - вантаж у транспортній тарі, наприклад в ящиках, бочках, мішках. Первинна вантажна одиниця проходить ланцюга поставок, як правило, без переформування;

2) укрупненняя - вантажний пакет, сформований на піддоні з первинних вантажних одиниць, тобто вантажів у транспортній тарі. Укрупненняя вантажна одиниця, сформована, наприклад, з коробок з цукерками на фабриці, на якій стадії процесу руху продукції, можливо, буде розформована при комплектації замовлення на оптовому підприємстві. Базовий модуль являє собою прямокутник зі сторонами 600 x 400 мм.

Існує єдина система уніфікованих розмірів транспортної тари.

Принцип створення цієї системи полягає в тому, що площа піддона розділяють на сітку кратних розмірів, що визначають габарити транспортної тари. Піддон розміром 1200 x 800 мм містить 4 базових модуля, піддон розміром 1200 x 1000 мм - 5 базових модулів.

Для успішної роботи з величезною номенклатурою вантажів (більше п'яти тисяч найменувань), що висуваються до перевезення автомобільним транспортом, необхідно знати їх класифікацію. В даний час існує декілька способів класифікації вантажів, які засновані на поділі вантажів по ряду узагальнюючих ознак.

У відповідності з властивостями вантажів, що характеризують окремі операції з доставки вантажів споживачам, вантажі класифікуються за такими ознаками.

За галузевою ознакою вантажі поділяються:

на промислові (промислові вироби, метал, руда, вугілля, нафта і нафтопродукти та ін);

сільськогосподарські (зерно, фураж, овочі, фрукти, бавовна, живність, добрива та ін);
будівельні (цемент, пісок, щебінь, бетон товарний, залізобетон, залізобетонні плити, ферми, цегла і т. д.);

торговельні (харчові продукти і промислові товари, що доставляються в торговельну мережу, вантажі для підприємств громадського харчування і т. д.);

комунальні (сміття, харчові відходи, сніг тощо);

інші (вантажі для виставок і змагань, багаж, макулатура, поворотна тара та ін.)

За фізичним станом вантажі діляться:

тверді,

рідкі і

газоподібні.

За пристосованості до виконання вантажно-розвантажувальних робіт вантажі розрізняють:

навалочні [різні сипучі матеріали, що перевозяться без упаковки (навалом, насипом) - вугілля, пісок, гравій, щебінь, галька, кокс, руда, камінь тощо];

тарно-пакувальні й штучні (вантажі в мішках, кулях, пакетах, ящиках, кіпах, коробках, решітках, сітках, зв'язках, а також вантажі без упаковки; катно-бочкові - вантажі в металевих, дерев'яних і фанерних бочках, барабанах, бухтах, рулонах тощо);
рідкі або наливні (молоко, спирт, пиво, нафтопродукти, кислоти, різні хімічні розчини і т. п.);
напіврідкі і густеючая (товарний розчин, бетон, асфальт, штукатурна маса, гудрон, бітум і ін.);
газоподібні (кисень, азот, бутан, пропан, аргон та ін.)

За габаритними розмірами вантажі можуть бути:

габаритними (габаритні розміри вантажу не перевищують по ширині 2,5 м, за висотою в транспортному положенні разом з автомобілем - 3,8 м, при перевезенні контейнера - 4 м, по довжині з звисом за задній борт кузова - 2 м);
великогабаритними (вантаж з розмірами понад 2,5 м по висоті, 2 м по ширині і 3 м по довжині);
негабаритними [габаритні розміри транспортних засобів (разом з вантажем) перевищують встановлені ГОСТ граничні].

За умовами перевезення вантажі, діляться:

звичайні, що перевозять універсальним рухомим складом;
спеціальні, що перевозять спеціалізованим рухомим складом;
специфічні (первозять спеціальним рухомим складом), тобто вантажі, які можуть міняти свій фізичний стан в процесі перевезення. До них відносяться швидкопсувні вантажі (потребують прискорених термінів доставки при дотриманні необхідних теплових режимів), густеючая, застигають і спекаючіеся (бетон, бітум, асфальт та ін), змерзається (вологий пісок, руда, вугілля, кокс і ін), що випаровуються (легкоиспаряючіеся рідини, сухий лід), антисанітарні і живність.

За умовами зберігання:

не потребують захисту від навколишнього середовища;
вимагають захисту від навколишнього середовища.

За ступенем використання вантажопідйомності рухомого складу:

1-го класу - вантажі, при перевезеннях яких коефіцієнт використання вантажопідйомності рухомого складу дорівнює 1,0;

2-го класу - коефіцієнт використання вантажопідйомності рухомого складу від 0,71 до 0,99;

3-го класу - коефіцієнт використання вантажопідйомності рухомого складу від 0,51 до 0,70;

4-го класу - коефіцієнт використання вантажопідйомності рухомого складу від 0,41 до 0,50.

За ступенем небезпеки вантажі поділяються:

малонебезпечні (будматеріали і різні промислові та продовольчі товари);
пилять і гарячі (цемент, борошно, вапно, мінеральні добрива, асфальт, бітум і ін);
небезпечні за своїми розмірами (великогабаритні вантажі, у яких деякі частини або деталі виступають за основні габарити автотранспортних засобів);
небезпечні.

Тема 5. Порядок перевезень автомобільним транспортом окремих видів вантажів. Загальні умови.

1. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень.
2. Перевезення швидкопсувних харчових продуктів.
3. Контроль відповідності транспортних засобів встановленим вимогам.
4. Перевезення небезпечних вантажів.
5. Європейська угода про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів - ДОПНВ (ADR).
6. Перевезення великогабаритних і ваговитих вантажів.

Для перевезень торговельних вантажів на короткі відстані найчастіше використовується вантажний автомобільний транспорт, який забезпечує перевезення товарів від станцій залізниць, зі складів виробничих і сільськогосподарських підприємств на склади оптових підприємств і з цих складів в об'єкти роздрібної та дрібно-роздрібної торговельної мережі, для переміщення товарів між магазинами і для виїзної торгівлі.

Основними нормативними документами, які регламентують перевезення вантажів автомобільним транспортом, є Статут автомобільного транспорту і Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні.

В сучасних умовах багато підприємств торгівлі володіють власними засобами автомобільного транспорту і виконують ним перевезення торговельних вантажів. Разом - з тим часто для цих перевезень використовується транспорт спеціалізованих автотранспортних підприємств, які належать до категорії транспорту загального користування.

Підприємства торгівлі висувають до рухомого складу автомобільного транспорту специфічні експлуатаційні і технологічні вимоги. Зокрема, автотранспорт для перевезень товарів народного споживання повинен:

- > бути спеціалізованим, тобто: а) відповідати оптимальним умовам перевезень конкретних груп та найменувань товарів; б) забезпечувати механізацію вантажно-розвантажувальних робіт при виконанні транспортно-експедиційних операцій;
- > відповідати вимогам розвитку перспективних транспортних систем, зокрема контейнерної транспортної системи;
- > бути високоманевровим, мати широкий діапазон вантажопідйомності;
- > мати високу прохідність для доставки товарів в умовах торгівлі в сільській місцевості;
- > передбачати можливість збільшення габаритів кузова та пристосованість їх для багатоярусного укладання товарів з метою ефективного використання вантажопідйомності транспортних засобів.

Ці підприємства виконують централізовані перевезення вантажів, забезпечують транспортно-експедиційне обслуговування вантажовідправників і вантажоодержувачів, здійснюють прямі, змішані залізнично-автомобільні та водно-автомобільні перевезення вантажів.

Для перевезень торговельних вантажів підприємствами транспорту загального користування необхідно додержувати заведеного порядку їх планування та організації, який базується на укладанні між перевізниками та замовниками (вантажовідправниками або вантажоодержувачами) договорів про перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ці договори є основною формою організаційно-правових документів з планування та організації перевезень.

Автомобільним транспортом здійснюються перевезення, які класифікуються за:

- > належністю транспорту (транспорт загального користування, відомчий транспорт, власний транспорт підприємницьких організацій та формувань);
- > відстанню перевезень (приміські, міжміські, міжнародні);
- > способами організації і виконання перевезень (централізовані, децентралізовані, прямі, змішані, комбіновані, контейнерні, пакетні);
- > тривалістю перевезення (постійні, сезонні, тимчасові);
- > видами вантажів (за видами продукції або видами тари);
- > розмірами парти вантажів (масові, партійні, дрібно-партійні).

За умовами договору перевезення вантажів перевізник зобов'язується доставити наданий вантаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується оплатити за перевезення вантажу встановлену плату. У договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи по видачі та прийманню вантажу, забезпечення цілісності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і т. ін.), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

Відповідно до договору перевізник і замовник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани декадними плановими завданнями на перевезення вантажів. На перевезення вантажів автотранспортом замовник надає перевізнику за наявності договору заявку (на день, тиждень, декаду, місяць) встановленої форми. Заявка подається перевізнику в строк, визначений договором, телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим способом. У цьому разі в заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки.

Перевезення торговельних вантажів можуть здійснюватися також за разовим договором.

Основними документами, які оформляються на перевезення вантажів автотранспортом, є товарно-транспортні накладні та подорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів.

Безпосередньо перевезення вантажу покладається на водія автомобіля, а його супровід та охорона вантажу в дорозі — на експедитора, з яким укладається договір про особисту матеріальну відповідальність. Проте досить часто в господарській практиці мають місце випадки, коли функції експедитора за додаткову оплату виконує водій автомобіля, а в деяких випадках експедирування вантажів можуть

здійснювати інші посадові особи вантажовідправника або вантажоодержувача, наприклад товарознавці підприємств оптової або роздрібної торгівлі.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. Вантажовідправник повинен виписати товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів у кількості, не меншій ніж 4 примірники, засвідчити їх підписом і за необхідності печаткою (штампом). Після прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною експедитор (водій) підписує всі її примірники. Перший примірник товарно-транспортної накладної залишається у вантажовідправника, другий — передається експедитором (водієм) вантажоодержувачу, третій і четвертий примірники, засвідчені підписом вантажоодержувача (у разі потреби — печаткою або штампом), передаються перевізнику.

У тих випадках, коли в товарно-транспортній накладній немає можливості перелічувати всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж. У цих випадках в товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків із замовником.

Основними етапами технологічного процесу перевезення вантажів автомобільним транспортом є:

- приймання вантажу до перевезення;
- маркування і пломбування вантажу;
- завантаження автомобіля;
- оформлення документації;
- здійснення процесу перевезення і доставки вантажу одержувачеві;
- розвантаження автомобіля;
- приймання вантажу одержувачем;
- проведення розрахунків за перевезення вантажу.

Для забезпечення збереження вантажу та раціонального використання вантажопідйомності транспортного засобу і об'єму його кузова вантажовідправник зобов'язаний до прибуття автомобіля під завантаження підготувати вантаж до перевезення. З цією метою вантажі укладаються в справну транспортну тару, визначену стандартами, ТУ, договором тощо, а на кожне вантажне місце наноситься маркування. У разі неправильного укладання та упакування товарів або ж при використанні тари, яка не відповідає фізико-хімічним властивостям товарів, майнова відповідальність за пошкодження чи втрату товару покладається на вантажовідправника. У разі, коли передбачається перевезення одним автомобілем товарів для кількох вантажоодержувачів, вантажі мають бути відповідно згруповані.

Час прибуття автомобіля під завантаження відраховується з моменту подання водієм подорожнього листа в пункті завантаження, а час прибуття автомобіля під розвантаження — з моменту подання ним же товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження. На виконання завантажувальних і розвантажувальних робіт виділяється час, який визначається за основними нормами часу простою автомобіля під завантаженням і розвантаженням, установленими залежно від маси вантажу і

типу кузова автомобіля. При виконанні цих операцій традиційно додержуються практики, відповідно до якої завантаження вантажів у кузов автомобіля, їх закріплення, накривання та ув'язування виконуються вантажовідправником, а вивантаження вантажів з кузова автомобіля, знімання кріплень та покриттів — вантажоодержувачем; до обов'язків водія входить перевірка відповідності укладання і закріплення вантажу в кузові автомобіля вимогам безпеки руху і забезпечення збереження транспортного засобу. У разі виявлення недоліків щодо укладання чи закріплення вантажу, які загрожують збереженню вантажу, водій повинен повідомити вантажовідправника з метою ліквідації виявлених відхилень (порушень). Завантаження автомобіля має здійснюватися до повного використання об'єму його кузова, але при цьому забороняється перевищувати вантажопідйомність автомобіля. У разі перевезень легковагових вантажів вантажовідправник може (і повинен) використовувати можливості для підвищення рівня використання автомобіля (наприклад за рахунок нарощування його бортів). Важливою умовою підготовки вантажів до перевезення є визначення їх кількості, насамперед маси. Визначення маси вантажу проводиться засобами вантажовідправника спільно з представником автотранспортного підприємства. У разі перевезень вантажів у критих автомобілях (з кузовом типу "фургон") і причепах, контейнерах, цистернах, опломбованих вантажовідправником, масу вантажу визначає він сам. Завантаження (а також розвантаження) вважається закінченим після вручення водієві оформлених товарно-транспортних накладних. У пункті призначення вантажі повинні здаватися вантажоодержувачеві за масою і кількістю місць у тому самому порядку, в якому вони приймалися від вантажоодержувача. Вантаж у пункті призначення має видаватися тільки тому представникові вантажоодержувача, який указаний у товарно-транспортній накладній. У разі прибуття вантажів у справних автомобілях, причепах, контейнерах, цистернах з непошкодженими пломбами відправника, вони видаються без перевірки маси, якісного стану вантажу і кількості вантажних місць. Також можуть здаватися без перевірки маси навальні або насипні вантажі, які прибули в пункт призначення без ознак нестачі, але це можливе лише в разі відсутності у вантажоодержувача автомобільної ваги. У разі перевезення тарно упакованих і поштучних вантажів їх видають на основі перевірки за участі представника автотранспортного підприємства маси і стану вантажу тільки кожного пошкодженого місця. Для цього пошкоджені місця розкривають і перевіряють вантаж за товарно-транспортними накладними.

Перевірку маси, кількості місць і якісного стану вантажу за участі представника автотранспортного підприємства обов'язково потрібно проводити в пункті призначення в разі:

- > прибуття вантажу в несправному кузові транспортного засобу або в справному кузові, але з пошкодженими пломбами чи з пломбами іншої вантажної станції;
- > прибуття вантажів з обмеженими термінами зберігання з порушенням термінів доставки цього вантажу або встановленого транспортного режиму під час транспортування;
- > прибуття вантажу, який завантажувався автотранспортним підприємством;
- > видавання вантажу зі складу транспортного підприємства.

За підсумками приймання вантажів у разі виявлення нестачі, псування або пошкодження вантажу оформляється відповідний акт, про що робиться запис у товарно-транспортній накладній. Якщо ж відхилень від товарно-супровідних документів не виявлено, то факт отримання вантажу підтверджується підписом матеріально відповідальної особи і печаткою (штампом) вантажоодержувача в 3 примірниках товарно-транспортної накладної, два з яких повертаються водієві (експедиторіві).

Розвантаження автомобіля, як правило, проводиться силами і засобами вантажоодержувача. Після вивантаження товару вантажоодержувач повинен очистити кузов автомобіля, а після перевезення вантажів з обмеженими термінами зберігання, сирих тваринних продуктів, тварин, птиці — промити (пропарити, продезінфікувати) кузов або ж оплатити ці роботи в разі здійснення їх підприємством транспорту.

При організації перевезень необхідно правильно визначати потрібну кількість автомобілів для доставки окремих вантажів з метою ефективного використання парку автомобілів.

Потреба в автомобілях для перевезення окремих вантажів визначається за формулою

$$A_{\text{заг}} = \frac{Q_{\text{заг}}}{Q_a}$$

де $A_{\text{заг}}$ — загальна кількість автомобілів; $Q_{\text{заг}}$ — загальна кількість вантажу, що підлягає перевезенню; Q_a — добова продуктивність автомобіля, яка розраховується за формулою (2) у разі перевезень за лінійними маршрутами і за формулою (3) — за кільцевими маршрутами.

$$Q_a = \frac{T_{\text{рм}} \times 60 \times V_n \times K_{\text{в.н.в.}}}{\frac{2 \times L \times 60}{V} + T_{\text{н.р}}}$$

$$Q_a = \frac{(T_{\text{рм}} - \Delta T_{\text{рз}}) \times 60 \times V_n \times K_{\text{в.н.в.}}}{\frac{S \times 60}{V} + T_{\text{н.р}} + T_3 \times (K_3 - 1)}$$

де L — відстань від вантажовідправника до вантажоодержувача, км; S — загальна довжина одного маршруту (відстань перевезення), км; V — середня швидкість руху автомобіля на маршруті, км/год.; T_3 — час на заїзд у проміжні пункти, хв.; K_3 — загальна кількість заїздів автомобіля за один рейс; $T_{\text{н.р}}$ — час простою автомобіля під навантаженням і розвантаженням, хв.; $T_{\text{рм}}$ — плановий час роботи автомобіля ("перебування в наряді"), год.; $\Delta T_{\text{рз}}$ — різниця між часом роботи вантажоодержувачів і часом, протягом якого завозяться товари, год.; V_n — нормативна вантажопідйомність автомобіля, тонн; $K_{\text{в.н.в.}}$ — коефіцієнт статичного використання номінальної вантажопідйомності автомобіля, од.

Оплата перевезень вантажів автомобільним транспортом проводиться відповідно до укладеного договору на перевезення вантажів. Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належно оформлених подорожніх листів разом з товарно-транспортними накладними, а при користуванні автомобілями, робота яких

оплачується виходячи з часу роботи автомобіля у замовника — тільки подорожніх листів.

Для характеристики ефективності використання автотранспорту заведено визначати:

- показники, які характеризують рівень використання рухомого складу вантажного автотранспорту (коефіцієнти технічної готовності, випуску і використання рухомого складу, коефіцієнти статичного і динамічного використання вантажопідйомності автомобіля, коефіцієнт використання пробігу, середня відстань поїздки з вантажем і середня відстань перевезення, час простою під завантаженням-розвантаженням, час у наряді, технічна та експлуатаційна швидкість);

- результативні показники роботи рухомого складу (кількість поїздок, загальна відстань перевезень і пробіг з вантажем, обсяг перевезень і транспортна робота).

Тема 6. Митні процедури та оформлення митних документів. Митна система при міжнародних автотранспортуваннях.

1. Основні поняття та процедура митного контролю транспортних засобів.
2. Розкриття сутності і понять митних режимів.
3. Основні поняття форм митного контролю.
4. Особливості процедури митного контролю та оформлення відповідної документації.
5. Митна інформаційна система та книжка МДП.

Відповідно до законодавства особи, які переміщують товари і транспортні засоби через митний кордон України або здійснюють діяльність, контроль за якою покладено на митні органи, зобов'язані надавати цим органам документи та відомості, необхідні для здійснення митного контролю. Перелік документів та відомостей, необхідних для проходження процедури митного оформлення, визначається Державною митною службою України.

Подання митним органам документів та відомостей, необхідних для здійснення митного контролю покладається на осіб, які переміщують товари і транспортні засоби через митний кордон України чи провадять діяльність, контроль за якою покладено на митні органи.

Перелік документів та відомостей, необхідних для здійснення митного контролю, і порядок їх подання визначаються Кабінетом Міністрів України. Як правило, такі переліки містяться в Типових технологічних схемах пропуску через державний кордон України автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників. Залежно від способу переміщення товарів, їх характеру, кількісних та вартісних розмірів, мети переміщення та інших факторів митним органам можуть подаватись різні документи. Основне правило, яке при цьому діє, полягає в тому, що такому поданню підлягають усі документи та відомості, необхідні для здійснення у передбаченому обсязі, митного контролю.

Визначення переліку документів, необхідних для здійснення митного контролю та митного оформлення конкретних товарів і транспортних засобів, залежить від заявленого декларантом митного режиму щодо таких товарів і транспортних засобів, їх характеру, осіб, яким вони належать, вимог відповідних законодавчих та нормативно-правових актів щодо окремих (додаткових) умов та порядків переміщення конкретних товарів і транспортних засобів через митний кордон України та (або) їх митного контролю та митного оформлення, вимог міжурядових та (або) міждержавних угод, учасниками яких є Україна.

Документи, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення, подаються митному органу при: перетинанні товарами і транспортними засобами митного кордону України; декларуванні товарів і транспортних засобів; повідомленні митного органу про намір здійснити переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України; здійсненні митними органами інших контрольних функцій. Для того щоб зрозуміти роль та місце кожного з документів які надаються при проходженні процедури митного оформлення, розглянемо всю сукупність документів, необхідних для проведення зовнішньоторговельної операції. До зовнішньоторговельних документів відносяться документи, які на різних етапах

реалізації зовнішньоторговельної угоди виконують певні специфічні функції. Усю сукупність зовнішньоторговельних документів можна систематизувати на: оперативно-зовнішньоторговельні, комерційні, розрахункові, транспортні, страхові, дозвільні, митні та інші документи. Перелічені документи перевіряються посадовими особами митних органів до прийняття рішення про пропуск товарів і транспортних засобів через митний кордон України або рішення про їх випуск та використання відповідно до обраного митного режиму. Перевірка документів полягає в ознайомленні з їх відомостями з точки зору відповідності чинним правилам митного законодавства й повноти їх оформлення. Посадова особа митних органів має право вимагати від декларанта подання додаткових документів, необхідних для митного контролю. Наприклад, відповідно до Порядку визначення митної вартості товарів та інших предметів у разі переміщення їх через митний кордон України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 05.10.98 № 1598, митні органи повинні вимагати подання копії

експортної декларації країни відправлення, а також прайс-листів виробника та продавця товару.



Рис. 5. Систематизація зовнішньоторговельних документів

До оперативно-зовнішньоторговельних документів відносяться документи із забезпечення виробництва експортних товарів та документи з підготовки товару до відвантаження.

Документи із забезпечення виробництва експортних товарів видаються на підприємстві для купівлі виробів чи матеріалів, необхідних для виробництва чи виготовлення товарів, які замовлені покупцем чи будуть запропоновані для продажу. Основними серед них є: доручення на купівлю товару, інструкція з виготовлення, наряд на вивіз товару зі складу, таблиця фактурування, інструкція упаковки, наряд на внутрішнє транспортування, внутрішні адміністративні документи. Основними функціональними завданнями документів з підготовки товару до відвантаження є підтвердження резервування місця для відправки товару бажаним транспортним засобом, готовність партії товару до відвантаження, вид упаковки та інше. У документацію з підготовки товару до відвантаження входять: заявка на фрахтування, інструкція з відправки, доручення на відвантаження, ордер на перевезення, ордер на відправку, повідомлення про розподіл документів, дозвіл на поставку. Комерційні документи, мають містити вартісну, якісну та кількісну характеристику товарів і транспортних засобів. До них відносяться: договір (угода), рахунок (проформа-

рахунок), специфікація, рахунок-фактура, пакувальний лист, сертифікат якості тощо. Як правило, рахунки виписуються в тій валюті, в якій встановлено ціну в контракті.

Зовнішньоекономічний контракт — це матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності. Рахунок-фактура виписується продавцем на партію товарів, що відправляються, у ньому містяться відомості про кількість товару, ціну за одиницю товару і загальну суму партії товару, що відправляється, а також дата, найменування та адреса продавця та покупця, номер контракту, скорочений опис товару, відомості щодо кількості місць та упаковки, умови платежу, умови доставки, найменування банку, що здійснює платіж, та інші необхідні дані. Оскільки рахунок-фактура є вимогою продавця до покупця щодо сплати зазначеної в ньому суми, то основне функціональне навантаження рахунка-фактури — це розрахунковий документ. Тому рахунок-фактура надається: до торгово-промислової палати — для отримання сертифікату походження товару; до адміністративних органів — для отримання ліцензії; до транспортно-акредиторських фірм — для перевезення вантажу, в банк — для отримання належного з покупця платежу; до митних органів — для визначення декларантом митної вартості переміщуваних товарів з метою нарахування митних платежів. Існує чотири типи рахунків-фактур:

- **попередня фактура** — це перелік цін, який надається експортером потенційному закордонному покупцеві на етапі, коли ще не укладено договір на продаж та покупку товарів і ведуться попередні переговори;

- **комерційний рахунок-фактура** — це вимога оплати за продані товари, запропонована експортером імпортеру. Вона містить такі дані: опис товарів; кількість; ціна за одиницю і сумарну ціну продажу; умови доставки; умови платежу;

- **сертифікований рахунок-фактура** — це комерційний рахунок-фактура, яка містить висновок експортера щодо стану відправлених товарів або країни їх виготовлення;

- **консульський рахунок-фактура** — це комерційний рахунок-фактура, який складений за формою, встановленою в країні експортера, консульством країни покупця. Головне призначення консульського рахунка-фактури — надання допомоги уряду країни покупця при контролі над імпортом, тому її завіряють консульською печаткою.

Рахунок-специфікація - це комерційний рахунок, який поєднує реквізити як рахунка, так і специфікації. Проформа-рахунок виписується при постачанні товарів на безготівковій основі і містить відомості щодо ціни товару і загальної вартості, але не є розрахунковим документом, оскільки не містить вимоги щодо сплати зазначеної в ньому суми. За допомогою платіжних, тобто розрахункових, документів підприємство доручає своєму банку провести виплату певної суми у вказаній валюті названої країни. А у випадку, коли валюта знаходиться в іншій країні, або за домовленим способом, або через інші банківські операції, пов'язані з виплатою грошових коштів відправнику (власнику) закупленої партії товару у вказаний строк або за певними документами. До платіжних, а в окремих класифікаціях вони мають назву документів з платіжних банківських операцій, відносяться: платіжні документи на перерахування сум митних та інших платежів; вексель, письмове зобов'язання;

документи про надання фінансових гарантій; інші документи. До платіжних документів на перерахування сум митних та інших платежів відносяться платіжні доручення, касові ордери. Використовуються для підтвердження сплати митних та інших обов'язкових платежів на депозитні рахунки митних установ. Вексель, письмове зобов'язання - це документ установленої форми, який видається суб'єктом підприємницької діяльності у сплату ввізного (вивізного) мита, податків та зборів, що підлягають сплаті при ввезенні (вивезенні). Митне законодавство України передбачає використання векселя у таких випадках:

- При ввезенні в Україну давальницької сировини для переробки у готову продукцію. Якщо за давальницьку сировину податки та збори не нараховуються, використовується письмове зобов'язання.
- При закупівлі іноземним замовником в Україні давальницької сировини для її переробки у готову продукцію. Якщо за давальницьку сировину податки та збори не нараховуються, використовується письмове зобов'язання.
- При відстроченні сплати податку на додану вартість при ввезенні (пересилці) товарів на митну територію України при оформленні безмитного ввезення на територію України майна у як внеску іноземного інвестора в статутний фонд.
- При оформленні безмитного ввезення на територію України майна по договорах(контрактах) про спільну інвестиційну діяльність.
- При здійсненні митного оформлення вивезення давальницької сировини для її переробки в готову продукцію за межами митної території України.

У разі переміщення транзитом підакцизних та інших, окремо визначених Державною митною службою України товарів, митним органам можуть бути подані такі документи, що підтверджують наявність фінансових гарантій: витяг банку про внесення грошової застави або гарантійний лист уповноваженого Держмитслужбою банку, або страховий поліс уповноваженої Держмитслужбою страхової компанії, або гарантійний документ уповноваженого Держмитслужбою незалежного фінансового посередника.

До інших платіжних документів відносяться: інструкція з банківського переказу, заявка на банківську трату, повідомлення про інкасовий платіж, повідомлення до оплати товару за товарним акредитивом, заявка на банківську гарантію, гарантійний лист за товарним акредитивом, інкасове доручення, заявка на товарний акредитив, товарний акредитив, повідомлення про відкриття товарного акредитиву, перевідний вексель, простий вексель, боргове зобов'язання.

Для розмитнення вантажу з експортно-імпортних операцій обов'язково необхідно пред'явити документи, що підтверджують проведення платежів за отриманий або відправлений вантаж. Це фінансові та банківські документи при здійсненні експортно-імпортних операцій.

В окремих випадках, при виникненні диспропорцій у торгівлі з окремими країнами держава може запроваджувати додаткові обов'язкові банківські документи. Так, певний час при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності з країнами, які перебували в межах Радянського Союзу, була запроваджена довідка про надходження попередньої оплати за продукцію, що відвантажується в країни СНД, з метою контролю за надходженням на територію України коштів за

зовнішньоекономічними контрактами. Вона видавалася банками, уповноваженими Національним банком України.

Транспортні документи — це документи, які безпосередньо супроводжують товари та транспортні засоби, тобто це документи, на підставі яких товари та транспортні засоби переміщуються через митний кордон. Транспортні документи виписуються вантажоперевізником для підтвердження того, що товар прийнято для перевезення. Тобто транспортним документом є документ, який свідчить про завантаження вантажу на транспортний засіб, відправлення або прийняття його під відповідальність. Такі документи призначені для надання посвідчень про укладання контракту перевезення, про прийняття товарів (перевізником) і, у деяких випадках, для посвідчення права власності, тобто права власника цих документів на володіння відповідними товарами.

До транспортних документів насамперед відносяться товарно-транспортні накладні; Carnet TIR (книжка МДП), якщо вантаж доставляється автотранзитом через декілька країн Західної Європи; свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення; документи, які застосовуються при підтвердженні витрат на доставку товарів.

Товарно-транспортні накладні - - це документи, які супроводжують транспортні засоби і свідчать про укладення договору на перевезення вантажів. Залежно від обраного виду транспорту, яким переміщуються вантажі, як товаротранспортний документу може використовуватись: міжнародна автомобільна накладка (CMR); авіаційна вантажна накладна (Air Waybill); залізнична накладна СМГС; коносамент (bill of Lading); інші встановлені документи (морська накладна, штурманська розписка, вантажний маніфест, фрахтовий маніфест, контейнерний маніфест, підтвердження про фрахтування тоннажу, фрахтовий рахунок, заявка-вимога про відправку, якщо вантаж доставляється морем; гарантійний лист; дорожня відомість; дорожні листи; бордеро; поштова квитанція — у разі доставки товару поштою).

Carnet TIR (книжка МДП) свідчить про перевезення товарів та інших предметів за умовами згідно з Конвенцією МДП 1975 року. Може використовуватись при здійсненні перевезень вантажів з використанням автомобільного виду транспорту. Наявність книжки МДП підтверджує допущення транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами та дійсність фінансової гарантії. Дає підстави митним органам виставляти позов до національного гарантійного об'єднання (АС-МАП) у разі недоставлення вантажів до митниць призначення.

Свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення. При перевезенні вантажів автомобільним транспортом перевізники-резиденти України допускаються до перевезень вантажів під митним забезпеченням за умови наявності у них: ліцензії Міністерства транспорту України на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом (крім перевезень до країн СНД) та свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами, виданого митними органами України. При переміщенні товарів за книжкою МДП наявність свідоцтва обов'язкова.

Документи, які застосовуються при підтвердженні витрат на доставку товарів, використовуються декларантами для визначення митної вартості товарів. Як такі

документи можуть використовуватися: документ, що визначає відносини сторін в угоді з надання послуг з доставки товарів від місця відправлення до місця призначення; рахунок-фактура від виконавця угоди доставки, що містить реквізити сторін, суму та умови платежу, а також предмет платежу; банківські платіжні документи, що підтверджують факт сплати послуг з доставки відповідно до виставленого рахунка-фактури.

При переміщенні товарів чи інших предметів через митний кордон України всі транспортні документи повинні містити обов'язкові реквізити, а саме: найменування продавця та покупця, адреса, номери телефонів; назва документа, дата і місце його виписки; номер контракту і його дата підписання; найменування товару, його опис і кількість; вид упаковки і маркування.

Страхові документи свідчать про взаємовідносини між страховиком та застрахованим. Вони засвідчують, що товар застраховано від визначених ризиків і що в разі виникнення цих ризиків ціну товару буде відшкодовано власникові або одержувачеві товару. Збитки, понесені від незазначених ризиків, не підлягають відшкодуванню з боку страхових компаній. При цьому в багатьох країнах існує перелік типових ризиків (усі ризики або визначені ризики), від яких обов'язково страхується вантаж.

До них відносяться: страховий поліс, страховий сертифікат, страховий лист, страхове оголошення, каверпот.

Страховий поліс містить докладні відомості про перелік ризиків, які покриваються, і є посвідченням укладення договору про страхування. У страховому сертифікаті, який підписується експортером та страховою компанією, вказується вартість товару, і наводяться докладні відомості про відвантаження, а також про ризики, які покриваються. Страховий лист оформляється страховим брокером і є посвідченням того, що були розпочаті дії щодо оформлення страхового поліса чи сертифіката.

До дозвільних документів відносяться різного виду дозволи профільних органів державного регулювання зовнішньоекономічних операцій.

Схема основних дозволів державних органів при проведенні процедури митного оформлення подана на рис. 6.

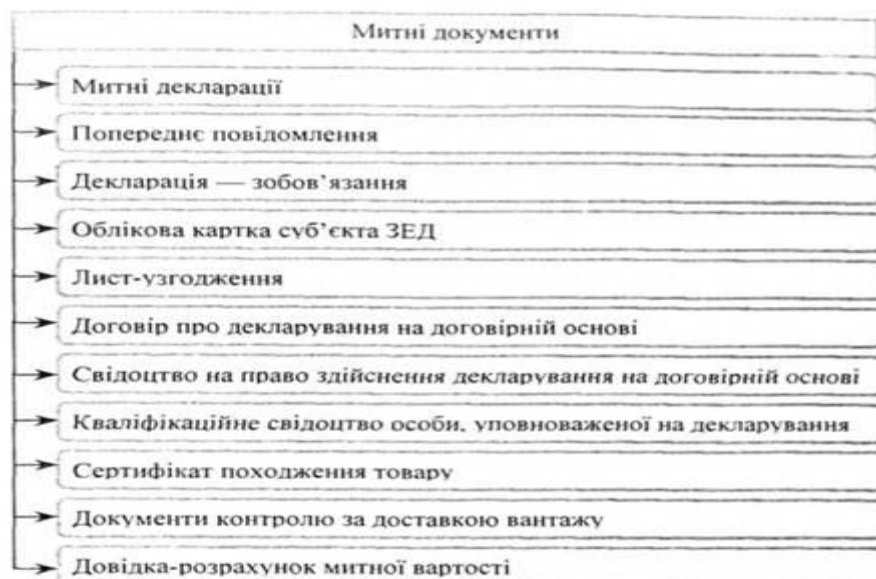


Рис. 6. Систематизація митних документів

При цьому основними документами, що дозволяють ввезення чи вивезення певних товарів з України є: довідка про декларування валютних цінностей; експортні та імпорتنі ліцензії; дозволи закладів Міністерства охорони здоров'я України; дозволи міністерства культури; дозвіл/висновок ДСЕСУ; лист-погодження Мінекономіки; картка реєстрації (обліку) зовнішньоекономічного договору (контракту); дозвільні документи органів Держстандарту; сертифікат якості органів Держхлібінспекції; ліцензія НБУ на операції з валютними цінностями; висновок Державного гомологічного центру; сертифікат Комітету по контролю за наркотиками; наряд-замовлення; погодження на експорт спирту через авіаційні пункти пропуску; разова (індивідуальна ліцензія на здійснення зовнішньоекономічної операції); висновок експертизи з енергозбереження; висновок (дозвіл) держкомтаємниці; дозвіл Укрчастотнагляду; ліцензія СБУ на право реалізації спеціальних технічних засобів негласного контролю; дозволи органів екологічного контролю; ветеринарне свідоцтво; фітосанітарний сертифікат.

Обов'язковим документом при здійсненні зовнішньоекономічної операції є довідка про декларування валютних цінностей, доходів та майна, що належать резидентів України і перебувають за її межами. Вона необхідна з метою контролю за вчасним надходженням на територію України валютних коштів за експортними контрактами. Видається регіональними управліннями Національного банку України та органами податкової інспекції.

Довідка про декларування валютних цінностей використовується як підтвердження відсутності незаконного знаходження валютних цінностей доходів та майна, що належать резиденту України і знаходяться поза її межами. У разі відсутності таких цінностей, надається довідка про відсутність валютних цінностей, доходів та майна, що належать резиденту України і знаходяться за межами України. Щоквартально поновлюється у ДПАУ та НБУ до 15 числа місяця наступного кварталу (для спільних підприємств до 20 числа). Завжди вимагається при здійсненні декларування товарів (предметів) митним органам.

В окремих випадках відносно певних груп товарів можуть застосовуватись нетарифні заходи регулювання. Найбільш поширеними є кількісні обмеження. Коли діє система ліцензування чи квотування або одночасно і ліцензування, і квотування, необхідне оформлення ліцензії на експорт або імпорт товарів, що підпадають під режим ліцензування, квотування. Вона вимагається з метою встановлення раціональної структури експорту та захисту внутрішнього ринку України. Даний документ видається Мінекономіки України та подається митним органам під час декларування товарів, що підлягають ліцензуванню.

До дозволів, які видаються закладами Міністерства охорони здоров'я України, відносяться:

— Погодження на ввезення препаратів косметичних та засобів особистої гігієни, яке використовується як підстава для отримання імпоротної ліцензії у Мінекономіки, якщо товар підлягає ліцензуванню. Надається до митного органу при здійсненні митного оформлення імпорту таких товарів.

— Ввезення на митну територію виробів медичного призначення, медичної техніки та імунобіологічних препаратів в медичній практиці в Україні дозволяється за наявності дозвільного документа Державного департаменту з контролю за якістю,

безпекою та виробництвом лікарських засобів і виробів медичного призначення: при ввезенні в Україну виробів медичного призначення, медичної техніки; підтвердження про державну реєстрацію для зареєстрованої в Україні продукції; одноразовий дозвіл для незареєстрованої в Україні продукції; висновок про можливість застосування в медичній практиці для незареєстрованої в Україні продукції; при ввезенні в Україну імунобіологічних препаратів; підтвердження про державну реєстрацію для зареєстрованої в Україні продукції; одноразовий дозвіл для незареєстрованої в Україні продукції.

— Сільськогосподарська продукція, яка ввозиться на митну територію України, у тому числі на митні (консигнаційні) склади, підлягає санітарно-епідеміологічному контролю (санітарно-епідеміологічний, санітарно-гігієнічний висновок).

— Для ввезення харчових добавок надається Гігієнічний висновок державної санітарно-гігієнічної експертизи.

— Гігієнічний висновок державної санітарно-гігієнічної експертизи на імпортовану продукцію. Це офіційний документ, який засвідчує, що продукція відповідає санітарно-гігієнічним вимогам, нормам та правилам, і є дозволом на виробництво, імпорт та використання продукції в Україні. Державній санітарно-гігієнічній експертизі підлягає продукція, напівфабрикати, матеріали та небезпечні фактори, використання, передача або реалізація яких може завдати шкоди здоров'ю людей. Дозволи, які видаються Міністерством культури України, є підставою для переміщення через митний кордон України культурних цінностей і подаються митному органу під час ввезення в Україну, якщо це передбачено законодавством держави, звідки ввозяться культурні цінності. За відсутності такого свідоцтва ввезені цінності підлягають затримання митними органами України до встановлення їх власника та одержання його доручення щодо подальшого переміщення або використання цих цінностей. Таке доручення має бути підтверджене дипломатичним представництвом або консульською установою країни, громадянином якої є власник культурних цінностей. Дозвіл/висновок ДСЕСКУ подається митним органам під час здійснення декларування товарів, що підлягають експортному контролю. Оформлюється і видається Державною службою експортного контролю України. В основному даний дозвіл надається на переміщення через митний кордон зброї, боєприпасів, вибухових, сильнодіючих та отруйних речовин. Лист-погодження Мінекономіки подається до митних органів, якщо ціна, обумовлена у зовнішньоекономічній угоді, відрізняється від індикативної ціни. Картка реєстрації (обліку) зовнішньоекономічного договору (контракту) є документом встановлено зразка, який надається у випадках, коли зовнішньоекономічний договір (контракт) підлягає реєстрації та обліку. Документ потрібен при експорті окремих видів товарів. Видається Міністерством економіки та з питань європейської інтеграції України.

До дозволів органів Держстандарту відносяться такі документи:

- сертифікат відповідності — документ, що видається органами Державного комітету України із стандартизації, метрології та сертифікації або уповноваженим (акредитованим) ним органом та підтверджує відповідність продукції (товару), яка ввозиться і реалізується на території України, обов'язковим вимогам норм і стандартів, що діють в Україні. При ввезенні товарів груп 01-24 згідно з УКТ ЗЕД

подання сертифіката відповідності (свідоцтва про визнання) є обов'язковою умовою для перевезення таких товарів через митний кордон.

- свідоцтво про визнання — документ, що видається Держстандартом України або уповноваженим (акредитованим) ним органом на підставі іноземного сертифіката та підтверджує відповідність продукції (товару), яка ввозиться і реалізується на території України, обов'язковим вимогам норм і стандартів, що діють в Україні.

- висновок територіального органу Держстандарту на ввезення засобів вимірювальної техніки (ЗВТ) підтверджує відповідність ЗВТ вимогам статті Закону України "Про метрологію та метрологічну діяльність". Видається територіальними органами Держстандарту за результатами експертизи документів. При митному оформленні ЗВТ, які ввозяться в Україну для Збройних Сил та інших військових формувань, до митниці надається позитивний висновок Воєнстандарту.

Сертифікат якості органів Держхлібінспекції видається Мінагропромом та є підставою для митного оформлення експорту зерна та продуктів його переробки.

Ліцензія на операції з валютними цінностями видається у випадку переміщення через митний кордон України та оформлення валюти і валютних цінностей. НБУ також видає погодження для отримання імпорتنих ліцензій на ввезення цінних паперів, непогашених поштових марок, марок держмита тощо.

Висновок Державного гомологічного центру є підставою для митного оформлення дорогоцінного, напівдорогоцінного та декоративного каміння. Сертифікат Комітету по контролю за наркотиками є підставою для здійснення переміщення речовин, які включено в Перелік наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів. Наряд-замовлення є підтвердженням проведеного обліку експортно-імпорتنих операцій суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності України всіх форм власності, які здійснюються відповідно до міжнародних договорів України про торговельно-економічне співробітництво, укладених від імені уряду та центральних органів державної виконавчої влади України. Видається Мінекономіки та з питань європейської інтеграції та його уповноваженими підрозділами. Погодження на експорт спирту через авіаційні пункти пропуску видається Державною митною службою України та є підставою для здійснення митного оформлення та пропуску за межі митної території України експортних відправлень спирту етилового, що вивозиться через пункти пропуску для повітряного сполучення. Разова (індивідуальна ліцензія на здійснення зовнішньоекономічної операції) видається Мінекономіки для здійснення кожної зовнішньоекономічної операції суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності, до якого згідно зі ст. 37 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" застосовані спеціальні санкції.

Висновок експертизи з енергозбереження - це документ, що підтверджує проведення відповідної експертизи з метою запобігання впровадженню неефективних технологій, виготовленню неефективної техніки, обладнання, приладів, побутової техніки, пов'язаних з видобуванням, переробкою, виробництвом, транспортуванням, зберіганням та використанням усіх видів паливно-енергетичних ресурсів. Висновок видається Державним комітетом з енергозбереження та вимагається митними органами при здійсненні митного оформлення імпорту контрольованих товарів.

Висновок (дозвіл) Держкомтаємниці є підставою для вивезення інформації, яка охороняється Законами України "Про державну таємницю", іншої інформації, віднесеної до державної таємниці на підставі рішення Державних експертів з питань таємниці.

Дозвіл Укрчастотнагляду надається на ввезення радіоелектронних засобів зв'язку, які призначені для використання цивільними користувачами у смугах частот цивільного використання і не підлягають державному експортному контролю. Видається центром Укрчастотнагляд.

Ліцензія СБУ на право реалізації спеціальних технічних засобів негласного контролю вимагається при переміщенні таких товарів через митний кордон України. У разі відсутності даного документа товар затримується, про що повідомляється Службі безпеки України. При виникненні спірних питань щодо належності конкретних технічних засобів до СТЗ з метою одержання експертної оцінки необхідно звертатися до відповідних регіональних структур СБУ.

Митні документи оформлюються й засвідчуються посадовими особами митних органів, тобто це документи, які необхідні для оформлення переміщення товарів через митний кордон держави. Систематизацію митних документів подано на рис. 6.

До митних документів відносяться: митні декларації; декларація-зобов'язання; облікова картка суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності; лист-узгодження; договір про декларування на договірній основі; свідоцтво на право здійснення декларування на договірній основі; кваліфікаційне свідоцтво особи, уповноваженої на декларування; попереднє повідомлення; довідка-розрахунок митної вартості; документ з контролю доставки вантажу; документи, що підтверджують пільги по сплаті митних платежів та податків, сертифікати походження товарів.

Декларація зобов'язання використовується при здійсненні імпорتنих операцій. Вивантаження товарів відбувається з дозволу митного органу за попередньою заявою суб'єкта ЗЕД із застосуванням Акта прийому-передачі товарів та декларації-зобов'язання.

Одним з основних документів при нарахуванні митного тарифу є сертифікат походження товару. Він необхідний для визначення країни походження товару, що імпортується, та відповідного надання пільг, якщо в конкретному випадку такі пільги передбачені.

Облікова картка суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності — це документ, що підтверджує реєстрацію суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності в митних органах України. Вимагається при здійсненні будь-яких операцій, що передбачають переміщення товарів через митний кордон.

Лист-узгодження є підставою для здійснення декларування товарів та митного оформлення поза місцем державної реєстрації суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності.

Договір про декларування на договірній основі вимагається при зверненні до митного органу підприємства, що здійснює декларування на договірній основі.

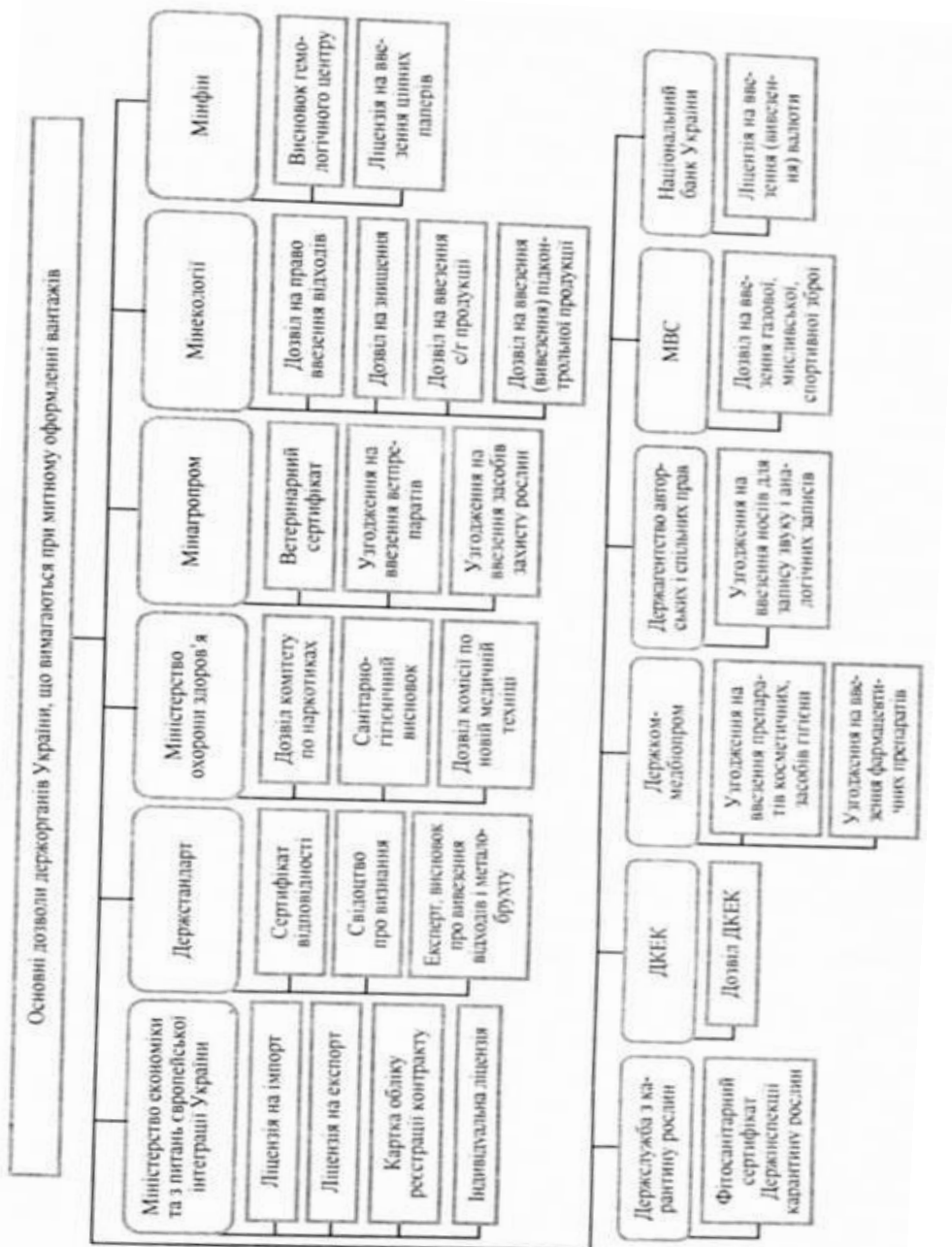


Рис. 7. Класифікація дозволів.

Свідоцтво на право здійснення декларування на договірній основі підтверджує повноваження підприємства, що здійснює декларування на договірній основі.

Кваліфікаційне свідоцтво особи, уповноваженої на декларування, у разі декларування на договірній основі підтверджує повноваження особи, яка безпосередньо декларує товари митному органу.

Попереднє повідомлення — це документ, який використовується для здійснення контролю за доставкою товарів, що ввозяться на митну територію України та на які не складається акцизна або попередня декларація. Оформляється на аркушах А4. При оформленні попереднього повідомлення митні та інші обов'язкові платежі не нараховуються і не сплачуються.

Довідка-розрахунок митної вартості — це документ, що надається митним органам при митному оформленні товарів, що входять до переліку, зазначеного в додатку 3 до наказу ДМСУ від 02.12.99 №782, та використовується для перевірки

правильності заявленої митної вартості й формування бази даних цінової інформації Держмитслужби. Подається декларантом одночасно з вантажною митною декларацією щодо кожного найменування (виду, марки) товару. Заповнюється декларантом та завіряється печаткою організації-декларанта.

У сертифікаті походження товару мають бути обов'язково вказані такі відомості про товар, на який він видається, — найменування й адреса експортера; найменування й адреса імпортера; засоби транспортування і маршрут проходження вантажу; кількість місць і вид упаковки, опис товару, який повинен вміщувати всі необхідні для ідентифікації товару відомості; маса брутто і нетто.

Сертифікат про походження повинен однозначно засвідчувати факт того, що даний товар походить із відповідної країни, тобто він має містити: письмову декларацію експортера, що товар задовольняє відповідний критерій походження; письмове посвідчення компетентного органу, який видав сертифікат, про те, що надані експортером у сертифікаті відомості відповідають дійсності.

У разі виникнення сумніву відносно сертифіката про походження або відомостей, які в ньому містяться, митні органи можуть звернутися до уповноважених організацій країни походження товару з мотивуванням надати додаткові відомості або уточнюючі дані.

Походження товарів з України засвідчуються різними формами сертифікатів залежно від певних умов та імпортерів зокрема, а саме: форма "А"; текстильний; форма СТ-1; загальної форми; ESCS; EUR 1; сертифікат товарів власного виробництва.

Сертифікат походження форми "А" є єдиною формою сертифіката походження, що використовується в рамках Гармонізованої системи преференцій (ГСП) всіма країнами-донорами преференцій. Оформляється він на українські товари, які підпадають під преференційний (пільговий) тариф. Пільги на деякі українські товари надають 18 країн: країни Європейської Співдружності (Бельгія, Данія, Франція, Німеччина, Греція, Ірландія, Італія, Люксембург, Нідерланди, Португалія, Іспанія, Велика Британія, Австрія, Фінляндія, Швеція), а також країни, з якими Україна має двосторонні угоди, — Канада, США та Японія.

Для видачі сертифіката форми "А" Торгово-промислова палата має з'ясувати, чи користується пільгами товар, що експортується на територію країни-донора, при нарахуванні мита. З цією метою визначається код за ТН ЗЕД, перевіряється його наявність у переліку преференційних товарів, підтверджується походження товару з урахуванням вимог, викладених у правилах країни-донора. При цьому мають виконуватись умови, викладені в цих правилах, наприклад, умова прямої поставки при експорті в країни ЄС. Тобто пункт відправки — Україна, місце одержання — країни ЄС. Можливий транзит товару через треті країни за умови, що він буде перебувати під митним контролем органів країни-транзиту. Потрібно враховувати, що кожна країн а-донор визначає свою індивідуальну схему пільг та умови, за яких вони можуть одержуватись.

Текстильний сертифікат походження підтверджує походження українських текстильних товарів у рамках Угоди між ЄС та Україною про торгівлю текстильною продукцією та видається тільки на текстильні товари, які експортуються до країн Європейської Співдружності.

Визначення походження даної продукції впливає з вимог, передбачених угодою, передусім з'ясовується код продукції, встановлюється, до якої категорії належить товар, перевіряється необхідність оформлення експортної ліцензії. При цьому важливим моментом є наявність для цього товару преференцій або попереднього дозволу на ввезення готової текстильної продукції в країни ЄС, який видається компетентними органами країни-донора. Якщо має місце обробка давальницької сировини, її походження встановлюється згідно із сертифікатом. Воно впливає на виконання умов угоди.

Сертифікат походження СТ-1 видається на українські товари, які експортуються до країн СНД згідно з Угодою "Про зону вільної торгівлі", підписаною 15.04.95 главами держав Співдружності, в тому числі й України. При оформленні даного сертифіката необхідно визначити походження з урахуванням вимог відповідних Правил, затверджених рішенням Ради голів урядів Співдружності незалежних держав

24 вересня 1993 року. Відповідно до даних Правил товар вважається таким, що походить з митної території країни Угоди "Про створення зони вільної торгівлі", якщо він відповідає встановленим Правилами критеріям походження та направляється резидентом однієї з держав— учасників Угоди, яка також передбачає тарифні пільги.

Сертифікат загальної форми оформляється при експорті українських товарів до всіх країн. За допомогою даного документа класифікуються товари для будь-якого виду преференційної (пільгової) угоди.

Сертифікат походження ESCS видається на українську металопродукцію в рамках Угоди про торгівлю сталеливарними товарами між Україною та країнами ЄС Щодо сталеливарної продукції необхідно виконувати вимоги Угоди "Про торгівлю сталеливарними товарами" між Україною та Комісією ЄС з питань вугілля та сталі. У даному разі необхідно визначити код і групу товару, з'ясувати необхідність оформлення експортної ліцензії. Сертифікат видається лише палатами, які розташовані в регіоні виготовлення такої продукції.

З 1996 р. по 2004 р. використовувався ще один сертифікат EUR -1 у рамках угод між Україною та країнами Балтії.

Сертифікат товарів власного виробництва видається тільки підприємствам з іноземною інвестицією. Використовується цей сертифікат для вирішення внутрішніх питань з банком, митницею, податковою інспекцією. Даний сертифікат обов'язковий для підприємств з іноземним капіталом для отримання пільг при експорті товарів, що підпали під режим ліцензування й квотування.

Усі перелічені вище сертифікати походження видаються Торгово-промисловою палатою України. Для одержання будь-якого з цих сертифікатів зацікавлена організація (замовник) подає до палати заявку-декларацію. Письмове звернення (заявка) має містити інформацію щодо походження товару, а також підтвердження чинності поданих разом із заявкою документів. Замовник подає документи тільки в оригіналі. Експерт у процесі перевірки ознайомлюється з документами, що підтверджують отримання вихідної сировини (комплектуючих), уточнює основні етапи технологічного процесу виробництва. За необхідності експерт має право запитати додаткові відомості щодо походження вказаного у заявці товару, а також перевірити виробництво.

Разом із заявкою про засвідчення сертифіката походження подаються:

- документи, що підтверджують факт експорту і контракт, рахунок-фактура, транспортні документи)

- документи, що підтверджують походження товару:

- а) для виробника — довідка про порядок його виготовлення;

- б) для посередника — документи про придбання товару (договори, транспортні документи, платіжні документи тощо) та підтвердження виробника (сертифікати якості, паспорти, маркування на товарі або тарі).

Неподання митному органі належним чином оформленого сертифіката походження або відомостей про походження не може бути підставою для не пропуску вантажу.

До товарів, походження яких достовірно не встановлено, може бути застосовано (поновлено) режим найбільшого сприяння чи преференційний режим за умови отримання належного підтвердження їх походження не пізніше, ніж через рік після поставки (випуску) товару.

Визначення країни походження у разі ввезення товарів з країн, що розвиваються, які користуються преференціями, відбувається на підставі Угоди "Про уніфіковані правила, які визначають походження товарів із країн, що розвиваються, при наданні тарифних преференцій у рамках Генеральної системи преференцій", 1980 р.

До групи інших документів, які потрібні при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, відносяться документи особисті, що необхідні при переміщенні фізичної особи, та документи, необхідні для юридичних осіб.

До особистих документів громадян відносяться паспорти, посвідчення, проїзний документ дитини та інші документи, що посвідчують особу, громадянство. Ці документи дозволяють ідентифікувати особу, а також одержати відомості про неї, необхідні для митного контролю та митного оформлення у передбачених законодавством випадках (наприклад, для визначення категорій осіб, що користуються пільгами).

До інших документів, необхідних для проведення митного контролю та митного оформлення вантажів юридичних, осіб можна віднести реєстраційні документи, установчі документи, документи на підтвердження певних видів діяльності, які не потребують ліцензування, сертифікати якості, документи на право власності (наприклад, свідоцтво на право власності приміщенням митного ліцензійного складу, технічні паспорти транспортних засобів індивідуального користування), акти (у т.ч. складені підприємствами), а також заява-розрахунок на придбання марок акцизного збору; письмове зобов'язання суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності; свідоцтво платника податку на додану вартість, аркуш про пакування.

Заява-розрахунок на придбання марок акцизного збору з відміткою Державної податкової адміністрації України про сплату акцизного збору є підставою для наступного ввезення алкогольних напоїв та тютюнових виробів.

Письмове зобов'язання суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності може застосовуватись який гарантійний документ суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності при вивезенні товарів та інших предметів у окремих митних режимах.

Свідоцтво платника податку на додану вартість є документом, що має надаватися згідно з вимогами Закону України "Про податок на додану вартість".

Аркуш про пакування — це документ установленної форми, що містить інформацію про тару (упаковку), в якій переміщується товар. Він є підставою для цілей нарахування сум сплати за послуги із збирання, сортування, транспортування, переробки та утилізації використаної тари (упаковки).

Усю сукупність документів, які потрібні для проходження процедури митного оформлення, можна систематизувати на дві групи: обов'язкові та додаткові.

Обов'язкові — це ті документи, відсутність яких не дозволить суб'єкту господарювання здійснити конкретну зовнішньоекономічну операцію. Вони, у свою чергу, класифікуються на документи, які не залежать від виду, суб'єкта чи об'єкта угоди, та документи, які потрібно надавати при здійсненні зовнішньоторговельних операцій з конкретної товарної групи.

До першого виду документів відносяться: зовнішньоекономічний контракт, вантажна митна декларація, рахунок-фактура, транспортні документи, довідка про декларування валютних цінностей, платіжні документи.

До групи документів, які класифікуються за об'єктом угоди, відносяться в першу чергу документи, які необхідні для здійснення зовнішньоторговельної операції з конкретного виду товару — це різного виду дозволи профільних органів державного регулювання та документи, які засвідчують проходження процедури нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності.

До додаткових документів при здійсненні процедури митного оформлення в першу чергу відносяться юридичні документи, які підтверджують отримання певних митних пільг залежно від об'єкта угоди чи суб'єкта здійснення зовнішньоекономічної операції.

До додаткових документів, які дозволяють суб'єктам господарювання отримати пільги з певних товарних позицій відносяться:

- лист-підтвердження галузевого міністерства чи комітету про призначення товарів, що постачаються за держзамовленням або держконтрактом. Таке підтвердження необхідне, оскільки товари, що надходять в Україну за держзамовленням або держконтрактами, звільняються від обкладення митом;
- довідка обласного управління сільського господарства і продовольства. Необхідна для товарів, що імпортуються сільськогосподарськими товаровиробниками і звільняються від обкладення митом;
- підтвердження Кабінету Міністрів України, що товар надходить як гуманітарна чи технічна допомога, оскільки такі товари за поданням Кабінету Міністрів можуть звільнитися від обкладення митом;
- підтвердження про закупівлю товару за рахунок коштів Державного валютного фонду України, місцевих валютних фондів, іноземних кредитів, що надаються під гарантію Кабінету Міністрів, оскільки ці товари звільняються від обкладення митом. Надається Кабінетом Міністрів України або Міністерством фінансів;
- підтвердження Агентства міжнародного співробітництва та інвестицій про надходження товарів та обладнання з країн ЄС для виконання проектів за програмою TACIS. Такі товари за поданням Агентства звільняються від обкладення митом;
- дозвіл Державного комітету з науки і техніки про звільнення від обкладення митом приладів, обладнання, науково-технічної літератури тощо;

Прикладом додаткового документа, який свідчить про надання суб'єкту господарювання конкретної митної пільги, може бути інвестиційне повідомлення, необхідне для підтвердження факту, що предмети надходять в Україну як внесок іноземного інвестора до статутного фонду підприємства з іноземними інвестиціями. Воно, як правило, видається місцевими органами влади.

Слід зауважити, що залежно від виду транспортування вантажу поділ документів на обов'язкові та додаткові може змінюватись.

Так, типовою технологічною схемою здійснення митного контролю автомобільних транспортних засобів перевізників у пунктах пропуску через державний кордон України передбачено, що підставою для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів є подання перевізником, експедитором чи вповноваженою особою оригіналів таких документів:

- примірників оформлених вантажних митних декларацій (у встановлених випадках) на переміщувані товари й транспортні засоби;
- міжнародної автомобільної накладної (CMR);
- рахунка-фактури (інвойса);
- пакувального листа (специфікації);
- книжки міжнародного дорожнього перевізника (Carnet TIR) (у разі потреби);
- вантажної відомості (каргоманіфесту) (у разі потреби);
- авіаційної вантажної накладної (Air Waybill) (у разі потреби);
- коносаменту (Bill of Lading) (у разі потреби);
- свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення товарів під митними печатками й пломбами;
- визначених законодавством України дозвільних документів (у разі потреби) органів державної влади, що здійснюють контроль під час переміщення товарів через митний кордон України.

Відповідно до Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників у пунктах пропуску через державний кордон України адміністрацією судна для здійснення митного контролю подаються такі документи та відомості: генеральна декларація; декларація про вантаж; суднова роль; список пасажирів; декларація про особисті речі екіпажу судна; митні декларації (українських членів екіпажу судна); список запасів споживання; довідка капітана судна про наявність на борту судна наркотичних засобів, зброї та боєприпасів; довідка про наявність у судновій касі валюти; зобов'язання капітана українського судна про не знесення із судна запасів споживання, що були закуплені за кордоном; інші документи, потрібні при здійсненні митних процедур (наприклад, до початку навантаження на судно закордонного плавання транспортних засобів та товарів декларант або вповноважена ним особа подає митному органу доручення на навантаження транспортних засобів і товарів).

Подані документи мають бути засвідчені судновою печаткою та підписом капітана судна, за винятком митних декларацій українських членів екіпажу.

Генеральна декларація, вантажна декларація, суднова роль, список пасажирів, вантажні документи (коносаменти, їхні переліки — маніфести), митні декларації членів екіпажу, список суднових запасів подаються на бланках форми Міжурядової

морської консультативної організації (Inter-governemental Maritime Consultative Organization — ІМСО).

При проведенні митного контролю транспортних засобів та товарів, що вивантажуються із судна, митні органи мають право використовувати додаткові документи, передбачені правилами роботи портів.

При митному контролі повітряних суден, порядок якого регламентовано Типовою технологічною схемою здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників у пунктах пропуску через державний кордон України, передбачене подання посадовим особам митного органу таких документів: генеральна декларація; списки запасів споживання; каргоманіфести; авіаційні вантажні та поштові накладні; товаросупровідні документи.

Зазначені документи подаються командиром повітряного судна. За потреби посадовій особі митного органу можуть подаватися інші документи в порядку, визначеному Держмитслужбою. Наприклад, відповідно до статті 16 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1947) компетентна влада кожної держави-учасниці має право перевіряти посвідчення й інші документи, передбачені справжньою Конвенцією. До таких документів згідно зі статтею 29 цієї Конвенції відносяться:

- свідоцтва на кожного члена екіпажу;
- список прізвищ пасажирів із зазначенням пунктів відправлення й призначення;
- маніфест та докладні декларації на вантаж;
- бортовий журнал;
- дозвіл на бортову радіостанцію.

Додатком 9 до Конвенції Чикаго, 1947, схваленим Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) встановлені єдині форми генеральної декларації, вантажної відомості, картки посадки-висадки пасажирів, свідоцтва члена екіпажу повітряного судна.

При перевезеннях залізничним транспортом згідно Типовою технологічною схемою здійснення митного контролю залізничного транспорту перевізників у пунктах пропуску через державний кордон України посадові особи прикордонної передавальної станції зобов'язані подати для здійснення митного контролю та митного оформлення: передатну відомість (багажний список); залізничні накладні; перевізні документи; супровідні документи.

До основних супровідних документів належать рахунок-фактура, специфікація, пакувальний лист та інші документи, потрібні для здійснення митних процедур.

У разі повернення в Україну залізницею або митним органом суміжної держави товарів (вантажів) внаслідок заборони пропуску на територію цієї держави разом з зазначеними документами подається ще акт митниці суміжної держави про причину повернення.

При переміщенні товарів у міжнародних експрес-відправленнях (МЕВ) експрес-перевізник подає посадовим особам митних органів єдиний транспортний документ та митну декларацію М 16.

Для документального контролю енергоносіїв, що переміщуються через митний кордон України трубопровідним транспортом та лініями електропередачі, подаються

акти прийому-передачі, а також використовуються акти про: зняття і накладення пломб; фіксування показників лічильників; обсяги переміщеного товару.

Необхідно зазначити, що всі документи, які надаються митним органам для проходження процедури митного оформлення, повинні бути не копіями, а оригіналами. Крім цього, товаросупровідні документи повинні бути проштамповані на зовнішній митниці, тобто на тій, де вантаж перетинав кордон. Винятком є ситуація, коли вантаж є збірним. У такому випадку "інвойс" може надсилатись поштою.

Як зазначалось попередньо, процедура митного оформлення може стати значною перешкодою на шляху реалізації суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності власних економічних інтересів при здійсненні як експортних, так і імпортних операцій, у випадках коли документам не приділяється належної уваги, і навпаки, значно скоротиться період митного оформлення вантажів і спроститься його процедура при попередній кваліфікованій підготовці пакета документів для проходження вантажопотоку через митний кордон.

Тема 7. Транзитні системи при міжнародних автоперевезеннях. МДП – система митного транзиту.

1. Транзит товарів по території Європейського Союзу.
2. Конвенція про спрощення формальностей в торгівлі товарами.
3. Конвенція про процедуру загального транзиту.
4. Конвенція про процедуру загального транзиту та її призначення і функції.
5. Використання гарантійних митних транзитних документів процедури загального транзиту.
6. Конвенція АТА (тимчасове ввезення).
7. Митна Конвенція АТА. Книжка (карнет) АТА.

Зовнішньоекономічна діяльність тісно пов'язана з транспортним забезпеченням, яке є однією з важливих складових процесу організації доставки товарів від місця їх виготовлення до місця споживання. Здійснення зовнішньоекономічної діяльності в обов'язковому порядку передбачає співпрацю учасників ЗЕД з митними органами країни відправлення, транзиту та призначення.

Крім того, до товарів, що перебувають під митним контролем можуть застосовуватися заходи гарантування доставки до митниці призначення. Ця дія передбачена статтею ст. 161 Митного Кодексу України в якій законодавець встановлює до товарів, що перебувають під митним контролем і переміщуються транзитом, може застосовуватися один із таких заходів гарантування доставки цих товарів до митного органу призначення:

- надання власником товарів (уповноваженою ним особою) гарантій митним органам;
- охорона та супроводження товарів митними органами;
- перевезення товарів митним перевізником;
- перевезення на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року (Конвенції МДП 1975 року);
- перевезення на умовах Конвенції про тимчасове ввезення (м. Стамбул, 1990 рік) із застосуванням книжки АТА (Carnet ATA).

Необхідно зазначити, що рішення про застосування заходів гарантування доставки товарів до митниці призначення приймається у кожному конкретному випадку митними органами, які розташовані у місцях де розпочинається транзит товарів за наявності підстав для застосування вказаних заходів. До підакцизних товарів заходи гарантування доставки застосовуються в обов'язковому порядку.

Переважно заходи гарантування, які передбачені українським законодавством, діють і в інших країнах – учасницях Конвенції МДП.

Одночасно національне митне законодавство надає право власнику товарів або уповноваженій особі самостійно обирати вид заходу гарантування.

А тепер більш докладно зупинимось на основних заходах гарантування доставки вантажів до митниць призначення:

Надання власником товарів (уповноваженою ним особою) гарантій митним органам.

Під наданням гарантії мається на увазі внесення уповноваженою особою на користь митного органу фінансового забезпечення як правило, в більшості випадків, в грошовому еквіваленті.

Порядок надання фінансових гарантій визначається Положенням про надання митним органам України фінансових гарантій щодо обов'язкової доставки товарів до митниць призначення, затвердженого Постановою Кабінету міністрів України від 29 червня 1996 року № 700.

Надання фінансових гарантій запроваджується як запобіжний захід з метою дотримання перевізниками умов, шляхів і напрямів транзиту, а також для забезпечення внесення передбачених законодавством обов'язкових платежів у разі порушення перевізником взятих зобов'язань щодо доставки товарів до митниці призначення.

Сума фінансової гарантії повинна відповідати розміру всіх обов'язкових платежів, визначених для цих товарів законодавством, тобто акцизного збору, мита, податку на додану вартість, митних та інших зборів, нарахованих згідно з встановленим порядком у разі ввезення їх в Україну з метою вільного використання.

Відповідно до вказаного Положення у разі переміщення товарів транзитом через територію України митним органам надаються такі види фінансових гарантій:

- гарантія банку;
- грошова застава;
- страхування фінансової відповідальності перевізника.

Гарантії банків надаються безпосередньо митним органам або можуть застосовуватися як фінансове забезпечення гарантій, що надаються митним органам незалежними фінансовими посередниками.

Грошова застава вносяться на депозитні рахунки митних органів. Для підтвердження внесення коштів на депозит транспортний оператор повинен надати митному органу витяг банку, до якого внесено грошову заставу. Фінансові гарантії, надані у вигляді грошової застави, повертаються перевізникові, якщо усі взяті ним перед митними органами зобов'язання щодо переміщення товарів під митним контролем виконано.

Страхування фінансової відповідальності перевізника застосовується як забезпечення гарантій, що надаються митним органам незалежними фінансовими посередниками (НФП або Гарант).

Фінансове забезпечення наданих незалежним фінансовим посередником гарантій провадиться шляхом укладання із страховою компанією договору страхування фінансової відповідальності перевізника перед митним органом щодо обов'язкової своєчасної доставки товару до митниці призначення або шляхом отримання від перевізника застави у розмірі митного боргу чи отримання гарантії банку на суму митного боргу.

Умови і загальний порядок надання гарантій незалежними фінансовими посередниками регулюється Постановою Кабміну від 4 жовтня 1996 року № 1216 «Про Положення про надання фінансових гарантій митним органам незалежними фінансовими посередниками щодо обов'язкової доставки товарів до митниць

призначення». Відповідно до вказаного Положення незалежним фінансовим посередником є уповноважена Держмитслужбою юридична особа, яка зареєстрована в Україні. Відносини між ДМСУ та НФП регулюються на підставі укладеної Угоди.

Під час ввезення товарів на територію України власник вантажу чи уповноважена ним особа подає митному органу в пункті пропуску оригінал документа, що підтверджує надання Гарантом фінансової гарантії Держмитслужбі. Працівник митного органу на кордоні перевіряє подані декларантом документи, звіряє відомості про Гаранта з надісланими ДМСУ реєстрами і приймає рішення щодо пропуску транспортного засобу із товарами на митну територію України.

Доречно зазначити, що за сприяння АсМАП України в травні 2009 року створено повне товариство «Гарант-транзит», яке відповідно до укладеної Генеральної Угоди, визнане Держмитслужбою незалежним фінансовим посередником та уповноважене надавати фінансові гарантії щодо обов'язкової доставки товарів у митницю призначення. Таким чином, в разі необхідності надання митним органам гарантій доставки товару міжнародні перевізники, які здійснюють ввезення/вивезення вантажу в/з України або переміщують вантаж транзитом через територію України матимуть можливість звернутись до будь-якого представництва ПТ «Гарант-транзит» в пунктах пропуску або на внутрішніх митницях для оформлення договору про надання фінансової гарантії митним органам.

Охорона та супроводження товарів митними органами.

Організація та порядок охорони й супроводження товарів митними органами визначена Наказом Державної митної служби України від 20.08.2003 року № 565 «Про затвердження Інструкції про організацію та порядок охорони й супроводження товарів підрозділами митної варті Державної митної служби України».

При прийнятті рішення щодо здійснення митного супроводження товарів митний орган укладає з перевізником договір про охорону й супроводження товару підрозділом митної варті. Зазначений договір може бути кількох видів: на обумовлений період, на обумовлений обсяг товарів чи разовий.

Плата за охорону й супроводження товару вноситься до або на момент його оформлення в митниці відправлення.

Охорона й супроводження товарів застосовуються на засадах добровільного їх обрання власником товарів або уповноваженою ним особою як альтернатива наданню митним органам гарантій щодо доставки цих товарів до митниці призначення чи перевезення на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року.

Однак, необхідно зазначити, що в порівнянні з іншими митними системами гарантування доставки вантажу процедура організації митного супроводу є більш громіздка та довготривала. Крім того, в залежності від відстані, характеру вантажу та інших умов перевезення вартість конвоювання може бути досить високою.

Перевезення на умовах Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року

Конвенція про міжнародне перевезення вантажів з використанням книжки МДП (Конвенція МДП, 1975 р.) – одна з найдієвіших міжнародних конвенцій в галузі автомобільного транспорту і найвигідніша міжнародна система митного транзиту. На сьогоднішній день система функціонує в 56 країнах світу, і кожен рік за її допомогою здійснюється більше 3 млн. перевезень. Система МДП базується на взаємодії двох основних принципів: спрощення та безпеки.

Система МДП – універсальна система митного транзиту, якою користуються міжнародні автомобільні перевізники країн Європи, Азії та Близького Сходу з метою прискорення перетину кордонів при перевезеннях вантажів. Таке значне її поширення пов'язане з перевагами, які вона надає.

Традиційно під час міжнародного дорожнього перевезення митні органи держав транзиту пред'являють до вантажів, що перевозяться, вимоги, керуючись національним законодавством. Ці вимоги неоднакові в різних країнах, тому виникають затримки при перевезенні та зайві витрати. Нерідко ці вимоги передбачають огляд вантажу та транспортних засобів при перетині кордону й забезпечення сплати за нього митних платежів (гарантія, застава, депозит тощо). Згідно із законодавством багатьох країн-учасниць Конвенції МДП відповідальність за сплату митних платежів та податків за ввезений на територію держави вантаж до моменту доставки його до митниці призначення несе перевізник. Система МДП була розроблена з метою зменшення труднощів, з якими стикаються перевізники при наданні гарантій митним органам і водночас створення міжнародної системи митного контролю, спроможної замінити традиційні національні процедури й захистити країну транзиту від втрат державного бюджету у разі недоставки товарів до митниці призначення.

Які ж саме переваги надає система МДП?

Насамперед це скорочення часу оформлення транзитного вантажу, яке досягається через взаємне визнання митного забезпечення (ст. 22 Конвенції МДП), спрощення та прискорення процедур митного контролю товарів, що перевозяться з використанням книжки МДП тощо. Ці пріоритети полегшують рух товарів у міжнародній торгівлі, оскільки перевезення за системою МДП дає змогу імпортеру відкласти сплату митних платежів та зборів до того моменту, поки товар не досягне свого кінцевого місця призначення. Крім того, міжнародна гарантійна ланка Конвенції МДП, завдяки якій функціонує система МДП та здійснюється гарантування сплати митних платежів за перевізника, надає відносно простий доступ до гарантій, які є необхідною умовою того, щоб транспортна галузь і торгівля могли скористатися перевагами систем митного транзиту й забезпечити якнайшвидшу доставку товару до митниці призначення, а згодом і до вантажоодержувача.

Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 1993 року № 572 "Про заходи щодо забезпечення функціонування в Україні системи міжнародних автомобільних перевезень вантажів із застосуванням книжки МДП" Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП України) надані повноваження бути гарантом перед Міжнародним союзом автомобільного

транспорту (МСАТ) щодо відповідальності українських та іноземних автоперевізників у зв'язку із використанням ними на території України книжок МДП. Гарантійне об'єднання – АсМАП України, уповноважена МСАТ надавати книжки МДП перевізникам і визнана Державною митною службою України гарантом сплати податків і зборів за товари, що перевозяться на умовах Митної конвенції із застосуванням книжки МДП, у разі невиконання перевізником взятих на себе зобов'язань по доставці товару у митницю призначення та неможливістю їх сплатити безпосередньо.

Відповідно до Закону України від 15 липня 1994 року № 117/94 "Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП" Україна є повноправним учасником цієї Конвенції.

Книжка МДП – міжнародний митний документ, який виконує наступні функції:

- фінансова гарантія перед митними органами про те, що за вантаж який транспортується будуть сплачені митні податки та збори;
- інструмент контролю доставки вантажу в митницю призначення;
- згідно ст. 6 Закону України «Про транзит вантажів» при транзиті вантажів автомобільним транспортом територією України книжка МДП може виступати в якості транзитної декларації.

Умови Конвенції МДП поширюються на перевезення товарів від митниці відправлення до митниці призначення автомобільним транспортом з перетином одного чи кількох кордонів. Товари, що перевозяться з використанням книжки МДП, як правило звільняються від митного огляду в проміжних митницях і їх митне оформлення здійснюється першочергово та в спрощеному порядку. Таким чином, книжка МДП, як документ, що підтверджує наявність гарантії доставки товарів до митниці призначення, значно спрощує міжнародні перевезення товарів, полегшуючи перетин кордонів і митне оформлення товарів у митниці призначення.

Основним нормативним актом, який регулює практичне виконання перевезень за системою МДП та визначає дії митних органів при здійсненні митного оформлення товарів з використанням книжок МДП в Україні, є наказ Державної Митної Служби України № 755 від 21.11.2001 р. із відповідними змінами і доповненнями.

Цим наказом затверджено:

- умови виконання операції МДП;
- порядок та особливості оформлення книжки МДП при імпорті, експорті й транзиті товарів територією України, у тому числі і при перевезеннях негабаритних, громіздких та небезпечних вантажів;
- допуск транспортних засобів до перевезень під митними печатками і пломбами на умовах Конвенції МДП;
- допуск перевізників-резидентів до перевезень на умовах Конвенції МДП;
- порядок дій митних органів при виявленні порушення, вчиненого при виконанні операції МДП (виставлення перевізникові і гарантійному об'єднанню повідомлень про порушення процедури МДП та претензій на сплату митних платежів і податків у зв'язку з таким порушенням);
- правила заповнення книжки МДП;

- порядок оформлення Свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами та інше.

Книжка МДП складається з обкладинки, невідривного листка № 1/№ 2 жовтого кольору й невідривного корінця №1/№2 жовтого кольору, відривних листків № 1 білого кольору й невідривних корінців № 1 білого кольору, відривних листків № 2 зеленого кольору (включаючи їх відривні частини з графами 18 - 28) і невідривних корінців № 2 зеленого кольору, а також бланка Протоколу книжки МДП (Procès-verbal de constat) жовтого кольору. Відривні листки та невідривні корінці використовуються в кожній країні (відправлення, транзиту й призначення) у різних комбінаціях. Книжки МДП бувають 4, 6, 14 або 20 листові.

З червня 2009 року запроваджено спеціальну 4- листову книжку МДП - «пілотний проект 4-х листової книжки МДП», яка дає можливість заощадити кошти та час при проходженні кордону з країнами Євросоюзу. Використання цього виду книжки МДП можливе виключно для здійснення двохсторонніх перевезень, які виконуються з України до країни – члена ЄС та/або з країни – члена ЄС в Україну. Забороняється використання 4-х листової книжки МДП пілотного проекту для перевезення до /з інших країн, які не є країнами ЄС.

Гарантійне об'єднання встановлює строк дії книжки МДП, який не може бути продовжений. Строк дії книжок МДП, що видаються АсМАП України складає 60 діб. Якщо книжка МДП була прийнята до оформлення митницею відправлення в останній день строку її дії чи до цієї дати, то вона є дійсною до завершення перевезення на умовах Конвенції МДП.

Крім цього, операція МДП може бути виконана за умови, що товари перевозяться транспортними засобами які мають Свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками й пломбами, а товари, що перевозяться в контейнерах – Свідоцтва про допущення контейнера до перевезення вантажів під митними печатками й пломбами.

До перевезень товарів на умовах Конвенції МДП допускаються тільки ті транспортні засоби, вантажні відділення яких сконструйовані та облаштовані таким чином, щоб:

- не було можливості вилучити або вкласти товари з(в) опечатаної(у) частини(у) транспортного засобу, не залишивши помітних слідів злому або пошкодження митних печаток і пломб;
- митні печатки й пломби могли накладатися простим та надійним способом;
- у них не було ніяких потаємних місць для приховування товарів;
- усі місця, в які можуть поміщатися товари, були легкодоступні для митного огляду.

На кожний допущений до перевезень транспортний засіб митниця, в зоні діяльності якої зареєстровано власника ТЗ або його користувача, видає Свідоцтво про допущення. Оригінал Свідоцтва повинен супроводжувати дорожній транспортний засіб. Строк дії Свідоцтва про допущення два роки з дня його оформлення.

Також одним із основних принципів Конвенції МДП є контрольований доступ до системи МДП.

У 1999 році вступили в силу ряд поправок до Конвенції МДП, які встановлюють додаткові вимоги до транспортної галузі для доступу до системи МДП. Ці заходи були запроваджені з метою профілактики порушень та зведення до мінімуму зловживань пов'язаних із виконанням операцій МДП.

Зазначені поправки фактично зобов'язують митні органи та національні Асоціації здійснювати контрольований допуск до системи МДП суб'єктів підприємницької діяльності, які виявили бажання здійснювати перевезення вантажів за системою МДП. Тобто, перш ніж отримати книжку МДП в АсМАП України, перевізник має отримати допуск до процедури МДП від Державної митної служби України. Такий допуск надається тільки тим суб'єктам підприємницької діяльності, які відповідають мінімальним умовам і вимогам, викладеним у Додатку 9 Конвенції.

Мінімальними умовами передбачено надання АсМАП України митним органам по кожному претенденту:

а) доказів, що підтверджують наявність досвіду або у крайньому разі можливості займатися регулярними міжнародними перевезеннями.

Для отримання допуску до роботи в системі МДП перевізник повинен мати ліцензію на право надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, яка видається уповноваженим органом Міністерства транспорту і зв'язку України і досвід роботи по перевезенню вантажів у міжнародному сполученні не менше шести місяців;

б) документів, що підтверджують стабільне фінансове становище перевізника.

В Асоціацію надаються копії фінансового звіту та балансу за останні два роки. Ці документи мають підтвердити наявність у перевізника коштів, еквівалентних сумі не менше 50 тисяч доларів США, або основних фондів, які не перебувають в заставі чи під арештом, на таку ж суму;

в) доказів, що підтверджують наявність знань щодо застосування Конвенції МДП.

Перевезення за системою МДП вимагає від керівників транспортних підприємств та водіїв додаткових знань в області застосування самої Конвенції МДП. Важливим в цьому є пізнання відповідальності користувача книжки МДП перед митними органами, АсМАП України і в цілому перед Гарантійною ланкою, яка управляється МСАТ.

Для задоволення потреб міжнародних перевізників у таких знаннях АсМАП заснувала Навчально-консультаційний центр. Він єдиний в Україні отримав акредитацію Транспортної академії Міжнародного союзу автомобільного транспорту і готує спеціалістів не тільки для роботи за системою МДП, але й відіграє провідну роль у навчанні та підвищенні професійної кваліфікації персоналу транспортних операторів;

г) підтвердження про відсутність грубих або неодноразових порушень митних правил чи податкового законодавства.

В разі виявлення порушень митних правил при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності, ці кандидати не матимуть змоги користуватися перевагами системи МДП.

Наявність порушень податкового законодавства, тобто заборгованості по сплаті

податків свідчить про фінансові проблеми перевізника, що також впливає на прийняття рішення по допуску до системи МДП;

д) визнання перевізником у письмовій формі декларації зобов'язань транспортної компанії по допуску до митної системи МДП та дозволу користуватися звичайними книжками МДП. Кожна особа, яка отримує допуск до системи МДП, неодмінно підписує декларацію зобов'язань, і тим самим визнає викладені в ній вимоги та зобов'язується їх виконувати.

Таким чином, допуск до системи МДП – це відповідність перевізника мінімальним умовам та вимогам, а також комплекс заходів ДМСУ і АсМАП України, на підставі яких перевізник отримує право здійснювати міжнародні автомобільні перевезення на умовах Конвенції МДП 1975 року.

Оскільки книжка МДП на території більшості країн учасниць Конвенції МДП надає митним органам гарантію сплати митних зборів та податків на суму еквівалентну 60 000 євро (в Україні - 50 000 доларів США) то, по суті, перевізник отримує від Гарантійної ланки безпроцентне кредитування терміном на двадцять сім місяців на зазначену суму по кожній книжці МДП. Тому Гарантійна ланка вимагає від перевізника дотримання жорстких правил під час перевезення по кожній книжці МДП. З моменту митного оформлення товару користувач книжки МДП відповідає за правильне виконання митних формальностей у митницях місця відправлення, транзиту і призначення. Вимоги, які необхідно дотримуватись кожному Користувачу книжки МДП, викладені у Декларації зобов'язань транспортної компанії по допуску до митної системи МДП та дозволу користуватися звичайними книжками МДП.

Відповідальність з перевізника знімається у разі, коли товари пройшли митне очищення для випуску у вільний обіг, тобто всі митні платежі та податки сплачені в країні призначення або коли вони переводяться з транзитної системи МДП в іншу транзитну систему, або коли залишаються під митним контролем та вивантажені на митний склад.

Тому водієві слід переконатися, що митник поставив у графі 6 останнього корінця 2 книжки МДП печатку, дату і підпис, а також у графі 3 число вантажних місць, які пройшли оформлення. Це надзвичайно важливо у разі, коли є більше однієї митниці місця призначення. І ще одна інформація яку необхідно знати Користувачу книжок МДП. По території всіх країн, що приєдналися до Конвенції МДП заборонено перевозити з використанням книжки МДП, незалежно від розмірів митних платежів та податків, алкоголь і одержувані з нього продукти, за винятком пива і вина, коди за Гармонізованою системою опису і кодування товарів (ГС) 22.07.10 і 22.08, а також тютюнові вироби й отримані з них продукти, за винятком сирого тютюну коди за ГС 24.02.10, 24.02.20 і 24.03.10. Інші товари, названі вантажами "високого ризику", і тому можуть перевозитись тільки відповідно до суворих правил і процедур.

Згідно з правилами МСАТ товарами "високого ризику" є:

- м'ясо будь-якого типу і походження, включаючи живу худобу;
- молоко, молочний порошок, включаючи сухі молочні суміші для дитячого харчування;
- масло і маргарин;

- цукор.

В разі якщо вага цих товарів перевищує встановлені норми визначені в розділі 4 Посібника для користувача книжки МДП, Гарантійна ланка може дозволити їх перевезення із використанням звичайної книжки МДП тільки за умови надання на користь АсМАП України додаткової гарантії на суму, що дорівнює 50 000 доларів США.

Наприкінці 2008 року Європейська комісія ініціювала внесення змін до Митного кодексу Євросоюзу, якими зокрема передбачається попереднє інформування митних органів ЄС про товари, які імпортуються, експортуються в/з ЄС або переміщуються транзитом через територію ЄС на умовах Конвенції МДП.

Вказані зміни набрали чинності з 01.01.2009 року. Таким чином, з вказаної дати, пропуск транспортних засобів на митну територію країн ЄС здійснюється виключно за умови завчасного направлення перевізником до митного органу країни ЄС (в'їзду/виїзду) попередньої електронної декларації про вантаж. Митні органи країн Європейського Союзу, не приймають до оформлення документи, якщо завчасно не отримано електронної попередньої декларації. Процедура передачі попередньої інформації до митного органу в'їзду/виїзду до країн ЄС в електронному вигляді може здійснюватись за допомогою різних інструментів, як наприклад, E-mail, Website, FTP з'єднання і т.д.

З метою надання можливості Користувачам самостійно направляти інформацію, яка міститься в книжці МДП в електронному вигляді до митних органів країн ЄС, ще до прибуття автомобіля в пункт пропуску на кордоні з ЄС, Міжнародний союз автомобільного транспорту на базі Internet-технологій розробив свою програму, яка називається TIR-EPD.

TIR-EPD МСАТ дає ряд переваг користувачам книжок МДП, а саме:

- * мінімізація зусиль митних органів щодо введення в електронному вигляді даних по книжці МДП, зменшуючи таким чином час очікування на кордоні;
- * надання переваг для транспортних операторів, які використовують книжки МДП в якості митної декларації та гарантійного документа;
- * можливість самостійного виконання попереднього декларування користувачем книжки МДП без втручання третіх осіб та додаткових витрат.

Лібералізація міжнародної торгівлі у післявоєнні роки значно активізувала ділові поїздки промисловців і підприємців до зарубіжних країн з метою просування продукції на зовнішні ринки, а також тимчасове переміщення зразків товарів, що пропонуються, засобів реклами тощо.

Виникла об'єктивна потреба міжнародного врегулювання тимчасового ввезення вантажів до інших країн на пільгових умовах, що призвело до створення блоку міжнародно-правових документів, серед яких, насамперед, слід відзначити Митну Конвенцію про карнет А.Т.А. для тимчасового ввезення товарів (Конвенція А.Т.А.), укладену в Брюсселі 6 грудня 1961 року під егідою Ради Митного Співробітництва. Цією міжнародною угодою:

- запроваджено карнет А.Т.А. - єдиний міжнародний митний документ, що приймається митними органами країн-учасниць Конвенції як митна декларація й водночас як міжнародна гарантія покриття сум ввізного мита і податків

згідно з національним законодавством країни ввезення/транзиту у випадку порушення режиму тимчасового ввезення;

- дію карнету А.Т.А. розповсюджено на товари, що ввозяться на підставі раніше укладених міжнародних угод про тимчасове ввезення: на комерційні зразки, рекламні матеріали, професіональне устаткування, товари та обладнання для демонстрації або використання на виставках, ярмарках, конференціях і подібних заходах;
- для забезпечення гарантованої сплати усіх митних платежів та зборів (у разі порушення режиму тимчасового ввезення) передбачено створення міжнародної митної гарантійної мережі;
- передбачено створення міжнародної мережі асоціацій-гарантій, що видають карнети А.Т.А.

Скорочення "А.Т.А." - це комбінація абrevіатур французьких слів "**admission temporaire**" і англійських "**temporary admission**". Останнім часом більш вживаним є скорочення "АТА" (без крапок).

В умовах подальшого розвитку міжнародних зв'язків не лише в комерційній, а й у науково-технічній, культурній, спортивній, гуманітарній та інших сферах потреби у нових видах тимчасового ввезення за спрощеною митною процедурою вирішувались укладанням окремих міжнародних митних конвенцій. Загальна їх кількість наприкінці 80-х років минулого сторіччя досягла п'ятнадцяти. Вважаючи, що ситуація із збільшенням кількості розрізнених міжнародних митних конвенцій щодо тимчасового ввезення товарів є незадовільною, Рада Митного Співробітництва (СТС) - попередник Всесвітньої Митної Організації (WCO) - за участю Міжнародної торгової палати (ІСС) розробила проект єдиної комплексної Конвенції про тимчасове ввезення, яка об'єднує всі існуючі розрізнені міжнародні угоди з цих питань. Дана Конвенція була прийнята 26 червня 1990 року у місті Стамбулі.

Інкорпорувавши до себе текст Брюссельської Конвенції, Стамбульська Конвенція значно розширила перелік товарів і цілей тимчасового ввезення, в тому числі включила до нього транспортні засоби, що охоплюються карнетами (книжками) CPD. Цей перелік міститься у дванадцяти додатках до Конвенції:

- Додаток В.1 щодо товарів, призначених для показу чи використання на виставках, ярмарках, зустрічах та подібних заходах
- Додаток В.2 щодо професіонального устаткування
- Додаток В.3 щодо контейнерів, піддонів, упаковки, зразків та інших товарів, що ввозяться в рамках торгової операції
- Додаток В.4 щодо товарів, які ввозяться в рамках виробничої операції
- Додаток В.5 щодо товарів, які ввозяться з навчальною, науковою чи культурною метою
- Додаток В.6 щодо особистих речей осіб, які подорожують, та товарів, що ввозяться для спортивних цілей
- Додаток В.7 щодо матеріалів для пропаганди туризму
- Додаток В.8 щодо товарів, що ввозяться в рамках прикордонного обігу
- Додаток В.9 щодо товарів, які ввозяться з гуманітарною метою
- Додаток С щодо транспортних засобів

- Додаток D щодо тварин
- Додаток E щодо товарів, які ввозяться з частковим звільненням від ввізного мита та податків

Згідно з процедурою, при підписанні (ратифікації) Стамбульської Конвенції кожна Договірна сторона повинна обов'язково приєднатися до Додатка А "Про документи на тимчасове ввезення (книжки АТА, книжки CPD)" та принаймні ще до одного із вищеназваних Додатків. Право вибору конкретних Додатків до Конвенції дає можливість країні-учасниці обмежити на власний розсуд перелік товарів, що тимчасово ввозяться на її митну територію, або вивозяться до інших країн-учасниць. Приєднання до Стамбульської конвенції не означає, що країна автоматично стає учасницею міжнародної системи АТА. Для набуття такого статусу необхідно:

1. За погодженням з митними органами країни визнати на державному рівні асоціацію, що видаватиме в країні карнети АТА та виступатиме гарантом сплати митним органам країни, в якій вона створена, ввізного мита і податків у випадку порушення режиму тимчасового ввезення з використанням карнетів АТА, виданих асоціаціями-кореспондентами інших країн. Як свідчить світова практика, у переважній більшості країн такими асоціаціями визнаються національні або столичні торгово-промислові палати.
2. Набути через визначену організацію-гаранта членства у міжнародній мережі гарантуючих асоціацій, яка адмініструється Радою з питань карнетів АТА (WATAC -World ATA Carnet Council) Всесвітньої Федерації Палат (WCF) при Міжнародній торговій палаті (ICC). Нині ця мережа об'єднує національні гарантуючі асоціації більше 70 країн світу.

Україна приєдналася до Стамбульської Конвенції про тимчасове ввезення у червні 2004 року згідно з Законом України від 24.03.2004 № 1661-IV.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31.12.2004 № 988-р та Порядком видачі книжок (карнетів) А.Т.А., затвердженим постановою Уряду України від 29.11.2006 № 1654, повноваження виступати гарантуючою організацією, що видає в Україні книжки (карнети) АТА, надані Торгово-промисловій палаті України. ТПП України може делегувати повноваження щодо видачі книжок (карнетів) АТА регіональним торгово-промисловим палатам, залишаючись при цьому єдиною гарантуючою організацією в Україні.

Зі вступом ТПП України до міжнародної мережі гарантуючих асоціацій **Україна з 1 березня 2008 року** стала повноправним членом міжнародної системи АТА й **запровадила на своїй митній території обіг карнетів АТА.**

Слід зауважити, що використання карнетів АТА при тимчасовому ввезенні товарів не є обов'язковим. Тобто, сам декларант вирішує - скористатися йому карнетом АТА, чи пройти процедури митного оформлення товарів за національними правилами країн призначення і транзитних країн. Але переваги використання карнетів АТА досить суттєві:

- умовне повне звільнення від сплати ввізного мита, митних зборів і податків при тимчасовому ввезенні товарів на термін до одного року. Немає потреби надавати за кордоном й будь які грошові застави, депозити, банківські гарантії як забезпечення сплати митних платежів, оскільки сам карнет АТА є такою міжнародною гарантією. Одержувач карнета АТА оплачує тільки послуги

організації, що його видала;

- зникає потреба заповнення національних митних документів безпосередньо у кожному пункті пропуску через митний кордон, оскільки карнет АТА заповнюється заздалегідь і містить відривні аркуші для митних органів кожної країни-учасниці, митний кордон якої перетинається;
- однією книжкою АТА вантаж може бути оформлений для тимчасового ввезення (транзиту) в (через) декілька країн-учасниць системи АТА;
- товари, охоплені карнетом АТА, можуть вивозитися та повертатися однією чи декількома партіями.

Завдяки цим перевагам карнети АТА інтенсивно використовуються в багатьох країнах світу.

У співробітництві з Всесвітньою Митною Організацією (WCO) Міжнародна торгова палата (ICC), Всесвітня Федерація палат (WCF) та національні торгово-промислові палати докладають чимало зусиль щодо поширення системи АТА на більшу кількість країн, запровадження обігу цих документів у звичайну практику міжнародних ділових стосунків.

Тема 8. Транспортно-експедиційне обслуговування при міжнародних автоперевезеннях.

1. Закон України про транспортно-експедиційну діяльність.
2. Організація і напрямки діяльності транспортно-експедиторських організацій.
3. Державне регулювання транспортно-експедиторської діяльності.
4. Види транспортно- експедиторських послуг.
5. Договір транспортної експедиції і його виконання.
6. Основні типи і спеціалізації транспортно-експедиційних послуг.

Закон України про транспортно-експедиційну діяльність визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні:

транспортно-експедиторська діяльність - підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів;

транспортно-експедиторська послуга - робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування;

експедитор (транспортний експедитор) - суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

клієнт - споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

перевізник - юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником;

учасники транспортно-експедиторської діяльності - клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, внутрішнього водного та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Транспортно-експедиторська діяльність здійснюється суб'єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів чи відповідно до технологій роботи можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо.

Експедитори для виконання доручень клієнтів можуть укладати договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями тощо, які є резидентами або нерезидентами України.

Експедитори відповідно до законодавства можуть на добровільних засадах об'єднуватися в об'єднання: асоціації, ліги, союзи тощо.

Об'єднання експедиторів створюються з метою:

координації діяльності своїх учасників;

розробки та здійснення заходів щодо підвищення рівня конкуренції за рахунок зростання професійної підготовки та якості послуг, що надаються;

захисту інтересів своїх учасників, у тому числі в органах державної влади;

участі в розробці проектів законів та інших нормативних актів у сфері транспортно-експедиторської діяльності;

розробки заходів щодо захисту інтересів клієнтів;

розробки умов експортно-імпортних поставок товарів, що мають стратегічне значення для України;

інтеграції у світовий ринок транспортно-експедиторських послуг;

участі в роботі міжнародних організацій транспорту, транспортно-експедиторських організацій тощо;

розробки та затвердження актів, передбачених їх установчими документами;

надання органам державної влади пропозицій щодо реалізації рекомендацій міжнародних організацій у галузі транспортно-експедиторської діяльності в Україні.

Загострення конкурентної боротьби на ринку в умовах науково-технічного прогресу зажадало від агентських і експедиторських фірм у тісній співпраці з промисловими і транспортними підприємствами проведення цілого комплексу заходів, спрямованих на вдосконалення управління їх діяльністю на основі використання електронно-обчислювальної техніки, а також взаємопов'язаних технічних, організаційних та комерційних заходів, що дозволяють найбільш раціонально забезпечити перевезення вантажів на конкретних напрямках від відправника до одержувача.

Ці заходи у великих фірмах виділилися в нову систему організації та управління транспортно-технологічними системами (ТТС), що отримала на Заході і у нас поняття маркетингу.

Одне з них полягає в більш великому зборі інформації про попит на перевізні та експедиційні послуги, в різнобічному її вивченні та аналізі, прогнозуванні динаміки попиту, і, як би паралельно з цим, попиту на послуги, як в даний час, так і на перспективу усіма галузями транспорту, з урахуванням впровадження сучасних (контейнерних, трейлерних, ролкерні, ліхтеровісної) і проєктованих новітніх технологій.

Інше нововведення являє собою тісне поєднання повсякденної операційної практики в ринкових умовах з науково-дослідною діяльністю по створенню або впровадженню нових методів і способів обробки вантажів, передачі

товарораспорядительной, товаросупровідної та іншої документації, запозиченню і конструюванню нових видів упаковки, маркування вантажів та дизайну товарів, відповідальних вимогам безпеки, безпеки користування і перевезення.

Для самих завантажених напрямків перевезень і для вантажів, що визначають основний оборот експедиторської фірми, складаються комп'ютерні програми, що дозволяють калькулювати провізну плату на конкретні відстані з урахуванням плати за можливі перевалки з одного виду транспорту на інший цього вантажу на шляху прямування. Це дозволяє визначати транспортні витрати по кожному товару при його перевезенні тим чи іншим видом транспорту або в змішаному сполученні, найбільш вигідні напрямки перевезення, найбільш дешеві порти і термінали перевалки.

У ці ж роки почала будуватися повсюдно робота експедиторів на принципах логістики: забезпечення економічною і раціональною доставкою товару (починаючи від сировини і кінчаючи готовим виробом...) в необхідній кількості і в гарантовані строки. Це виявилось можливим, коли було досягнуто технічне забезпечення зв'язку комп'ютерів (ЕОМ) товаровиробників з комп'ютерами агентів і експедиторів, і в тому числі з використанням телекосмічних комунікацій, обмін між ними безпаперовою електронною документацією та інформацією і прийняття за допомогою ЕОМ загальних оптимальних оперативних рішень.

У структурі експедиторських фірм з'являються підрозділи, які закупають товари у пункті виробництва і реалізують їх у пункті споживання.

В основі такого підходу, який іноді називають корпоративної логістикою, закладена думка про те, що кожній компанії, а в ряді випадків і галузі, доцільно з урахуванням інтегрованого планування відокремити виробництво і торгівлю від розподілу шляхом передачі повністю або частково функцій логістики в руки спеціалізованих компаній, що володіють всією повнотою акумуляції, зберігання і збуту інформації. Залишити за однією стороною розрахунок потреб і ресурсів, обладнання, виробництво, капітал, кадри, а за другий закріпити закупівлю матеріалів та енергоносіїв, зберігання, транспортування, управління збутом, утилізацію та ліквідацію відходів.

У ході вирішення подібних логістичних завдань експедиторські та агентські фірми приймають на себе виробничі функції доопрацювання, поглибленої переробки сировини та напівфабрикатів, розподілу його і готових виробів між розрізненими споживачами і замовниками. Для спрощення та раціоналізації цих операцій вони здійснюють проміжні закупівлі та перепродажу товарів і тим самим спеціалізуються на централізованій постачальницької діяльності. Прикладом такого постачальницько-збутового центру є створене експедиторами в порту Емден підприємство, яке переробляє імпортовані пиломатеріали в столярні заготовки з їх сушінням, розпилювання за розмірами, упаковкою, маркуванням та розсилкою індивідуальним замовникам всіма видами транспорту по адресам як у Німеччині, так і в сусідніх країнах. Виникли спеціалізовані технологічні схеми перевезень вантажів за варіантами: В«Вугільний розріз - автоматизований перевалочний комплекс - ТЕЦ В», В« Швейна фабрика - постачальницьке центр - універмаг В»та ін, що дозволяють галузям промисловості, енергетики і торгівлі діяти в єдиному ритмі - В«точно в призначений термінВ».

Основні поняття та визначення

Транспортна система являє собою великий і складний народногосподарський комплекс, включає сукупність виробничих об'єктів та органів управління. Головна мета його - найбільш повне задоволення потреб народного господарства і населення в раціональних перевезеннях вантажів і пасажирів за рахунок поліпшення координації роботи всіх видів транспорту та взаємодії їх з іншими галузями народного господарства, впровадження більш досконалої технології перевезень в змішаному сполученні, зниження питомих транспортних витрат, витрат ресурсів на перевезення вантажів і пасажирів, здійснення заходів щодо скорочення термінів доставки і поліпшенню збереження вантажів.

Одним з шляхів вирішення зазначених завдань є розвиток транспортно-експедиційного обслуговування (ТЕО) підприємств, організацій та установ народного господарства.

Виконуючи по дорученням і від імені вантажовласників весь комплекс робіт, пов'язаних з відправленням і отриманням вантажів, спеціалізована експедиційна служба приймає на себе функції організатора транспортного процесу.

Здійснення таких супутніх перевізного процесу операцій і послуг, як оформлення транспортних документів, інформування про терміни доставки, прийом, здача і супровід вантажів, вибір виду рухомого складу, проведення розрахунків за перевезення, а при необхідності, виконання навантажувально-розвантажувальних робіт і зберігання вантажів, дозволяє службі ТЕО безпосередньо впливати на підвищення ефективності роботи відправників, отримувачів та транспортних вузлів.

Найбільше поширення транспортно-експедиційне обслуговування отримало при завезенні та вивезенні вантажів із залізничних станцій, морських і річкових портів, при міжміських автомобільних перевезеннях, а також при вивезенні вантажів з баз постачальницько-збутових організацій.

директивно органами прийняті рішення про докорінного поліпшення транспортно-експедиційного обслуговування та зосередженні його у веденні автомобільного транспорту загального користування. Ці рішення були обумовлені зростанням ролі автотранспорту в транспортній системі країни і великими перспективами його розвитку.

Проведення цих робіт повинно повністю звільнити вантажовідправників та вантажоодержувачів від турбот з доставки вантажів, а також знизити транспортні витрати народного господарства.

В даний час існують різні погляди на структуру і функції транспортної експедиції, відповідно є відмінності і в визначеннях, що розуміти під ТЕО. Разом з тим інтенсивний розвиток цієї діяльності, зростання її обсягів і розширення сфери вимагають встановлення єдиної термінології і переліку функцій, без чого ускладнено вирішення основних питань організації та управління обслуговуванням.

Необхідність у транспортній експедиції обумовлена тим, що вантажі не можуть транспортуватися без супутніх перевізного процесу допоміжних робіт, які виконуються на всьому шляху проходження вантажів від відправника до одержувача. Такі роботи можуть виконуватися як безпосередньо вантажовласниками, так і спеціалізованою організацією, в останньому випадку має місце транспортно-експедиційне обслуговування.

У найбільш загальному випадку під ТЕО підприємств народного господарства слід розуміти діяльність спеціалізованих організацій, пов'язану з перевезенням вантажів та виконанням допоміжних робіт за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів.

ТЕО включає в себе виконання транспортно-експедиційних операцій і послуг. Транспортно-експедиційною операцією називається елементарне, закінчене, періодично повторюється дія, що забезпечує ТЕО. Поряд з операціями можна виділити транспортно-експедиційні послуги, під якими розуміються окремі операції або група операцій, безпосередньо спрямованих на задоволення певної потреби підприємства народного господарства в транспортній експедиції.

Під транспортним обслуговуванням мається на увазі діяльність, пов'язана з переміщенням вантажів в просторі і в часі, яка спрямована на здійснення перевезень вантажів, вантажно-розвантажувальних і складських робіт на всьому протязі від вантажовідправників до залізничних станцій (портів, аеропортів) і від них до вантажоодержувачів при доставці вантажів по транспортним вузлам, а також від вантажовідправників до вантажоодержувачів у прямих автомобільних повідомленнях.

Експедиційне обслуговування - діяльність, яка забезпечує своєчасну і якісну доставку вантажів. Воно включає експедиційні послуги, організаційні операції і операції, пов'язані з переміщенням вантажів. Експедиційні послуги включають в себе: підготовку вантажів до перевезень (приведення в транспортабельний стан, маркування, виділення контейнерів і піддонів, зважування); проведення розрахунків та оформлення транспортної документації (раскредітованіє та візування товарно-транспортних накладних, їх доставка клієнтурі, ведення облікових карток, розрахунки з залізничними станціями і заповнення документів на перевезення).

Організаційні операції пов'язані із забезпеченням ТЕО і координацією роботи підрозділів транспортних вузлів, вантажовідправників, вантажоодержувачів і автотранспортних організацій, що взаємодіють в процесі доставки вантажів. Вони передбачають вироблення оптимальних керуючих впливів виходячи з урахування можливостей всіх взаємодіючих підрозділів і забезпечення необхідною інформацією про час і порядок проведення основних робіт. Сюди ж відноситься вибір раціонального виду магістрального транспорту (залізничного, водного, автомобільного, повітряного) для здійснення перевезень.

Експедиційне обслуговування включає в себе також операції, безпосередньо пов'язані з переміщенням вантажів. Основними з них є приймально-здавальні операції та експедиція (супровід та охорона) вантажів.

ТЕО характеризується також обсягом робіт, який по кожній з функцій представляється відповідним показником. Так, обсяг перевізної роботи може бути виміряний в тонно-кілометрах, обсяг вантажно-розвантажувальних робіт - у тонно-операціях, обсяг складської роботи - у тонно-днях зберігання, а експедиційне обслуговування найбільш доцільно вимірювати трудовитратами на виконання операцій та послуг, тобто в людино-годинах (людино-хвилинах).

Види транспортно-експедиційного обслуговування

Різновиди ТЕО характеризуються двома факторами: видами автомобільних перевезень та переліком вик...онуваних для вантажовідправників і

вантажоодержувачів послуг. За першою ознакою можна виділити два основних види автомобільних перевезень, при яких виникає необхідність в ТЕО: міжміські перевезення і завезення (вивезення) вантажів у транспортні вузли.

Характерною особливістю цих перевезень є відсутність між вантажовідправниками і вантажоодержувачами безпосередніх інформаційних зв'язків, що ускладнює організацію транспортного процесу і вимагає виконання додаткових експедиційних операцій.

Транспортно-експедиційне обслуговування при міжміських перевезеннях вантажів включає прийом, навантаження або розвантаження вантажів, подгрупування по пунктах призначення на автостанціях, оформлення документів, перевезення та супровід до місця призначення, інформування клієнтури про прибуття до неї вантажу і деякі інші операції.

Транспортно-експедиційне обслуговування в сільській місцевості має свої специфічні особливості, пов'язані з сезонністю сільськогосподарських робіт, складними дорожніми умовами і необхідністю термінової доставки продукції на пункти переробки та зберігання.

При міжнародних перевезеннях вантажів у порівнянні з міжміськими додатково виконуються митно-експедиційні операції та послуги.

Транспортно-експедиційне обслуговування при завезенні та вивезенні вантажів з транспортних вузлів. ТЕО здійснюється з виконанням як відносно простого, так і досить складного комплексу транспортно-експедиційних операцій і послуг залежно від конкретних умов. ТЕО при перевезенні вантажів з баз матеріально-технічного постачання полягає в їх транспортуванні та виконанні деяких експедиційних операцій (прийом та здача вантажу, оформлення товарно-транспортних накладних). Вантажно-розвантажувальні та складські роботи здійснюються, як правило, засобами баз. Тому такий різновид транспортної експедиції максимально наближається до форми організації централізованих перевезень.

Найбільш складним видом ТЕО є обслуговування при завезенні та вивезенні вантажів з залізничних станцій, річкових і морських портів, аеропортів. У цьому випадку наявність транспортних вузлів, взаємодіючих з автомобільним транспортом, і численної клієнтури, яка характеризується різними потребами в ТЕО, структурою і видами перевезених вантажів, призводить до ускладнення процесів управління транспортною експедицією.

Аналіз різновидів транспортної експедиції дозволив виділити наступні шість основних форм її організації при доставці вантажів на залізничні станції.

Перша форма. Децентралізована транспортна експедиція. Завезення, вивезення вантажів із станцій і всі допоміжні операції виконуються безпосередньо вантажовідправниками і вантажоодержувачами.

Друга форма. Автомобільно-залізнична транспортна експедиція. Централізований завезення і вивезення вантажів зі станцій, їх супровід, прийом і здача виконуються АТП, а інші експедиційні операції - залізничними станціями.

Третя форма. Перша форма автомобільного ...ТЕО. Підприємствами автомобільного транспорту загального користування виконуються централізований завезення і вивіз вантажів з транспортних вузлів і експедиційне обслуговування клієнтури.

Четверта форма. Друга форма автомобільного ТЕО. Включає всі роботи першої форми ТЕО і вантажно-розвантажувальні операції.

П'ята форма. Третя форма автомобільного ТЕО. Включає всі роботи другої форми ТЕО і складські операції.

Шоста форма. Четверта форма автомобільного ТЕО. Підприємствами автотранспорту загального користування здійснюється комплексне обслуговування клієнтури, відповідне еталонному ТЕО.

Автомобільний транспорт у країні відіграє роль основного перевізника вантажів у міському, внутрішньорайонній та міжрайонній повідомленнях. Завдяки високій швидкості і маневреності рухомого складу автомобільний транспорт не тільки здійснює перевезення в прямому сполученні, а й тісно пов'язаний з роботою інших магістральних видів транспорту, особливо при завезенні та вивезенні вантажів із залізничних станцій, морських і річкових портів та пристаней, а також аеропортів. Мобільність і широкі можливості використання автомобільного транспорту в народному господарстві визначили його інтенсивне і переважний розвиток в транспортній системі країни.

Транспортно-експедиційне обслуговування за кордоном

При цьому мається на увазі реальна взаємодопомога експедиторів-підприємців один одному і співтовариству експедиторів в цілому.

Основними цілями і завданнями гільдії є:

- розробка заходів та конкретних пропозицій для розширення сфери високоякісних послуг, що надаються вантажовідправникам, вантажоодержувачам, транспортним та транспортно-експедиційним організаціям;
- захист інтересів експедиторів і клієнтів транспортних організацій;
- розробка заходів, спрямованих на поліпшення виробничої діяльності членів Гільдії та координації їх роботи, сприяє розвитку транспортно-експедиційної діяльності та інтеграції експедиторської роботи;
- поширення серед членів Гільдії та надання сприяння у розробці нових технологій, передового вітчизняного та зарубіжного досвіду та логістики в області транспортно-експедиційної діяльності;
- підготовка пропозицій для внесення їх до повноважні урядові та законодавчі органи щодо вдосконалення законодавства, що зачіпає транспортно-експедиторські функції, включаючи транспортне страхування, взаємодія з митними органами та інші функції;
- підготовка пропозицій щодо вдосконалення тарифної політики в галузі перевезення вантажів з метою підвищення економічної ефективності роботи транспортних організацій;
- сприяння в інформатизації експедиторської діяльності, створення структурних елементів інформаційно-обчислювальної мережі на об'єктах залізничного та інших видів транспорту, вантажних терміналів та інших об'єктів, які сприяють взаємовигідному розвитку транспортно-експедиційного справи;
- сприяння членам Гільдії в залученні додаткових обсягів перевезень, експертизи оптимальних розмірів знижок, спеціальних ставок, пільгових тарифів, в їх розрахунках, оформлення та реалізації;
- підтримка проектів, спрямованих на цілі економічного розвитку підприємств - членів Гільдії;

- надання членам Гільдії допомоги в захисті їхніх економічних і юридичних прав та інтересів при розгляді відповідних питань в уповноважених органах.

У західних країнах транспортно-експедиційне обслуговування здійснювалося управліннями та службами транспортних міністерств, а безпосереднє обслуговування вироблялося мережею спеціалізованих підприємств. У Польщі транспортно-експедиційна діяльність здійснювалася загальнопольського експедицією (ПСК), підпорядкованої Управлінню автомобільного транспорту Міністерства шляхів повідомлення Польщі.

ПСК виконувало такі основні функції: укладало договори з АТП на перевезення вантажів, організовувало перевезення контейнерних і мелкопартійних вантажів автомобільним і частково залізничним транспортом, здійснювало вантажно-розвантажувальні і складські операції, інформувало клієнтуру, визначало тарифи, координувало плани перевезень і т.д. У кожному воєводстві ПСК мало госпрозрахункові відділи, які організовували доставку вантажів як у місцевому сполученні, так і між воєводствами.

У транспортно-експедиційне обслуговування було прерогативою державного об'єднання. У структуру цього об'єднання входило чотири служби: експедиційна, контейнерна, планування і координування і економічна. В «ТранспедуВ» підпорядковувалися експедиційні підприємства, спеціалізовані на перевезенні вантажів усередині країни і на міжнародних перевезеннях. У організації малася мережа агентств, контор, автостанцій та диспетчерських пунктів. В «ТранспедуВ», як і ПСК у Польщі, не мало власного рухомого складу і використовувало на договірних засадах автомобілі підприємств державного автомобільного транспорту. Для успішного функціонування автостанції та диспетчерські пункти мали вантажно-розвантажувальні бази, складські приміщення та маневрові майданчика. Для обробки даних по ТЕО була створена єдина інформаційна система, управління якою здійснювалося Міністерством транспорту Болгарії з центрального обчислювального центру.

З ТЕО може бути використана так звана районна система перевезень вантажів дрібними відправками. Вся територія країни була розділена на 144 району, в кожному з яких відправників і одержувачів вантажів обслуговує районна експедиція. Остання організовує підвезення вантажів автомобілями від вантажовідправників на районні залізничні станції, передачу вантажів залізничного транспорту та їх доставку на склад одержувача.

У колишній НДР через порівняно невеликі вантажопотоки автомобілів у внутрішніх автомобільних повідомленнях загальнодержавної транспортної експедиції, охоплює всі види вантажних перевезень, не існувало. При міських і міжміських перевезеннях вантажів деякі функції з транспортно-експедиційного обслуговування здійснювалися центральними диспетчерськими службами автокомбіната, створених у кожному з 15 округів НДР. Разом з тим в НДР накопичений цікавий досвід ТЕО при міжнародних перевезеннях. Функції з виконання транспортно-експедиційних операцій при цих перевезеннях були покладені на спеціалізовану госпрозрахункову організацію В «ДойчтрансВ», яка була підрозділом Міністерства транспорту НДР. В «ДойчтрансВ» включало головне управління, 12 філій, мережа відділень, центральних та експедиційних складів.

Експедиційні склади передавали надійшли до них вантажі на центральні склади, де вантаж групували і готували до відправки рухомим складом окружного підприємства транспорту загального користування.

Більшість фірм, займаючись переробкою та зберіганням вантажів, має добре оснащені склади - Термінали. До числа найбільш загальних операцій і послуг відносяться: перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший, вантажно-розвантажувальні роботи у клієнтів, складська переробка та зберігання вантажів, платіжно-розрахункові операції, а при необхідності - митні формальності, контроль за переміщенням вантажів. Одним з головних завдань таких фірм є вибір найбільш раціонального виду транспорту залежно від термінів доставки вантажів, тарифів та інших факторів.

Крім цього найбільш поширеного комплексу операцій, виконуваних більшістю фірм, є також і специфічні операції, властиві тільки окремим фірмам. Такі операції спрямовані на забезпечення повного комплексу робіт, пов'язаних з перевезеннями вантажів будь-якими видами транспорту. Розв'язувані при цьому завдання гарантують замовнику найбільш економічний і вигідний щодо терміну доставки і збереження вантажу варіант перевезення. Так, у Франції отримала велике розвиток доставка товарів автомобілями в гарантовані строки, ряд фірм США оформляє всю експортну документацію, дає консультації з юридичних і фінансових питань і т.д.

У Великобританії налічувалося понад тисячу транспортно-експедиційних фірм. У останні роки їх функції значно ускладнилися, оскільки багато хто з них, крім традиційних форм обслуговування (розрахунок вартості пе...ревозення, бронювання транспортних засобів і складських приміщень, пакування та зберігання вантажів, угруповання відправок, оформлення документів на перевезення і т.д.), виконують ряд нових операцій, пов'язаних з експлуатацією власних транспортних засобів, контейнерів, складів і навантажувальних механізмів, а також функціонуванням власної мережі фінансових органів. Для Великобританії типова вузька спеціалізація транспортно-експедиційних фірм за видами вантажів та регіонах їх доставки, яка сприяє підвищенню якості обслуговування і може бути впроваджена в нашій країні при перевезеннях окремих видів вантажів.

У Франції становить інтерес робота найбільшої національної автотранспортної фірми В«Франс-експресВ», що спеціалізується на доставці вантажів в гарантовані строки (В межах одного департаменту 2 рази на день - вранці і ввечері, а в сусідні департаменти - наступного дня). Для цієї форми характерне розумне поєднання централізації управління експедицією з самостійністю підрозділів.

Одним з ефективних напрямів поліпшення зберігання і підготовки вантажів до перевезень, до жаль, що не одержали поки достатнього поширення в Республіці Польща, є створення в складі транспортно-експедиційних фірм розподільних центрів, які представляють собою комплекс будівель і пристроїв, що забезпечують переробку, комплектовку і зберігання вантажів. У Залежно від конкретних умов центрами виконуються різні функції. Великий потік контейнерних перевезень привів до створення спеціалізованих на цьому виді перевезень транспортно-експедиційних фірм, оснащених складами і контейнерними майданчиками, автомобілями-тягачами і низькорамними причепами. На складах виробляється сортування і підкомплектовка вантажів. Оповіщення водіїв про місце отримання вантажу провадиться

централізованої диспетчерської службою, з якою водії зв'язуються телефоном, прибуваючи на місце розвантаження. При управлінні великими транспортно-експедиційними підприємствами широко поширені ЕОМ і телевізійні контрольні установки, а в ряді випадків і автоматизовані системи управління, що забезпечують роботу транспортних коштів та обробку документації. Така система включає пост збору даних, ЕОМ, друкувальний пристрій і телеграфний апарат. Відповідно до обраної моделлю система може складатися з різної кількості постів збору даних, пов'язаних з ЕОМ, забезпечує управління комплексом рухомих засобів і устаткування.

Досвід організації транспортно-експедиційного справи за кордоном до певної міри може бути використаний в цілях подальшого розвитку вітчизняної транспортної експедиції. Це в першу чергу відноситься до питань розширення мережі госпрозрахункових транспортно-експедиційних підрозділів, збільшення числа диспетчерських пунктів, організованих на великих обслуговуваних підприємствах міст.

З зарубіжного досвіду представляють інтерес і можуть бути використані при організації автомобільної транспортної експедиції:

- широка мережа диспетчерських пунктів, розташованих не тільки в усіх районах, але і у великих клієнтів; гарантованість обслуговування за обсягами і термінами доставки вантажів;
- виконання для клієнтури, що обслуговується вантажно-розвантажувальних і складських робіт;
- застосування автоматизованих систем збору і обробки даних про розташування вантажів і місцезнаходження транспортних засобів;
- включення до переліку надаваних послуг вибору оптимального виду транспорту і схеми доставки вантажів;
- перехід на тарифи, що стимулюють перевезення великих партій вантажів та дозволяють отримувати транспортно-експедиційним організаціям прибуток за рахунок оптимізації транспортування вантажів; доставка вантажів через розподільчі центри (Термінали), у тому числі прийняття ними на себе функцій розподілу вантажів та встановлення розмірів оптимальних партій.

Транспортно-експедиційне обслуговування в конкретних умовах його здійснення спеціалізованими підприємствами загального користування за своїм змістом різноманітно і багатоваріантно. Це пояснюється рядом причин, основними з яких є: різний обсяг окремих видів переробляються на транспортних вузлах вантажів, що призводить до відмінностей в технології перевізного процесу і зумовлює різну для конкретних випадків періодичність виконання ТЕО, що відрізняється, в свою чергу, різної технологією і трудомісткістю їхнього виконання; неоднакова технічна оснащеність підприємств, що обумовлює різний комплекс виконуваних операцій і послуг навіть у випадку переробки одного і того ж виду вантажу. Технологія ТЕО передбачає як виконання транспортно-експедиційних послуг, так і функцій, здійснюваних всередині транспортно-експедиційного підприємства і спрямованих на забезпечення своєчасного та якісного виконання поставлених перед ним завдань з обслуговування вантажовласників. Особливості технології транспортної експедиції проявляються в тісному взаємозв'язку технологічного процесу виконання послуг з

процесом оперативного планування обслуговування, а також цих процесів з інформаційним забезпеченням виробничої діяльності транспортно-експедиційних підприємств. При цьому умовно приймається, що служба ТЕО транспортно-експедиційного підприємства включає наступні підрозділи (групи): оперативного планування; раскредітованіє і розрахунків; планування і договорів; диспетчерського керівництва (центральна диспетчерська); інформування (диспетчер-інформатор), а також виробничо-диспетчерські ділянки. Заслугує також увагу досвід роботи зарубіжних транспортно-експедиційних фірм по розширенню своїх традиційних функцій за рахунок виконання специфічних операцій, що гарантують замовнику найбільш економічний варіант доставки вантажів (Наприклад, доставка вантажів споживачам оптимальними партіями і в гарантовані терміни та ін.) Розвиток в рамках транспортної експедиції термінально-розподільчої системи та єдиного контейнерного парку, а також створення більш гнучкої диференційованої мережі тарифних плат за пе...ревозення і надання експедиційних послуг дозволило б значно повніше задовольняти потреби клієнтури в комплексному транспортно-експедиційне обслуговування.

Тема 9. Транспортне страхування при міжнародних перевезеннях вантажів автомобільним транспортом.

1. Поняття і зміст страхування вантажів.
2. Страхування відповідальності автомобільних перевізників.
3. Страхування відповідальності перевізника при міжнародних перевезеннях вантажу з використанням книжок МДП.
4. Страхування при транспортно-експедиційній діяльності.

Транспортне страхування відноситься до вибіркового страхування як частини майнового страхування. Тому умови страхування мають багато спільного з умовами страхування майна загалом.

Транспортне страхування — сукупність різноманітних видів страхування від небезпек, які виникають на різних шляхах сполучення.

Залежно від виду шляху страхування поділяється на:

- морське;
- річкове;
- наземне;
- повітряне;
- змішане.

Об'єктами транспортного страхування є:

1. Засоби транспорту без вантажів — каско-страхування.
2. Вантажі без страхування транспорту — карго-страхування.

Страхуванням водночас може бути охоплено як сам транспортний засіб (таке страхування відоме як страхування каско), так і вантаж, який на ньому перевозиться (страхування карго), водій та пасажир, а також відповідальність перевізника перед третьою особою.

Певні особливості має страхування при міжнародних перевезеннях окремими видами транспорту. Найбільш детально в національних правових системах врегульовано **страхування при морських** перевезеннях. Так, в КТМ РФ на відміну від інших транспортних кодексів і статутів є спеціальна глава, присвячена договором страхування. У ній особливу увагу приділено регулювання найбільш важливих і специфічних питань страхування при морських перевезеннях. Зокрема, дається перелік об'єктів морського страхування. Ними можуть бути судно, вантаж, фрахт, плата за проїзд пасажирів, плата за користування судном, очікуваний від вантажу прибуток і інші забезпечувані судном, вантажем і фрахтом вимоги, заробітна плата та інші належні капітану судна та іншим членам екіпажу судна суми, відповідальність судовласника і прийнятий на себе страховиком ризик (перестрахування).

В окремій статті закріплені вимоги до інформаційних обов'язків страхувальника, що стосуються ризику. Його інформація повинна включати відомості про будь-яких обставин, що мають істотне значення для визначення ступеня страхового ризику. Це не тільки відомості, які відомі або повинні бути відомі страхувальнику, але й відомості, запитані страховиком.

У законі підкреслюється, що страхувальник звільняється від обов'язку повідомляти страховику загальновідомі відомості, а також відомості, які того відомі або повинні бути відомі.

Якщо страхувальник не виконав покладені на нього інформаційні обов'язки про страховий ризик або повідомив страховика невірні відомості, останній вправі відмовитися від виконання договору морського страхування.

Страхувальник зобов'язаний повідомити страховика відомості, не тільки відносяться до визначення ступеня страхового ризику, а й стосуються зміни ризику. Він повинен повідомити про будь-яку істотну зміну, що сталася з об'єктом страхування або щодо об'єкта страхування, наприклад про перевантаження, про зміну способу перевезення вантажу і порту вивантаження, відхиленні судна від обумовленого або звичайного маршруту прямування, залишенні судна на зимівлю і про інші зміни. Такі відомості можуть спричинити за собою певні правові наслідки. Зміни, що збільшують ризик, якщо вони не викликані порятунком людей, суден або вантажів чи необхідністю безпечного проходження рейсу, дають страховику право переглянути умови договору морського страхування або вимагати від страхувальника сплати додаткової страхової премії. Якщо останній відповість відмовою, договір припиняється з моменту настання зміни.

Велике значення для морського страхування має питання про наслідки відчуження застрахованих об'єктів - вантажу і судна. Якщо відбулося відчуження застрахованого вантажу, договір морського страхування зберігає силу. У цьому випадку на набувача вантажу переходять усі права та обов'язки страхувальника. При цьому, якщо до відчуження застрахованого вантажу страхова премія не сплачена, обов'язок її сплати несуть як страхувальник вантажу, так і його набувач.

Інша ситуація з наслідками відчуження застрахованого судна. У разі його відчуження договір морського страхування припиняється з моменту відчуження. Якщо ж відчуження здійснено під час рейсу на вимогу страхувальника, договір морського страхування залишається в силі до закінчення рейсу і на набувача цього судна переходять усі права та обов'язки страхувальника. Ці ж наслідки настають і в разі передачі застрахованого судна у користування та у володіння фрахтувальника за бербоут-чартеру.

Окремо регулюється особливу угоду - *генеральний поліс*, за яким можуть бути застраховані всі або відомого роду вантажі, одержувані чи відправляються страхувальником протягом певного терміну. Угодою на страхувальника покладається обов'язок негайно після отримання генерального поліса повідомити страховика необхідні відомості про кожної відправлення вантажу, що підпадає під дію поліса, а саме: назва судна, на якому перевозиться вантаж, шлях прямування вантажу і страхову суму. У разі неповідомлення або несвоєчасного повідомлення зазначених відомостей про окремі відправлення вантажів з необережності страховик вправі відмовити у відшкодуванні збитків у відношенні цих відправок вантажів. При цьому він має право на отримання всієї страхової премії, яку він може отримати у разі своєчасного і повного повідомлення зазначених відомостей.

Закріплено право страховика відмовитися від страхування за генеральним полісом, якщо страхувальник, по-перше, навмисне не повідомив необхідні відомості про окремі відправлення вантажів або повідомив їх несвоєчасно і, по-друге, неправильно вказав рід і вид вантажу або його страхову суму.

Глава містить норми, закріпили підстави звільнення страховика від відповідальності. Так, він "не несе відповідальності за збитки, завдані навмисно або з

грубої необережності страхувальника або вигодонабувача або його представника". Додаткові підстави передбачені у зв'язку зі страхуванням вантажу і страхуванням судна. Зокрема, при страхуванні вантажу або очікуваного прибутку страховик не несе відповідальності за збитки, якщо доведе, що вони заподіяні: 1) навмисно або з грубої необережності відправника або одержувача або його представника; 2) внаслідок природних властивостей вантажу (зіпсуття, убутку, іржі, плісняви, витоку, поломки, самозаймання або інших); 3) внаслідок неналежної упаковки.

При страхуванні судна страховик не несе відповідальності за збитки, заподіяні внаслідок: 1) відправки судна в неморехідному стані, якщо воно не було викликано прихованими недоліками судна; 2) ветхість судна і його приладдя, їх зношеності; 3) навантаження з відома страхувальника або вигодонабувача або його представника, але без відома страховика речовин і предметів, небезпечних у відношенні вибуху і самозаймання. Наведені правила звільнення від відповідальності страховика при страхуванні вантажу і судна застосовуються також при страхуванні фрахту.

У морському страхуванні діє *інститут абандона*. Суть його в тому, що, якщо майно застраховане від загибелі, страхувальник може заявити страховику про відмову від своїх прав на застраховане майно (абандон) і отримати всю страхову суму у разі:

- Зникнення судна безвісти;
- Знищення судна і (або) вантажу (повної фактичної загибелі);
- Економічну недоцільність відновлення або ремонту судна (повної конструктивної загибелі судна);
- Економічну недоцільність усунення пошкоджень судна або доставки вантажу в порт призначення;
- Захоплення судна або вантажу, застрахованих від такої небезпеки, якщо захоплення триває більше ніж шість місяців.

У цих випадках до страховика переходять усі права на застраховане майно при його страхуванні на повну вартість або права на частку застрахованого майна пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості при страхуванні майна не в повній вартості.

Нормативно прописана процедура дії сторін при абандоне. Страхувальник або вигодонабувач повинен направити страховику заяву про абандоне протягом шести місяців з моменту закінчення строку або настання перерахованих вище обставин. Прострочення веде до втрати права на абандон. Заява має бути безумовним. Воно не може бути взята назад страхувальником.

Можлива ситуація, при якій після отримання страхувальником страхового відшкодування судно виявиться непогібшим. У цьому випадку страховик може вимагати, щоб страхувальник, залишивши за собою майно, повернув йому суму страхового відшкодування за вирахуванням тієї частини, яка відповідає реальному збитку, заподіяному страхувальнику або вигодонабувачу.

Для страхування при міжнародних перевезеннях морським транспортом характерно досить широке застосування таких видів страхування, як страхування "каско" і страхування "карго". Різновидами страхування "каско", при якому підлягають страхуванню суду, є:

- Страхування з відповідальністю за загибель і пошкодження судна, у тому числі витрати по загальній аварії, в рамках частки, що відноситься до судна, і витрати з порятунку;
- Страхування без відповідальності за пошкодження судна, крім випадків катастрофи;
- Страхування з відповідальністю тільки за повну загибель судна, включаючи витрати з порятунку;
- Страхування з відповідальністю тільки за повну загибель судна.

Що стосується страхування "карго", при якому об'єктом страхування є вантаж, то основні його умови закріплені в "застереженнями інституту Лондонських страховиків".

Це наступне:

- Група "А" - страхування з відповідальністю за всі ризики;
- Група "Б" - страхування відповідальності за приватну аварію;
- Група "В" - страхування без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи.

Вельми розвинена **система страхування при міжнародних перевезеннях автомобільним транспортом**. Пояснюється це тим, що ймовірність заподіяння шкоди пасажиром і третім особам при автомобільних перевезеннях досить висока. Тому тут переважає тенденція переходу до обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника. В даний час правовими системами переважної кількості країн Західної Європи закріплений інститут обов'язкового страхування. Початок цього процесу було покладено прийняттям в 1959 р Європейської конвенції про обов'язкове страхування цивільної відповідальності в галузі автотранспортних засобів. Угода зобов'язало країн-учасниць ввести в свої внутрішні закони норми про обов'язкове страхування цивільної відповідальності за шкоду, заподіяну автотранспортними засобами. У відповідності з цими нормами страхування повинне поширюватися на всі збитки, які можуть бути заподіяні особам та майну при автомобільних перевезеннях. Виняток становить шкоду, заподіяну самому автотранспортному засобу і вантажем на ньому речам.

Враховуючи важливість вирішення питання про обов'язкове страхування пасажирів від нещасних випадків при міжнародних перевезеннях автомобільним транспортом, держави – учасниці прийняли Угоду про обов'язкове страхування пасажирів при міжнародних автомобільних перевезеннях від 13.01.1999. Відповідно з цією Угодою сторони вводять на своїх територіях обов'язкове страхування пасажирів від нещасних випадків при виконанні регулярних та нерегулярних міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом. Виконання таких перевезень без укладення перевізником зі страховиком договору обов'язкового страхування пасажирів забороняється.

Обов'язкове страхування пасажирів при виконанні регулярних міжнародних перевезень підтверджується проїзним документом пасажиром. У разі здійснення регулярних міжнародних перевезень пасажирів документом, що підтверджує факт страхування пасажирів, є страховий поліс, оформлюваний страховиком персонально для кожного пасажиром або на групу пасажирів згідно зі списком пасажирів.

Угодою врегульовано питання про ліміт відповідальності страховика при обов'язковому страхуванні пасажирів: рекомендується встановлювати такий ліміт не менше суми, еквівалентної 2 тис. Дол. США. Встановлення ліміту відповідальності страховика менше зазначеної суми визнається недійсним, але не тягне визнання недійсності договору страхування пасажирів в цілому.

Угода містить Додаток, в якому визначені дані, що підлягають включенню до договору страхування пасажирів в обов'язковому порядку, підстави дострокового припинення дії договору, порядок здійснення страхувальником виплати. До даних, що підлягають обов'язковому включенню до договору страхування пасажирів, відносяться:

- Розмір страхового внеску;
- Порядок розрахунків страхувальників зі страховиками за страховими внесками;
- Права та обов'язки сторін за договором;
- Ліміт відповідальності страховика;
- Розміри страхової виплати;
- Характер подій, що визначає страхові випадки;
- Обставини, що звільняють страховика від обов'язку проводити страхову виплату;
- термін дії договору;
- Порядок зміни та припинення договору.

У додатку до Угоди міститься перелік підстав дострокового припинення дії договору страхування пасажирів, який включає:

- Припинення діяльності перевізника або страховика;
- Прийняття судом рішення про визнання договору недійсним;
- Вимогу однієї із сторін договору страхування пасажирів, якщо інша сторона не виконує умов договору страхування;
- Інші підстави, встановлені законодавством держави страховика.

Страхова виплата здійснюється при пред'явленні: 1) письмової заяви з додатком до нього проїзного документа або страхового поліса, а у випадку втрати проїзного документа - завіреної перевізником його копії або копії відомості продажу проїзних квитків; 2) першотвору акта про нещасний випадок з пасажиром на автомобільному транспорті, складеного перевізником за формою, що додається до Додатка, завіреного державним органом, що проводить розслідування дорожньо-транспортної пригоди; 3) довідки медичної установи, що підтверджує факт і ступінь тяжкості заподіяної шкоди здоров'ю пасажирів, або свідоцтва про смерть пасажирів; 4) документа про право на спадщину (для спадкоємців - у разі загибелі пасажирів).

Додаток до Угоди містить форму Акта про нещасний випадок з пасажиром на автомобільному транспорті, який повинен складатися перевізником в трьох примірниках.

Питання страхування при автомобільних перевезеннях регулюються також у двосторонніх угодах і про міжнародне автомобільне сполучення. Наприклад, в Угоді між Україною та Урядом Литовської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення закріплено положенням, згідно з яким перевезення вантажів здійснюються за умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності перевізника перед третіми особами за заподіяну шкоду. На перевізника покладається

обов'язок заздалегідь страхувати від такої відповідальності кожний автотранспортний засіб, що виконує перевезення.

У практиці страхування при міжнародних перевезеннях автомобільним транспортом застосовується такий вид страхування, як "автокаско". Він є страховим захистом від будь-яких збитків, які можуть бути заподіяні внаслідок пошкодження, повної загибелі або втрати автотранспортного засобу в цілому або окремих його частин. Може використовуватися як повне, так і часткове "автокаско".

При добровільному страхуванні вантажів, перевезення яких здійснюється автомобільним транспортом із застосуванням книжки МДП, компетентні органи, вирішуючи питання про видачу книжки, вимагають від перевізника уявлення поліса однієї з визнаних на міжнародному ринку страхових послуг міжнародних страхових компаній.

Страхування при міжнародних повітряних перевезеннях може бути як добровільним, так і обов'язковим. У багатьох країнах застосовується обов'язкове страхування цивільної відповідальності перед пасажирами. Обов'язкове страхування відповідальності перевізника перед пасажиром, вантажовласником або вантажовідправником перед третіми особами, а також обов'язкове страхування життя і здоров'я членів екіпажу повітряного судна.

У міжнародній практиці страхування при повітряних перевезеннях широко застосовуються такі види, як "авіакаско" - страхування повітряного судна та "авіакарго" - страхування вантажу на повітряному судні.

Одним з основних питань страхування при міжнародних повітряних перевезеннях - це питання про розміри страхового покриття. Відповідно до постанови від 21.04.2004 № 785/2004 Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу "Про вимоги до страхування авіаперевізників і операторів повітряних суден" мінімальне страхове покриття стосовно до відповідальності щодо пасажирів має становити 250 тис. СПЗ (одиниць спеціального правозаїмствования) на пасажирів.

Обов'язковою умовою отримання російським авіаперевізником дозволу на виконання міжнародних перевезень в Європу є страхування ним своєї відповідальності на суму не менше встановленої зазначеною Постановою.

З метою забезпечення дотримання встановлених Євросоюзом правил страхування відповідальності авіаперевізника при міжнародних перевезеннях законодавством держав - членів Євросоюзу передбачені санкції. Для своїх авіаперевізників - це позбавлення їх ліцензій на міжнародні перевезення, а щодо іноземних авіакомпаній - заборона на право польоту в пункти на своїй території.

Питання страхування регулюються і щодо митних органів, чия діяльність пов'язана з міжнародними перевезеннями. Так, у п. 2 ст. 13 МК МС закріплена норма, згідно з якою однією з умов включення юридичних осіб до реєстру митних представників є наявність договору страхування ризику своєї цивільної відповідальності, яка може виникнути внаслідок нанесення шкоди майну експонованих осіб або порушення договорів з цими особами.

Зміст

Тема 1. Терміни та їх визначення. Міжнародні транспортні організації.	3
Тема 2. Організація міжнародного руху автотранспортних засобів. Система міжнародних дорожніх перевезень.	11
Тема 3. Організація міжнародних автоперевезень. Книжка МДП.	26
Тема 4. Види вантажів.	33
Тема 5. Порядок перевезень автомобільним транспортом окремих видів вантажів. Загальні умови.	35
Тема 6. Митні процедури та оформлення митних документів. Митна система при міжнародних автоперевезеннях.	42
Тема 7. Транзитні системи при міжнародних автоперевезеннях. МДП – система митного транзиту.	60
Тема 8. Транспортно-експедиційне обслуговування при міжнародних автоперевезеннях.	72
Тема 9. Транспортне страхування при міжнародних перевезеннях Вантажівавтомобільнимтранспортом.	83

Література

1. Закон України «Про участь України у Міжнародній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП» від 15.07. 1994 р. № 117/94.
2. Закон України «Про транспорт» від 10.11.94 р. №232/94-ВР.
3. Костюченко Л. Перевезення вантажів за системою МДП: Практ. Посібник. – К.: МДФ «Укр. хата», 2004. – Кн. 1. – 1543 с.
4. Бондарев С.І. Міжнародні перевезення автомобільним транспортом. Навч. посіб. / С.І. Бондарев – К.: НУБіП, 2009. – 356 с.
5. Левковець П. Р. Міжнародні перевезення і транспортне право: Навч. посіб. / П. Р. Левковець, В. С. Маруніч. – 3-є вид., виправ. та допов. – К.: Арістей, 2005. Додаткова
6. Договір про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень.
7. Конвенція «Про міжнародний рух» (Відень, 1968) з поправками від 03.03.1993 р. ООН.
8. Кунда Н. Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: навч. посібник. Київ. 2010. 464 с.
9. Н. В. Пономарьова, Т. В. Столяр, Н. М. Пономарьова, А.М. Пономарьов, Т.В. Харченко Організація міжнародних автомобільних перевезень вантажів: навч. посібник. Х.: ХНАДУ. 2014. 180 с.
10. Орда О.О. Формування стратегій організації інтермодальних контейнерних перевезень в ланцюгах постачань на принципах кооперації учасників: автореф. дис. на здобуття вчен. ступеня канд. техн. наук: спец. 05.22. 01 - «Транспортні системи». Харків, 2019. 20 с.
11. Орда О.О., Нагорний Є.В., Кондратенко Д.А. Вибір оптимальної транспортнотехнологічної схеми доставки вантажів у міжнародному сполученні: Автомобільний транспорт: Зб. наук.праць. Харків, 2020. Вип.47. – Стр.44-50.
12. Пилипенко Ю.В. Підвищення ефективності управління вантажопотоками в міжнародних транспортних коридорах: автореф. дис. на здобуття вчен. ступеня канд. техн. наук: спец. 05.22. 01 - «Транспортні системи». Київ, 2019. 20 с.

Для нотаток