

Міністерство освіти і науки України
Національний транспортний університет

Л.Ю. Яцківський, Д.В. Зеркалов

Загальний курс транспорту

Книга 2

Навчальний посібник

Рекомендовано Міністерством освіти і науки України
як навчальний посібник для студентів напряму
„Транспортні технології” вищих навчальних закладів



Київ
2007

УДК 629(075 8)
ББК39 1я73
Я93

Рекомендовано Міністерством освіти і науки України
як навчальний посібник для студентів напрямку
„Транспортні технології” вищих навчальних закладів
(Лист №1.4/18-Р-1048 від 09.11.06)

Рецензенти:

Куласє Ю.Ф. – проф., докт. екон. наук, Національний авіаційний університет;
Маяк М.М. – проф., докт. техн. наук, Державне господарське об'єднання
Концерн “Авіаційськремонт”;
Рудзінський В.В. – проф., докт. техн. наук, ДержавтотрансНДІпроект.

Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В.

Я93 Загальний курс транспорту. Книга 2. Навчальний посібник -
К., Арістей, 2007, 504 с.
ISBN 978-966-8458-80-4

У навчальному посібнику викладено окремі теми дисциплін „Взаємодія видів транспорту”, „Загальний курс транспорту”, „Транспортно-експедиторська робота”, „Комерційна робота на транспорті”, „Організація перевезень і управління на транспорті”, „Вантажні перевезення”, „Логістика”. Розглянуті транспортні системи світу і України, технологічна, технічна, економічна, правова та інформаційна взаємодія видів транспорту при перевезенні вантажів, особливості перевезення вантажів залізничним, автомобільним, водним і авіаційним транспортом. Приділено увагу елементам логістики і транспортно-експедиторської діяльності.

Навчальний посібник відображає сучасний стан транспортного забезпечення національної економіки, він ґрунтується на міжнародній і національній нормативно-правовій базі щодо перевезень вантажів.

Для студентів вищих навчальних закладів транспорту за напрямом „Транспортні технології” спеціальностей „Транспортні системи”, „Організація перевезень і управління на транспорті”, „Організація і регулювання дорожнього руху”, працівників транспортних та експедиторських підприємств, а також для студентів коледжів і технікумів.

УДК 629(075.8)
ББК39.1я73

ISBN 978-966-8458-80-4

@ Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В., 2007
@ Арістей, 2007

ЗМІСТ

Вступ	11
1. Транспортні системи світу і України	13
1.1. Транспортний комплекс світу	13
1.2. Транспорт і соціально-економічний розвиток суспільства	17
Роль транспорту в національній економіці	17
Етапи розвитку світової транспортної системи	19
Основні поняття транспортної інфраструктури держави	22
Територіальна організація транспортної системи	24
1.3. Загальна економіко-географічна характеристика транспортної системи України	25
1.4. Особливості транспортних систем економічних районів України	33
1.5. Інтеграція України у транспортні структури Європи	38
1.6. Розвиток і роль транспортного комплексу в галузях економіки України	41
Залізничний транспорт	42
Автомобільний транспорт	46
Морський транспорт	49
Річковий транспорт	52
Трубопровідний транспорт	55
Газопровідний транспорт	56
Повітряний транспорт	59
Міський пасажирський транспорт	60
1.7. Вплив транспортного фактора на розвиток світового ринку товарів	61
1.8. Роль і місце України в реалізації транспортної політики Європейського Союзу	68
1.9. Екологічні проблеми міжнародної транспортної системи	81
1.10. Міжнародні транспортні організації	83

2. Взаємодія видів транспорту при перевезенні вантажів	98
2.1. Особливості видів транспорту	98
Залізничний транспорт	98
Автомобільний транспорт	98
Морський транспорт	100
Річковий транспорт	102
Трубопровідний транспорт	103
2.2. Змішані перевезення вантажів: загальні положення	105
2.3. Транспортно-технологічні системи перевезень вантажів	117
Загальні положення	117
Пакетна система перевезень	126
Контейнерна система перевезень	128
Контрейлерна система перевезень	131
Трейлерна система перевезень	134
Роудрейлерна система перевезень	134
Система залізничних перевезень із стикуванням колій різної ширини	135
Система змішаного плавання "ріка–море"	135
Ліхтерна система перевезень	135
Ролкерна система перевезень	136
Касетна система перевезень	137
Паромна система перевезень	137
2.4. Технологічна взаємодія як комплексна система експлуатації різних видів транспорту	138
2.5. Транспортні особливості базисних умов поставки	144
2.6. Організація транспортного і складського господарства	155
2.7. Планування роботи транспорту	160
2.8. Управління транспортом	162
2.9. Технічне забезпечення взаємодії видів транспорту	165
2.10. Організація роботи у транспортних вузлах	167
2.11. Взаємодія і координація роботи видів транспорту	172
3. Перевезення вантажів залізничним транспортом	176
3.1. Організація перевезень вантажів залізничним транспортом	176
3.2. Правила перевезення вантажів	184
3.3. Планування перевезень вантажів на залізничному транспорті ...	185
3.4. Приймання вантажів до перевезення	190

3.5. Видача вантажів	194
3.6. Умови перевезень вантажів	199
3.7. Обчислення термінів доставки вантажів	202
3.8. Зберігання вантажів	204
3.9. Навантаження і кріплення вантажів	205
3.10. Користування вагонами і контейнерами	213
3.11. Передача вагонів в оренду	215
3.12. Комерційний огляд поїздів	217
3.13. Перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні	223
3.14. Відповідальність залізниці, вантажовідправників і вантажоодержувачів	227

4. Особливості перевезення вантажів

автомобільним транспортом	240
4.1. Організація перевезень вантажів автомобільним транспортом	240
4.2. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом України	259
4.3. Основні положення з перевезення вантажів за загальними правилами	261
Укладання договорів	261
Упакування вантажів	262
Визначення ваги вантажів	263
Маркування вантажів	264
Вантаження і розвантаження вантажів	265
Пломбування вантажів	267
Приймання вантажів для перевезення	268
Транспортування вантажів	268
Здача вантажів	269
Складання актів	270
Пред'явлення і розгляд претензій	271
4.4. Порядок допущення автоперевізників України до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки міжнародних дорожніх перевезень	274
4.5. Оформлення і видача дозволів на поїздку територіями іноземних держав	276
4.6. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту	278

4.7. Типовий технологічний процес надання послуг пасажирських автостанцій та автовокзалів	279
4.8. Основні положення з перевезення небезпечних вантажів	281
4.9. Ліцензійні умови провадження і ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів	283
4.10. Проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами	285
4.11. Квитки на проїзд пасажирів і перевезення багажу автомобільним транспортом та їх облік	290

5. Особливості перевезення

вантажів водним транспортом	292
5.1. Морський та річковий транспорт	292
5.2. Організація перевезень вантажів морським транспортом	295
5.3. Організація перевезень вантажів річковим транспортом	305
5.4. Здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів, вантажів морським і річковим транспортом та контроль за правильністю їх дотримання	306
5.5. Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України	308
5.6. Типовий договір про спільну діяльність у морських торговельних портах України	310
5.7. Технологія перевантажувальних робіт у портах	320
Вантажна обробка транспортних засобів	320
Перевантаження штучних вантажів і контейнерів	323
Перевантаження лісоматеріалів, навалювальних і насипних вантажів	324
5.8. Розвиток морських портів і транзитний потенціал України	327

6. Особливості перевезення вантажів

авіаційним транспортом	334
6.1. Організація перевезень вантажів авіаційним транспортом	334
6.2. Обов'язкове страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, прийнятим до перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам	336

6.3. Обов'язкове страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збитки, які можуть бути завдані ним при виконанні авіаційних робіт	340
6.4. Обов'язкове страхування авіаційних суден	341

7. Економічна, правова та інформаційна взаємодія

видів транспорту	344
7.1. Напрямки взаємодії видів транспорту в економіці	344
7.2. Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів)	345
7.3. Типові умови зовнішньоекономічних контрактів	351
Зовнішньоекономічний договір (контракт)	352
Поняття Інкотермс	355
Транспортні умови контрактів	363
Транспортні засоби та їх особливості	368
Морський транспорт	368
Залізничний транспорт	370
Автомобільний транспорт	373
Вибір транспорту міжнародних перевезень згідно з умовами Інкотермс-2000	374
7.4. Поглиблення транскордонного співробітництва України	376
7.5. Правове регулювання діяльності на транспорті	378
7.6. Правова основа організації перевезень вантажів	391
7.7. Правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом	394
7.8. Інформаційні технології на транспорті	413

8. Транспорт і логістика

8.1. Окремі елементи логістики	417
8.2. Роль транспорту в логістиці	431
8.3. Транспортно-експедиторські послуги	443
Переваги транспортно-експедиторських послуг	443
Організація централізованих перевезень	445
Особливості експедиторських послуг	449
8.4. Транспортно-експедиторська діяльність	452
8.5. Транспортно-експедиторське обслуговування перевезень зовнішньоторговельних і транзитних вантажів	461

Додатки	466
1. Основні терміни та визначення з перевезення вантажів	466
2. Основні терміни та визначення з технології комбінованих перевезень	488
3. Літери, які належать країнам і нанесені на розпізнавальних знаках автомобілів, що беруть участь у міжнародному дорожньому русі	495
4. Показники використання видів транспорту України	498
 Література	 502

ВІД АВТОРІВ

Входження України до європейського економічного, політичного, правового, наукового та культурного простору, інтеграція у транспортні структури Європи, сучасні інтеграційні європейські процеси в галузі освіти (“Сорбонсько-Болонський процес”) і посідання там місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави, потребує удосконалення підготовки фахівців відповідних галузей.

Процес європейської інтеграції дедалі помітніше впливає на всі сфери життя держави, не оминув він і вищої освіти. Відтак, Україна чітко визначила орієнтири на входження в освітній та науковий простір Європи, здійснює модернізацію освітньої діяльності у контексті європейських вимог, наполегливіше працює над практичним приєднанням до Болонського процесу.

Болонська угода – це процес розпізнавання однієї освітньої системи іншою на Європейському просторі. Якщо майбутнє України пов’язане з Європою, то не можна надалі стверджувати, що Болонський процес має лише просвітне та пізнавальне значення. Надання високої оцінки національній системі освіти не має стримувати глибинне її реформування.

Шукати шляхи підвищення ефективності вищої освіти можна лише на основі глибокого аналізу взаємодії таких взаємопов’язаних факторів, які проявляються у трикутнику – ринок освітніх послуг, ринок праці та якість підготовки.

Навчальні плани вищих закладів України нараховують біля 80 дисциплін, які в обсязі 10–12 вивчаються одночасно щосеместрово. Одночасне викладання такої кількості дисциплін не сприяє систематичній роботі студентів, розпоршує увагу, знецінює мотивацію та відповідальність. У західних університетах протягом року вивчаються 3–4 базові дисципліни.

З урахуванням вимог різних вузів у рамках Болонської угоди вона містить загальну інформацію з окремих практичних питань дисциплін “Взаємодія видів транспорту”, “Загальний курс

*Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту. Навчальний посібник. К.: Арістей, 2007. – 544 с.

транспорту”, “Транспортно-експедиторська робота”, “Комерційна робота на транспорті”, “Вантажні перевезення” і “Логістика”. Ця інформація включена в програми спеціалізованих і окремих факультетів різних вузів.

Таким чином, у посібнику представлена систематизована інформація з шести дисциплін, яка максимально наближена до практичної діяльності майбутнього фахівця. Він об’єднує широке коло питань і дає змогу більш усвідомлено зрозуміти напрям підготовки “Транспортні технології” для спеціальностей “Транспортні системи”, “Організація перевезень і управління на транспорті”, “Організація і регулювання дорожнього руху”.

Посібник може бути використаний також працівниками транспортних і експедиторських підприємств, місцевих органів виконавчої влади, структур Мінтрансу, користувачами послуг усіх видів транспорту, власниками транспортних засобів.

При підготовці посібника використано міжнародні конвенції й угоди, закони і постанови Верховної Ради України, укази Президента України, постанови уряду України та інші нормативно-правові акти, наведено анотації і коментарі з урахуванням вимог до знань та умінь спеціалістів з напряму підготовки “Транспортні технології”.

Нормативно-правові, інформаційні та методичні матеріали, які викладені у посібнику, направлені на формування у викладачів та студентів навчальних закладів відповідного профілю основи знань з організації міжнародних і внутрішніх вантажних перевезень в умовах взаємодії різних видів транспорту. Приділено увагу практичним питанням перевезень пасажирів.

В окремих главах посібника авторами використаний частково відредагований оригінальний текст джерел, зокрема [2, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27].

Бажаємо Вам щастя, здоров’я, успіхів у навчанні і роботі, нових ідей і здобутків.

*З повагою,
автори*

ВСТУП

Економіка будь-якої держави не може ефективно функціонувати без транспорту. Він відіграє значну роль у забезпеченні потреб країни у вантажних і пасажирських перевезеннях.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство.

Швидкі темпи економічного розвитку країн у сукупності з інтеграційним процесом у Європі ведуть до інтенсифікації міжнародних зв'язків та зростання обсягів торгівлі і, як наслідок, – зростання потужності вантажопотоків, що сприяє розвитку транспортної галузі. Чільне місце в процесі реалізації торгових угод відводиться транспортному забезпеченню.

Для реалізації свого призначення транспорт має розвинути інфраструктуру, яка складається зі специфічних інфраструктур окремих видів транспорту. При цьому кожний вид транспорту виділяє окремі види сполучень (магістральні, місцеві тощо), які забезпечуються відповідним рухомим складом і транспортними технологіями. У загальному випадку процес доставки вантажів і пасажирів включає в себе перевезення як з участю різних видів транспорту, так і у межах одного виду транспорту з використанням різних видів сполучення. Отже, предметом взаємодії видів транспорту є розгляд відносин, які виникають при доставці вантажів і пасажирів різними видами транспорту або різними видами сполучень у межах одного виду транспорту.

При організації доставки вантажів відправники, посередники, експедитори, перевізники, митники, страхувальники та представники інших організацій вступають у складні взаємовідносини, які визначаються міжнародними і національними правовими нормами, кон'юнктурними процесами на товарних і транспортних ринках, економічно-політичними та соціальними чинниками. У таких постійно мінливих умовах, при високому рівні конкурентної боротьби,

на ринку транспортних послуг чільне місце займає пошук раціональних шляхів транспортного обслуговування, обґрунтування транспортно-технологічних схем доставки вантажів, впровадження прогресивних форм і методів організації процесу перевезень, удосконалення діючих та розробка перспективних транспортних технологій. Вирішення цих складних завдань потребує постійного вивчення питань забезпечення процесу доставки вантажів і покладається на персонал транспортних фірм.

Мережа шляхів сполучення – це сукупність усіх шляхів, що зв'язують населені пункти країни чи окремого регіону. Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Густота мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів значною мірою визначають обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

Інтегрування України в європейську транспорту систему вимагає відповідності міжнародним стандартам технічної, правової, технологічної, організаційної, економічної та інформаційної бази. Успішність роботи національних транспортних підприємств в інтегрованій транспортній системі залежить від їх конкурентоздатності, яка, за інших рівних умов, визначається рівнем підготовки кадрів.

Таким чином, імідж національних транспортних підприємств та доходи від їх діяльності визначаються рівнем підготовки кадрів, який безпосередньо залежить від засвоєних знань та умінь.

Взятий курс на інтеграцію України в європейську та світову транспортну системи потребує створення і використання міжнародних транспортних коридорів. Україна має великий транспортний потенціал для здійснення міждержавного транзиту, тому велика увага приділяється перевезенню вантажів різними видами транспорту.



1. ТРАНСПОРТНІ СИСТЕМИ СВІТУ І УКРАЇНИ

1.1. ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС СВІТУ

До складу світової транспортної системи входять: мережа шляхів сполучення (сухопутних, водних, повітряних, електронних), рухомий склад усіх видів транспорту, транспортні корпорації, що організують комерційну та інвестиційну діяльність у цій галузі, а також люди, які працюють на транспорті.

Робота транспорту становить матеріальну основу географічного і міжнародного поділу праці. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення.

За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі – особливості та закономірності розміщення господарської діяльності.

За видами роботи транспорт поділяється на дві галузі – вантажний та пасажирський, за видами використання можливостей навколишнього середовища – на сухопутний, водний (морський та річковий) і повітряний, за видами використання засобів пересування – на залізничний, автомобільний, трубопровідний, гужовий, в'ючний тощо. Розрізняють роботу транспорту в межах держави (внутрішні перевезення, на морі – каботажні перевезення) та міжнародні перевезення.

Загальна довжина автомобільних, залізничних, водних (без морських), повітряних шляхів становить близько 30 млн. умовних кілометрів (Пропускна спроможність умовного кілометра під час перевезення вантажів така ж сама, як у одного кілометра одноколійної залізниці). Найбільша густина транспортної мережі сформувалася в Північній Америці (США, Мексика, Канада), в Європі, включаючи і райони Центральної та Східної Європи, в Східній Азії (особливо в Японії та Східному Китаї), на півострові Індостан (Індія, Пакистан) та на півдні і сході Південної Америки.

Рухомий склад транспорту світу в 90-ті роки ХХ ст. становив кілька мільйонів вагонів та сотні тисяч локомотивів, понад 600 млн. автомобілів, 80 тис. кораблів. Транспортні засоби постійно удосконалюються. На залізницях досягнуто швидкості руху 250-300 км/год. Вагонний парк поповнюється вагонами великої вантажопідйомності

та комфортабельними пасажирськими вагонами. В автомобільному транспорті впроваджуються все більш комфортні та екологічно чисті моделі легкових машин з порівняно малими витратами пального на кілометр пробігу. Морський комерційний флот поповнюється як новими суднами великої вантажопідйомності – супертанкерами (150-250 тис. тонн і більше), балкерами (для насипних вантажів), так і спеціалізованими кораблями найновіших класів – контейнеровозами, ролкерами (для перевезення автомобілів та іншої техніки), ліхтеровозами, морськими автомобільними та залізничними паромами тощо. Підвищилась вантажопідйомність та швидкість літаків цивільної авіації. Сучасні літаки здатні перевозити 250-500 пасажирів або понад 50 тонн вантажу на відстань 3,5-10 тис. кілометрів зі швидкістю 800-900 км/год. У світі налічується понад 20 тис. цивільних аеропортів (тільки в США – 1,5 тис.), деякі з них мають пропускну здатність понад 200-300, навіть понад 1000 рейсів за добу. В США найбільші аеропорти – Чикаго, Далласа, Лос-Анджелеса, Сан-Франциско, ім. Дж. Кеннеді в Нью-Йорку, в Європі – Франкфурта та Лондона, в Азії – Наріта в Токіо та Сінгапура.

Кількість зайнятих роботою на транспорті в економічно розвинутих країнах і в країнах, що розвиваються, становить 6-7 % економічно активного населення.

Сухопутні види транспорту в різних країнах і регіонах світу мають свої особливості, пов'язані з розмірами території, характером розміщення населення, рівнем розвитку економіки, співвідношенням роботи окремих видів транспорту та загальним обсягом його роботи. Залежно від цих особливостей розрізняють кілька типів транспортних систем.

Найвищий рівень розвитку мають регіональні транспортні системи *північно-американського типу* (США, Канада, Австралія). Для них характерні мережі високоякісних автомобільних шляхів та залізниць, добре оснащені аеропорти та сучасні морські порти. Тут однаково високий рівень розвитку всіх видів транспорту, але ключовими в пасажирських перевезеннях є повітряний (на далекі відстані) та автомобільний (регіональні перевезення), а у вантажних – поєднання роботи автомобільного і залізничного транспорту. Велику роботу виконують також трубопровідний, внутрішній водний та каботажний морський транспорт.

Транспортні системи *європейського типу* (Західна та Центральна Європа, Японія) мають найгустішу у світі мережу всіх видів

транспорту, особливо автошляхів та залізниць. Залізниці на основних напрямках електрифіковані; на швидкісних магістралях пасажирські поїзди розвивають швидкість понад 200 км/год. Обсяги роботи залізничного, автомобільного, водного (річкового та каботажного морського) транспорту пропорційні, але у вантажних перевезеннях більше значення має автомобільний транспорт, а в пасажирських – залізничний. Повітряний транспорт забезпечує зовнішні пасажирські перевезення.

Транспортна *система країн СНД* сформувалася за часів СРСР і поки що зберігає певні риси єдності, її просторовий каркас утворює мережа залізниць, доповнена лініями трубопроводів і на окремих напрямках – водними комунікаціями. Споконвічна проблема цього регіону, зокрема Росії, та країн Центральної Азії – недостатній розвиток автомобільних шляхів і низька їх якість. Так, у більшості районів Сибіру можна дістатися до місця тільки літаком або водою. У вантажообороті основне місце належить залізниці, у пасажирських перевезеннях на далекі відстані – залізниці і повітряному транспорту, а в приміських – залізниці і автомобільному. Велику комерційну роботу виконує морський флот.

Транспортна *система азійського типу* (всі країни Азії, крім Японії та «далекосхідних тигрів»). Основну транспортну роботу тут виконують залізниці, однак на Близькому Сході дедалі більшого значення набуває автомобільний транспорт, а в приморських районах, особливо в Південно-Східній Азії, зберігає значення каботажне судноплавство. Найгустіша мережа транспортних шляхів і найбільші розміри перевезень характерні для східних районів Китаю, Індії, Пакистану, Туреччини.

Транспортна *система Латинської Америки* в різних її частинах неоднаково розвинута. Сталі мережі комунікацій мають тільки Бразилія, Мексика, Аргентина, Чилі, острови Вест-Індії. Переважають дороги, що сполучають глибинні райони плантаційних господарств або місця видобутку корисних копалин з портами чи столицями. Повноводні річки континенту використовуються в транспортному сполученні недостатньо. Віддалені райони материка все ще важкодоступні.

Транспортна *система Африки*, як і Латинської Америки, також значно диференційована. Цілком сталі транспортні системи в північній та південній частині континенту, тропічна Африка все ще залишається важкодоступним регіоном. У багатьох місцях основою

транспортних зв'язків є річки або ґрунтові дороги, залізниць мало або немає зовсім.

Морський транспорт забезпечує 4/5 обсягу роботи транспорту світу за вантажооборотом і, отже, відіграє вагому роль у міжнародному поділі праці. Всі, навіть сухопутні країни, намагаються мати свій флот, а 2/3 його тоннажу зосереджено під прапорами 10 країн.

Торговий флот країн світу це: Панама – 64 млн. тонн, Ліберія – 58, Греція – 30, Кіпр – 23,9, Япоіия – 23, Багами – 23, Норвегія – 22, Росія – 16, Китай – 16, США – 14, Україна – 7 млн. т.

Серед них специфічне місце належить країнам “зручного” прапора. “Зручного”, тому що там – пільговий режим оподаткування, дешева робоча сила, менші вимоги до техніки безпеки. Судно-власники розвинутих країн, користуючись цими перевагами, приписують свої судна до портів країн зі “зручним” прапором для одержання прибутків. До таких країн належать, наприклад, Ліберія, Панама, Багамські Острови (Багами), Кіпр, Мальта, Філіппіни. Водночас є група держав, для яких послуги морського транспорту – значне джерело надходження валюти, наприклад, Греція, Норвегія, Сінгапур тощо.

Важлива особливість роботи морського транспорту полягає в тому, що Океан – єдиний простір: морські дороги в ньому практично безмежні. Однак окремі акваторії Світового океану далеко нерівнозначні для транспортних зв'язків. На формування напрямів і інтенсивність використання морських шляхів впливають і географічні чинники (конфігурація берегової лінії, кліматичні умови, наявність природних або штучних проходів тощо), а також розташування і господарська специфіка територій, що відправляють та одержують вантажі, наявність оснащених портів тощо.

Провідну роль у світовому суднопластві відіграє *басейн Атлантичного океану*. Високий рівень розвитку країн по обидва боки Північної Атлантики і активні зовнішньоекономічні зв'язки держав Європи та Північної Америки визначили формування тут потужних потоків вантажів. Нині на Атлантичний океан припадає 1/2 (разом із Середземномор'ям майже 3/5) світових морських перевезень. Головні шляхи зв'язують порти Європи і США, а також ідуть від портів Європи на південь до узбережжя Південної Америки та навколо Африки в Індійський океан, від портів США – в зону Карибського моря і далі або в Тихий океан (через Панамський канал), або в Південну Атлантику.

Інтенсивно використовується Середземне море, на берегах якого розташовані порти Південної Європи, Північної Африки і Близького Сходу. В Середземноморський басейн через Босфор і Дарданелли мають вихід і кораблі України.

На *басейн Тихого океану* припадає приблизно 1/4 світових морських перевезень. Найгустіша мережа морських шляхів сполучає порти Японії, Республіки Корея, Сінгапура, а також Китаю. Від узбережжя Східної Азії та Японії морські дороги пролягають до портів США, Австралії, країн Південної Азії.

В *Індійському океані*, на який припадає менш як 1/6 перевезень, основними є шляхи транспортування нафти з Перської затоки в Європу та Японію і морські шляхи, що ідуть вздовж південного узбережжя Азії.

Повітряний транспорт має винятково важливе значення в міжнародних пасажирських перевезеннях, а також у країнах з великою територією (Росія, США, Канада, Китай тощо). Особливо великий обсяг роботи виконують авіакомпанії США (1/2 пасажироперевезень і 1/3 вантажоперевезень світу), а також Росії, Японії, Великобританії, Франції, ФРН, Австралії, Канади, Сінгапура. Мережі авіаліній провідних авіафірм вкривають весь світ. Найбільші авіакомпанії – “Пан-Америкен” і “Дельта” (США), “Джал” (Японські авіалінії), “Бритіш Ейрвейзс” (Великобританія), “Ейр Франс” (Франція), “Люфтганза” (ФРН), “Сінгапур Ейрлайнзс” (Сінгапур), “Аерофлот” (Росія). Україна тільки недавно з’явилася на світових авіалініях, але шляхи літаків фірм “Ейр Юкрейн” (“Авіалінії України”) та “Ейр Юкрейн Інтернешнл” (“Міжнародні авіалінії України”) пролягли вже в десятки країн світу.



1.2. ТРАНСПОРТ І СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК СУСПІЛЬСТВА

Роль транспорту в національній економіці

Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам,

здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Транспорт є необхідною умовою виникнення і розвитку інтенсивного обміну товарами між окремими територіями, що беруть участь у цьому поділі. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення і саме виникнення нових, більш ефективних форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту.

Транспорт – це комплекс, що складається з окремих видів: залізничного, морського, річкового, автомобільного, трубопровідного та повітряного. Вони взаємодіють між собою і становлять транспортну систему.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Транспорт – одна з найважливіших складових виробничої інфраструктури держави. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, прискорення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни.

Транспорт належить до сфери матеріального виробництва, є його четвертою галуззю (після видобувної, обробної промисловості та сільського господарства) і продовжує виробничий процес, доставляючи продукти від місця виробництва до місця споживання. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу.

Він впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На нього припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу.

Специфіка транспорту як галузі господарства полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції.

Транспорт є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного й місцевих ринків.

Значення транспорту для будь-якої країни, що займає велику територію, дуже велике. Він відіграє в державі важливу економічну, оборонну, соціально-політичну, культурну роль.

Економічна роль транспорту проявляється, перш за все, в тому, що він є органічною ланкою будь-якого виробництва, виконує безперервну і масову поставку всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживача, а також здійснює розподіл праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливо раціонально розмістити виробництво, освоїти нові території і природні багатства. Транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

Соціально-політичні функції транспорту виявляються в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між регіонами, містами, територіями, що сприяє їх об'єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові і туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю.

Різноманітне і важливе культурне значення транспорту, перш за все, полягає в тому, що він забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами й людьми та сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалася завжди. У всі часи він розглядався, як один із важливих факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перекидання військ і озброєнь, забезпечення об'єктів тилу і військового виробництва. Він є також важливою частиною багатьох видів військової зброї.

Повне і високоякісне задоволення потреб країни в перевезеннях може бути досягнуте тільки в тому випадку, коли всі транспортні засоби будуть функціонувати і розвиватись у взаємозв'язку, як єдиний органічний елемент усього народного господарства.

Етапи розвитку світової транспортної системи

Історія розвитку транспорту невіддільна від історії людського суспільства. Причиною цього є те, що без переміщення знарядь та предметів праці й самої людини неможливі ні виробництво споживання, ні яка-небудь інша цілеспрямована діяльність.

Транспорт з'явився у глибоку давнину. При первіснообщинному устрої потреби в транспорті були мінімальними. Для цього періоду характерні найпростіші транспортні засоби: в'ючні тварини, плоти, човни та ін.

Подальшого розвитку транспорт набув у рабовласницькому суспільстві, де завдяки розвитку землеробства і скотарства, відкриттю методів отримання і обробки металу, відбувалося збільшення продуктивності праці й одночасно її поділ. Збільшення обсягу продукції уже само по собі потребувало розвитку засобів транспорту. З виникненням приватної власності й поділом людей на класи стали розвиватись держави, що призвело до збільшення транспортних потреб.

Розселення людей на обширних територіях, зокрема, по берегах рік і морів, будівництво міст, збір податків і данини, поширення обміну та торгівлі, завойовницькі й оборонні війни – усе це сприяло порівняно швидкому розвитку кораблебудування і водного транспорту.

Одним із найважливіших винаходів людини є колесо. По-перше, тому, що воно не має аналога в природі, по-друге, тому, що колісний екіпаж служить людству багато тисячоліть і залишається основою всіх видів сучасного наземного транспорту. У Месопотамії ще в 3 тисячолітті до н.е. були відомі колісніці.

Наступним логічним кроком у розвитку сухопутного транспорту стало створення штучних наземних доріг. Це була видатна подія в історії людства, оскільки ці дороги можна було прокладати в будь-яку точку суші.

Феодалізм (V-XIV ст.) склав нові умови для розвитку матеріального виробництва, а значить, і транспортної системи. Посилюється суспільний розподіл праці і замість міст-фортець влади почали розвиватись міста-центри ремесел і торгівлі.

Поширення видобутку металів і мінералів, удосконалення техніки, розвиток сільського господарства й поява товарного виробництва значно підвищили потребу в транспорті. Зростав обсяг перевезень у транспортній мережі, широко проводились роботи по розвитку морських, річкових комунікацій, будівництво каналів. У морському транспорті з'явилися вітрильні судна, що могли пересікти океан.

Процес розкладу феодалізму й виникнення капіталістичних відносин (XV-XVI ст.) був прискорений відкриттям нових країн і нових

територій, торгових шляхів. Цей період відомий, як період великих географічних відкриттів і виникнення колоніальної системи.

Подальший розподіл праці, розвиток техніки, ремесел, зростання міст і торгівлі, наявність великої кількості вільних рук сприяли виникненню дрібних промислових виробництв (мануфактур), заснованих на ручній праці для випуску різних товарів. Розвиток мануфактур зі спеціалізацією виробництва обумовив суттєве підвищення продуктивності праці й обсягу продукції. В результаті ручне мануфактурне виробництво стало витіснятися машинним, особливо після винаходу ткацького верстата, прядильної машини (XVIII ст., Англія), а потім і парової машини (XVIII ст., Англія, Росія).

Технічний переворот, що охопив країни Європи і названий “промисловою революцією”, суттєво вплинув на темпи розвитку виробництва й торгівлі. Але транспорт у вигляді різноманітних вітрильних суден, деяких в’юнких тварин і візків виявився не в змозі забезпечувати потреби машинного виробництва. Тому одночасно із промисловістю в цей період почав розвиватися й транспорт, новою основою якого стала парова машина. Вона дозволяла створити транспортну одиницю, що могла самостійно рухатися і не залежати від погодних умов. Протягом короткого періоду часу (кінець XVIII – поч. XIX ст.) з’явились й почали широко розповсюджуватися пароплави, паровози і парові сухопутні екіпажі. Новий поштовх до розвитку транспортної системи дало створення двигунів внутрішнього згоряння (кінець XIX – початок XX ст.).

При капіталістичному способі виробництва, у міру розвитку і становлення підприємств, ускладнювалась техніка й технологія виробництва, а тому зріс обсяг продукції. Місцеві ринки переросли в національні й міждержавні. У цих умовах власникам підприємств було нелегко утримувати своє складне власне транспортне господарство, раціонально використовувати транспортні засоби. Тому саме з цього часу поступово почалось виділення транспорту в самостійну галузь, що забезпечувала перевезення вантажів і пасажирів для будь-якого клієнта за платню. Тобто, виробнича спеціалізація почала поширюватись і на транспорт, що дозволило, з одного боку, прискорити прогрес і розвиток самого транспорту, а із другого – звільнити велике машинне виробництво від функцій, що не властиві йому.

Таким чином, в умовах капіталістичного виробництва транспорт зазнав кардинальних змін: перш за все, почалось широке

застосування механічного двигуна, відбулося значне розширення мережі транспортних комунікацій, транспорт виділився в особливу галузь економіки, і що досить важливо, засоби транспорту диференціювались, з'явилися такі види транспорту: морський, річковий, залізничний, автомобільний та повітряний.

Основні поняття транспортної інфраструктури держави

Виділяють такі види транспорту: наземний (залізничний, автомобільний, гужовий, в'ючний), водний (морський, річковий), повітряний та трубопровідний. Усі вони тісно пов'язані й взаємно доповнюють один одного. Окремі види транспорту не функціонують цілком ізольовано, вони є складовими єдиної транспортної системи.

Транспортна система – це територіальне поєднання взаємопов'язаних видів транспорту, які спільно взаємодіючи, найповніше задовольняють потреби народного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів.

Роботу всіх видів транспорту забезпечує *транспортна інфраструктура* – економічно збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління й зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

Одними із первинних форм просторового зосередження транспорту є транспортні вузли, пункти. *Транспортний вузол* – це комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту, які у взаємодії обслуговують транзитні та місцеві перевезення вантажів і пасажирів. Залежно від видів транспорту, що стикаються, вузли поділяють на залізнично-автодорожні, залізнично-водно-автодорожні і водно-автодорожні.

В економічній географії транспорту розрізняють наступні його види:

- *транспорт загального користування* – це транспорт, який у відповідності до діючих законоположень повинен здійснювати переміщення пасажирів і вантажів державних установ і організацій, громадських організацій, а також приватних підприємств та осіб;

- *магістральний транспорт* – частіше означає транспорт загального користування;

- *транспорт незагального користування* – це відомчий транспорт, що виконує перевезення тільки свого відомства і не зобов'язаний задовольняти потреби всіх інших клієнтів;

- *промисловий транспорт* – це відомчий транспорт промислових підприємств;

- *універсальний транспорт* – транспорт, що здатний здійснювати майже всі види перевезень: вантажні, пасажирські. залізничний, водний, автомобільний, повітряний транспорт є універсальними;

- *неуніверсальний транспорт* – спеціалізований транспорт, що призначений для виконання якогось одного виду перевезень (вантажного чи пасажирського) або для переміщення тільки одного виду вантажу. До даного виду транспорту відносять трубопроводи й конвеєри;

- *дискретний (циклічний) транспорт* – це будь-який транспорт, на якому предмети перевезень переміщуються по транспортних комунікаціях одиницями чи окремими групами з допомогою незалежно рухомих транспортних одиниць;

- *неперервний транспорт* – транспорт, де предмети перевезення переміщуються у вигляді неперервного потоку з допомогою гнучких стрічок, канатів, ескалаторів і трубопроводів;

- *транспорт особистого користування* – легкові автомобілі, мотоцикли, велосипеди, яхти тощо.

Розрізняють кілька основних типів транспортної мережі за її конфігурацією: радіальна, в якій основні магістралі розходяться променевоподібно від одного або кількох головних вузлів; мережі з переважанням більш-менш паралельних магістралей, широтних, меридіальних, або тих і тих – ортогональна; деревоподібної конфігурації, що нагадує рисунок річкової мережі.

За видами сполучень і характером обслуговування розрізняють міжнародні та внутрішньодержавні сполучення. Внутрішньодержавні бувають міжрайонні, внутрішньорайонні, місцеві, міжміські та внутрішньоміські.

Отже, транспорт – одна з найважливіших галузей народного господарства, яка забезпечує потреби населення в усіх видах перевезень. Він відіграє важливу роль в економічному, соціально-політичному, оборонному та культурному житті кожної держави.

Для транспортної системи України характерні лінійне розміщення та універсальність виробничих зв'язків з іншими галузями господарства. Виділення транспорту в окрему галузь виробництва відбулось з розвитком капіталізації економіки, із зростанням обміну, поглибленням суспільного поділу праці, переходом до фабричної системи виробництва. Розвиток транспорту в Україні обумовлений її географічним положенням, зокрема,

розміщенням у центрі Європи. І тому зараз Україна представлена всіма видами транспорту: залізничним, морським, річковим, автомобільним, трубопровідним, повітряним та міським пасажирським.

Територіальна організація транспортної системи

Формами територіальної організації транспорту є залізничні станції, вузли, автостанції, морські і річкові порти, пристані, аеродроми. Взаємодія різних видів транспорту здійснюється в транспортних вузлах змішаного типу.

Найбільш характерними є змішані перевезення вантажів залізничним і автомобільним транспортом. Технологічна взаємодія залізничного і автомобільного транспорту відбувається при змішаному залізнично-автомобільному взаємозв'язку, коли перевезення вантажів розпочато одним видом транспорту, а продовжується воно в пункті перевантаження – іншими. Автомобільний транспорт забезпечує функціонування виробництва тих регіонів, де відсутні залізниці. Він здійснює перевезення вантажів із залізничних станцій або ж, навпаки, розпочинає перевезення і доставку вантажів у пункти перевантаження на залізничний транспорт, а також при доставці автомобільним транспортом вантажів із складів відправників на залізничні станції вивіз вантажів із станцій на склади отримувача.

Для територіальної організації транспортної системи характерним є поєднання лінійних і пунктових елементів. До лінійних елементів належить мережа шляхів сполучення. Густота цієї мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота (щільність) шляхів сполучення як у цілому, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура народного господарства та його територіальна організація, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту.

При цьому економіко-географічне положення істотно вплинуло на проходження транзитних магістралей, трубопроводів, формування

транспортних вузлів змішаного типу. Рівнинний рельєф сприяє повсюдному розміщенню шляхів сполучення. Вихід до узбережжя Чорного і Азовського морів, наявність зручних бухт на їх узбережжі вплинули на будівництво морських портів і розвиток морського транспорту. Наявність судноплавних річок (Дніпро, Дунай, Дністер, Південний Буг та ін.) сприяла розвитку річкового транспорту. У цілому в Україні розвинуті всі види транспорту.



1.3. ЗАГАЛЬНА ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Україна має потужну транспортну систему, до якої входять залізничний, автомобільний, річковий, морський, повітряний і трубопровідний транспорт. Паралельно з цими універсальними видами транспорту загального користування працює промисловий транспорт, що забезпечує потреби в технологічних перевезеннях підприємств, будівництв і організацій. Розвиваються також спеціалізовані види транспорту, зокрема, конвеєрний, пневмоконвеєрний, підвісні канатні дороги та ін.

Залізничний транспорт

Залізничний транспорт відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку народного господарства країни і її економічних районів. Він забезпечує внутрішні зв'язки в системі матеріального виробництва, а також зовнішньоекономічні зв'язки із зарубіжними країнами.

Залізничний транспорт отримав в Україні високий рівень розвитку. За загальною довжиною колій він посідає четверте місце у світі, за вантажооборотом він виконує основні обсяги перевезень – 40-50 %, а за пасажирооборотом є незаперечним лідером – на нього припадає 50-70 % від загального обсягу перевезень. Довжина залізничних доріг загального користування становить близько 23 тис.км (2/3 із них електрифіковані). На сьогодні вага електровозної тяги в загальному вантажообігу складає 60 %, тепловозної – 40 %.

Номенклатура вантажів, що перевозяться по залізниці, нараховує декілька тисяч найменувань, але провідне місце займають

8 груп масових вантажів. До цих вантажів відносяться: вугілля, кокс, чорні метали, руда, нафтопродукти, ліс, мінеральні добрива, будівельні матеріали, сільськогосподарська продукція та ін. До мережі залізничних магістральних доріг приєднуються під'їзні залізничні шляхи підприємств, морських, річкових і авіаційних портів, елеваторів.

Виділяють шість залізничних доріг, що функціонують на території України: Південно-Західну, Львівську, Південну, Донецьку, Придніпровську та Одеську. У мережі цих доріг нараховуються 1962 станції. Найважливіші внутрішні магістралі: Донбас – Кривий Ріг, Харків – Севастополь, Київ – Львів, Львів – Одеса. З'єднують Україну з найближчими сусідами залізничні магістралі: Донбас – Харків – Курськ – Москва, Донбас – Москва, Львів – Краків, Одеса – Київ – Москва, Чоп – Прага та ін.

Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід–Захід, Балтика – Чорне море. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е – 30, що бере початок у Берліні, перетинає Україну за маршрутом Мостиська – Львів – Київ і йде далі до Москви.

З входженням України до європейського економічного простору збільшилися обсяги вантажних і пасажирських перевезень. У зв'язку з цим значення залізничного транспорту постійно зростає.

Морський транспорт

Дуже важливе значення морського транспорту України визначається великою протяжністю морського узбережжя, наявністю морських шляхів, по яких здійснюються транспортні зв'язки економічних районів і міжнародних перевезень. Серед універсальних видів транспорту він вирізняється низькою собівартістю і високою продуктивністю праці. Морський транспорт є головним видом транспорту, що здійснює перевезення зовнішньоторгових вантажів. Йому належить третє місце за вантажооборотом, після трубопровідного й залізничного транспорту, проте за кількістю відправлених вантажів він посідає незначне місце (близько 1 %).

На морський транспорт припадає 1/4 вантажообігу України. Цей транспорт концентрується винятково на півдні країни, на узбережжі Чорного і Азовського морів, у так званому Азово-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли зв'язаний із Середземномор'ям, а відтак – із світовим океаном.

Виділяють три види морських перевезень:

а) малий каботаж – перевезення між портами однієї держави, одного моря;

б) великий каботаж – перевезення між портами однієї держави різних портів;

в) закордонні перевезення.

Організаційно морський транспорт нашої держави складається із трьох пароплавств: Чорноморського, Азовського та Українсько-Дунайського.

За середніми відстанями вантажних перевезень (близько 6000 км) морський транспорт серед інших видів транспорту посідає перше місце. Основними вантажами в цьому виді транспорту є руди, вугілля, сірка, ліс, різна металопродукція тощо.

Але переробка вантажів морськими портами України, такими як Одеса, Миколаїв, Херсон, Феодосія, Ялта, за період 1990-1996 рр. скоротилась з 121,4 млн. т до 48,3 млн. т (на 60,2%). Найбільше скорочення вантажообігу відбулося у каботажному сполученні (у 14 разів). Питома вага перевезень між іноземними портами зросла з 30 % у 1990 р. до 74-77 % у 1994-1995 рр. В 1998 р. найбільший спад вантажообороту відмічався на морському транспорті. Причинами цього є продаж суден та передача їх в оренду закордонним фрахтувальникам, а також арешти в іноземних портах, що вплинуло на скорочення експлуатаційного парку морського торговельного флоту і, в кінцевому підсумку, на зменшення обсягів перевезень вантажів на 38 %.

Річковий транспорт

Річковий транспорт, хоча й не відіграє визначальної ролі в обсягах вантажних і пасажирських перевезень, однак перевершує всі інші види транспорту за рівнем доходів від своєї діяльності, в основному – за рахунок закордонних перевезень вантажів. Географія функціонування річкового транспорту установилася й, в основному, обмежується басейнами рік Дніпра і Дунаю, а також прибережними водами Чорного моря, що дозволяє доставляти вантажі і пасажирів у річкові і морські порти ряду країн Центральної й Південно-Східної Європи. У системі транспортних комунікацій річковий транспорт більше, ніж інші види піддається впливу природних сезонних змін, тому його діяльність варто детально погоджувати з роботою автомобільного й залізничного транспорту.

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, він використовує готові природні шляхи, течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менше капіталовкладень; до того ж, перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше. Також він має ряд недоліків: сезонність дії, мала швидкість тощо. Загальна довжина судноплавних річок в Україні – 3,2 тис. км. Географія функціонування річкового транспорту, в основному, – басейнами річок Дніпра та Дунаю, а також прибережними водами Чорного моря, що дає змогу доставляти вантажі й пасажирів у річкові та морські порти ряду країн Європи.

Майже за всіма показниками перевезень вантажів і пасажирів цей вид транспорту знаходиться на одному з останніх місць. Основними видами вантажів, що перевозяться річковим транспортом, є мінеральні будівельні матеріали (80 %), руда (4 %), кам'яне вугілля (2 %).

Головною водною магістраллю України є Дніпро. У зв'язку з будівництвом водосховищ і шлюзів на Дніпрогесі значно покращилися умови для судноплавства і стали використовуватись великі самохідні баржі та судна типу "річка–море". Великими річковими портами України є Київ, Дніпропетровськ, Черкаси, Запоріжжя, Кременчук, Херсон та ін.

Автомобільний транспорт

У перевезеннях на невелику відстань поза конкуренцією перебуває автомобільний транспорт. Його перевагою є те, що він майже не залежить від природних умов і може доставляти вантажі від "дверей до дверей", він обслуговує промислові, будівельні, сільськогосподарські, торговельні й комунально-побутові підприємства, а також здійснює широкомасштабне перевезення людей. За густотою автодоріг з твердим покриттям Україна займає перше місце серед країн СНД.

Автомобільний транспорт посідає значне місце в пасажирських і вантажних перевезеннях. Так, за обсягом перевезень вантажів він стабільно перевершує залізничний транспорт у 4,5-5 разів, а за обсягом перевезень пасажирів – у 5-6 разів.

Численні автотранспортні підприємства мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів тощо.

Протяжність автошляхів – майже 170 тис. км (155 тис. км доріг мають тверде покриття), якість їх за європейськими стандартами – незадовільна. Недосконалий автопарк, відсутність необхідного сервісу на дорогах, високі ціни на бензин роблять автотранспорт одним з найдорожчих видів транспорту.

Крім перевезення вантажів і пасажирів, автомобільний транспорт виконує багато інших функцій: забезпечує роботу швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, органів громадського правопорядку тощо. Автотранспорт відіграє визначну роль в обслуговуванні АПК та доставці вантажів і пасажирів у важкодоступні райони. У перевезеннях вантажів важливого значення набуває спеціальний автомобільний транспорт, контейнерний, рефрижераторний та інші.

Також поповнюється й оновлюється рухомий склад, зростає парк дизельних автомобілів, а також з газовими установками. Удосконалюється система міжміських перевезень, розвиваються міжнародні перевезення. Основними вузлами є всі обласні й багато районних центрів.

Найважливішими автомагістралями України є: Одеса – Київ – Чернігів, Харків – Донбас, Дніпропетровськ – Запоріжжя, Запоріжжя – Севастополь, Львів – Київ, Харків – Київ, Полтава – Кишинів.

Територія України, особливо в її західній частині, знаходиться на перехресті Південно-Східної й Північно-Західної Європи, тому з подальшим розвитком ринкових відносин, із становленням численних підприємницьких структур треба очікувати значного підвищення ролі автотранспорту в оперативних, гарантованих і безпечних щодо збереження вантажу перевезеннях.

Трубопровідний транспорт

До трубопровідного транспорту відносять газопроводи, нафтопроводи та трубопроводи різних хімічних продуктів. Перші нафтопроводи були збудовані в середині XIX ст. в Америці. В Україні перші нафтопроводи були споруджені в 1920-1930 рр. в Прикарпатті, а їх діаметр складав 100-200 мм. Сформувався цей вид транспорту на базі українських родовищ нафти й газу. Особливого розвитку в 70-80-ті роки він отримав завдяки спорудженню низки трубопроводів для транспортування російської та туркменської вуглеводневої сировини. Трубопровідний транспорт спеціалізується на транспортуванні сирової нафти й газу та продуктів їх переробки.

Будівництво газопроводів почалось пізніше, в основному, в 1960-1970-ті роки. Газопровід є практично видом магістрального й місцевого транспортування цього специфічного транспорту.

Широке будівництво і використання трубопровідного транспорту в останні 50 років обумовлене значними змінами в паливно-енергетичному балансі, підвищенням у ньому частки нафти й газу до 70-75 %. Особливо високими темпами іде ріст добування й споживання природного газу. Собівартість видобутку газу майже в 13 раз нижча від видобутку вугілля і в 3 рази – від нафти.

У теперішній час нафтопровідним транспортом поставляється близько 94 % нафти, котру споживає Україна. Він включає 12 основних нафтопроводів довжиною 2,6 тис. км з діаметром труб 720 мм. Через територію України прокладено європейський нафтопровід “Дружба”.

Основні газопроводи України беруть початок з Шебелинського родовища і здійснюють транспортування газу в Харків, Дніпропетровськ і далі до Одеси, а також у західні області. Через територію України газопроводи тягнуться також і в європейські країни. Найбільші газопроводи: Шебелинка – Харків – Брянськ, Шебелинка – Дніпропетровськ – Кривий Ріг – Одеса – Кишинів, Шебелинка – Диканька – західні райони України.

В Україні функціонують також трубопроводи для транспортування хімічних продуктів: аміакопровід Тольятті – Горлівка – Одеса, етиленопровід Чекіль (Угорщина) – Калусь.

Стабільне функціонування трубопровідного транспорту відбувається завдяки великим обсягам транзиту з Росії у Західну Європу нафти та газу. Обсяги перекачування енергоносіїв в 1997 р., в порівнянні з 1990 р., зменшились лише на 23,6 %, а в 1998 р. магістральними трубопроводами збільшено транспортування вантажів на 3,7 % за рахунок зростання обсягів перекачування газу (на 4,8 %) та нафти (на 1,9 %), загальні обсяги склали 237,7 млн. тонн. Транзит газу та нафти збільшився на 6,0 % та 1,0 %, транзит аміаку скоротився на 12,9 %. Обсяги перевезень вантажів трубопровідним та іншими видами транспорту України можна побачити в додатках

Трубопровідний транспорт має достатні виробничі потужності для забезпечення України енергоносіями – нафтою та газом, а також для виконання функцій транзиту російської нафти і газу в країни Південно-Східної Європи. Однак уся мережа трубопровідного

транспорту в Україні орієнтована на постачання нафти і газу з однієї країни – Росії (лише 5 % загальної потреби газу – з Туркменістану), що, згідно із загальноприйнятими стратегічними підходами до цього питання, є недоцільним. Труднощі, пов'язані з існуванням єдиного джерела постачання енергоносіїв, Україна відчуває вже тепер. Отже, об'єктивною необхідністю є розширення економічних орієнтирів.

Повітряний транспорт

Важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень, а також перевезень особливо термінових вантажів в Україні відіграє повітряний транспорт. Він є поза конкуренцією серед інших видів транспорту щодо швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів на великі відстані (середня відстань доставки одного пасажирів повітряним транспортом у 10-15 разів більша від аналогічного показника у найближчого конкурента – залізничного транспорту – і має тенденцію до зростання). Однак у транспортному пасажиро- і вантажообігові його частка менша 1 %. На сьогодні практично всі обласні центри і великі міста мають аеропорти, обладнані злітними й посадочними смугами із твердим покриттям, що забезпечує умови для регулярних польотів літаків.

Авіаційний транспорт – один із наймолодших видів сполучення. Його перевагами є швидкість, цілорічність функціонування, можливість доставки вантажів у важкодоступні райони. Авіатранспортом здійснюють переважну більшість трансконтинентальних пасажироперевезень та перевезень товарів із невеликим строком зберігання на значні відстані. Недоліки: велика собівартість, залежність від природних умов.

Найбільшими з 36 аеропортів України є “Бориспіль” і “Київ”, в Одесі – “Центральний” і “Застава”, в Сімферополі – “Сімферопольський” та “Заводський”. Повітряними воротами України, зокрема її столиці, є Бориспільський аеропорт. Міжнародні повітряні лінії сполучають Україну з країнами Європи, Америки, Азії та Африки.

Повітряний транспорт України об'єднаний у “Авіалінії України”, до яких належать майже 30 авіазагонів, 100 аеродромів, а також підприємства з ремонту авіатехніки, приватні авіалінії. Існуючі виробничі потужності аеропортів дозволяють забезпечити перевезення до 60 млн. пасажирів та 182,5 тис. т вантажів на рік. За останні роки відбулася переорієнтація пасажиропотоків – міжнародні перевезення зараз займають 60 %, тоді як в 1990 р. – 2 %, в межах СНД – 17 %, а в 1997 р. – 68 %.

Цей фактор позначився на роботі аеропортів – міжнародні перевезення концентруються в найбільших аеропортах. На долю Борисполя припадає 43 % перевезень, регіональних аеропортів (Одеси, Львова, Сімферополя, Донецька, Дніпропетровська) – 42,9 %, інших аеропортів – 14,7 %.

Київська область посідає перше місце за перевезенням пасажирів і вантажів повітряним транспортом. Далі йдуть Харківська, Дніпропетровська й Донецька області.

Міський пасажирський транспорт

Основне призначення міського пасажирського транспорту – перевезення пасажирів. Процеси урбанізації в Україні, швидкі темпи зростання населення, особливо в великих містах, потребують постійного розвитку міського транспорту. Від ефективності його роботи значною мірою залежать ритмічність функціонування всього господарського комплексу країни, узгодженість і взаємодія магістральних транспортних ліній. Зростання масштабів перевезень, енергетична криза, екологічні проблеми призводять до постійної структурної перебудови міського транспорту.

До основних видів міського пасажирського транспорту належать трамвайне, тролейбусне, автобусне сполучення й метро.

Одним із найбільш масових видів внутрішньоміського транспорту є тролейбусний. Експлуатаційна довжина колії одиначної тролейбусної лінії перевищила 4 тис. км. Тролейбуси перевозять за рік приблизно 3 млрд. пасажирів.

Більшість міст України має автобусне сполучення. За всіма показниками цей вид міського транспорту перевищує всі інші види. Одним з основних недоліків автобусного сполучення, особливо в великих містах, є те, що автобуси дуже забруднюють навколишнє середовище. Однак за останні 10 років перевезення цим транспортом збільшилося на 40 %. У 164 міських поселеннях України працюють легкові таксі загального користування.

Отже, як бачимо, для сучасного транспорту властива велика різноманітність видів, кожен із яких має свої специфічні особливості, переваги та сфери застосування. Тому можна вважати його комплексом взаємопов'язаних галузей. Транспорт поділяють на складові частини, передусім, за середовищем, в якому здійснюється переміщення вантажу чи людей. За цим підходом транспортний комплекс складається із сухопутного, водного та повітряного. У сухопутному виділяються автомобільний, заліз-

ничний, трубопровідний; у водному – морський та річковий. Специфічною галуззю транспортного комплексу є міський пасажирський. Усі види транспорту взаємодіють між собою і становлять транспортну систему, що розвивається під впливом господарства в цілому та окремих його видів. Найбільший вплив на транспорт справляє промисловість, бо вона формує основні вантажопотоки. Таким чином, транспортний фактор є одним із вирішальних при розміщенні промислових підприємств.



1.4. ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ЕКОНОМІЧНИХ РАЙОНІВ УКРАЇНИ

Суттєві внутрішні територіальні відмінності в природних, економічних, соціальних, історичних умовах різних регіонів, своєрідність спеціалізації і структури їх господарств виступають об'єктивною основою прояву закономірностей територіальної організації суспільства, а отже, і впливають на територіальну організацію транспортного комплексу.

За сучасним економічним районуванням територія України умовно поділена на 3 економічні макрорайони: Східний, Західний та Південний. Для того, щоб краще дослідити транспортну систему України, необхідно проаналізувати рівень розвитку транспорту в кожному з даних регіонів.

Східний макрорайон

Східний економічний макрорайон розташований переважно на Лівобережній Україні. Він включає 8 областей, які об'єднані в три економічні райони України: Північно-Східний, Донецький і Придніпровський.

Даний район має інтенсивні внутрішньо- та зовнішньоекономічні зв'язки, матеріальною основою їх є транспортна система, яка досить розгалужена і представлена всіма видами з найвищою щільністю транспортної мережі.

Транспортний комплекс Північно-Східного району відзначається густою мережею залізничних, автомобільних і трубопровідних шляхів. Через територію району проходять міжнародні транзитні магістралі: Москва – Харків – Ростов-на-Дону,

Москва – Харків – Сімферополь, а також важливі шляхи республіканського значення (Одеса – Харків, Київ – Харків та ін.).

Основна частина вантажів перевозиться залізничним транспортом. У цілому в районі провідне місце належить залізничному транспорту. Виняток становить Харківська область, де на автомобільні перевезення припадає 65 % усіх перевезень. Через територію Північно-Східного району проходять магістральні газопроводи “Союз”, Уренгой – Помари – Ужгород, Шебелинка – Полтава – Київ і нафтопроводи Мічуринськ – Кременчук, Гнідинці – Кременчук та ін. Авіаційний транспорт представлений в усіх областях району.

У великому обсязі до Північно-Східного району ввозяться паливо, метал, будівельні матеріали, ліс, а вивозиться здебільшого готова продукція обробної промисловості – машини, інструменти, взуття, одяг, цукор, масло, олія, мило тощо. Основні економічні зв'язки району налагоджені із сусідніми – Придніпровським і Донецьким, а також діють різні кооперативні зв'язки з центральними районами Російської Федерації.

Щодо Донецько-Придніпровського району, то тут транспортний комплекс є важливою галуззю спеціалізації району. За обсягом перевезення вантажів Донецько-Придніпровський район посідає перше місце в Україні. Тут найщільніша мережа шляхів сполучення. Найбільше значення мають залізниці, що перевозять масові вантажі: вугілля, руду, метали, добрива, зерно, насіння соняшнику тощо.

Автомобільний транспорт відіграє важливу роль у внутрішніх перевезеннях малогабаритних вантажів. Автошляхова мережа району відзначається високою густотою. Найважливіші шляхи: Донецьк – Дніпропетровськ, Донецьк – Харків, Луганськ – Ростов-на-Дону, Одеса – Мелітополь – Маріуполь – Ростов-на-Дону та ін.

Дніпровський водний шлях забезпечує зв'язки між портами сусідніх регіонів. У межах Донецько-Придніпровського району найважливіші порти: Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь. Водним транспортом перевозять вугілля, залізну руду, мінеральні та будівельні матеріали.

Важливе значення в Донецько-Придніпровському районі має трубопровідний транспорт, який забезпечує район нафтою, нафтопродуктами, газом, що надходять з інших регіонів, переважно із-за кордону. Зі Ставрополя та Шебелинки надходить газ, на якому працює хімічна промисловість Донбасу й Придніпров'я.

Західний макрорайон

Західний економічний макрорайон розташований, головним чином, на Правобережній Україні, включаючи її північну та центральну частини. Найбільший з трьох макрорайонів, який включає 4 економічних райони – Київський (Столичний), Північно-Західний, Карпатський та Подільський, до складу яких входять 13 областей.

Розвиток інтенсивних зовнішніх та внутрішніх економічних зв'язків базується на розгалуженій транспортній системі. У реалізації внутрішніх зв'язків провідну роль відіграє автомобільний, а зовнішніх – залізничний транспорт. Система шляхів сполучення тут досить розгалужена.

У транспортному комплексі Київського мезорайону провідне місце займає залізничний. Протяжність залізниць загального користування майже 3 тис. км, значна частина яких електрифікована. Йому належить перше місце як у вантажо-, так і в пасажироперевезеннях. Найбільшими залізничними вузлами є Київ, Фастів, Коростень, Житомир, Овруч, Чернігів, Ніжин, Прилуки, Щорс, Черкаси та ін.

Другим за значенням у Київському економічному районі стоїть автомобільний транспорт. Загальна протяжність автошляхів понад 23 тис. км, у тому числі понад 20 тис. км з твердим покриттям.

Значну роль у народногосподарському комплексі відіграє річковий транспорт (судноплавство здійснюється на Дніпрі, Десні та Прип'яті).

Постійно зростає роль повітряного транспорту. Найбільшими аеропортами Київського економічного району є київські Бориспіль і Жуляни та житомирський і чернігівський.

Через територію цього району прокладені траси нафтопроводів "Дружба", Гнідинці – Кременчук, газопроводів Дашава – Київ – Брянськ – Москва, Уренгой – Помари – Ужгород, Шебелинка – Полтава – Київ.

У Києві та інших містах розвинений міський транспорт, особливо електричний. У столиці є лінія швидкісного трамваю, працює фунікулер, розбудовується метрополітен.

У Північно-Західному економічному районі основним видом транспорту є залізничний. Середня густота колій – 30 км на 1000 км². Найголовніші залізничні вузли – Ковель (6 напрямків), Здолбунів (3 напрямки), Сарни, Рівне.

Головні магістралі (залізничні та автомобільні) зв'язують основні промислові центри з Києвом, Львовом, зарубіжжям

(Білоруссю, Польщею). Через територію економічного району прокладено газомагістраль Івацевичі – Долина з відгалуженням на Рівне та Костопіль і частково нафтопровід “Дружба”. Судноплавство здійснюється по річках Стир і Горинь. У Луцьку та Рівному є добре обладнані аеропорти.

У Карпатському економічному районі найбільш поширеним є залізничний транспорт, який тісно зв'язаний з автомобільним. Для зовнішніх і частково внутрішньорайонних перевезень використовується авіаційний транспорт. Газо- і нафтопровідний транспорт тут також розвинені.

Залізнична мережа цього району гущіша, ніж в Україні в цілому. Головні лінії прямують із Києва до Львова і далі до Ужгорода та Чопа. У перевезеннях переважають транзитні вантажі. Великі залізничні вузли: Львів, Красне. Основними вузлами транспортного комплексу є обласні центри (залізнично-автомобільні).

Транспортна система Подільського економічного району представлена досить густою мережею залізничних, автомобільних шляхів сполучення. Експлуатаційна протяжність залізниць загального користування становить 2536 км. Основні залізничні вузли: Тернопіль, Жмеринка, Козятин, Вінниця, Чортків, Гречани, Шепетівка. Автошляхів із твердим покриттям 17,4 тис. км. Основні з них: Луцьк – Тернопіль – Чернівці, Львів – Тернопіль – Хмельницький – Київ. Судноплавство здійснюється Дністром та Південним Бугом. Через територію економічного району проходять газопроводи “Союз”, Уренгой – Помари – Ужгород та ін.

Південний макрорайон

Південний макрорайон розташований на півдні і південному заході України, переважно на території Причорноморської низовини та Кримського півострова. До його складу входять два економічних райони: Причорноморський (Одеська, Миколаївська та Херсонська області) та Автономна Республіка Крим.

Вигідне географічне положення, специфіка територіальної організації господарства, природні умови сприяли розвиткові в районі морського, залізничного, автомобільного, річкового й трубопровідного видів транспорту, хоча густота сухопутних шляхів тут нижча, ніж в цілому по Україні.

Через Причорномор'я проходить міжнаціональна залізнична магістраль, яка з'єднує Україну й Росію з Молдовою та республіками

Балканського півострова. Тут розміщені транзитні міждержавні річкові шляхи по Дунаю, Дніпру.

Найбільше значення, не тільки регіональне, але й загальноукраїнське, має морський транспорт: Азово-Чорноморське та Дунайське пароплавства. На морському узбережжі й на Дунаї розташовано 12 основних торговельних портів, з яких найбільші – Іллічівськ, Одеса, Південний, Керч та Миколаїв. Велике значення має річковий транспорт Дніпра, Дунаю, Південного Бугу та Дністра.

Густота автомобільних шляхів Причорномор'я нижча від загальнодержавного показника, особливо в північній частині, хоч мережа автомобільних шляхів досить розгалужена. Особливу роль у внутрішньорайонних зв'язках відіграє автомобільний транспорт. Територією Причорномор'я проходять траси нафтопроводів та газопроводів. Аеропорти державного та міжнародного значення розташовані в Одесі, Миколаєві та Херсоні.

Транспортна система АРК відіграє велику роль у процесі її економічного та соціального розвитку. Основне значення для міжрайонних зв'язків має залізничний транспорт, однак щільність залізниць невисока. Багатофункціональним вузлом є столиця Криму – м. Сімферополь. Тут схрещуються автомобільні, залізничні, авіашляхи.

Основну роль у внутрішньорайонних зв'язках відіграє автомобільний транспорт, але, як і в Причорномор'ї, щільність автотережі тут нижча за середню по країні. Географія автодоріг багато в чому повторює схему залізничних шляхів. Певну роль відіграє морський транспорт. Найбільші порти: Севастополь, Феодосія, Керч, Ялта.

Таким чином, ми бачимо, що розвиток транспортної системи окремих районів та макрорайонів впливає на розвиток інтенсивних зовнішніх та внутрішніх зв'язків. Транспортна система кожного з макрорайонів України є досить розгалуженою. Східний макрорайон відзначається найвищою щільністю транспортної мережі. У Південному макрорайоні транспорт досить розвинений, але густота мережі незначна. Щодо Західного макрорайону, то тут для транспортної системи характерні транзитні вантажі, які йдуть у країни Східної Європи, хоча останнім часом їх обсяги дуже зменшились.

Отже, звідси видно, що кожен макрорайон має свої особливості щодо розвитку транспорту. А тому, розглянувши транспортну систему кожного регіону окремо, можна краще та

ефективніше визначити проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу України в цілому.



1.5. ІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ У ТРАНСПОРТНІ СТРУКТУРИ ЄВРОПИ

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш зростає при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство і посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Починаючи з 1990 року, в Україні набула поширення глибока загальноекономічна криза, яка характеризується зміною транспортно-економічних зв'язків, зміною товарної структури зовнішньої торгівлі, старінням транспортних засобів, невиваженою митною політикою відносно транзиту.

Скорочення попиту на транспортні послуги вивільнило провізні та пропускні спроможності транспортного комплексу і сприяло стабільним обсягам роботи в транспортній системі, на що не потрібні були б “зайві” капіталовкладення. Але знос основних фондів на всіх видах транспорту перевищив усі допустимі межі. Технічний стан транспорту стає критичним.

Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм) як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включитися в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200-300 км/год).

Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам

щодо виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються, як уже згадувалось, через те, що ширина колії відрізняється від західноєвропейської, що особливо негативно відбивається на закордонних і транзитних перевезеннях. Це вимагає утримання на західних кордонах країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпорتنих вантажів, і 8 пунктів перестановки вагонів на візку західноєвропейської колії. Як заходи щодо підвищення ефективності залізничного транспорту необхідні: реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей.

Проблеми розвитку морського транспорту зв'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним зносом суден і портового устаткування (особливо засобів обробки вантажів). Середній вік суден торгового призначення переважає 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід суден із таким терміном експлуатації. Портова інфраструктура не розрахована на нові технології портових робіт, що істотно знижує продуктивність як портів (до 50 % від продуктивності портів західних країн), так і інших видів транспорту (особливо залізничного), зв'язаних з обробкою вантажів.

У перспективі, в контексті Чорноморсько-Балтійського інтегрального проекту, доцільною є побудова в Білорусі Дніпровсько-Двінського каналу, який міг би дати вихід Україні й іншим чорноморським державам у Балтійське, а балтійським – у Чорне море.

Переважаюча частина суден торгового флоту – малотоннажна. Так, середня водотоннажність українських суден у 3–5 разів менша аналогічного показника в таких країнах як США, Японія, Греція та ін. Відзначимо, що структурні зміни флоту у бік збільшення середньої водотоннажності в перспективі обумовляють необхідність вирішення ряду проблем, що вимагають значних капіталовкладень.

У даний час основними стримуючими факторами інтенсивного використання річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації перевантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос суден, мала частка пакетованих вантажів у загальному їхньому обсязі, недостатні обсяги перевезень із використанням системи

“буксир-штовхач/баржа”. Річковий транспорт держави має допоміжний характер, орієнтований на великі партії вантажів (в основному будівельних матеріалів) і не може конкурувати щодо тарифів і послуг із залізничним транспортом. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижча (близько 20 %) у порівнянні з розвиненими країнами, що мають подібні ресурси цього виду транспорту.

Щодо автотранспорту, то автомобільні дороги України не відповідають європейським стандартам за багатьма показниками, зокрема такими як: швидкість пересування, навантаження на вісь, забезпеченість сучасними дорожніми знаками і розміткою, необхідною кількістю пунктів технічної і медичної допомоги, харчування і відпочинку, заправлення паливом і мастилом, телефонного зв'язку й ін. Практично відсутні дороги першої категорії з багаторядним рухом на високих швидкостях. Значного поліпшення вимагає матеріально-технічна база організацій, що здійснюють розвиток і обслуговування автомобільної транспортної мережі.

Істотною перешкодою розвитку польсько-української співпраці є також недостатня мережа справного і швидкого дорожнього та повітряного сполучення. З Україною на даний час Польща має 4 кордонні автомобільні переходи, з яких 3 пропускають легкові та вантажні автомобілі (Шегині, Рава Руська, Ягодин і Устилуг). Цього досить недостатньо, якщо враховувати інтеграційні процеси, що відбуваються між Україною і Європейським співтовариством. Питання західних кордонів для України є надзвичайно актуальним.

Проблеми, що очікують свого рішення відносно повітряного транспорту, стосуються насамперед комплектації парку літаків їх конкурентноздатними типами (АН-70, АН-140, АН-228, ЯК-42, У-737/400, У-757 і ін.), будівництва і реконструкції ряду об'єктів авіаційно-виробничої інфраструктури (у першу чергу, злітно-посадочних смуг), структурної реорганізації керування авіаційним транспортом у напрямку створення конкурентного середовища усередині даної галузі, налагодження системи постачання, узгодження земельних тарифів і т.п.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонуванні всієї мережі транспорту держави. Необхідно зазначити, що реалізація проектів, пов'язаних із транспортними коридорами, вимагає серйозних інвестицій. Тільки в межах України дані проекти потребують уже на

початковому етапі понад 2 млрд. доларів. Про масштабність цих завдань свідчить і той факт, що лише на труби зазначеного з'єднувального нафтопроводу необхідно більше 0,4 млн. тонн металу.

Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України.

Таким чином, для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків України, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємців на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в Європейську та світову транспортні системи необхідно виконати ряд вищепоставлених завдань.

Отже, однією з визначальних систем, що забезпечують вантажні і пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах пред'являються високі вимоги відносно якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України повинний відповідати вимогам європейської інтеграції.



1.6. РОЗВИТОК І РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ В ГАЛУЗЯХ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Засоби переміщення – вірогідно, одне із найдавніших відкриттів людини – появились до побудови життя і розвитку сільського господарства. І в кам'яному віці людям доводилось переносити вантажі в руках, на спині, голові. Найдавнішим транспортом слід вважати примітивні човни, видовбані із стовбура дерева біля 20 тисяч років назад. Можливо, що тоді появились в'язані плоти із місцевих матеріалів.

Біля 5 тисяч років тому появились перші канали, які спочатку з'єднували близько розташовані русла рік, а потім і більш віддалені. Із часом канали покрили Англію і континентальну Європу мережею

транспортних артерій. Це був повільний, але дешевий спосіб перевезення товарів і пасажирів.

Запорізькі козаки були майстрами будівництва човнів – байдарок, які з любов'ю називали чайками за їх практичну значимість, швидкість і зручність.

Велику роль як транспортні засоби відіграли вітрильні кораблі. У давньому Єгипті користувалися вітрильниками ще три тисячі літ до нашої ери.

Людина придумала колесо і примусила тварин тягнути візки з вантажами. Вперше колесо знайшло застосування в Месопотамії п'ять тисяч років тому. З тих пір, удосконалюючись і видозмінюючись, воно й сьогодні використовується в Україні, у світі.

Велике значення має транспорт для зв'язку між галузями народного споживання. Між містом і селом, між окремими районами країни.

Роботу видів транспорту забезпечує транспортна інфраструктура – економічно збалансована сукупність шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління і зв'язку, різноманітного технічного обладнання.

Залізничний транспорт. Україна належить до регіонів зі значним потенціалом залізничного транспорту. На нього припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів (див. додатки).

Залізничний транспорт має вирішальне значення у забезпеченні економічних зв'язків як у межах України, так і в її зв'язках з іншими країнами.

Будівництво залізниць в Україні почалося в 60-ті роки XIX ст. Перша залізниця збудована в 1861 р. (Львів–Перемишль), друга (Одеса–Балта) – в 1865 р. Пізніше цю залізницю продовжили до Києва, а потім і до Москви. Невдовзі почала функціонувати залізниця від Курська через Харків до Азовського моря. У 1870 р. Одесу сполучили залізницею через Київ–Курськ із Москвою. У 70-ті роки збудовано залізницю Знам'янка–Миколаїв, ряд залізниць, що з'єднали Росію з Румунією та Австро-Угорщиною. До Балтійських портів вели залізничні лінії Ромни–Лібава, Київ–Ковель–Брест–Кенігсберг (нині Калінінград). У другій половині XIX ст. почалося будівництво залізниць у Донбасі та Придніпров'ї. Першими залізничними лініями тут були Харків–Слов'янськ–Микитівка–Таганрог та Воронежсько–Ростовська залізниця. У 1871–1872 рр. залізниці Донбасу були з'єднані із загальною залізничною мережею Росії.

В 1884 р. закінчено будівництво так званої Катеринівської залізниці: Донбас–Кривий Ріг через Катеринослав, яка сполучала донецьке вугілля з криворізькою рудою. В 1875 р. закінчено будівництво залізниці Харків–Севастополь.

До 1890 р. всі найважливіші міста України були з'єднані залізницями з центральною Росією. Наприкінці XIX – на початку XX ст. у зв'язку з промисловою кризою темпи залізничного будівництва в Україні помітно знизилися.

Загальна довжина залізниць України в 1913 р. становила 15,6 тис. км. У довоєнні роки в Україні споруджено майже 5 тис. км залізниць. Основне будівництво нових і докорінна реконструкція діючих магістралей зосереджувалися у напрямках Донбас – Валуйки – Єлець – Центр, а також на інших виходах з Донбасу.

У 1937 р. спорудження і реконструкцію залізниці Донбас – Москва було завершено. Збудовано залізницю Херсон – Харків.

Внаслідок впровадження досягнень науково-технічного прогресу, збільшення обсягів випуску нових ефективних, більш економічних видів рухомого складу (тепловозів, електровозів) з 1957 р. випуск паровозів у країні припинився.

В Україні виділяються кілька великих транспортних вузлів. Економічні ознаки їх – характер продуктивних сил і чисельність населення обслуговування районів. З цими характеристиками пов'язані обсяги роботи галузі, залежно від чого транспортні вузли поділяють на малі, середні та великі з активним (як правило, вузли–центри добувної промисловості, де переважає відбуття) та пасивним (вузли–центри обробної промисловості, де переважає прибуття) транспортним балансом. Транспортні вузли поділяють також за територіально-функціональним призначенням (розвитком міжсистемних соціально-економічних зв'язків) і характером експлуатаційної роботи: ті, які обслуговують переважно транзитні пасажирські та вантажні потоки, в тому числі перевалочні; ті, які, крім того, обслуговують місцеві промислові підприємства і потреби населення міста; місцеві, які не виконують транзитних операцій. Найважливішими транспортними вузлами України є Київ, Харків, Дніпропетровськ, Львів, Одеса, Донецьк. Найбільші залізничні вузли України – Київ, Харків, Лозова, Фастів, Ясинувата, Волноваха, Дебальцеве, Жмеринка, Шепетівка, Синельникове, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Полтава, Бахмач, Коростень, Козятин, Львів. Основні магістралі з Донбасу ведуть на Москву через Харків – Курськ,

Куп'янськ – Валуйки – Єлець, Кіндрашівка – Валуйки; на захід – через Харків на Львів; через Мерефу та Ворожбу в західні області та Санкт-Петербург, у Кривий Ріг через Ясинувату – Дніпропетровськ. У південному напрямку залізниці пролягають до портів Азовського і Чорного морів, а також на Кавказ через Ростов-на-Дону; до Поволжя на схід прокладена магістраль Куп'янськ – Лиски.

Україна сполучена з Молдовою залізницями Роздільна – Тирасполь – Бендери – Кишинів та Кам'янець-Подільський – Бельци – Рибниця. Значно розширилася мережа приміського залізничного сполучення.

Залізничний транспорт України має шість залізниць, об'єднаних департаментом “Укрзалізниця”, у тому числі 900 лінійних підприємств для перевезень на магістралях експлуатаційною довжиною 22,3 тис. км, з них електрифікованих – 8,3 тис. км.

Залізничний транспорт України – четвертий у світі після Росії, США та Канади. За обсягом вантажних перевезень українські залізниці вдвоє перевищують сумарний обсяг перевезень дванадцяти разом узятих країн Європейського співтовариства.

У 1995 р. залізницями перевезено 360 млн. т вантажів. Послугами залізничного транспорту скористалися 577 млн. пасажирів. Однак потреби в перевезеннях задовольняються неповністю і з низькою якістю. Залізничний транспорт працює на межі можливостей, оскільки не створені достатні резерви пропускних, провізних і переробних потужностей, а виробнича база фізично й морально застаріла.

Залізниці, насамперед, не спроможні повністю задовольнити потреби в пасажирських перевезеннях через відсутність поставок нових пасажирських вагонів, які імпортувалися з ближнього та далекого зарубіжжя.

Для забезпечення безперервних вантажних і пасажирських перевезень необхідно: збудувати швидкісні залізничні лінії; розвантажити перевантажені ділянки й лінії з вантажонапруженістю 80 млн. т на 1 км, перевівши частину поїздопотоків на паралельні лінії; збільшити середню масу поїзда за рахунок підвищення статичного навантаження, видовження приймально-відправних колій; реконструювати 12 великих залізничних станцій, ряд мостів і тунелів; довести довжину станційних колій до 80–85 % експлуатаційної довжини залізниць; збільшити полігон електричної тяги до 45–50 % експлуатаційної довжини залізниць, довжину других

і третіх колій – до 50–55 %, оснащених автоблокуванням і диспетчерською централізацією – до 80 % від довжини мережі головних колій; поповнити парк локомотивів електровозами та тепловозами нового покоління з максимальною уніфікацією вузлів, автоматизованими системами управління, діагностики й безпеки, а вагонний парк – великовантажними вагонами, в результаті чого зросте середня вантажопідйомність вагона до 85 т; збільшити парк пасажирських і спеціалізованих (до 35-40 %) вантажних вагонів; підвищити потужність верхньої будови колії відповідно до нормативної вантажопідйомності вагонів; автоматизувати роботу сортувальних гірок; перейти на електронну централізацію стрілок; створити виробничу базу для будівництва пасажирських вагонів з придбанням імпортного устаткування та нових технологій; створити виробничі потужності для випуску вантажних і маневрових електровозів; завершити будівництво заводу з виробництва дорожніх машин у Кіровограді.

Щоб матеріально-технічна база залізниць України максимально відповідала потребам економіки, необхідно придбати: 543 секції електровозів, 925 секцій тепловозів, 2800 пасажирських і 33 000 вантажних вагонів, 670 вагонів електропоїздів, 260 дизельних поїздів, замінити 6 тис. км рейок, 7,7 млн. шт. шпал, 13 тис. комплектів стрілочних переводів.

У перспективі доцільно збудувати лінії для руху пасажирських поїздів: Київ – Львів–Краків – Берлін; Київ – Харків – Крим; Київ – Одеса; Київ – Донецьк.

Залізничний транспорт за обсягами відправлень пасажирів, і особливо вантажів, знаходиться на другому місці, відповідно 14,1% і 14,7%. Він виконує важливі функції з перевезення пасажирів і вантажів у внутрішньодержавному і особливо міждержавному сполученнях. Першими залізницями в Україні стали Перемишль–Львів (1861 р.), Одеса–Балта (1865р.), Балта–Кременчук (1869 р), Балта–Жмеринка–Київ (1870р.), Курськ–Конотоп–Київ (1870р.), Курськ–Харків–Таганрог (1869 р.), Харків–Кременчук (1872 р.), Львів–Волочиськ–Жмеринка (1871 р.). З побудовою двох останніх залізнична мережа західноукраїнських і східноукраїнських земель була з'єднана із центральноукраїнською мережею. До кінця XIX ст. залізнична мережа України в основному сформувалась, її конфігурація, переважання меридіональних ліній, що спрямовані до центру поза межами держави, далеко не центральне положення

Києва або іншого українського міста у цій мережі свідчать про імперсько-колоніальну залежність України у той період. Густота залізничних шляхів сполучення в Україні становить 38 км на 1 тис. км², у Франції, наприклад, 65 км на 1 тис. км². Мережа залізниць найгустіша на південному сході (Донбас), а також на заході країни. Загальна довжина залізничних шляхів загального користування—22,3 тис. км, із них 8,3 тис. км, або 37%, електрифіковано, 8,0 тис. км, або 35%, є дво- і багатоколійними. Найважливішими залізничними магістралями України є: Київ—Фастів—Козятин—Здолбунів—Львів, Козятин—Жмеринка—Одеса, Київ—Конотоп—Шостка, Київ—Полтава—Харків—Дебальцеве, Фастів—Сміла—Дніпропетровськ, Кривий Ріг—Дніпропетровськ—Донецьк, Харків—Дніпропетровськ—Запоріжжя—Сімферополь—Севастополь, Львів—Мукачеве—Чоп та ін. Найбільшими залізничними вузлами з розвинутим станційним господарством є Київ, Львів, Харків, Дніпропетровськ, Фастів, Дебальцеве, Жмеринка, Сміла та ін.

Найбільше перевезень пасажирів здійснюється у приміському, набагато менше у місцевому і ще менше у прямому сполученнях.

Організаційно в залізничному транспорті України виділяються шість залізниць: Південно-Західна (центр — Київ), Львівська, Південна (Харків), Донецька, Придніпровська (Дніпропетровськ), Одеська.

Основними вантажами є мінеральні будівельні матеріали, кам'яне вугілля та руди, зокрема залізні. Важливе місце займають також різноманітні метали і нафтові вантажі.

Ці вантажі становлять близько чверті усіх перевезень. Найбільш напруженими лініями вантажопотоків є Кривий Ріг—Дніпропетровськ—Дебальцеве, Кривий Ріг—Фастів—Львів, а також лінії до морських портів: Одеси, Бердянська, Маріуполя та ін.

Автомобільний транспорт. Автомобільний транспорт в Україні набуває дедалі більшого значення. Особливо він зручний при перевезенні вантажів на короткі відстані, при доставці їх до залізничних станцій, пристаней і портів, в обслуговуванні місцевого і сільськогосподарського вантажообороту. За обсягом вантажообороту автотранспорт не поступається залізничному й морському.

Україна сполучена добрими автомобільними шляхами з Центральним, Північно-Кавказьким і Поволзьким економічними районами Росії, з Молдовою та Білоруссю.

Найважливіші автомагістралі: Київ – Брест, Москва – Харків, Дніпропетровськ – Запоріжжя – Сімферополь, Дніпропетровськ – Нікополь, Львів – Київ, Харків – Ростов-на-Дону.

Вантажами, які перевозять автотранспортом, в основному, є продукція сільського господарства, харчової і легкої промисловості, будівельні матеріали. В районах Донбасу і Придніпров'я велике значення має також транспортування продукції вугільної промисловості.

Автомобільним транспортом, наприклад, у 2000 р. перевезено 2604 млн. пасажирів. 70 % вантажного парку зосереджено в господарствах і автопідприємствах (АТП) двох домінуючих систем – агропрому (58 %) та корпорації Укравтотранс (12 %), інші – на підприємствах більш ніж 80 відомств.

Переважна сфера використання автотранспорту – перевезення всередині підприємства (технологічні), в межах міста, між населеними пунктами області. Частково автотранспорт використовується в міжреспубліканських і міжнародних перевезеннях.

Автомобільно-транспортний комплекс потребує значного поновлення, розвитку, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова та двигуна.

Низька частка (18 %) автомобілів вантажопідйомністю до двох тонн. Тенденція розвитку приватного підприємництва та фермерства потребуватиме різних малотоннажних автомобілів вантажопідйомністю 0,6–2,0 т з різноманітним устаткуванням, їх частка має становити 60–70 % загальної кількості.

Незадовільна структура парку за типами двигунів. Так, у розвинених країнах майже всі автобуси й автомобілі вантажопідйомністю понад 2т – дизельні, тоді як в Україні частка дизельних автобусів становить 12 %, автомобілів – 22 %. Найближчим часом необхідно збільшити частку автобусів великої та особливо великої місткості.

Треба організувати вітчизняне автомобілебудування для забезпечення потреби України в автомобілях на 65-70 % (нині – 10-15 %).

Річна потреба випуску автомобілів на перспективу становитиме, тис. шт.: вантажних – вантажопідйомністю до 2 т – 40; понад 8т – 40; автобусів великої та особливо великої місткості – 10; легкових автомобілів середнього класу – 6; малолітражних легкових автомобілів – до 200.

Необхідно вдосконалювати систему технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі

сервісного обслуговування, створення сучасних засобів діагностики технічного стану, модернізації авторемонтних заводів.

Слід також створити швидкісні автомагістралі, що з'єднають Західну Європу з країнами СНД.

Інвестування будівництва автомобільних магістралей має відбуватися в напрямках: з півдня на північ на лінії Чернівці – Хмельницький – Шепетівка для зв'язків України з Молдовою, Білоруссю та країнами Балтії, а також на лінії Черкаси – Суми для зв'язку з Росією. Потребують реконструкції готелі і мотелі, пункти автосервісу для вантажних і легкових автомобілів з-за кордону, автомобільні шляхи Львів–Рівне–Житомир–Київ–Полтава–Харків– Луганськ і Чоп–Івано-Франківськ–Тернопіль–Хмельницький–Вінниця–Кіровоград–Кривий Ріг–Дніпропетровськ–Запоріжжя– Донецьк. Цими шляхами щороку через територію України транзитом перевозяться 70–80 тис. т різноманітних вантажів з країн Західної Європи в Росію, Казахстан, Таджикистан, Туреччину та інші країни. За розрахунками, для устаткування цих двох автомагістралей необхідно реконструювати і збудувати 355 об'єктів.

Доцільно забезпечити участь зарубіжних фірм у реконструкції та будівництві автомагістралей. Це забезпечить відповідну якість і обумовлені терміни будівництва. Одна з магістралей, запланованих для будівництва, – це автострада Барселона (Іспанія) – Київ, що прохідиме через Підгайці – Теребовлю (Тернопільська обл.).

У сільській місцевості домінують автошляхи місцевого та внутрішньогосподарського підпорядкування. Майже 30% їх ще не мають твердого покриття і за несприятливих погодніх умов стають малопрохідими. Внаслідок цього національно-господарський комплекс України, зокрема галузі АПК, зазнає великих матеріальних збитків.

Значний потенціал вантажного парку України (70%) зосереджено в господарствах і автопідприємствах (АТП) агропрому та корпорації “Укравтотранс”, решта – на підприємствах різних відомств. Автомобільний транспорт потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузовів, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності, розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації діючих авторемонтних заводів.

У відправленнях пасажирів переважає автомобільний транспорт (>85%). Помітно є частка залізничного – 14,1% і дуже

незначною – морського, річкового і авіаційного. Міський електричний транспорт (трамвай, тролейбус, метрополітен) є специфічним видом, тому що здійснює перевезення виключно всередині населених пунктів.

Серед перевезення вантажів найбільша частка відправлень припадає на автомобільний транспорт (74,1%), на другому місці – залізничний (14,7%), на третьому – трубопровідний (9,8%).

Незначною є частка річкового і морського, і зовсім мізерною – авіаційного. Отже, найважливішим видом транспорту за перевезенням пасажирів і вантажів є автомобільний. Його роль у майбутньому, з процесом інтеграції України у європейські структури, буде зростати. Генетично він є продовженням найдавнішого виду транспорту – гужового і зараз подекуди з ним взаємодіє.

Унаслідок переважно рівнинного характеру рельєфу України автомобільний транспорт розвивався більш-менш рівномірно по всій її території, правда, дещо щільніша мережа автошляхів на заході країни. Загальна довжина автомобільних доріг становить 172,3 тис. км, в тому числі з твердим покриттям – 163,3 тис. км або 94,8%. Найважливішими автомобільними дорогами (автомагістралями) є: Київ–Житомир–Рівне–Львів, Київ–Полтава–Харків–Дебальцеве, Київ–Умань–Одеса, Київ–Глухів, Львів–Мукачеве, Харків–Новомосковськ–Запоріжжя–Сімферополь. Великими вузлами автомобільних доріг є Київ, Львів, Харків, Хмельницький та ін.

Перевезення пасажирів здійснюється переважно у міжміському і приміському сполученнях. У перевезеннях вантажів важливого значення в останні роки набуває спеціалізований автомобільний транспорт (контейнерний, рефрижераторний та ін.).

У перспективі автомобільний транспорт України дедалі тісніше інтегруватиметься у високорозвинену європейську автомобільну комунікаційну систему. Це передбачає будівництво в країні першокласних автострад, зокрема транс'європейської широтної Київ–Мадрид.

Морський транспорт. Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту; на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Мармурове море і протоку Дарданелли. Загальна довжина морської берегової лінії України понад 2000 км. Регулярні морські перевезення Чорним й Азовським морями почалися наприкінці XVIII ст.

Уже в IV–VI ст. Чорне море було судноплавним. Київська Русь (X–XIII ст.) мала стабільні зв'язки з Візантією. Відомі морські походи київських князів на Константинополь. Після перемоги над Туреччиною у 80-ті роки XVIII ст. і переходу до Російської імперії Північного Причорномор'я, Приазов'я тут виникають порти – Херсон (1778), Севастополь (1788), Одеса (1794). У Миколаєві та Севастополі створено суднобудівні підприємства.

З 1978 р. діє одна з найбільших у світі паромна переправа між Іллічівськом і болгарським портом Варна протяжністю 435 км. Для поліпшення зв'язків України з Північним Кавказом споруджено залізнично-паромну переправу через Керченську протоку.

Найважливішими морськими портами є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч та ін. Великі портові міста на берегах Азовського моря – Маріуполь, Бердянські тощо. Через порти Чорного й Азовського морів здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки країни. Основними експортними вантажами є кам'яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цукор, хімічні продукти тощо; імпортними – машини, устаткування, мінерально-сировинні ресурси та ін.

Основу морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. т і пасажирським флотом на 9,9 тис. місць. На території України розташовані 18 портів, до них належать 175 перевантажувальних комплексів, 8 судноремонтних заводів. Із загального обсягу вивезення вантажів на частку мінеральних будівельних матеріалів припадає 20 %, руди – 10 %, зерна та продуктів помелу його – 14, нафти і нафтопродуктів – 3,5, вугілля – 5%.

Зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив колишніх транспортно-економічних зв'язків призводять до перерозподілу вантажопотоків: у зв'язку із зменшенням видобутку нафти в Росії необхідно забезпечити регулярне ввезення (до 40 млн. т на рік) сирої нафти з країн Близького Сходу або Південного Середземномор'я. Знизяться обсяги ввезення цукру-сирцю з Куби і збільшиться надходження імпортного зерна й продуктів для Росії та інших країн СНД із США, Австралії, Аргентини. Збільшиться імпорт машин, устаткування, продуктів харчування з країн Західної Європи. Серед нетрадиційних вантажопотоків можна виділити імпорт

зрідженого газу (17 млрд. м³), експорт марганцевої руди, цементу (до 31 млн. т), сірки (2 млн. т), мазуту (до 20 млн. т). Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, а саме – танкерами та газовозами.

Великі можливості має експорт транспортних послуг. Проте український флот досяг критичного віку, і якщо не буде оновлений, всього за 5–7 років його витіснять конкуренти.

Враховуючи нормативне описання флоту, потреба України (окрім танкерів та газовозів) становить 117 вантажних транспортних суден вантажопідйомністю 1,1 млн. т і 10-12 пасажирських суден. У перспективі темпи оновлення флоту повинні зберегтися.

У рамках програми модернізації та розвитку виробничої бази України потрібно створити комплекси для приймання імпортованих енергоносіїв, у тому числі реконструювати Одеську нафтогавань, модернізувати комплекси у портах Маріуполі, Миколаєві, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівську, Південному, Дніпро-Бузькому, берегову стаціонарну базу бункерування суден, закупити перевантажувальну техніку підвищеної вантажопідйомності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту.

При організації пасажирських перевезень морським транспортом основним є вдосконалення туристсько-експлуатаційних перевезень, підвищення якості обслуговування пасажирів на внутрішніх транспортних лініях, для чого потрібно поповнити флот швидкісними, комфортабельними суднами, поліпшити взаємодію із залізничним, автомобільним і повітряним транспортом.

Валютні надходження від судноплавства становлять щороку 800–900 млн. дол. Однак сучасна система оподаткування зводить нанівець можливість самофінансування морського транспорту.

У структурі вантажних морських перевезень переважають вантажі, які посідають чільне місце й у структурі експортно-імпортованих поставок України: руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали.

Каботажні перевезення (між портами однієї держави, портами різних морів) здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше 130 – 150 км), частка їх у вантажообороті незначна. Експортно-імпортовані перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообороті морського транспорту

перевищує 96%. Найбільшу кількість міжнародних перевезень забезпечують чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південного. На Одеський порт припадає більше 20% вантажообороту морського транспорту України. Основними вантажами є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, зерно, цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км від Одеси, є дублером Одеського. Працює він на забезпечення експортних поставок.

Порти Азовського пароплавства – Маріуполь, Бердянськ і Керч – спеціалізуються переважно на експорті залізної та марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавства – Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль в економічних зв'язках з країнами Європи, особливо Дунайського басейну.

Через морські порти на експорт ідуть кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, продукцію сільського господарства тощо. У перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, зріджений газ. Але їх імпорт стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів.

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того ж перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше. Річковий транспорт в Україні має давню історію. Це, по-перше, судноплавний Дніпро, який був ще у давнину найпрактичнішою південною частиною важливого шляху “із варяг у греки”: “варязький шлях” з'єднав Скандинавію з такими розвиненими у той час країнами як Стародавня Греція і Візантія. Цей шлях був головним для розвитку Київської Русі, зокрема для зміцнення її торгових, культурних і релігійних зв'язків. Шлях проходив річками, судна переміщувалися сушею волоком. На півночі він починався з Варязького (Балтійського) моря і далі йшов Невою через Ладозьке озеро, його притокою р. Волхов, Ільменським озером, його притокою р. Ловать аж до першого 30-кілометрового волоку між нею і притокою Двіни – р. Ус'ятою. Далі шлях продовжувався Двіною та Каспі, між якою і верхів'ям

Дніпра судна перетягували сушею на відстань 80 км, і далі шлях продовжувався вже Дніпром до Руського (Чорного) моря.

Напади кочовиків на судна у степових районах і занепад Візантії призвели до того, що цей шлях з часом втратив своє колишнє значення. Після того як Північне Придніпров'я відійшло до Литви (XVI–XVIII ст.), частина дніпровського шляху служила для внутрішніх водних зв'язків, зокрема для перевезення лісу. Нижню частину Дніпра широко використовували запорожці для військових і господарських потреб.

Після будівництва в середині 30-х років Дніпрогесу і затоплення Дніпровських порогів встановилося наскрізне судноплавство на Дніпрі.

XVIII – перша половина XIX ст. – період інтенсивного будівництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв'язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з'єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії – Дніпра з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їх верхів'я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з'єднав притоку Німану р. Шару з притокою Прип'яті Ясельдою. Споруджено також і Березинський канал, який з'єднав притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. У 1775 р. завершено прокладання Дніпровсько-Бузького (Королівського) Каналу, який з'єднав притоку Західного Бугу р. Муховець (басейн Балтійського моря) з притокою Прип'яті р. Пиною (басейн Чорного моря). Перші два канали функціонували недовго. Потяжну трасу Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрини) на початку другої половини XIX ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує і використовується (правда, обмежено) для зв'язків з Польщею.

Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об'єднанням “Укррічфлот”, яке реформувалося в акціонерну судноплавну компанію, що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць.

Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

Для розвитку річкового транспорту необхідно застосувати великовантажні судна у внутрішніх перевезеннях масових вантажів;

збільшити частку вантажів у пакетованому вигляді, контейнерах; розширити перевезення в ліхтеровозах; розвивати перевезення експортно-імпортних вантажів у суднах типу річка – море; пом'якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках; вивести з експлуатації фізично й морально застарілі судна та поповнити флот суднами нових типів; розширити обсяги перевезень буксирного флоту вантажопідйомністю 3900 т і більше; оснастити порти високопродуктивними перевантажувальними комплексами для навалочних вантажів, а також засобами малої механізації, що дасть змогу скоротити простої суден, вагонів та автомобілів для обробки, розвинути відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною технікою.

Для освоєння намічених обсягів перевезень річковому транспорту на перспективу потрібно 120 тис. т самохідного вантажного і 195 тис. т несамохідного тоннажу.

Для забезпечення стійкої роботи річкового транспорту треба реконструювати суднопідіймальні споруди Запорізького та Херсонського судноремонтно-суднобудівних заводів, окремі об'єкти на Київському судноремонтно-суднобудівному заводі, Чернігівській і Дніпропетровській ремонтно-експлуатаційних базах флоту, трикамерний судноплавний шлюз у Запоріжжі, збудувати Вилковську ремонтно-експлуатаційну базу флоту на Дунаї.

Використовуються річковим транспортом основні водні артерії України – Дніпро з притоками Прип'ять і Десна, а також Дністер, Південний Буг. Як магістральні річкові шляхи використовуються ділянки Дністровського лиману загальною протяжністю понад 30 км, гирло Дунаю довжиною 152 км, із них з морським устаткуванням – 140 км. Усі інші судноплавні річки – Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псьол, Орель – за транспортним використанням належать до малих річок, їх використовують переважно для перевезення будівельних матеріалів, деякої продукції АПК, але суттєвої ролі у розміщенні продуктивних сил вони не відіграють.

Річковий транспорт України системою каналів зв'язаний з річками Білорусі та Польщі, що дає вихід у Балтійське море. Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в річкових портах Києва, Дніпропетровська, Запоріжжя, Дніпродзержинська, Кре-

менчука, Черкас, Нікополя, Чернігова, Херсона, Миколаєва, Рені, Ізмаїла, Кілії, Вилкова.

У структурі перевезень домінують мінеральні будівельні матеріали (будівельний пісок і тверді кристалічні матеріали), цемент, руда, метали і металобрухт, вугілля, продукція АПК. Найбільший обсяг вантажних перевезень здійснюють Київська, Дніпропетровська, Запорізька і Херсонська області.

Трубопровідний транспорт. Цей вид транспорту найбільш економічний і ефективний для транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, хімічних продуктів. Його розвитку сприяє розвиток в Україні нафтової, нафтопереробної і газової промисловості. Початок будівництва трубопровідного транспорту припадає на 20-ті роки ХХ ст., коли в Прикарпатті було побудовано перший в Україні газопровід Дашава – Стрий – Дрогобич (1924).

В Україні діють нафтопроводи Долина (Івано-Франківська обл.) – Дрогобич (Львівська обл.), Битків – Надвірна (Івано-Франківська обл.), Качанівка – Охтирка (Сумська обл.), Тнідинці – Прилуки (Чернігівська обл.) – Кременчук (Полтавська обл.) – Херсон, Кременчук – Черкаси, Самара – Лисичанськ – Кременчук – Херсон, який через Снігурівку підведено до Одеси. Через нього надходить в Україну сибірська нафта. Через територію західних областей (Волинської, Львівської, Закарпатської) в 1963 р. прокладено європейський нафтопровід “Дружба”. У 1975 р. став до ладу нафтопродуктопровід Кременчук – Лубни – Київ.

Нафтопровідним транспортом нині поставляється 93,6 % усієї нафти, яку споживає Україна. Нафтопровідний транспорт України має 12 основних нафтопроводів 2,6 тис. км завдовжки. Діаметр труб – 720 мм. Система нафтопроводів забезпечувала доставку нафти в основному з Росії. Однак у зв'язку з різким зменшенням видобутку нафти в Росії виникла потреба закупівлі її на світовому ринку.

Проробляється кілька варіантів транспортування нафти. Найоптимальніший – у порти Одеса та Південний танкерним флотом з країн Близького Сходу й Південного Середземномор'я, перевалка її в Одесі й перекачування нафтопроводами на нафтопереробні заводи Херсона, Кременчука й Лисичанська. Частково нафта перероблятиметься на Одеському нафтопереробному заводі, що потребує реконструкції. Ця схема забезпечує економічну незалежність України завдяки можливості закупівлі нафти у кількох

держав і транспортування її безпосередньо в Україну без транзиту через інші країни.

Мережа нафтопроводів здатна забезпечити зворотне постачання нафти з Одеси. Однак потрібне будівництво другої нитки нафтопроводу, посилення ряду нафтопроводів для пропускання великого обсягу нафти: Одеса – Снігурівка (від 19 до 45 млн. т), Снігурівка – Кременчук (від 26 до 37 млн. т), а також переобладнання насосних станцій для реверсу нафти.

Одночасно виникає потреба в створенні державного запасу нафти близько 15 млн. т. В Україні є геологічні формації, сприятливі для створення підземних сховищ такого обсягу (Дніпропетровсько-Донецька западина, Український кристалічний щит).

У перспективі важливе значення для забезпечення України нафтою матимуть поставки з країн Близького і Середнього Сходу. Поставлятиметься вона танкерами до Одеського порту, де через нафтотермінал потраплятиме на Одеський нафтопереробний завод і через систему нафтопроводів – на Херсонський, Кременчуцький і Лисичанський нафтопереробні заводи. Будівництво нафтопроводу з Одеси до нафтопроводу “Дружба” сприяло б поставкам нафти з цих регіонів і Азербайджану в країни Центральної та Західної Європи з наданням Україною транспортних послуг.

Для ефективнішого функціонування галузі потрібно буде модернізувати нафтопроводи від Одеси до Херсона і Кременчука, що дасть змогу збільшити обсяги транспортування, забезпечити реверс нафти.

Газопровідний транспорт. Найбільші газопроводи: Шебелинка – Харків, Шебелинка – Брянськ, Шебелинка – Дніпропетровськ – Кривий Ріг – Одеса – Кишинів, Шебелинка – Диканька – західні райони України. З Прикарпаття йдуть газопроводи на Чехію, Словаччину і Польщу. Через крайню східну частину України проходять траси газопроводів Північний Кавказ – Москва, північно-кавказький газ споживають також у Донбасі.

В Україні створено мережу продуктопроводів: аміакопровід Тольятті – Горлівка – Одеса, етиленопровід о. Чепіль (Угорщина) – Калуш.

Газопровідний транспорт України раніше забезпечував доставку газу з Росії (79 %), Туркменістану (5 %) і 16 % за рахунок його видобутку в Україні. Тепер мережею газопостачання охоплено 45 % міських і 8 % сільських населених пунктів України, чого явно недостатньо.

Загальноприйнятими в європейських країнах є обмеження імпорту енергоносіїв з однієї країни 30–40 % загальної потреби. В цих умовах слід розглянути поряд із традиційними джерелами постачання газу в Україну і альтернативні, зокрема закупівлю Іранського газу, постачати який можна кількома шляхами. Перший – спорудити транзитний газопровід з Ірану через Кавказ в Україну. Варіант дорогий, крім того, він не дає гарантії надійності постачання у зв'язку із складною політичною ситуацією у Закавказзі. Другий – використання іранського газу, закупленого Україною споживачам Закавказзя з компенсацією поставками російського газу в Україну у відповідних обсягах замість поставок їх на Кавказ. При цьому значно скорочується транспортна робота, а нове будівництво обмежується спорудженням газопроводів в Україні й Азербайджані. Третій – поставка іранського газу транзитом газопроводом через Туреччину на експорт у країни Балканського півострова, Південно-Східної і Східної Європи. Нині у ці країни через Україну з Росії транспортується 22 млрд. м³ природного газу. У випадку заміщення його можна було б залишати в Україні. Крім того, газотранспортні системи на території Болгарії та Румунії, що вивільняються при цьому, дають змогу подавати реверсом у район Ізмаїлу на південь України додатково 16–22 млрд. м³ газу, що з урахуванням газу, який залишається, забезпечить сумарні поставки газу в Україну обсягом до 44 млрд. м³ на рік. При цьому довжина траси нового газопроводу на території Ірану та Туреччини порівняно з першим варіантом скорочується в 1,5 раза. Реалізація проекту поставки іранського газу в Україну обсягом 25 млрд. м³ через країни СНД потребуватиме 3,4 тис. км труб діаметром 1400 мм.

Основним завданням діючої системи газопроводів, довжина яких становить 33 тис. км, залишається підтримувати їх у працездатному стані. Передбачається завершити спорудження газопроводів Тула – Шостка – Київ, Торжок – Долина, Мар'янівка – Херсон – Крим, Джанкой – Феодосія – Керч, Глібовське підземне сховище газу – Сімферополь – Севастополь. Необхідно і надалі подавати газ для забезпечення потреб малих міст і сільських населених пунктів. Враховуючи, що металургійні заводи України забезпечували трубами весь колишній СРСР, їх потужностей має вистачити для забезпечення власної нафтової і газової промисловості.

Об'єкти транспортної мережі, що мають загальнонаціональне значення, слід інвестувати з державного бюджету, а також залучати іноземних інвесторів, кошти клієнтури, акціонерних товариств.

Мережею газопостачання охоплено приблизно 50% міських поселень і лише 8% сільських, що дуже мало порівняно з європейськими країнами. У перспективі Україна повинна розширити кількість країн-постачальниць газу. Значна роль у цьому належатиме Ірану, який має величезні поклади газу і зацікавлений у торгівлі з Україною. З метою вирішення цієї проблеми можливе будівництво газопроводів в Україну через Закавказзя і Північний Кавказ. Є й інший варіант поставок газу з цих регіонів – морським транспортом у зрідженому (скрапленому) вигляді.

Перехід національної економічної системи до ринку передбачає реформи у транспортній інфраструктурі, структурні зміни у сферах виробництва і послуг загалом. Проблеми розвитку транспортного комплексу пов'язані з реформуванням інших галузей, оскільки обсяги продукції промисловості, сільського господарства, будівництва і торгівлі визначають завантаженість транспортної системи.

Актуальною проблемою транспортного комплексу є поліпшення стану його виробничої бази. Потрібне оновлення рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Для створення системи інтермодульних перевезень передбачається виробництво спеціалізованих технічних засобів – контейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів.

У перспективі має відбутися поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом на основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління доставкою вантажів. Формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками:

- створення ринку транспортних послуг;
- забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту;
- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення ролі держави у використанні вантажної бази вітчизняного морського флоту як галузі транспортного комплексу

з певним валютним ресурсом. Важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку.

Повітряний транспорт – наймолодший і найшвидкісний, але поки що дорогий. Поряд з перевезенням вантажів, пошти і пасажирів він використовується для санітарних перевезень, а також для аерофотозйомок, хімічної обробки посівів та боротьби з лісовими пожежами.

Найбільші авіапорти – Бориспіль (Київ), Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Вінниця, Львів, Луганськ, Запоріжжя, Сімферополь, Чернівці, Херсон, Миколаїв, Івано-Франківськ. У післявоєнні роки збудовано нові аеровокзали у Харкові, Києві (Борисполі), Львові, Сімферополі, Дніпропетровську, Донецьку, Миколаєві, Одесі, Вінниці, Івано-Франківську, Полтаві, Чернігові, Кіровограді, Тернополі.

Повітряний транспорт України об'єднаний у "Авіалінії України", до яких належить 27 авіазагонів, 105 аеродромів, а також підприємства для ремонту авіатехніки.

Повітряний транспорт в основному перевозить пасажирів. Із здобуттям Україною незалежності зросла роль міжнародних перевезень. Відкриваються повітряні лінії до США, Канади, Ізраїлю, Німеччини, Польщі, Австрії та інших країн. Обмежені обсяги паливно-мастильних матеріалів, зменшення польотів на короткі відстані, сучасна тарифна політика, а також розвиток мережі наземних видів транспорту зробили ряд місцевих аеропортів неперспективними, що призвело до їх закриття. Найперспективнішими аеропортами є Бориспіль, Жуляни, Луганськ, Донецьк, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Львів, Одеса, Івано-Франківськ, Сімферополь, Харків, з місцевих аеропортів – Вінниця, Кіровоград, Полтава, Ужгород, Херсон та Керч. Технічно поновити повітряний флот передбачається за рахунок літаків Ту-204, Ту-154 М, В, Як-42, Іл-114.

Подальший розвиток усіх видів транспорту України передбачає збільшення загального обсягу перевезення вантажів, пропускної і провізної спроможності залізничних магістралей, будівництво та реконструкцію автомобільних шляхів, під'їзних шляхів з твердим покриттям до сільських населених пунктів, внутрішньогосподарських шляхів з твердим покриттям, спорудження нових та реконструкцію ряду старих залізничних вузлів, станцій, морських та

річкових портів, аеропортів, вантажних і пасажирських автопарків, станцій технічного обслуговування, поповнення рухомого складу транспортної системи великовантажними та швидкохідними комфортабельними суднами, літаками та автомобілями, розвитку усіх видів транспорту.

Міський пасажирський транспорт. До цього виду транспорту належать метрополітени, трамваї, тролейбуси, автобуси, таксі. Метрополітени споруджені в Києві (розпочалося будівництво у 1940 р., першу лінію “Вокзальна – Дніпро” здано в експлуатацію у 1960 р.), а також у Харкові в 1978 р. Експлуатаційна довжина шляхів двоколіїному обчисленні у 1995 р. становила 78,8 км. Цим видом транспорту в цьому самому році перевезено більше як 700 тис. пасажирів.

У 1995 р. у 24 містах України функціонував трамвайний транспорт. Перші трамвайні колії на території України прокладено у Києві (1892 р.), Львові (1894 р.), Дніпропетровську (1897 р.). Загальна протяжність трамвайних колій у містах України становить 2,2 тис. км. У 1995 р. трамвайним транспортом перевезено понад 1,5 млрд. чол.

Наприкінці 70-х років впроваджено швидкісні трамваї. Перші колії відкрито в Києві (1987 р.), у Кривому Розі. Загальна довжина колій швидкісного трамваю в 1995 р. становила 41,8 км.

Одним з найбільш масових видів внутрішньоміського транспорту є тролейбусний, вперше організований в Україні у Києві (1935 р.) і Харкові (1939 р.). Протяжність тролейбусних ліній становить 4,2 тис. км. У 1995 р. тролейбусами перевезено 2,5 млрд. пасажирів в 46 містах.

В Україні понад 400 міст і селищ міського типу мають автобуси загального користування для внутрішньоміських перевезень. У 1970–1990 рр. перевезення цим транспортом збільшилися на 40%.

У 164 міських поселеннях України працюють легкові таксі загального користування.

У майбутньому транспорт розвиватиметься за рахунок інтенсивних чинників, удосконалення структури вантажо- і пасажирообороту, скорочення матеріальних ресурсів, питомих витрат на перевезення, поліпшення всіх основних техніко-економічних показників роботи транспорту і підвищення якості розподілу вантажів між окремими його видами.



1.7. ВПЛИВ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА НА РОЗВИТОК СВІТОВОГО РИНКУ ТОВАРІВ

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор як кількісно визначений елемент у вартості продукції грає важливу, а в ряді випадків вирішальну роль при об'рунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції. При цьому транспорт і зовнішньоекономічна діяльність знаходяться в тісному взаємозв'язку і взаємній обумовленості, роблячи великий вплив один на одного. Так, підвищення продуктивності транспортних систем призводить до скорочення питомих транспортних витрат, сприяючи розвитку зовнішніх економічних відносин, утягуючи в сферу міжнародних економічних відносин нові і більш віддалені і складні ринки товарів. Разом з тим збільшення масштабів зовнішньої торгівлі і концентрація вантажопотоків на окремих напрямках дозволяють використовувати сучасні транспортні технології, скорочуючи тим самим транспортні витрати на одиницю перевезеної продукції.

Величина провізної плати впливає на встановлення ціни товару, роблячи можливим чи неможливим з економічної точки зору здійснення зовнішньоторговельної операції.

Частка транспортних витрат у ціні товару в середньому досягає 10-12%, а по окремих товарах коливається від 2-5% (електроніка) до 30-40% (будівельні матеріали). У ряді випадків навіть під час перевезення готової продукції, наприклад, великовагової великогабаритної техніки, у залежності від віддаленості ринків транспортні витрати зростають до 100% вартості устаткування, а іноді і перевищують її.

Залежність ціни товару від ціни його перевезення

Транспортний фактор впливає на ціну товару, виявляючись у вигляді транспортної складової, залежної від ціни на транспортну послугу перевезення (тарифів, страхової премії, різного виду зборів, комісійних і ін.).

У міжнародній торгівлі транспортна складова в ціні товару залежить від кон'юнктури міжнародних товарних і транспортних ринків, ринків посередницьких послуг і виступає як міжнародна договірна (між продавцем і покупцем) частина ціни товару, призначена для покриття транспортних витрат при виконанні угоди, що

залежить від умов постачання товару, від найближчих для покупця базисних ринків аналогічної продукції.

Вплив транспорту на ціни товарів позначається в зміні вартості товару після його доставки. При цьому покупець, у залежності від базисних умов контракту, може оплачувати витрати за перевезення як у вигляді “транспортної складової”, якщо товар куплений на умовах його доставки продавцем, так і перевізнику, якщо доставку повинний здійснити сам покупець. У першому випадку покупця не цікавить величина транспортних витрат, оплачуваних продавцем перевізнику, але йому небайдужий рівень “транспортної складової”. В другому випадку покупець змушений враховувати витрати за перевезення безпосереднім чином, оскільки саме йому укласти договір з перевізником.

Величина транспортних витрат впливає на рішення про закупівлю товару на тому чи іншому ринку як у випадку рівності цін основного і неосновного ринків, так і у випадку їх нерівності. Більше того, покупець може віддати перевагу відносно високій ціні на ринку 1, якщо рівень транспортних витрат під час перевезення товару з цього ринку буде настільки нижчим в порівнянні з витратами щодо постачання з ринку 2, що сумарні витрати покупця в першому випадку виявляться нижчими.

Додатковий прибуток, що отримується країнами, які знаходяться в сприятливому географічному положенні стосовно імпортерів і мають зручні транспортні комунікації, можна назвати своєрідною формою ренти за місцевим розташуванням. Неоднакове місце розташування є джерелом додаткового збагачення країн, що знаходяться поблизу центрів міжнародної торгівлі, за рахунок країн, розташованих на більш віддаленій відстані. Вплив транспортного фактора полягає не тільки в тому, що ціни можуть складатися по-різному в залежності від географічного положення країни-покупця, країни продавця і країн-конкурентів, але й у тому, що доставка товару з деяких ринків у райони споживання може бути здійснена за декількома варіантами перевезення, тобто різними маршрутами і різними видами транспорту.

Вплив цін перевезення позначається й у тому, що при продажі товару за ціною, яка включає витрати з доставки, продавець несе ризик утрат, зв'язаних з ростом провізної плати. У зв'язку з наявністю такого ризику в контрактах може бути передбачено, що при підвищенні фрахтових ставок понад очікуваний розмір ціна повинна

бути змінена, а у випадку незгоди покупця компенсувати різницю у фрахті продавець вправі розірвати договір.

Факторами, що визначають, як на ціні (з доставкою чи без неї) і в яких пропорціях відіб'ється зменшення фрахтової ставки, варто вважати ступінь монополізації ринку, еластичність попиту на товар і його пропозицію за ціною, частку даної країни у світовому експорті відповідного товару, наявність замінників товару. Іншими словами, за рівних умов, чим більша названа частка і чим вужче коло замінників, тим більша ймовірність існування причинно-наслідкового зв'язку між зниженням ціни перевезення з портів країни-експортера і зменшенням ціни товару з доставкою на іноземний ринок і тим менший ступінь впливу падіння фрахту на ціну.

Формування транспортної складової в ціні зовнішньоторговельного товару

Досліджуючи вплив транспортного фактора на ціни товарів, варто проводити чітке розмежування між “транспортною складовою”, включеною в ціну товару з доставкою, і транспортними витратами, оплачуваними фрахтувальниками перевезень.

Транспортна складова – це договірна питома величина витрат, обумовлена продавцем і покупцем при укладанні контракту купівлі-продажу товару і що включається в ціну товару, призначена для покриття витрат продавця товару при організації доставки вантажу покупцю відповідно до базисних умов контракту купівлі-продажу.

Транспортні витрати – це сума усіх витрат, зв'язаних із транспортуванням вантажу. Ці витрати, в залежності від домовленості, несуть або продавець, або покупець, а частіше і той, і інший відповідно до базисних умов постачання.

Зовсім очевидно, що дані величини не є тотожними, і тільки на рівні окремих зовнішньоторговельних операцій можливий їхній збіг. У теоретичному плані величина “транспортної складової” повинна відповідати частині транспортних витрат, покладених базисними умовами контракту купівлі-продажу на продавця.

Таким чином, розрахувавши попередньо передбачувані транспортні витрати, які повинен нести продавець, можна прийняти їх за орієнтовну величину транспортної складової в ціні товару.

До транспортних витрат відносять усі витрати, зв'язані з перевезенням товару. Це:

- підготовка товару до транспортування на складі відправника (упакування, збереження, виготовлення транспортної документації і т.п.);

- навантаження товару на транспортні засоби першого перевізника;
- транспортування вантажу зі складу відправника в пункт передачі товару другому перевізнику;
- транспортно-експедиторське обслуговування на першому етапі перевезення;
- оренда транспортного устаткування на першому етапі перевезень (контейнери, засоби пакування і т.п.);
- вивантаження товару в пункті перевалки;
- збереження товару в пункті перевалки;
- навантаження товару на транспортні засоби другого перевізника;
- оплата митних податків і зборів;
- страхування вантажу на випадок його псування чи втрати;
- транспортно-експедиторське обслуговування й інші види послуг, включаючи необхідні сепараційні й інші матеріали;
- транспортування вантажу другим перевізником;
- оренда транспортного устаткування на другому етапі перевезення;
- вивантаження товару з транспортного засобу другого перевізника;
- при необхідності, використання транспортних засобів третього перевізника з аналогічними витратами.

Орієнтовна величина транспортної складової в ціні товару і транспортні витрати, які її формують, будуть залежати від умов постачання товару. Наприклад:

а) при постачанні товарів на умові EXW (постачання із заводу) мінімальні транспортні витрати будуть у продавця, а максимальні – у покупця товару. У цих умовах у ціну товару включається транспортна складова, що складається з витрат на підготовку товару до перевезення, тобто його упакування, доставка у визначене місце, підготовка необхідної транспортної документації, комісія з транспортно-експедиторського обслуговування;

б) при постачанні товару на базисній умові FCA (вільний перевізник) до вказаних витрат додаються витрати з доставки вантажу в поїменованій пункт, де товар буде переданий перевізнику;

с) при постачанні товару за умовою FOB (вільно на борт), крім вище перерахованих витрат, у транспортну складову можуть входити витрати на вивантаження, збереження товару в порту,

транспортно-експедиторське обслуговування, оплата митних зборів, частина витрат на навантаження судна, якщо в контракті не обговорені повні витрати на навантаження товару і його укладання в трюми;

d) при постачанні на умові CIF (вартість, страховка і фрахт) передбачається включення витрат на фрахтування судна і страхування товару.

Розходження між розмірами “транспортної складової” і “транспортними витратами” – одна з причин спроб продавця товару дістати додатковий прибуток за рахунок організації доставки товару покупцю. Так, продавець, знаючи, що він може зафрахтувати судно по більш низькій ставці фрахту в порівнянні з міжнародним загальноприйнятим тарифом, буде брати контракт на умовах CIF. У результаті продавець дістане додатковий прибуток за рахунок різниці між “транспортною складовою”, що буде розраховуватися за світовими цінами на фрахтовому ринку, і “транспортними витратами” – реальними витратами продавця за перевезення вантажу.

Методи обліку транспортних витрат у ціні товару

Розглянутий вище метод формування зовнішньоторговельної ціни товару з обліком “транспортної складової” – доволі традиційний, і вже не може застосовуватися не тільки у внутрішній торгівлі, але й усе в більшій мірі в регіональному господарстві, коли інтеграційні процеси охопили практично всі континенти світу. Він не відповідає сучасним тенденціям злиття підприємницьких сфер діяльності (та сама фірма робить, перевозить і продає).

Тому розроблені сучасні методи обліку транспортних витрат у ціні товару у внутрішній торгівлі й у міжнародній:

a) у країнах ЄС постачання товарів в основному здійснюється за цінами франко-станції відправлення, при яких провізні платежі відшкодовує безпосередньо покупець. Вважається, що такі ціни перешкоджають активній конкуренції віддалених виробників з місцевими. Инкотермс-2000 рекомендує застосовувати при перевезеннях, включаючи змішані чи комбіновані перевезення, у контрактах купівлі-продажу базисні умови FCA, що передбачають оплату перевезення товару за рахунок покупця;

b) більш обмежене застосування в західноєвропейських країнах мають єдині ціни, що включають усереднену вартість доставки товару. Ці ціни використовуються, головним чином, для легкої негромісткої продукції. Іноді їх називають поштовими тарифами. Вони дозволяють підприємцям успішно конкурувати на далеких ринках;

с) широке поширення одержали так звані зональні ціни – єдині, з включенням транспортних витрат за географічними зонами. Ці ціни спрямовані на стабілізацію ринку усередині регіону (зони) чи району, і що дуже важливо, на спрощення розрахунку транспортних витрат, коли одне виробництво обслуговує безліч споживачів;

d) для дорогої продукції транспортні витрати поглинаються її кінцевою ціною. Диференційовані транспортні витрати не включаються в кінцеву ціну, пропонується ніби “безкоштовна доставка” для покупця. Цей метод допомагає виробникам за допомогою “фіксованих цін” розширити географічні межі торгівлі й у той же час забезпечити повне покриття транспортних витрат за рахунок отриманих прибутків;

е) широке застосування у внутрішній і в зовнішній торгівлі одержав метод відображення транспортних витрат у ціні товару шляхом застосування ціни базисних пунктів (чи, як називають у США, ціни основних точок). При цьому транспортні витрати розраховуються не від “ворот” виробника продукції, а від визначених пунктів, розглянутих усіма конкуруючими виробниками даної продукції в галузі, як основні точки відліку транспортних витрат. Цей метод загальноприйнятний для однорідних промислових товарів (сталь, цемент, вугілля, скло і т.п.).

У ЕС ціни базисних пунктів діють для обмеженої категорії вантажів (наприклад, цементу). За оцінкою європейських фахівців, такі ціни посилюють ціноутворення і є дискримінаційними для близько розташованих споживачів, змушених оплачувати витрати “примарного” характеру.

В США знаходять застосування всі розглянуті способи відображення транспортних витрат у цінах на продукцію. Найбільшого поширення одержали ціни базисних пунктів, при яких вся однорідна, вироблена в даному районі продукція розглядається як виготовлена в одному базисному пункті. Ціна, установлена для цього пункту, обов’язкова для усіх виробників, незалежно від місця розташування і фактичних витрат виробництва. До цієї фіксованої ціни додаються транспортні витрати від базисного пункту (основної точки) до споживача продукції.

При наявності декількох регіональних зон збуту кількість базисних пунктів може відповідати їх числу. У більшості випадків регіон одного базисного пункту замикається територією штату. Якщо європейські підприємці вбачають у цінах базисних пунктів дискримінаційні елементи у відношенні витрат на транспортування,

то американські бізнесмени, навпаки, вважають, що такі ціни стимулюють максимальне їх скорочення, відображають інтереси підприємців і сприяють процесу укрупнення і злиття підприємств.

Транспортна політика США спрямована на ощадливе витрачання перевізної роботи. У цьому ж напрямку діє і характерний зараз для американської економіки процес злиття власності на транспортних і промислових підприємствах. У багатьох галузях промисловості відбувається формування єдиного промислово-транспортного комплексу. Ще порівняно недавно процес транспортування брали на себе магістральний транспорт і незалежні транспортні підприємства. Усе частіше транспортне виробництво змінює власника, переходячи під юрисдикцію промислового підприємця. Промислові і транспортні підприємства поєднуються в один комплекс. Доставка продукції стає частиною єдиного технологічного процесу “транспорт – виробництво – транспорт”. Цей процес починається з підвозу сировини і закінчується доставкою готової продукції споживачу. Транспортні витрати включаються в загальні витрати виробництва як внутрішньозаводські й окремо в ціні на продукцію не фіксуються.

Таким чином, продукція транспорту на транспортний ринок надходить не самостійно, оскільки вартість її прирівнюється до вартості промислової продукції в числі інших витрат виробництва. Звідси випливає, що сфера вільного транспортного ринку звужується. Оцінка витрат на транспортування здійснюється в даному випадку не за тарифами, а здобуває монопольний характер, оскільки цілком знаходиться в руках нових власників – транспортно-промислових підприємців. У США, за деякими оцінками, зі сфери ринкового обороту, як самостійного виду послуг, виключено до 40% перевізної роботи залізниць.

У цих умовах питання про відображення транспортних витрат у цінах на продукцію здобуває інший зміст. При відсутності купівлі-продажу перевезеного вантажу, а також фіксованої і ринкової ціни на перевезення проблема зводиться, власне кажучи, до виявлення покупцем реальних витрат на транспортування власником транспортних засобів і суб'єктивних дій останнього щодо формування ціни на свою продукцію. У результаті злиття транспортних підприємств із промисловими транспортна складова стає ще більш дієвим фактором ціноутворення на товарних ринках.



1.8. РОЛЬ І МІСЦЕ УКРАЇНИ В РЕАЛІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Історія України упродовж століть значною мірою залежала від ділової активності на трансконтинентальних торгових маршрутах, що перетинають її територію. Коли ці шляхи “працювали”, країна була у силі, динамічно розвивалася, випереджаючи у своєму розвитку багато держав Європи. При згасанні активності на торгових маршрутах Україна, незважаючи на своє винятково вигідне географічне становище, досить швидко перетворювалася на пересічну європейську околицю, а то й зовсім на багато століть зникала з історичної сцени.

У перші роки формування нової незалежної Української держави цей історичний досвід було майже проігноровано. За оцінками англійського інституту Rendall, Україна має найвищий у Європі транспортний транзитний рейтинг – 3,11 бала. У сусідній Польщі цей показник становить лише 2,72 бала. Транзитний рейтинг території тієї або іншої країни враховує розвиненість розміщених у ній транспортних систем і мереж, а також рівень і стан їх інфраструктури. Досить велике значення цього показника має ряд країн Центральної та Східної Європи: Угорщина, Румунія, Білорусь, Росія.

Україна взяла на себе зобов'язання надати частину своєї транспортної мережі для формування 3-го, 5-го і 9-го критських МТК із деякими відгалуженнями на своїй території. Згідно з цим зобов'язанням українська сторона:

- ініціює створення нових МТК – між Балтійським і Чорним морями (Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса) та навколо Чорного моря (через країни Чорноморського економічного співробітництва);
- пропонує включити до Євро-Азіатського транспортного коридора (проект TRACECA) паромні переправи: Одеса – Поті та Баку – Туркмен-баши (на Каспійському морі).

Серед основних організаційних заходів, передбачених зобов'язаннями – створення ВАТ “Транспортні коридори України” із змішаною формою власності, основна мета якого – прискорення організації проектних і будівельно-монтажних робіт, пов'язаних із будівництвом та модернізацією національної транспортної мережі, що входить до МТК.

У першочерговому порядку передбачалась також розробка проектів Концепції і Державної програми створення і подальшого функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Така Концепція відповідно до Плану першочергових заходів щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні була створена відповідними міністерствами і відомствами. Її розробники виходили з того, що Україна займає зручне (вигідне) для створення МТК геополітичне і гео економічне становище, має розвинуту промисловість, здатну виготовляти й обслуговувати сучасні транспортні засоби, дорожньо-будівельну техніку, а також кваліфіковані кадри та потужний потенціал наукових, проектних і навчальних закладів.

Актуальність розробки і затвердження Концепції обумовлена доцільністю інтеграції транспортної мережі України в систему МТК з метою: залучення додаткових обсягів транзитних перевезень і валютних надходжень; скорочення транспортних витрат; наближення до міжнародних стандартів перевезення пасажирів і вантажів, енергетичних і екологічних показників роботи транспорту; збільшення частки українського експортного потенціалу на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоздатності вітчизняних перевізників, підтримки оперативної готовності національної транспортної системи до використання її в інтересах підвищення обороноздатності країни.

У Концепції за основу взято прийняті у Європейському Союзі принципи міжнародної транспортної політики. Вони включають: політичні та комерційні аспекти, соціальний прогрес, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетинання державних кордонів, технічні й технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку.

У Концепції об'рунтовані географічні напрямки та конкретний перелік транспортних коридорів, їх інфраструктура, варіант розвитку транспортної мережі України, що максимально відповідає вимогам до МТК. У ній також подано прогнозу оцінку обсягів перевезень по кожному транспортному коридору, визначено етапність і пріоритетність створення національної мережі.

Перехід на згадані принципи має здійснюватися послідовно, поетапно, з урахуванням прийняття в Україні відповідної законодавчої та правової бази.

Створення транспортних коридорів і входження їх у міжнародну транспортну систему є Загальнодержавним пріоритетом у розвитку транспортно-дорожнього комплексу. Відповідно до Концепції, єдині підходи у здійсненні державної політики щодо реалізації цього пріоритетного напрямку розробляє Державна комісія з питань транспортних коридорів на чолі з першим віце-прем'єр-міністром України.

Концептуальну основу функціонування транспортно-дорожнього комплексу становлять ринкові відносини, найважливішими елементами яких є роздержавлення, демонополізація, цивілізована конкуренція, правова рівність структур усіх форм власності та розширення сфери застосування приватного капіталу.

У Концепції визначено наступні загальні пріоритетні напрями розвитку транспортно-дорожнього комплексу на період до 2015 р.:

- *розвиток міждержавних транспортних зв'язків;*
- *інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему* на основі створення відповідної національної нормативної бази, узгодженої з міжнародними документами в даній галузі; впровадження нової техніки і сучасної технології організації перевезень;
- *формування ринкового конкурентного середовища в галузі* шляхом сприяння створенню підприємств різних форм власності із залученням вітчизняних та зарубіжних інвесторів;
- *впровадження у транспортно-дорожню галузь міжнародних рекомендацій та стандартів щодо розвитку взаємовигідного співробітництва з національними і міжнародними організаціями;*
- *забезпечення безпеки в транспортно-дорожньому комплексі; впровадження ресурсозберігаючих та енергозберігаючих технологій, зменшення питомих паливно-енергетичних витрат, комплексне вирішення проблеми охорони навколишнього середовища;*
- *створення інформаційних автоматизованих систем управління; розвиток комунікацій у напрямках Європа – Україна – Азія; Північ – Україна – Південь, а також інших нових національних транспортних комунікацій; розширення та удосконалення експортних транспортних послуг;*
- *розвиток туристичних послуг із забезпеченням сервісу на рівні розвинутих європейських країн.*

Пріоритетними напрямами у підгалузях транспортно-дорожнього комплексу за видами транспорту є:

по автомобільному транспорту:

- розвиток міжміських автобусних перевезень; щорічне збільшення обсягів міждержавних перевезень і транзитних перевезень вантажів;

- щорічне збільшення надходжень коштів до державного та місцевих бюджетів за рахунок зростання обсягів міждержавних транспортних послуг і транзиту;

по залізничному транспорту:

- реконструкція і модернізація інфраструктури найважливіших магістралей;

- оновлення рухомого складу;

- входження національної інфраструктури залізниць у систему міжнародних транспортних коридорів;

по морському транспорту:

- оновлення і поповнення флоту; створення вільних економічних зон різних типів у морських портах;

- розвиток круїзного плавання;

- розвиток експортних послуг флоту та збільшення обсягів переробки транзитних вантажів у портах;

- нарощування перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів; створення державної системи безпеки судноплавства;

- удосконалення системи управління і зв'язку;

по річковому транспорту:

- збільшення обсягу перевезень експортно-імпортних вантажів;

- збільшення перевезень на туристичних суднах, особливо іноземних туристів;

- удосконалення системи внутрішніх водних шляхів України;

- розвиток нормативно-правової бази річкового транспорту для забезпечення інтеграції внутрішніх водних шляхів України в Загальноєвропейську мережу транспортних коридорів;

по автомобільних шляхах:

- приведення технічного рівня національної мережі автомобільних шляхів у відповідність із міжнародними стандартами та вимогами безпеки;

- поліпшення транспортно-експлуатаційного стану існуючих шляхів, підвищення рівня їхньої облаштованості й економічності перевезень, приведення їх у відповідність із сучасними вимогами;

- розширення обсягів будівництва автомобільних шляхів, насамперед у напрямках міжнародних транспортних коридорів;

- доведення стану штучних споруд на шляхах до сучасних нормативних вимог;
- забезпечення високої якості будівельних робіт, ремонту й утримання автомобільних шляхів.

Концепцією передбачаються два варіанти будівництва транспортних коридорів на території України:

- реконструкція і модернізація існуючої мережі;
- побудова нової транспортної мережі з повним комплексом інфраструктури відповідно до міжнародних стандартів.

Реконструкція і модернізація існуючої мережі здійснюватимуться переважно на конкурсних засадах, із залученням коштів державного бюджету (насамперед із надходжень на дорожні роботи), а також з інших джерел фінансування. Приватний капітал у даному випадку залучається для розвитку окремих об'єктів транспортних коридорів, допоміжної діяльності, сервісу тощо.

Для забезпечення функціонування транспортних коридорів, а саме для переробки контейнерних, контрейлерних та інших вантажів створюються транспортно-складські комплекси (ТСК), що мають наступну класифікацію:

сухопутні прикордонні – Ковель, Франкотранс – Рава-Руська (Жовква) – Мостиська + Чоп, Харків, Луганськ, Донецьк, Чернігів;
сухопутні по території України – Київ, Житомир, Вінниця, Полтава, Суми, Дніпропетровськ, Кіровоград, Черкаси, Сімферополь, Мелітополь, Одеса, Хмельницький, Тернопіль, Рівне, Львів, Івано-Франківськ;

водні – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Олександрівськ, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ.

Особливості транспортної системи України

Транспортна система України є розвинутим сучасним промислово-господарським комплексом і включає усі види транспорту – автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий, трубопровідний і шляхи сполучення загального користування. Вона має розгалужену інфраструктуру для надання всієї сукупності транспортних послуг. До найважливіших якісних характеристик цієї системи належать: цілісність вантажів і безпека пасажирів; регулярність і надійність транспортних зв'язків; швидкість; вартість перевезень.

Порівняно з іншими галузями економіки транспорт має розподілену лінійно-вузлову структуру розміщення основних фондів.

Саме транспорту властива мережна структура, що характеризується наявністю двох елементів транспортної мережі – *транспортних вузлів і транспортних магістралей*.

Транспортні вузли поділяються на спеціалізовані (з одним видом транспорту) й інтегровані (з кількома видами транспорту).

Серед транспортних магістралей розрізняють водні і наземні. Останні, у свою чергу, поділяються на автомобільні шляхи і залізничні колії сполучення.

Система морських портів становить другий за важливістю після флоту елемент морського транспортного комплексу України. Вона складається з 19 виробничих одиниць, що розміщені по морському узбережжю країни, у гирлах річок Дунай, Дніпро, Південний Буг, у Керченській протоці, на узбережжі Криму, на півдні й у північній частині Азовського моря.

За своїм географічним розташуванням та роллю в транспортному обслуговуванні економіки та зовнішньоекономічних зв'язках України її морські порти поділяються на чотири основні групи:

Дунайські порти: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ;

Причорноморські порти: Белгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Південний, Октябрськ, Миколаїв, Херсон, Скадовськ;

Кримські порти: Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія;

Азовські порти: Керч, Бердянськ, Маріуполь.

Основні транспортно-виробничі характеристики українських морських портів такі:

- площа території – 1461 га;
- кількість причалів – 189 одиниць;
- протяжність причалів – 29971 р. м;
- площа критих складів – 2203 тис. кв. м;
- проектна пропускна спроможність портів – 119,73 млн. тонн вантажів на рік; у тому числі по Дунайському регіону – 26,95 млн. тонн, Чорноморському регіону (Причорномор'я та Крим) – 74,09 млн. тонн, Азовському регіону – 18,69 млн. тонн.

Крім цього, Україна має 12 річкових портів із загальною протяжністю причалів 17457 р. м, з яких на механізовані вантажні та вантажопасажирські причали припадає 11384 р. м.

Судноплавство здійснюється по річках Дунай, Дніпро, Десна, Дністер, Південний Буг, Ворскла, Горинь. Їх глибина сягає 0,7-4,5 м. Експлуатаційна довжина внутрішніх судноплавних шляхів становить 3,2 тис. км, у тому числі по р. Дніпро – 1000 км.

Інфраструктура залізничного транспорту України найбільш багатогалузева і становить понад 45 відсотків усіх основних фондів транспортної галузі.

У складі Державної адміністрації залізничного транспорту – 6 залізниць, 1761 станція, більш як 430 депо, 68 вантажних вагонних депо, 235 пунктів технічного обслуговування.

Рух на залізницях України забезпечується двома видами тяги – електричною і тепловозною. Експлуатаційна довжина першої з них – 8595 км, у тому числі на змінному струмі – 3819 км.

Сортувальна робота виконується на 54 опорних станціях та цілому ряді менших станцій за єдиним планом формування потягів.

Шляхи і шляхове господарство це: 63731 км стрілок, 13878 км безстикувальних шляхів, 55196 тис. одиниць шпал. Середня вага рейки на головних шляхах – 61,4 кг/п.м, середня вантажонапруженість – бруто 27,2 млн. ткм/км на рік, частка термоукріплених рейок – 46,1 відсотка.

Вагонне господарство забезпечує обслуговування близько 10 тис. пасажирських і 160 тис. вантажних вагонів різних типів. На цей час електрифіковано 38 відсотків мережі, з них 55 відсотків – постійним і 45 відсотків – змінним струмом.

Загальна протяжність автомобільних шляхів в Україні становить понад 170 тис. км, у тому числі з твердим покриттям – 164 тис. км.

Потенційні можливості Державної корпорації “Укравтодор” в утримуванні автошляхів у технологічно нормальному стані дають змогу забезпечити щорічно будівництво і реконструкцію 2500 км і ремонт 30 тис.км доріг. Однак у зв’язку з економічною кризою і недофінансуванням ці потужності використовуються не більше ніж на 50 %.

Навіть такий надто короткий опис транспортно-дорожнього комплексу України свідчить про його величезні потенційні можливості. Але його технічний стан з кожним роком дедалі погіршується. Тому практично безальтернативним варіантом виводу із кризи цього системоутворюючого для економіки країни комплексу є його включення у систему міжнародних транспортних коридорів.

Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали

першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему. Усі його об'єкти розвиваються відповідно до визначених у Концепції пріоритетів і послідовності створення транспортних коридорів.

Автомобільний транспорт має перспективу стійкого зростання, що зумовлено рядом факторів. Це, зокрема, зміна структури розвитку економіки, насамперед галузей–споживачів послуг автоперевезень (легка промисловість, виробництво товарів широкого вжитку). Іншим фактором сприяння є розвиток малого і середнього підприємництва.

Вантажний автотранспорт дає кращу якість послуг та є більш надійним і безпечним. Порівняно із залізничними перевезеннями тут легше контролюється цілісність вантажів, дотримання графіка завантаження і руху.

Залізничний транспорт має переваги як перевізник масових вантажів у великих обсягах на далекі відстані (300 км і більше).

У зв'язку зі спеціалізацією автомобільного і залізничного видів транспорту на різних вантажопереvezеннях Концепцією не обумовлюється пріоритетність розвитку одного з них відносно іншого. При цьому передбачається, що масові вантажі (паливо, руда, нафта, ліс, будівельні матеріали тощо) будуть перевозитись залізницями, а вантажі невеликого обсягу (особливо ті, що швидко псуються) – автомобілями. Таким чином, обидва види транспорту – *автомобільний і залізничний* – створюватимуть основу для міжнародної національної транспортної мережі України.

Створення МТК не тільки сприяє поліпшенню транспортного обслуговування, але й справляє значний безпосередній вплив на соціально-економічний розвиток смуги прилеглої території шириною 80-130 км. Спорудження автомагістралей та створення сучасної сервісної інфраструктури вздовж них забезпечить роботою сотні тисяч чоловік як на будівництві, так і при експлуатації траси. При цьому виконання розрахованої мінімум на 15-20 років Програми замовлень на дорожньо-будівельні матеріали, машини і механізми сприятиме піднесенню і зростанню окремих секторів економіки, дасть потужний поштовх розвитку великої кількості підприємств транспортного машинобудівного комплексу та промисловості будівельних матеріалів (зокрема з виробництва цементу, металу і металоконструкцій).

За рахунок поліпшення роботи транспорту набудуть прискореного розвитку галузі господарського комплексу регіонів,

територією яких проходять автомагістралі. Розширяться можливості переробки продукції на місцях з доставкою її споживачу у відповідному товарному вигляді. Разом з тим, треба мати на увазі, що транспорт чинить шкідливий вплив на навколишнє середовище. Це насамперед отруйні викиди у повітря, забруднення земель, поверхневих і ґрунтових вод, підвищення шуму.

Створення національної мережі МТК має значно зменшити негативний вплив автотранспорту на навколишні території. Досягтиметься це завдяки істотному поліпшенню умов руху, зменшенню перевантаження автомобільних шляхів, здійсненню на нових автомагістралях певних природоохоронних заходів та підвищенню рівня обслуговування водіїв, пасажирів і автотранспорту.

Забезпечення сприятливих умов руху на магістралях, більш рівномірна швидкість, усунення затримок і необґрунтованих змін режиму руху істотно зменшать шкідливі викиди в повітря.

Більше того, МТК вимагатимуть істотного поліпшення якості двигунів і використання тільки високоякісного пального для них. На автомагістралях транспортних коридорів будуть побудовані водовідстійники і споруди для очищення води.

За рахунок прокладання автотрас поза межами населених пунктів, регулювання забудови в їх зоні, дотримання відповідних правил і параметрів при будівництві житлових і виробничих будівель можна значно знизити шкідливий вплив шуму від руху автотранспорту. Автомагістралі, розташовані поблизу населених пунктів, обов'язково будуть обладнуватися протишумовими спорудами.

Будівництво і функціонування транспортних коридорів по зазначених у Концепції напрямках забезпечується відповідними підприємствами, підпорядкованими Міністерству транспорту України.

Нові автомобільні дороги передаються у користування акціонерам, що вклали гроші в їх будівництво, на термін не менший, ніж потрібно для окупності вкладених капіталів і одержання прибутку. Тому проїзд по цих дорогах буде платним.

Однією з першочергових умов залучення потоків транзитних вантажів для їх проходження через українську територію є ефективна тарифна політика, що враховує постійні зміни міжнародних вимог. Створення і функціонування мережі транспортних коридорів регулюється у міжнародній практиці кількома сотнями різноманітних нормативно-правових актів, технічних документів, конвенцій, вимог, стандартів тощо.

Міжнародна транспортна мережа України і діючі системи перевезення в умовах трансформації економіки вимагають принципів змін в експлуатаційно-технологічній діяльності, а також заміни технічних засобів і устаткування.

Головними вимогами в цих питаннях є:

- максимальне зниження собівартості перевезень;
- переоцінка критеріїв у підходах до визначення ефективності перевезень, перехід від кількісних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;
- забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів та вантажів;
- забезпечення збереження вантажів під час перевезення;
- підвищення якості послуг на транспорті.

Питання прискореного проходження транспорту через пропускні пункти на державному кордоні – мабуть, найскладніше у міжнародних перевезеннях. Для його вирішення необхідно побудувати нову інфраструктуру пропускних пунктів на державному кордоні, яка відповідала б міжнародним стандартам. На маршрутах транспортних коридорів розміщено 12 автомобільних, 11 залізничних і 3 пропускні пункти в морських і річкових портах. Серед автомобільних лише пропускний пункт “Краковець”, побудований у 1997 р., цілком відповідає всім без винятку міжнародним вимогам і стандартам. Інші пропускні пункти вимагають істотної реконструкції та будівництва нової інфраструктури.

Реальний стан створення національної мережі МТК

Забезпечення синхронної роботи транспортного коридору залежить значною мірою від успішного вирішення проблеми постійної взаємодії окремих видів транспорту: залізниці з авто-транспортними компаніями різних країн як на території України, так і сусідніх держав. Основними чинниками, що істотно впливають на роботу МТК, є:

- відсутність законодавства, що регламентує спільну діяльність у межах МТК всіх учасників перевізного процесу; невідповідність діючих інформаційних і телекомунікаційних систем як сучасним вимогам, так і запитам недалекого майбутнього;
- відсутність єдиної для всіх учасників транспортного процесу Євро-Азіатської інформаційної системи обробки, збереження, передачі й утилізації даних про рух пасажирів та вантажів у будь-який момент часу стосовно будь-якої точки транспортного коридора;

- дотримання відомчого принципу, відсутність робіт із стандартизації та уніфікації процедур митного, екологічного, санітарного й інших видів контролю, що враховують специфіку та вимоги кожної з країн розташування того чи іншого МТК;

- формування транспортно-тарифних показників коридорів з установленням наскрізних ставок на всьому шляху транспортування і комплексних тарифів на всі види вантажних операцій;

- створення транспортно-складських комплексів і систем, нагромаджувально-розподільчих комплексів в основних проміжних пунктах проходження вантажів і пасажирів по кожному з МТК.

Робота таких складних об'єктів інфраструктури міжнародних транспортних коридорів в обов'язковому порядку має ґрунтуватися на повсюдному використанні можливостей інформаційних систем забезпечення МТК та стандартизованих документів змішаних перевезень пасажирів і вантажів, на єдиному, погодженому з усіма країнами-учасниками транспортному законодавстві.

Необхідно пам'ятати, що залучення національних транспортних систем до мережі МТК висуває додаткові вимоги до якості, синхронності, злагодженості роботи всієї транспортної галузі країни. Наявність МТК зобов'язує її працювати в такому режимі технології, організації і нормативно-правового забезпечення, який би відповідав європейським стандартам.

Концепція створення і функціонування міжнародних транспортних коридорів в Україні (Постанова КМ України від 14.08.97 № 821) припускає використання всіх вітчизняних морських і річкових портів як складових елементів транспортної мережі України міжнародного використання, що з'єднуються з найближчими до них МТК безпосередньо.

Для розвитку і конкретизації Основних концептуальних положень Кабінетом Міністрів України була схвалена *Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні* (затверджена Постановою Кабміну України від 20 березня 1998 р. № 346). Вона передбачає комплекс першочергових заходів, спрямованих на побудову національної мережі МТК на період до 2005 року. Відповідно до цієї Програми передбачалось створення вільних (спеціальних) економічних зон, розвиток експортних послуг різних видів транспорту зі збільшенням обсягів перевалки транзитних вантажів, розширення географії перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів, створення державних систем безпеки на транспорті.

Дуже значним є обсяг необхідних дослідних робіт, інвестицій у транспортно-складські комплекси. Він зумовлений прискореним переходом на ринкові відносини, що ставить перед транспортом принципово нові завдання і вимагає якісно нових змін в організації транспортного процесу.

Найбільш оптимістичними уявляються позиції України в чорноморському секторі Євро-Азійського ринку портових послуг, особливо завдяки Великій Одесі, що об'єднує найбільші у Чорноморсько-Азовському басейні Одеський, Іллічівський та Південний морські порти. Саме таке об'єднання може прийняти до освоєння вантажопотоки, що надходять з Європи до Центральної та Південно-Східної Азії та у зворотному напрямку. Дуже перспективним для перевалки транзитних вантажів із Росії є Маріупольський порт. Навіть при нинішньому стані матеріально-технічної бази 19 морських портів України мають сумарну пропускну спроможність близько 120 млн. тонн по сухих вантажах і до 30 млн. тонн сирої нафти і нафтопродуктів. Цей потужний виробничий потенціал поки що використовується на 60-70 відсотків через відсутність вантажної бази.

У системі європейських транспортних коридорів особлива увага приділяється “морським воротам” Європи на Чорному морі.

Паралельно, випереджаючими темпами має вирішуватися інше масштабне завдання – *створення інтегрованої міжнародної мережі комунікації*. Мета, що ставиться перед такими системами, полягає у забезпеченні всіх учасників транспортного процесу (митниць, транспортних організацій, пунктів перевалки) інформацією про вантаж. Це, у свою чергу, дає можливість підготувати технологічний процес, документацію для наступного просування вантажу, планувати завантаження транспортних засобів. Для клієнтури така система надає достовірну інформацію про місце перебування вантажу, вчасно оповіщає про його прибуття, дозволяє знизити рівні завантаження складських приміщень і фактично реалізувати модель перевізного процесу “just in time – точно в термін”. Єдино правильним у ситуації сьогодення є прийняття у **повному обсязі** стандартів ЄС з інформаційного обміну даними про вантажі.

Необхідно ще раз підкреслити пріоритетність роботи з інформаційного забезпечення й обслуговування транспортного процесу в системі МТК. Стійке функціонування цієї системи вже на перших

етапах її формування впливатиме на ефективність перевезень за рахунок: раціонального управління, вироблення нової технології обробки необхідної супровідної документації руху вантажу, створення конкурентоздатних вітчизняних транспортних підприємств, запобігання штрафним санкціям з боку західних і східних партнерів у зв'язку з нестандартним оформленням товаросупровідних документів, більш ефективного використання можливостей вітчизняної транспортної системи при транзиті вантажів у межах МТК. Наслідком цих чинників стане зростання попиту на транспортні послуги насамперед національної мережі міжнародних транспортних коридорів, освоєння нових обсягів перевезень, збільшення валютних надходжень.

Україна ще у недалекому минулому мала досить успішний досвід експлуатації залізничної паромної переправи Іллічівськ-Варна. У рамках реалізації участі української сторони в ЄАТК було відкрито паромну автомобільну переправу Іллічівськ-Поті. Накопичений майже дворічний досвід регулярної експлуатації цієї лінії дав необхідну інформацію для оцінки поточної ситуації з її функціонування.

Перша й основна передумова відкриття регулярного паромного сполучення полягає у наявності відповідної вантажної бази. Обсяги перевезень 1-2 млн. тонн, що передбачалися на рівні урядів України і Грузії у грудні 1996 р. при відкритті паромної переправи, виявилися дуже перебільшеними і навряд чи будуть у межах досяжності.

Інша особливість полягає у структурі вантажопотоків, оскільки поки що немає великих контрактних промислових партій вантажів. З України в Закавказзя направляються будівельні матеріали, метал, шини, автотехніка, устаткування, цукор, гречка, зерно, сіль, спирт, соняшникова олія, кондитерські вироби. У зворотному напрямку, крім цитрусових, надходять чай, хурма, горіхи, бавовна, бентонит, вино, нафтопродукти, вироби легкої промисловості. Все це різноманіття вантажиться відправниками в усілякі види тари і на різні транспортні засоби – у великовантажні автотрейлери, залізничні вагони і цистерни, у 20- і 40-фунтові контейнери. Зрозуміло, що жодний тип суден, крім автомобільно-залізничних паромів, не в змозі одночасно перевозити настільки велику номенклатуру вантажів, забезпечуючи при цьому необхідну швидкість навантаження і вивантаження.

Експлуатація залізничної паромної переправи вдвічі ефективніша, ніж автомобільної. Собівартість безперевантажного

перевезення з використанням залізничного рухомого складу нижча порівняно з перевезенням того ж вантажу в автотрейлерах у два, а в контейнерах – у півтора рази. Це створює умови для зниження перевізних тарифів і значного збільшення транзитного вантажопотоку.



1.9. ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Транспортний фактор є одним із найважливіших, бо він посилює дію попередніх факторів: його складова у структурі витрат нерідко дуже висока. Залежно від розмірів транспортних витрат розміщення виробництва тяжіє або до сировини, або до споживача.

Частка транспортних витрат на одиницю вантажу залежить від його вартості й способу транспортування. Дешеві вантажі перевозити на великі відстані не вигідно, бо транспортні витрати не лише стають співставними з вартістю продукції, але й можуть перевершити її. Здебільшого частка транспортних витрат у цих випадках становить 25% і більше.

Тим часом у вартості дорогих вантажів частка транспортних витрат не перевершує 0,1-1,5%.

Дешеві вантажі доцільно відправляти тими видами транспорту, які забезпечують нижчу вартість перевезення одиниці вантажу. Це, передусім, водний і трубопровідний транспорт. Але морські й річкові шляхи не завжди прокладені там, де це зручно з погляду народного господарства, до того ж річки замерзають, тому масові перевезення вантажів здійснюються переважно залізничним та автомобільним транспортом. При цьому сипкі мінеральні вантажі, ліс, деякі види сільгосппродукції перевозять, здебільшого, залізницею, а компактні, малогабаритні – автомобільним транспортом. Виняток становить сільськогосподарська сировина, яка перевозиться на невеликій відстані автомобільним транспортом. Нарешті, вантаж далекого слідування відправляється, як правило, залізницею, а ближнього – автомобільним транспортом.

Автомобільним транспортом, як вже згадувалося, відправляють компактні малогабаритні вантажі, переважно у контейнерах.

Він перевозить неметаломістку машинобудівну продукцію, тканини, одяг, взуття, продовольство, а також сільськогосподарську сировину на великі відстані.

Вплив транспортного фактора дається взнаки не лише через вартість перевезень, але й через безпечність території транспортного сполучення. Це виявляється у конфігурації транспортної мережі, щільності доріг, скерованості основних вантажів. Чим вищий економічний розвиток регіону, тим розвиненішою у ньому повинна бути мережа транспортних шляхів.

Наш час характеризується небаченими масштабами розвитку транспортних перевезень – як вантажів, так і пасажирів. Значна частина цих перевезень є безпосередньою складовою частиною процесу виробництва – промислового й сільськогосподарського. Надзвичайна мобільність властива й людям. Зростають швидкість і обсяги перевезень, а одночасно і масштаби екологічної шкоди, якої вони завдають природі. Один з екологічних законів Б. Коммнера гласить, що за все потрібно платити – за зростаючий обсяг вантажо-перевезень, за швидкість і комфорт – великою кількістю пального й матеріалів, забрудненням практично всіх земних сфер. Так, лише один сучасний реактивний пасажирський літак протягом восьмигодинного польоту з Європи в Америку “з’їдає” від 50 до 75 т кисню, викидаючи в атмосферу десятки тонн вуглекислого газу, окисів азоту й інших шкідливих сполук. Легковий автомобіль забирає з повітря кисню в 100 разів, а вантажівка у 200 разів більше, ніж одна людина. Автомобілі є винуватцями 40% забруднень атмосфери великих міст, у тому числі й Києва. Підраховано, що якби з’єднати всі вихлопні труби автомобілів, які бігають вулицями Києва, в одну трубу, то утвориться зловісний кратер діаметром 25 м, з якого вивергається 110 тис. т шкідливих газів на рік. Справа погіршується ще й тим, що автомобільні викиди концентруються в приземному шарі повітря – саме в зоні дихання, особливо дітей. До того ж вітчизняні автомобілі екологічно набагато “брудніші” багатьох західних моделей: вони витрачають більше пального на 100 км, а отже, більше й забруднюють повітря, їх двигуни часто бувають погано відрегульованими і дають більше шкідливих викидів тощо.

Мережа автомобільних і залізничних доріг займає великі площі землі, які можна було б використовувати більш доцільно – скажімо, для вирощування сільськогосподарських рослин чи лісу. Так, для прокладання навіть найпростішої дороги шириною 4 м на кожні

2,5 км траси потрібно вирубати 1 га лісу! Набагато більшу смугу землі займають сучасні шестирядні швидкісні автотраси. На дорогах гине велика кількість диких тварин, які потрапляють під колеса, птахів, що стикаються з машинами.

Значного забруднення водному середовищу завдають крупнотоннажні вантажні судна, особливо нафтові танкери. Аварії таких танкерів уже викликали багато екологічних катастроф. Зростаючі обсяги перекачування нафти, нафтопродуктів, природного газу тощо системою трубопровідного транспорту пов'язані з укрупненням діаметра труб і застосуванням все більших тисків при перекачуванні, що загрожує великомасштабними аваріями (вибухи бензопроводів, величезна площа земель, забруднених нафтою, котра витікає із пошкодженого нафтопроводу).

Негативно впливають на озоновий шар атмосфери висотні польоти літаків і космічні запуски, польоти військових балістичних ракет. Підраховано, що 100 запусків підряд космічного "човника" Спейс Шаттл (його двигуни дуже негативно впливають на озоновий шар) могли б майже повністю зруйнувати захисний озоновий шар атмосфери Землі.



1.10. МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ОРГАНІЗАЦІЇ

Традиція європейського співробітництва в транспортній діяльності була започаткована ще до Першої світової війни. При цьому в основу була покладена кооперація транспортного законодавства, що регламентувало виготовлення транспортних засобів. У цей же час були укладені перші угоди в галузі міжнародного транспортного права.

Першою транспортною організацією була постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів (МПАДК/PIAKC/AIPCK), заснована ще в 1909 р. у Парижі під час I Світового конгресу. Членами союзу є 67 країн. З 1970 р. союз має статус консультанта при групі ЕКОСОС/ECOSOS ООН. Один раз на 4 роки союз проводить Світові дорожні конгреси, які тематично готуються технічними комітетами союзу. Союз не є політичною та комерційною організацією, а тому на конгресі в Марракеше (Марокко), проведеному в 1991 р.,

проголосив, що у своїй діяльності буде керуватися удосконаленням транспортної політики своїх членів.

У галузі залізничного транспорту діють дві спеціалізовані міжнародні організації, в рамках яких відбувається багатостороннє співробітництво держав. Це Організація співробітництва залізниць (Організація сотрудничества железных дорог – ОСЖД), виконавчий орган якої – Комітет ОСЖД – знаходиться у Варшаві (Польща), та Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень – OTIF із штаб-квартирою у Берні (Швейцарія).

На території країн колишнього СРСР утворено координуючий орган – Раду залізничного транспорту держав-учасниць СНД, у якій беруть участь голови адміністрацій і органів управління залізничним транспортом держав СНД.

Крім міждержавних організацій, діє ряд організацій, членами яких є залізниці як суб'єкти приватного права. Це, перш за все, Міжнародний союз залізниць (UIC) та Міжнародний комітет залізничного транспорту (CIT).

ОСЖД має подвійний статус, оскільки, крім Наради Міністрів, одним із керівних органів цієї організації є Конференція Генеральних директорів залізниць, на якій генеральні директори чи їхні представники репрезентують залізниці як суб'єкти приватного права, а прийняті Конференцією рішення не накладають зобов'язань на держави.

Важливі міжнародні організації залізниць і за участю залізниць:

Рада директорів зі спільної експлуатації паромної переправи між портами Варна (Республіка Болгарія), Поті/Батумі (Грузія) й Іллічівськ (Україна);

Співдружність європейських залізниць (CCFE);

Міжнародна координаційна рада з транссибірських перевезень (КТСРП);

Союз європейських залізничних промислових підприємств (UNIFE);

Союз європейських залізничних інженерних асоціацій (UEEIV);

Організація залізничної поліції і служб безпеки (COLPOFER).

На розвиток міжнародних залізничних перевезень мають вплив також організації споживачів послуг залізничного транспорту:

Міжнародна федерація асоціацій вантажних експедиторів (FIATA);

Міжнародний союз асоціацій власників спеціальних вагонів (UIP);

Міжнародний союз підприємств комбінованих автомобільно-залізничних перевезень (UIRR);

Європейська рада хімічної промисловості (CEFIC);
Інтерконтейнер-Інтерфрї'о.

Крім того, в світі функціонують транспортні відділи в наступних організаціях: ЕСКАТО – економічна і соціальна комісія ООН для Азії і країн Тихого океану, ЕКА – економічна комісія ООН для Африки; ЕКЗА – економічна комісія ООН для Західної Азії; ЕКПАК – економічна комісія ООН для Латинської Америки і Карибського басейну; МСЗ – міжнародний союз залізниць; МСАТ – Міжнародний союз автомобільного транспорту; МСТЗК – Міжнародний союз транспорту загального користування; МААТ – міжнародна асоціація автомобільного транспорту; ЄКМТ – Європейська конференція міністрів транспорту; КВТ ЄЕК ООН – Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН; МОС – Міжнародна організація по стандартизації; МАФ – Міжнародна автомобільна федерація; ВОТА – Всесвітня організація туризму і автоспорту; МБК – Міжнародне бюро з контейнерів; МОП – Міжнародна організація праці; МСЗ/ІЛК – Міжнародний союз залізниць; ВФП – Всесвітня федерація профспілок; МТП – Міжнародна торговельна палата; МДФ – Міжнародна дорожня федерація; МРМС – Міжнародна рада митного співробітництва; МІПП – Міжнародний інститут приватного права; МБП – Міжнародне бюро перевезень; МСЕО – Міжнародний союз експедиторських організацій.

Після Другої світової війни міжнародне співробітництво щодо розвитку транспортного комплексу здійснюється, перш за все, в рамках Європейської економічної комісії – ЄЕК ООН.

Організація Об'єднаних Націй (ООН) – міжнародна організація, заснована на основі добровільного об'єднання суверенних держав з метою підтримки і зміцнення міжнародного миру, а також розвитку мирного співробітництва між державами. Статут ООН підписаний в 1945 р. на конференції у Сан-Франциско представниками 50 держав і вступив у дію 24 жовтня 1945 року (дата відзначається як день ООН). На 1 січня 1999 р. у складі ООН було 163 держави. Головні органи ООН: Генеральна Асамблея; Рада безпеки; Економічна і Соціальна рада; Рада з нагляду; Міжнародний суд; Секретаріат, який очолює Генеральний секретар. Місце перебування центральних закладів ООН – Нью-Йорк (США).

Європейська Економічна Комісія створена в 1947 р., її членами були 32 європейські держави, в тому числі СРСР, УРСР, БРСР, а також США, Канада. В діяльності ЄЕК ООН беруть участь 55 держав

Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Америки та Центральної Азії. На ці країни припадає 64% світового виробництва і 60% сукупного експорту. Основна мета діяльності комісії – узгодження, гармонізація політики держав-учасниць щодо розвитку торгівлі, інтеграції транспортних зв'язків і охорони навколишнього середовища. Діяльністю ЄЕК керує Економічна та Соціальна рада ООН (ЕКОСОС). Основні завдання комісії – розробка заходів щодо закріплення та розширення економічних відносин як між європейськими, так і іншими країнами світу. В практичній роботі ЄЕК сприяє торгівлі між Сходом та Заходом, здійснює довгострокове економічне планування, науково-технічне співробітництво, виступає за проведення загальноєвропейських конгресів, міждержавних нарад з питань співробітництва в галузі охорони навколишнього середовища, розвитку транспорту, спрощення процедур міжнародної торгівлі тощо. Вищий орган ЄЕК – пленарна сесія. Місцезнаходження секретаріату комісії – Женева (Швейцарія).

ЕКОСОС була створена в 1946 р., до неї входять 54 постійні члени, третина яких щорічно переобирається Генеральною Асамблеєю ООН. Допоміжними органами Ради є 5 регіональних комісій: ЕЗК, ЭСКАТО, ЗКА, ЗКЗА, ЗКПАК і більш ніж 20 постійних комітетів і комісій: природних ресурсів; планування розвитку; використання досягнень науки і техніки; становища жінок; народонаселення; прав людини тощо.

Вищий орган – сесія – скликається двічі на рік. Штаб-квартира знаходиться у Нью-Йорку.

Важливою міжнародною організацією, яка суттєво впливає на розвиток транспорту, є МОП (Міжнародна організація праці). Вона створена в 1919 р. як автономна організація при Лізі націй. З 1946 р. – спеціалізований заклад ООН. Серед 150 членів МОП були СРСР, УРСР, БРСР. МОП ставить за мету своєї діяльності покращення умов праці і підвищення життєвого рівня населення, встановлення економічної і соціальної стабільності (регламентація робочого часу, наприклад, розповсюдження на транспорті міжнародної угоди ЕСТР, боротьба з безробіттям, встановлення гарантованої оплати праці, захист від хвороб, нещасних випадків і професійних захворювань, охорона праці підлітків і жінок тощо.).

Метою ОТИФ є встановлення єдиного правопорядку для перевезень пасажирів, багажу і вантажу в міжнародному прямому залізничному сполученні між державами-членами цієї організації.

Єдиний правопорядок означає систему уніфікованих (однакових) правових норм у різних державах. Прямим сполученням називають перевезення за одним перевізним документом (квитком – для пасажирів, накладною – для вантажів) від місця відправлення до місця призначення. Систему правових норм для регулювання міжнародних залізничних перевезень у рамках COTIF складають такі документи, затверджені 1999 року на п'ятій Генеральній асамблеї OTIF у рамках Протоколу про модифікацію чинної Конвенції:

Нова базова Конвенція (COTIF);

Додаток А – Правила до договору про міжнародне перевезення пасажирів (CIV);

Додаток В – Правила до договору про міжнародне перевезення вантажів (CIM);

Додаток С – Правила перевезення небезпечних вантажів (RID);

Додаток D – Правила до договору про використання вагонів і локомотивів (CUV);

Додаток E – Правила до договору про використання інфраструктури (CUI);

Додаток F – Угода про затвердження технічних норм і прийняття єдиних технічних правил (APTU);

Додаток G – Угода про технічний допуск залізничних технічних засобів (ATMF).

Іншою правовою системою, яка регулює міжнародні вантажні залізничні перевезення на Євразійському континенті, є Угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС), яка укладена між частиною держав-членів ОСЖД.

Міжнародний союз залізниць (UIC) засновано 1922 року, і відтоді він став найбільшою залізничною організацією як за кількістю членів, так і за спектром їхньої діяльності. Завданням UIC, крім сприяння міжнародному співробітництву залізничних компаній, є реалізація заходів, що забезпечують розвиток залізничного транспорту. UIC забезпечує і розвиває взаємозв'язок залізниць, насамперед, на загальноєвропейському рівні, сприяє їхній взаємодії і тим самим – підвищенню конкурентоспроможності, особливо в міжнародних сполученнях. З цією метою під егідою UIC на залізницях – учасниках союзу впроваджуються прогресивні технологічні й організаційні методи.

UIC розробляє загальні принципи дій, спрямовані на підвищення ролі залізничного транспорту. Це досягається за допомогою:

- затвердження норм, інструкцій і рекомендацій;
- представництва членів UIC і захисту їх інтересів у сторонніх організаціях;
- розробки проектів, які відносяться до галузі пасажирських і вантажних перевезень, а також науково-дослідних робіт;
- обміну інформацією та накопиченого практичного досвіду;
- укладання угод з міжнародними організаціями і координації дій тих із них, що спеціалізуються на вирішенні специфічних проблем залізничного транспорту.

Найважливішими елементами організаційної структури UIC є:

- Генеральна Асамблея і Європейська Асамблея (усі залізничні компанії Європи);
 - адміністративна рада;
 - керівний комітет;
 - виконавча міжнародна рада;
 - сектор Схід-Захід і сектор високошвидкісного руху;
 - дослідницькі організації (комісії, комітети, спеціальні групи);
- Європейський науково-дослідний інститут залізничного транспорту (ERRI).

Повноваження Генеральної Асамблеї – вищої інстанції UIC – реалізуються прямо або відповідно до порядку передачі повноважень, передбачених статутом UIC.

До функцій сектора Схід-Захід належить прискорення взаємодії центрально- і східноєвропейських залізниць із західноєвропейськими.

Членство в UIC є трирівневим. Перший рівень – дійсні члени, як правило, залізниці держав. Другий рівень представляють асоційовані члени – переважно неєвропейські транспортні компанії. Третій рівень представляють підприємства й установи залізничного транспорту. Державна адміністрація залізничного транспорту України – Укрзалізниця – є дійсним членом UIC з 1992 року.

ОСЖД – Організація співробітництва залізниць – створена в 1956 році і спершу охоплювала країни, які входили до Ради економічної взаємодопомоги (РЕВ/СЭВ). З припиненням діяльності СЭВ ОСЖД зберегла зв'язок між залізницями країн Центральної і Східної Європи, Китаю і Монголії, вона розширила зони свого впливу. ОСЖД плідно взаємодіє з UIC та найбільшими транспортними компаніями світу, прийнявши їх у свою систему на правах приєднаних підприємств. Членами ОСЖД є транспортні міністерства (залізниці) країн: Азербайджану (АЗ), Албанії (ГСГ),

Беларусі (БЧ), Болгарії (БДЖ), Угорщини (МАВ), В'єтнаму (ДСВН), Грузії (ГР), Ірану (РАІ), Казахстану (КЗХ), Киргизії (КРГ), Китаю (КЮД), КНДР (ЗЧ), Куби, Латвії (ЛДЗ), Литви (ЛГ), Молдови (ЧФМ), Монголії (МТЗ), Польщі (ПКП), Росії (РЖД), Румунії (ЧФР), Словаччини (ЖСР), Таджикистану (ТДЖ), Туркменістані (ТРК), Узбекистану (УТИ), України (УЗ), Чехії (ЧД), Естонії (ЕВР). У статусі спостерігачів в ОСЗ перебувають залізниці Німеччини (ДВ), Греції (ЦХ), Франції (СНЦФ), Фінляндії (ВР), Югославії (ЮЖ). Статус приєднаних підприємств мають понад 20 фірм, організацій і установ.

Головна мета діяльності ОСЖД полягає в розвитку міжнародних сполучень і впровадженні досягнень науково-технічного прогресу в галузі залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення.

Основними завданнями діяльності ОСЖД є:

- співробітництво при здійсненні міжнародних залізничних перевезень між країнами Європи й Азії з урахуванням комбінованих перевезень;

- співробітництво з проблем, пов'язаних із транспортною політикою, економічними, правовими й екологічними аспектами залізничного транспорту;

- ведення справ щодо правових документів, пов'язаних з міжнародними перевезеннями, серед яких: Угода про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС), Угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС), договір про Правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ППВ), договори про Міжнародний залізничний пасажирський тариф (МПТ), договори про Правила розрахунку за перевезення в міжнародному пасажирському і вантажному сполученнях;

- формування загальних принципів єдиного міжнародного транспортного права;

- розвиток співробітництва щодо визначення правил експлуатації і технічних умов, а також з модернізації ліній, на яких здійснюються міжнародні перевезення;

- вирішення економічних проблем міжнародного співробітництва залізниць-членів ОСЖД;

- співробітництво з іншими міжнародними організаціями, які займаються питаннями залізничного транспорту та комбінованих перевезень.

Вищим керівним органом ОСЖД на урядовому рівні є Нарада Міністрів. Керівним органом ОСЖД на рівні залізниць є Конференція Генеральних директорів. Нарада Міністрів і Конференція приймають рішення щодо програм робіт, необхідних витрат, місць

проведення сесій і засідань, розподілу місць голів комісій і фахівців між членами ОСЖД у Комітеті.

Комітет є виконавчим органом ОСЖД. Він забезпечує діяльність ОСЖД у період між сесіями Наради Міністрів і відносно Конференції виконує функції Секретаріату. Комітет очолює голова, а його членами є представники, призначені Народою Міністрів. Комітет видає Бюлетень ОСЖД.

Робочими мовами ОСЖД є російська та китайська мови. Кожен член ОСЖД має право користуватися іншими мовами, забезпечивши переклад на будь-яку з робочих мов. У міжнародних контактах можуть застосовуватися також англійська і німецька мови.

Рада залізничного транспорту була створена 1992 року главами урядів Співдружності Незалежних Держав. Ця Рада складається з керівників адміністрацій і органів керування залізничним транспортом країн СНД. Як асоційовані члени у роботі Ради беруть участь керівники залізничних адміністрацій Латвії та Болгарії. Залізничні адміністрації Литви й Естонії беруть участь у роботі Ради за окремими договорами.

Метою діяльності Ради є координація роботи залізничного транспорту на міжнародному рівні, узгодження умов і принципів його роботи для забезпечення функціонування і розвитку транспортно-економічних зв'язків між країнами СНД, а також третіми державами, прийняття нормативних документів.

Рішенням Ради створено робочі органи:

- тарифна конференція повноважних представників залізничних адміністрацій, основне завдання якої полягає в проведенні погодженої тарифної політики, розробленні рекомендацій щодо рівня ставок за перевезення;
- постійнодіюча Комісія повноважних фахівців вагонного господарства залізничних адміністрацій, яка розробляє єдині технічні рішення, нормативи, здійснює практичні заходи, спрямовані на забезпечення працездатності вантажних вагонних парків;
- інформаційно-технічний центр з обліку вагонного та контейнерного парків, їхнього технічного стану, котрий займається інформаційним забезпеченням і цілісністю парків вантажних вагонів і контейнерів;
- комісія фахівців з інформатизації залізничного транспорту, яка розглядає питання координації розроблення та впровадження автоматизованих систем керування й інших робіт, пов'язаних з інформаційним забезпеченням виробничих процесів;

- комісія зі взаємодії залізничних адміністрацій в галузі охорони здоров'я;

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

Робота, що проводиться в рамках Ради, дає змогу:

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

- зберігати загальний інформаційний і тарифний простір;

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

- залучати додаткові обсяги перевезень, зокрема транзитом через територію України;

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

За час діяльності Ради прийнято погоджені рішення щодо розподілу парку вагонів і контейнерів, умов перевезень пасажирів і вантажів у міждержавному сполученні, тарифної політики, порядку взаєморозрахунків, взаємної відповідальності залізниць, безпеки руху, єдиних технічних вимог до утримування рухомого складу та колійного господарства, спільних науково-дослідних робіт.

Міжурядовою організацією спеціалізованого закладу ООН є *Міжнародна морська організація* – ІМО. Конвенція про створення ІМО підписана на конференції з питань мореплавства в Женеві в 1949 р., сама ж організація створена в 1958 р. В організацію входило 127 держав. Мета діяльності ІМО – співробітництво між державами в галузі міжнародного мореплавства і торгівлі, забезпечення можливих норм безпеки на морі, допомоги щодо відміни дискримінаційних заходів, встановлених урядом окремої держави. В межах ІМО діють комітети з безпеки на морі, юридичних питань, охорони морського середовища, технічного співробітництва. Діяльність ІМО має, в основному, консультативний і дорадчий характер. ІМО складає проекти міжнародних конвенцій, скликає міжнародні конференції з питань мореплавства. Вищий орган – асамблея, що скликається раз на два роки. На асамблеї обирається керівний орган ІМО – рада. Штаб-квартира розташована в Лондоні (Великобританія).

Міжурядовим закладом при ООН є *Міжнародна організація цивільної авіації* – ІКАО. Вона займається питаннями співробітництва держав і розробкою стандартів в галузі цивільної авіації, узагальненням досвіду держав-членів в підготовці і підвищенні

кваліфікації кадрів. Заснована в 1944 р. Почала функціонувати з 1947 р. СРСР був членом ICAO з 1970 р. Вищий орган – асамблея. Місцезнаходження – Монреаль (Канада).

Основною робочою групою з автомобільного, морського і залізничного транспорту є Комітет із внутрішнього транспорту Європейської Економічної комісії ООН (КВТ ЄЕК ООН), створений в 1947 р. Діяльність Комітету спрямована на забезпечення дотримання в Європі правил, які регламентують дорожній рух, з метою підвищення безпеки руху на дорогах (наприклад, Конвенція про дорожній рух).

Документи КВТ розсилаються урядам, спеціалізованим закладам, урядовим і неурядовим організаціям, які беруть участь в роботі Комітету і його допоміжних органів, але вони не повинні надаватись газетам та періодичним виданням. У складі допоміжних органів КВТ є підкомітет (основна робоча група) з автомобільного транспорту, а також робочі групи з: митних питань; статистики транспорту; перевезень небезпечних вантажів; перевезення вантажів, що швидко псуються; конструкції транспортних засобів; безпеки руху тощо. Крім країн-членів ЄЕК в роботі КВТ і його допоміжних органів беруть участь урядові і неурядові міжнародні організації. Основна робоча група з автомобільного транспорту працює над заходами по спрощенню міжнародних автомобільних перевезень між країнами Східної та Західної Європи, вирішує питання перегляду положень Конвенції щодо договору міжнародних перевезень пасажирів та багажу (КАПП), приймає рішення з розширення мережі доріг категорії “Е” для здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. Робоча група з безпеки дорожнього руху періодично переглядає правові документи щодо дорожнього руху та здійснює обмін інформацією про правила дорожнього руху, що діють в країнах-членах ЄЕК. Робоча група з конструкції транспортних засобів приймає правові засади в цьому напрямку. Робоча група з митних питань, пов’язаних з транспортом, реалізує заходи щодо застосування положень Конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП. Робоча група з тенденцій і економіки транспорту надає країнам-членам ЄЕК інформацію щодо загальних тенденцій національної транспортної політики і готує рекомендації з розвитку транспортної інфраструктури в Європі.

В останні роки в Європі розвитку транспорту надають велику увагу транспортні організації, які започатковані в рамках ЄС.

У грудні 1991 року глави держав і урядів країн-членів ЄС в голландському м. Маастріхт ухвалили рішення про заснування Європейського Союзу. Згідно з договором всі країни-учасниці ЄС зобов'язуються вести спільну зовнішню політику і політику безпеки. В 1999 році на зміну європейській валютній системі (ЄВС) введена єдина євровалюта. Європейський Союз не є федерацією, а тому європейські органи мають лише право регулювання, що не досягається в рамках політики окремих держав. Це положення зафіксоване в Маастріхтському договорі як принцип субсидіарності. ЄС не прагне стати відокремленим клубом для західноєвропейців, він відкритий для інших держав Європи. З державами, в яких здійснюються реформи, в тому числі і з Україною, ЄС розпочав переговори про їх входження до Співтовариства. До ЄС входять: Німеччина, Франція, Італія, Бельгія, Голландія, Люксембург, Великобританія, Ірландія, Данія, Греція, Іспанія, Португалія, ряд нещодавно прийнятих країн Східної Європи та Балтії. З 1 січня 1992 року на території країн-членів ЄС почав діяти європейський *внутрішній* ринок. У межах Співтовариства скасовано митні й економічні кордони. З 1993 року на всій території ЄС діє вільне пересування товарів, осіб, капіталу і послуг. Країни-члени передали до компетенції ЄС значну частину своїх суверенних прав і завдань. Він веде спільну політику, зокрема в таких галузях як аграрний сектор (для 96% всієї продукції), торгівля з третіми державами, сприяння відсталим регіонам, транспортна, науково-дослідна, технологічна та екологічна політика, а також співробітництво в зовнішньо-політичних питаннях.

У Маастріхтському договорі міститься спеціальна угода про створення, розширення загальноєвропейських транспортних коридорів та мереж автострад.

В Комісії Європейського співробітництва за діяльність транспорту відповідає Генеральна дирекція VII, для чого була створена Робоча група автострад (РГА/MWG).

РГА працює за наступними напрямками: висвітлює проблеми транспортної мережі і дослідження в області транспорту; проводить стандартизацію технологій ділянок автострад; організовує менеджмент транспорту на загальноєвропейських транспортних магістралях; впроваджує заходи щодо охорони навколишнього середовища; землеулаштування; фінансування програм тощо.

Актуальною є розробка РГА документа про подальше співробітництво під назвою “Transeuropean networks towards a master plan for the road network and road traffic” (“Зальноєвропейські мережі – шлях до головної схеми дорожньої мережі і транспортних засобів”).

Крім того, в Європі створені і функціонують наступні транспортні міжнародні організації: Європейська конференція міністрів транспорту (ЕКМТ/СЕМТ), штаб-квартира в Парижі, створена в 1953 р.; Європейське товариство (ЄЕС), штаб-квартира в Брюсселі, створене в 1957 р.; Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР/ОЕСД), штаб-квартира в Парижі, створена в 1961 р., яка виникла на базі організації Європейського економічного співтовариства (ОЕЗС), заснованого в 1948 р. Європейський Союз (ЕС/ЕУ) допомагає розвиватися співробітництву в європейській економічній зоні між ЄС і країнами Європейської асоціації вільної торгівлі (ЕАСТ/ЕФТА).

Результатом діяльності цих організацій було підписання угод з технологічного обладнання транспортних засобів, регулювання дорожнього руху, уніфікації та вдосконалення транспортного законодавства різних країн.

Організацією міжнародних автомобільних перевезень у світі займаються як урядові, так і неурядові організації. Урядові організації створюються шляхом укладання відповідних міжурядових угод, а неурядові – за рішенням національних асоціацій, союзів, бюро тощо, які об'єднуються за професійною ознакою.

Обов'язкова умова функціонування неурядових організацій полягає в тому, щоб законність їх рішень визнавалась і на державному рівні. Дуже часто рішення неурядових міжнародних організацій отримують офіційне ухвалення міждержавних або національних урядових організацій. Для успішної діяльності таких неурядових організацій органи державного управління створюють спеціальні гарантійні фонди. Неурядові міжнародні організації часто мають статус консультативних органів при міжурядових об'єднаннях, наприклад, при комісіях і радах ООН.

Принципи побудови міжнародних неурядових організацій можуть мати як комерційний, так і некомерційний характер. В іншому випадку їх діяльність не спрямована на отримання прибутку і забезпечується за рахунок відрахувань учасників.

В 1997 році Україна стала учасником Європейської Конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), яка займається розвитком

і узгодженням транспортної політики країн-учасниць. ЄКТМ забезпечує функціонування системи багатосторонніх квот на дозволи для транспортного обслуговування країн-учасниць.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ) є неурядовою некомерційною організацією і був заснований у березні 1948 року у Женеві професійними автошляховими і автотранспортними об'єднаннями і асоціаціями європейських країн. Зараз членами МСАТ є всі держави Європи, багато країн Азії, Північної і Південної Америки – всього понад 120 національних союзів автоперевізників.

Згідно із ст. 2 Статуту МСАТ головна мета його діяльності – захист, розвиток і процвітання у всіх країнах національного і автомобільного міжнародного транспорту, захист інтересів професійних транспортників і полегшення їх праці.

Вищим органом МСАТ є загальні збори його членів. У Президію входять президент МСАТ і 8 її членів. Поточна діяльність з управління роботою Союзу здійснюється генеральним секретаріатом, який очолює генеральний секретар.

Міжнародний союз автомобільного транспорту складається із трьох секцій, які очолюють відповідні бюро: пасажирських перевезень, вантажних перевезень, перевезень за особистий рахунок.

Рішення готуються за участю груп експертів, які працюють у комісіях і робочих групах: міжнародній, технічній, юридичній, з дорожньої безпеки, митних та інших питань.

МСАТ виступає як представник перевізників при розгляді і уніфікації правових норм щодо організації праці і відпочинку водіїв, безпеки дорожнього руху тощо. Важливе місце займає в діяльності МСАТ робота зі спрощення митних формальностей. МСАТ займається упорядкуванням податків і зборів від перевезень.

Як професійне об'єднання автотранспортників МСАТ приділяє велику увагу вирішенню практичних питань роботи водіїв: технічному обслуговуванню і ремонту, розміщенню водіїв і пасажирів у готелях, наданню медичної допомоги тощо.

МСАТ відповідає за організацію перевезень згідно з Митною Конвенцією про міжнародні перевезення вантажів із використанням книжок МДП, забезпечуючи національні асоціації перевізників необхідною документацією. Таким чином, МСАТ є неурядовою організацією щодо міжнародних автомобільних перевезень і бере участь у вирішенні питань митного оформлення, які входять в одну

з найбільш пріоритетних сфер контролю державними службами діяльності транспортних організацій.

Міжнародна федерація експедиторських асоціацій (ФІАТА) є неурядовою некомерційною організацією. Вона створена в 1926 році у Відні і зараз об'єднує транспортно-експедиторські фірми 150 країн. Штаб-квартира цієї організації знаходиться в Цюриху. Як професійне об'єднання експедиторських фірм, які забезпечують організацію перевезень вантажів в міжнародному сполученні, ФІАТА є консультативним органом при Раді ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД).

ФІАТА представляє транспортно-експедиторські фірми в різних міжнародних органах і забезпечує захист інтересів експедиторів на міжнародному рівні, займається поширенням і поліпшенням якості транспортно-експедиторських послуг, організовує підвищення кваліфікації експедиторів.

Керує ФІАТА Генеральна Асамблея, яка скликається раз в два роки. Щорічно збирається для організації поточної роботи Виконавчий комітет, в якому кожна країну-учасницю представляють чотири делегати.

Дев'ять технічних комітетів ФІАТА розробляють рекомендації щодо уніфікації транспортних документів і типових умов експедиювання та страхування. В їх роботі велика увага приділяється раціональній організації навантажувально-розвантажувальних операцій, взаємодії при перевезенні вантажів різними видами транспорту.

ФІАТА організовує щорічну виставку і займається видавничою діяльністю, за допомогою якої здійснюється обмін інформацією та розповсюджуються раціональні методи і технології транспортно-експедиційного обслуговування.

Координаційна транспортна нарада (КТН) держав-учасниць СНД започаткована 30 грудня 1991 р. в Мінську на нараді прем'єр-міністрів урядів 11 незалежних держав СНД, де була підписана угода щодо принципів та умов взаємовідносин у галузі транспорту.

Положення про КТН було затверджене рішенням Президії Міждержавного економічного комітету (МЕК) Економічного союзу від 26 грудня 1995 року. На КТН були покладені функції формування єдиного транспортного простору, розробки концепції визначення узгодженої тарифної політики на транспорті, розробки та реалізації програми спільного використання транспортних інфраструктур, розробки концепції розвитку транспорту на основі прогнозу потреб у транспортних послугах, інвестиційної політики, розробки єдиних

принципів побудови тарифів, проектів законодавчих та підзаконних актів, стандартів і норм. Крім того, ним визначається порядок функціонування на території сторін, що домовляються, всіх видів транспорту незалежно від форм власності, створення правових, економічних і організаційних умов для добросовісної конкуренції і взаємного інвестування капіталів, формування та проведення на транспортно-дорожньому комплексі єдиної науково-технічної політики, в тому числі в галузі екології і безпеки руху, розробки і укладення угод про надання на взаємній основі технічної допомоги транспортним засобам, членам їх екіпажів і пасажиром, що постраждали від аварій або дорожньо-транспортних пригод тощо.

КТН розглядає на своїх сесіях питання, що відносяться до автомобільного, повітряного, морського, внутрішнього водного транспорту і дорожнього господарства. Сесії КТН відбуваються два рази на рік.

7 липня 1994 року в м. Алма-Аті КТН була прийнята Концепція основних напрямків скоординованої транспортної політики держав-учасниць СНД, яка покладена в основу діяльності цього органу.

У рамках КТН створена підгалузєва міждержавна нарада державних автотранспортних адміністрацій і асоціацій міжнародних автомобільних перевізників. Основними завданнями цієї наради є:

- розробка положень щодо надання технічної допомоги, сервісного обслуговування, заправлення паливом транспортних засобів;
- підготовка пропозицій, пов'язаних з упорядкуванням процедур перетину кордонів і скорочення простоїв;
- уніфікація вимог щодо професійної підготовки менеджерів та водіїв;
- інформаційне забезпечення органів управління автомобільним транспортом держав-учасниць СНД;
- науково-технічне співробітництво в галузі автомобільного транспорту;
- узгодження тарифної політики на транспорті.



2. ВЗАЄМОДІЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ВАНТАЖІВ

2.1. ОСОБЛИВОСТІ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Залізничний транспорт. Відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну – у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На нього припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів. Цей вид транспорту поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу швидкість перевезень, велику пропускну і провізну спроможність.

В Україні сформувалась мережа великих залізничних вузлів з розвинутим станційним і складським господарством: Харків, Лозова, Дебальцеве, Ясинувата, Волноваха, Полтава, Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Одеса, Жмеринка, Козятин, Тернопіль, Львів, Ковель, Коростень, Чоп та інші. Частина залізничних вузлів пов'язана з іншими видами транспорту, що сприяє формуванню транспортних вузлів змішаного типу. В цих вузлах відбувається перевалка вантажів з одного транспорту на інший і координація їх діяльності. До них належать: Київ, Черкаси, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон, Миколаїв, Одеса, Маріуполь, Керч.

Залізничний транспорт України посідає четверте місце у світі після Росії, США і Канади за обсягом вантажообороту. Залізниці перевозять близько 300 млн. т вантажів і 540 млн. чол. пасажирів. У структурі перевезення вантажів переважають вугілля, в тому числі кокс, руди чорних та кольорових металів і самі метали, лісовантажі, будівельні матеріали, зокрема: цемент, машини та устаткування, продукція АПК.

Автомобільний транспорт – це найбільш маневровий і ефективний вид транспорту для перевезення масових вантажів дрібними партіями на близьку відстань. Цей вид транспорту розпочинає і закінчує транспортний процес на морському, річковому і залізничному транспорті. Автотранспорт забезпечує функціонування і територіальну організацію всіх галузей народного господарства, і насамперед, галузей АПК, які посідають важливе місце в економіці України.

У міру створення міждержавних автомагістралей значення автотранспорту постійно зростає у здійсненні міждержавних зв'язків, зокрема з Росією, Білоруссю, Молдовою, іншими країнами

Європи. Щорічно автомобільним транспортом перевозяться понад 1250 млн. т вантажів (69% від усього вантажообороту України) і 3300 млн. чол. пасажирів (майже 50% усіх пасажирів України).

Розвиток автомобільного транспорту та його територіальна організація залежать від галузевої структури народного господарства, її територіальної організації, природних умов, зокрема рельєфу. Названі чинники визначають напрями та щільність автошляхів.

Довжина автошляхів загального користування становить більш ніж 170 тис. км, в тому числі з твердим покриттям – 165 тис. км; їх середня густина по Україні складає 272 км/тис. км². Найбільш високим цей показник у західних областях України – 300-380 км/тис. км². Найважливішими автомагістралями України є: Київ–Полтава–Харків–Ростов-на-Дону, Київ–Москва, Київ–Санкт-Петербург, Київ–Одеса, Москва–Харків–Запоріжжя–Сімферополь, Київ–Житомир–Рівне–Львів–Ужгород, Київ–Дніпропетровськ–Донецьк–Маріуполь та ін. Близько третини автошляхів з твердим покриттям в Україні мають капітальний тип покриття, переважно на шляхах загальнодержавного і міждержавного значення. При цьому переважає перехідний тип покриття (гравійні, шосе, асфальтовані, бруківки).

У сільській місцевості важливе значення мають автошляхи місцевого та внутрішньогосподарського підпорядкування. Майже 30% цих автошляхів не мають ще твердого покриття і в період несприятливих погодних умов стають малопрохідними. Внаслідок цього народногосподарський комплекс України, і зокрема галузі АПК, мають великі матеріальні збитки.

Щоб досягти забезпеченості України автошляхами рівня європейських країн, необхідно побудувати і модернізувати майже 200 тис. км автошляхів, у тому числі 60% у сільській місцевості. У міждержавних зв'язках необхідним є будівництво автомагістралей світового рівня з бетонним або асфальтобетонним покриттям і багаторядним рухом. Досвід США, Німеччини, Японії свідчить, що саме під час економічних криз будівництво автошляхів набувало пріоритетного значення завдяки можливості створення нових робочих місць і високій ефективності капіталовкладень.

Автомобільний транспорт України потребує значного технічного оновлення, оптимізації структури парку за вантажопідйомністю, типами кузова, наявністю спеціалізованих транспортних засобів, особливо малої вантажопідйомності. Необхідним є підвищення питомої ваги дизельних двигунів на автомобілях

вітчизняного виробництва, вдосконалення системи технічного обслуговування та ремонту автомобілів за рахунок розвитку мережі сервісного обслуговування, створення нових і модернізації старих авторемонтних заводів.

Морський транспорт. Цей вид транспорту є порівняно дешевим; він відіграє надзвичайно важливу роль у формуванні зовнішньоекономічних зв'язків України, особливо з країнами далекого зарубіжжя. Загальна довжина морської берегової лінії, яка практично не замерзає, становить більше 1000 км. Багато є зручних бухт, які сприяли формуванню 18 морських портів, серед яких найбільш важливими є Одеса, Іллічівськ, Ізмаїл, Південний, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч на березі Чорного моря та Маріуполь і Бердянськ на березі Азовського моря. Крім того, є 8 судноремонтних заводів, які будують невеликі судна.

Основу морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) морські пароплавства, а також Українсько-Дунайське (УДП) пароплавство. Сумарна вантажопідйомність транспортного флоту України становить понад 5 млн. т, а пасажирського флоту – майже 10 тис. місць; вона є однією із найбільших у Європі.

У структурі вантажних морських перевезень значно переважають наймасовіші вантажі, які займають чільне місце і у структурі експортно-імпортних поставок України. Це руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали.

Каботажні перевезення посідають незначне місце в загальному обсязі перевезень. У зв'язку з тим, що вони здійснюються на невелику відстань (у середньому не більше як на 130–150 км), частка їх у вантажообороті незначна. Зокрема, в Азовському морському пароплаванні в структурі цих перевезень домінує керченська залізна руда, що надходить на металургійні підприємства м. Маріуполя, а у зворотньому напрямі – донецьке кам'яне вугілля і кокс. У каботажних перевезеннях серед вантажів переважають мінеральні будівельні матеріали.

Експортно-імпортні перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообороті морського транспорту перевищує 95%.

Найбільшу кількість міжнародних перевезень здійснюють чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південний.

На Одеський порт припадає більше п'ятої частини вантажообороту морського транспорту України. Основними вантажами тут є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, хлібні вантажі, цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км від Одеси і є її дублером. Працює він переважно на забезпечення експортних поставок. У вантажообороті цього порту високу частку становлять метали, кам'яне вугілля, будівельні матеріали, залізна і марганцева руди. Порт Південний обслуговує в основному припортовий завод і спеціалізується на забезпеченні експорту аміаку.

У Чорноморському пароплаванні значний обсяг вантажних робіт виконують Миколаїв, Херсон, які спеціалізуються на відправленні залізної і марганцевої руд, будівельних матеріалів. Через Миколаївський морський порт імпортуються боксити. З листопада по березень ці порти припиняють навігацію через замерзання Дніпровського і Бузького лиманів.

Порти Азовського пароплавання – Маріуполь, Бердянськ і Керч спеціалізуються переважно на експорті залізної і марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавання – Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль у здійсненні економічних зв'язків з країнами зарубіжної Європи, особливо Дунайського басейну.

Таким чином, через морські порти на експорт надходять кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, також продукцію сільського господарства і т. п. У перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, газ у зрідженому (скрапленому) вигляді. Але їх імпорт стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, в першу чергу танкерами і метановозами. Український флот досяг критичного віку, і якщо не буде здійснено його радикального оновлення, то за 6–10 років його витіснять іноземні конкуренти.

Маючи власну добре розвинуту суднобудівну промисловість, Україна може щорічно оновлювати свій флот. Поряд цим потрібна модернізація та реконструкція морських портів, зокрема Одеського, Іллічівського, Південного, Миколаївського, Маріупольського та ін.

Більш інтенсивне використання паромних переправ Іллічівськ–Варна, Одеса–Батумі, через Керченську протоку дозволить розкрити можливості торгового флоту України і надання Україною транспортних послуг іншим країнам. Пасажирські перевезення здійснюють 17 морських портів. Але значення морського транспорту для перевезення пасажирів є незначним і дещо скорочується.

Річковий транспорт. Поряд з морським є одним з найдешевших, оскільки використовує природні транспортні магістралі – судноплавні річки.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить понад 4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світловідбивною обстановкою – 3,9 тис. км. Основні водні артерії – Дніпро та його притоки Прип'ять і Десна, Дністер, Південний Буг. Як магістральні річкові шляхи використовуються також ділянки Дністровського лиману загальною протяжністю більше ніж 30 км, а також гирло Дунаю довжиною 152 км, з них з морським устаткуванням – 140 км.

Усі інші судноплавні річки – Десна (на північ від Чернігова), Стир, Горинь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський Донець, Інгулець, Ворскла, Псьол, Орель – за транспортним використанням належать до малих річок. Загальна протяжність судноплавних ділянок р. Десна – 575 км. Вона відіграє важливу роль у перевезеннях вантажів Чернігівської області. При збільшенні гарантійних глибин у нижній течії Десна може мати велике значення для економічних зв'язків області з областями середньої і нижньої течії Дніпра. Річки Стир (судноплавні ділянки – 280 км) і Горинь (210 км) обслуговують внутрішньообласні перевезення Волинської і Рівненської областей.

Дністер (судноплавні ділянки – більше ніж 120 км) судноплавний у межах Вінницької, Івано-Франківської, Тернопільської, Хмельницької і Чернівецької областей.

У Дніпропетровській області для судноплавства використовують малі річки – Самару і Орель, у Полтавській – Сулу і Псьол, у Харківській і Луганській – Сіверський Донець.

Малі річки використовуються переважно для перевезення будівельних матеріалів, деякої продукції АПК і суттєвої ролі у розміщенні продуктивних сил не відіграють.

Основу річкового транспорту України становить акціонерна судноплавна компанія “Укррічфлот”, яка складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць.

Річковий транспорт України системою каналів зв'язаний з річками сусідніх держав: Білорусі і Польщі (басейн Дніпра з'єднується з басейном Вісли Дніпро-Бузьким каналом), що дає вихід у Балтійське море.

Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в таких річкових портах як Київ, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Дніпродзержинськ, Кременчук, Черкаси, Нікополь, Чернігів, а також Херсон, Миколаїв, Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилково. В названих портах річковий транспорт працює у тісному взаємозв'язку із залізничним і морським транспортом. Завдяки використанню суден типу "ріка–море" вантажі перевозяться по Дніпру, Чорному морю, Дунаю і далі в річкові порти Румунії, Болгарії, Угорщини, Австрії, Німеччини; по Чорному і Середземному морях – в морські порти Туреччини, Греції, Італії, Франції, Ізраїлю та інших країн Середземномор'я.

У структурі перевезень вантажів переважають мінеральні будівельні матеріали (будівельний пісок і тверді кристалічні матеріали), цемент, руда, метали і металобрухт, вугілля, продукція АПК. Найбільший обсяг вантажних перевезень мають Київська, Дніпропетровська, Запорізька і Херсонська області.

Для подальшого розвитку річкового транспорту необхідно збільшити питому вагу спеціалізованих суден типу "ріка–море", що сприятиме розширенню зовнішньоекономічних зв'язків, а також великовантажних суден для внутрішніх перевезень масових вантажів; поглибити фарватери ряду рік, зокрема Десни; пом'якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на півдні; вивести з експлуатації фізично і морально застарілі судна із заміною їх новими.

Трубопровідний транспорт. Цей вид транспорту є найбільш економічним і ефективним для транспортування рідкого палива, пального і технологічного газу, хімічних продуктів. Його розвиток обумовлений розвитком в Україні нафтової, нафтопереробної, газової промисловості. За останні десятиліття трубопровідний транспорт розвивався найбільш швидкими темпами. Довжина трубопроводів загального користування досягла 43 тис. км. Обсяг відправлених вантажів – 246 млн. т, в тому числі газу – 174 млн. т, нафти і нафтопродуктів – 68 млн. т, аміаку – 4 млн. т. Вантажооборот трубопровідного транспорту за період 2000 – 2006 рр. залишався майже стабільним.

Нафтопровідний транспорт України – це 12 основних нафтопроводів загальною протяжністю біля 3,0 тис. км. Діаметр труб – 720 мм. Нафтопровідна мережа представлена трансєвропейським нафтопроводом “Дружба”, протяжність якого в межах України – 680 км. По ньому нафта з Росії через територію України поставляється в країни Центральної Європи (Словаччини і Угорщини). Решта нафтопроводів має внутрішньодержавне і міждержавне значення і забезпечує нафтопереробні заводи України нафтою, основна частка якої поки що надходить з Росії. Зокрема, це нафтопроводи Самара–Лисичанськ–Кременчук–Херсон, Мічурінськ–Кременчук. Через ці нафтопроводи в Україну надходить сибірська нафта.

Важливе значення мають нафтопроводи, які поставляють вітчизняну нафту на нафтопереробні заводи: це Гнідинці–Розбишівське–Кременчук довжиною 395 км; Кременчук–Херсон (428 км), Долина–Дрогобич (58 км), Битків–Надвірна (15 км), Качанівка–Охтирка.

У перспективі важливе значення для забезпечення України нафтою будуть мати її поставки з країн Близького і Середнього Сходу. Ця нафта буде поставлятися танкерами до Одеського порту, де через нафтотермінал здійснюватиметься її перевалка на Одеський нафтопереробний завод, і через систему нафтопроводів – доставка на Херсонський, Кременчуцький і Лисичанський нафтопереробні заводи. Крім того, будівництво нафтопроводу з Одеси до нафтопроводу “Дружба” могло б сприяти поставкам нафти з названих регіонів і Азербайджану в країни Центральної і Західної Європи з наданням Україною транспортних послуг названим країнам. Необхідними є модернізація нафтопроводів, що йдуть від Одеси до Херсона і Кременчука з метою збільшення обсягів транспортування нафти по них, а також переобладнання насосних станцій на них для реверсу нафти.

Газопровідний транспорт є не лише найбільш ефективним, а й фактично єдиним видом транспорту в Україні для транспортування газу. Загальна протяжність газопроводів України сягає 33 тис. км. Основу становлять магістральні газопроводи, збудовані в 50-ті і 60-ті роки для експорту газу з України: Дашава–Київ–Москва, Шебелинка–Брянськ, Шебелинка–Острогжськ–Москва, Дашава–Мінськ–Вільнюс–Рига. Три перших газопроводи нині використовуються для поставок в Україну газу з Росії та Туркменістану. Для газифікації країни були збудовані такі газопроводи: Дашава–Дрогобич, Дашава–Стрий, Дашава–Долина–Львів, Угорськ–Івано-Франківськ,

Шебелинка–Харків, Шебелинка–Дніпропетровськ–Кривий Ріг–Одеса–Кишинів, Шебелинка–Київ–Красилів – західні райони України. З Прикарпаття йдуть газопроводи в Польщу, Словаччину, Чехію. Через територію України прокладено магістральні газопроводи з Оренбурга, Західного Сибіру, якими Росія експортує газ у Західну Європу.

В Україні створено мережу продуктопроводів: аміакопровід Тольятті–Горлівка–Одеса, етиленопровід Чепіль (Угорщина)–Калуш.

Завершується спорудження газопроводів Торжок–Долина, Тула–Шостка–Київ, Джанкой–Феодосія–Керч, Глібовське–Сімферополь–Севастополь.

Мережею газопостачання охоплено близько 50% міських і лише 8% сільських поселень України, що дуже мало порівняно з європейськими країнами.



2.2. ЗМІШАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ: ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Системи змішаних перевезень

Розрізняють мультимодальні, інтермодальні і комбіновані перевезення. Під мультимодальними перевезеннями розуміють перевезення, у яких беруть участь, як мінімум, два різних види транспорту. Отже, будь-який перевізний процес носить мультимодальний характер. *Інтермодальні* – це мультимодальні перевезення, у процесі яких вантаж до місця призначення прибуває в тому самому знімному модулі – вантажній одиниці, якими є контейнери, знімні кузови, напівпричепи, автотранспортні засоби.

Інтермодальні перевезення, у процесі яких значна частина рейсу припадає на залізничний або морський транспорт, а початковий і кінцевий максимально короткі відрізки шляху здійснюються автомобільним транспортом, мають назву комбінованих перевезень.

Згідно з визначенням Європейської угоди АГТС *комбіновані перевезення* – це інтермодальні перевезення, у рамках яких більша частина рейсу припадає на залізничний, внутрішній водний або морський транспорт, а початковий і кінцевий відрізки шляху, на яких використовується автомобільний транспорт, є максимально короткими.

Таким чином, термін “інтермодальність” застосовується для описання системи транспортування, яка припускає використання двох або більше видів транспорту для перевезення однієї й тієї ж самої вантажної одиниці або вантажного автотранспортного засобу в рамках комплексного транспортного ланцюга (від дверей до дверей) без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту.

Комбіновані перевезення мають і такі характерні ознаки:

- координація і контроль виконання перевезення з боку оператора комбінованих перевезень – експедитора;
- наявність договору між оператором і власником вантажу про транспортування вантажу з обумовленого місця відправлення до місця призначення, що оформлюється документом комбінованого перевезення і супроводжує вантаж протягом усього процесу перевезення;
- роль оператора як юридичної особи у стосунках із власником вантажу і субпідрядником, який виконує перевезення, роботи і послуги за угодами з оператором;
- прийняття оператором відповідальності перед власником вантажу на весь період транспортування вантажу;
- застосування в розрахунках за перевезення наскрізних ставок тарифу, що включають вартість усіх перевезень і послуг, які виконуються у процесі доставки вантажу.

Необхідність розвитку міжнародних комбінованих перевезень обумовлюють:

- нагальна потреба у скороченні витрат обігу та торгівлі, що викликає необхідність впровадження транспортних технологій, які поєднують відносно високу швидкість і помірну вартість доставки вантажів;
- лібералізація цін на енергоносії потребує впровадження нових технологій перевезень, які забезпечать економію;
- тенденція до втрати залізницями традиційних транспортних ринків через відсутність з їх боку пропозицій щодо надання сучасних видів послуг і технологій, які забезпечують конкурентоспроможні умови перевезень;
- конкуренція між підприємствами автомобільного та залізничного транспорту, особливо на міжнародних маршрутах середньої дальності;
- різке скорочення обсягів міжнародної торгівлі країнами-учасницями ОСЖД, що викликало недовикористання наявної виробничої бази національних залізниць;

- екологічні вимоги національних законодавств до транспортних підприємств щодо скорочення шкідливих викидів, вихлопних газів і шуму, а також безпека руху транспортних засобів.

У рамках комбінованого транспорту впроваджено інші види вантажних одиниць – знімні кузови й автомобільні напівпричепи – разом із технологіями їх транспортування і перевантаження. У сфері застосування комбінованих перевезень з використанням водного і сухопутного видів транспорту перевагу надано змішаним автомобільно-залізничним перевезенням.

Змішані перевезення являють собою один з напрямків технічного прогресу, що швидко розвивається на залізничному транспорті. Спостерігається загальна тенденція до розвитку технологій змішаних перевезень, які сполучають переваги автомобільного та залізничного транспорту. Їх обсяг складає 20 – 25 % загальних вантажних перевезень західноєвропейських і північноамериканських залізниць.

Обсяги комбінованих перевезень у країнах Європейського Союзу зросли за період 1970 – 1995 рр. на 50 % і, згідно з прогнозами, до 2010 року орієнтовно збільшаться ще на 40 %. Для забезпечення цих перевезень реалізується Програма активізації комбінованого транспорту. Основна її мета – переведення вантажопотоків з автомагістралей на інші види транспорту і створення збалансованішої транспортної системи, котра знижує екологічне навантаження і забезпечує розвиток міжнародних інтермодальних перевезень.

Роль змішаних перевезень на європейському транспортному ринку по країнах і окремих напрямках залежить від багатьох чинників. Досвід показує, що є можливості для істотного збільшення частки комбінованого транспорту в перевезеннях на ряді важливих транспортних напрямків. Для цього необхідно створити відповідні базові умови і вжити належних директивних заходів. Комбінований транспорт може відіграти важливу роль у досягненні цієї мети шляхом переорієнтування значних транспортних потоків з автомобільного на інші види транспорту. Цього можна досягти, наприклад, групуючи вантажі, що перевозяться автомобілями, у такі значні транспортні одиниці як маршрутні поїзди.

Важливим напрямком транспортної політики, з яким пов'язують перспективи сталого розвитку транспорту в Європі, є стимулювання комбінованих перевезень як найбільш ефективних і екологічно

безпечних перевізних технологій. Переорієнтування у теперішній системі розподілу перевезень вантажів за видами транспорту в Європі – з автомобільного транспорту на залізничний, внутрішній водний або каботажні перевезення – дало б змогу підвищити транспортну ефективність у деяких галузях економіки.

Змішані перевезення сприяють також підвищенню продуктивності праці на транспорті, що надає можливість залізницям, наприклад, Північної Америки тримати тарифи на рівні у 2–3 рази нижчому від європейського.

Використання залізничних вагонів для перевезень напівприцепів (трейлерів) і контейнерів зі збором і доставлянням їх за допомогою автотранспорту має переваги порівняно з перевезеннями самим лише автотранспортом. Широке застосування інترمодальних перевезень забезпечує більш збалансовану національну транспортну інфраструктуру й уповільнює зношування автомобільних шляхів. Крім того, кількість аварій, викликаних утомою водіїв автотранспорту, можна знизити завдяки полегшенню режиму роботи водіїв – їм не потрібно буде долати великі відстані, проводячи тривалий час поза домівкою.

Ще одна з переваг комбінованих перевезень – значно ефективніше використання пального. Залежно від рівня обслуговування при комбінованих перевезеннях пальне використовується у 1,4–3,4 рази ефективніше, ніж при прямих перевезеннях автотранспортом.

Розвиваються перевезення вантажів прискореними контейнерними поїздами, включаючи міжнародні маршрути.

На сьогодні склалася певна система техніко-технологічної класифікації комбінованого транспорту. Вона дає змогу запропонувати цілий спектр послуг, що може потенційно надавати новий вид транспорту.

Контейнерні перевезення припускають перевезення власне контейнерів стандартів 180, а також знімних (обмінних) кузовів. Знімний кузов вантажного автомобіля не має постійного жорсткого зв'язку з шасі і може легко зніматися з нього. Так само, як і контейнери, знімні кузова можуть перевантажуватися з автотранспортного засобу на залізничний, і навпаки – за допомогою кранів. Зовні знімні кузова з брезентовим верхом подібні до кузовів автомобілів.

Контрейлерні перевезення пов'язані з перевезеннями автотранспортних засобів – великовантажних автопоїздів (тягачів з напівпричепами й автомобілів з причепами), а також окремих

напівпричепів. При перевезеннях повних автопоїздів використовуються спеціалізовані платформи. На залізницях колії 1520 мм з цією метою застосовуються платформи з пониженими вантажними площадками (ПВП), а на залізницях колії 1435 мм – платформи типу “RoLa”. Основними залізничними транспортними засобами є вагони з кишенями, платформи з низько розташованими навантажувальними площадками.

Бімодальні перевезення здійснюються за допомогою спеціальних напівпричепів, пристосованих до експлуатації як на автомагістралях, так і на залізницях.

Вибір найбільш ефективного варіанту перевезення автомобільних напівпричепів залізницею здійснюється за схемою, яка передбачає порівняльний аналіз особливостей способів перевезення. При цьому використовуються визначені критерії – оцінні показники, основою яких є відомості про конструктивні особливості транспортних і перевантажувальних засобів, їх технічні можливості, а також умови експлуатації.

Тривалість перевезення залежить від тривалості обслуговування і перебування вантажу на терміналі, точності доставки вантажу на термінал і вивезення його з терміналу, часу виклику засобів транспорту, циклічності курсування поїздів, часу роботи обслуговуючого персоналу, обмеження руху автотранспорту наприкінці тижня й у нічний час, місткості прикордонних станцій, чіткості роботи митних служб. Зазначені чинники, а також кількість і розташування терміналів, впливають на ціну перевезення, яка безпосередньо впливає з витрат на перевезення.

Розглядаються три групи оцінних показників, пов'язаних з терміном перевезення, вартістю й організаційно-технічними заходами. До першої групи показників належать: швидкості руху, припустимі за маршрутом проходження; габаритні обмеження; час вантажно-розвантажувальних операцій. Другу групу складають показники вартості перевезення: ціна вагона; вартість його утримання; витрати на будівництво терміналу; вартість перевантаження; витрати на утримання персоналу. До третьої групи належать такі показники: багатofункціональність системи перевезень; співвідношення нетто/брутто; річний пробіг у завантаженому стані; екологічна безпека.

Вантажні одиниці

У системі комбінованих перевезень найбільш використовуваною вантажною одиницею є контейнер – це спеціальний укріп-

лений ящик для перевезення вантажу, придатний для штабелювання і горизонтального або вертикального навантаження-перевалювання.

Контейнер – це універсальний транспортний засіб, оскільки його однаково зручно перевозити морським, річковим, залізничним і автомобільним транспортом. У даний час експлуатуються декілька типів великотоннажних контейнерів. У табл. 2.3 наведено основні параметри типових контейнерів.

Друге за значенням місце у системі комбінованих перевезень посідають вантажні одиниці у вигляді знімних кузовів і автомобільних напівпричепів. Використання цих вантажних одиниць для перевезень вантажів потребує застосування спеціального рухомого складу з додатковим устаткуванням для їх закріплення. Оскільки знімні кузова, як правило, не можна складувати штабелюванням, то для накопичення необхідної партії таких вантажних одиниць з метою завантаження на маршрутний поїзд необхідні більші за площею складські приміщення. Внаслідок зниженої міцності конструкції знімних кузовів і широкого використання тентів знижується захищеність вантажів у процесі транспортування. Крім того, інфраструктура, рухомий склад й обладнання, що використовуються для роботи з великотоннажними контейнерами, не можуть механічно застосовуватися для організації перевезень вантажів знімними кузовами і напівпричепами.

Водночас, використання знімних кузовів надає низку переваг, серед яких: більш раціональне співвідношення вантажопідйомності і власної маси (знімний кузов вдвічі легший, ніж контейнер); краще використання об'єму при перевезеннях вантажів на європіддонах; незначне збільшення габариту завантаження. Останніми роками створено конструкції знімних кузовів, які можуть штабелюватися і підніматися із зачепленням зверху. Деякі знімні кузова оснащені відкидними опорами, на які вони спираються, коли не перебувають на транспортному засобі.

Термінальне господарство

Термінали є основними елементами транспортного обслуговування в системі комбінованих перевезень, а їх належне розташування – істотна умова розвитку комбінованого транспорту.

Підйомно-транспортне устаткування терміналів багато в чому визначає продуктивність вантажно-розвантажувальних операцій. На контейнерно-контрейлерних терміналах застосовуються як козлові крани, так і фронтальні навантажувачі. Основні параметри

кранів і навантажувачів визначаються з урахуванням технології переробки великотоннажних контейнерів.

При перевантаженні контейнерів козловими кранами використовуються захоплювачі (спредери), які взаємодіють з контейнерними фітінгами. Контейнери (напівпричепа) не пристосовані до традиційного перевантаження контейнерними кранами. Тому фітінгові спредери не можуть використовуватися для кранового перевантаження контейнерів.

Для козових кранів перспективних конструкцій висоту підйому рекомендується приймати не менше 13,5 м, розмір прольоту – до 40 м, робочий виліт консолі – до 9,2 м, боковий проліт – 14–16 м і більше. Вантажопідйомність кранів повинна складатися: на спредері для контейнерів – до 35 т, на кліщовому захоплювачі для контейнерів – 41 т. При цьому навантаження на колесо не повинно перевищувати 300 кН.

За кордоном перевантаження кранами контейнерів на залізничних терміналах здійснюється з використанням комбінованих захоплювачів. Подібні захоплювачі обладнані шарнірними цапгами, виконаними у вигляді кліщів. Кліщові захоплювачі використовуються також на фронтальних навантажувачах для перевантаження як контейнерів, так і великотоннажних контейнерів.

Фронтальні навантажувачі широко застосовуються на перевантажувальних терміналах. При оцінці ефективності устаткування терміналів фронтальними навантажувачами необхідно враховувати такі моменти:

- розмір складської площі контейнерної площадки;
- параметри покриття площадок;
- умови розміщення вантажних одиниць;
- вартісні показники;
- готовність до оперативного виконання вантажно-розвантажувальних операцій;
- фахові навички обслуговуючого персоналу при виконанні вантажних операцій, технічного обслуговування та ремонту;
- забезпечення запасними частинами та матеріалами;
- стійкість роботи в зимових умовах.

Міжнародні комбіновані перевезення

Розвиток міжнародних транспортних коридорів (МТК) тісно пов'язаний з комбінованими перевезеннями. На основі Європейської Угоди про найважливіші лінії міжнародних комбінованих перевезень і відповідних об'єктів (AGTC) у рамках ОСЖД підписано Угоду про

організаційні й експлуатаційні аспекти комбінованих перевезень у сполученні Європа–Азія. В Угоді підкреслюється важлива роль комбінованих перевезень для поліпшення якості транспортних послуг, безпеки перевезень вантажів і зменшення несприятливих наслідків для навколишнього середовища. Зазначається, що для підвищення ефективності міжнародних комбінованих перевезень у напрямку Європа–Азія та їх принадності для споживачів істотне значення має встановлення правових норм, які визначають узгоджений план розвитку комбінованих перевезень й інфраструктури на основі міжнародних параметрів і стандартів.

Актуальність упровадження технологій комбінованих перевезень для України посилюється завдяки вигідності географічного розташування. З найважливіших залізничних ліній міжнародних комбінованих перевезень (МКП) через Україну пролягають такі:

- АСЕ-30 (Медика, Польща) – Мостиська – Львів;
- А-30 Київ – Харків – Куп’янськ – Тополі – (Соловей, Росія);
- АСЕ-40 (Чіерна над Тисою, Словаччина) – Чоп;
- АСЕ-50 (Захонь, Угорщина)–Чоп–Львів–Красне–Тернопіль–Жмеринка–Фастів–Київ–Конотоп–Зерново–(Суземка, Росія);
- А-50 Фастів–Дніпропетровськ–Червоноармійськ–Дебальцеве–Червона Могила–(Гуково, Росія);
- А-50/1 Жмеринка–Котовськ–Роздільна–Одеса–Іллічівськ–(Варна, Болгарія);
- А-50/2 Фастів–Дніпропетровськ–Червоноармійськ–Ясинувата–Квашино–(Успенська, Росія);
- А-50/3 Дніпропетровськ–Лозова–Червоний Лиман–Харків;
- А-54 Чоп–Дяково–(Хелмеу, Румунія);
- А-95 (Бендери, Молдова) – Роздільна – Козятин;
- А-95/1 Жмеринка–Могилів Подільський–(Волчинець, Беларусь);
- АСЕ-851 Львів–Вадул–Сирет–(Вікшани, Румунія).

Європейська економічна Комісія ООН (ЕСЕ) запропонувала консолідовану міжрегіональну мережу комбінованого транспорту. Згідно з цією пропозицією виділяються три головні залізничні маршрути Азія–Європа.

Північний маршрут:

- (а) А-207 (ОСЖД) з Корейського півострова – А-20 (Транссиб) через Хабаровськ, Іркутськ, Новосибірськ, Москву –
 - (I) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
 - (II) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
 - (III) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину;
- (б) А-205 (ОСЖД) з Пекіна – А-20 (Транссиб) через Каримську, Іркутськ, Новосибірськ, Москву –
 - (I) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
 - (II) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
 - (III) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину;
- (в) А-204 (ОСЖД) з Тяньцзіня, Пекіна через Улан-Батор–А-20 (Транссиб) через Заудинський, Іркутськ, Новосибірськ, Москву –
 - (I) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
 - (II) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
 - (III) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину;
- (г) А-50 (ОСЖД) із Ляньюньгана –
 - (I) Алмати – Астрахань – Єкатеринбург – Дніпропетровськ – Фастів – С-Е 50 (АОТС) в Угорщину,
 - (II) А-203 через Акмолу–Єкатеринбург– А-20 через Москву–
 - (-) С-Е 10 (АОТС) у Фінляндію,
 - (-) С-Е 20 (АОТС) у Польщу,
 - (-) С-Е 50 (АОТС) в Угорщину.

Центральний маршрут (Шовковий шлях):

- А-50 (ОСЖД) з Ляньюньгана – Алмати – А-500/1 через Ташкент, Бухару –
 - (I) А-503 через Ашгабат–паромна лінія– А-701 через Баку –
 - (-) Тбілісі – А-701/1 або А-701/2 через Батумі або Поті – паромна лінія – С-Е 562 (АОТС) до Констанци,
 - (-) Єреван або Тбілісі – С-Е 97 (АОТС) через
 - (=) С-Е 70 через Стамбул в Європу,
 - (=) С-Е 70 і С-Е 74 через Ізмір в Європу,
 - (=) С-Е 70, С-Е 97 і С-Е 562 через Самсунг – паромна лінія до Констанци;
 - (II) А-503 через Сарахс, Машад, Тегеран – С-Е 70 (АОТС) через
 - (-) С-Е 70 через Стамбул в Європу,

- (-) С-Е 70 і С-Е 74 через Ізмір в Європу,
- (-) С-Е 70, С-Е 97 і С-Е 562 через Самсунг – паромна лінія до Констанци.

Південний маршрут:

- (I) Читтагонг/Дака – Делі – Лахор – Тегеран, Рази– С-Е 70 через Стамбул в Європу,
- (II) С-Е 70 і С-Е 74 через Ізмір в Європу,
- (III) С-Е 70, С-Е 97 і С-Е 562 через Самсунг – паромна лінія до Констанци.

Для технічного забезпечення міжнародних комбінованих перевезень головну увагу приділено двом групам інфраструктурних об'єктів – залізничним лініям і терміналам. Для комбінованих перевезень міжнародними транспортними коридорами важливого значення набувають технічні характеристики залізничних ліній. Ці лінії, як правило, мають бути двоколійними або багатокільнійними з автоматичним блокуванням. При невеликих обсягах пасажирського сполучення комбіновані перевезення можуть здійснюватись і на однокільнійних лініях. В усіх випадках резерв наявної пропускної спроможності повинен не менше як удвічі перевищувати необхідну для комбінованих перевезень кількість поїздів. Таким чином, лінії МКП повинні мати достатню пропускну спроможність і забезпечувати точне дотримання графіків руху.

Організація маршрутних поїздів за напрямками з великим вантажопотоком надає можливість істотно скоротити обсяг робіт, а отже, й витрати на формування і розформування поїздів. При цьому необхідно спростити процедуру прикордонного та митного контролю, а на прикордонних переходах, де стикаються залізниці з різною шириною колії, удосконалити складну технологію пропускання поїздів.

У тих випадках, коли неможливо організувати курсування поїздів прямого сполучення, припускається формування поїздів з груп вагонів, які прямували б до одного пункту призначення. Необхідно також намагатись якомога максимально скоротити простоті прямих поїздів на маршрутах проходження, у тому числі на прикордонних переходах.

Рухомий склад має відповідати зазначеним вище стандартам щодо швидкості руху та навантаження на вісь, а також забезпечувати

можливість перевезення усіх вантажних одиниць з урахуванням вагових норм і дотриманням габаритних вимог.

Поїздам комбінованих перевезень необхідно надавати максимального пріоритету. Графік їх руху варто складати так, щоб він відповідав вимогам споживачів стосовно надійності та регулярності перевезень.

Пропускна спроможність ліній МКП повинна задовольняти потреби відправлення, прибуття і пропускання транзитних комбінованих поїздів на станціях формування поїздів і обміну групами вагонів. Розрахунки пропускнуої спроможності під'їзних, прийомо-відправних, маневрових і сортувальних колій необхідно здійснювати, виходячи з умови практично повної відсутності непродуктивних простоїв вагонів і поїздів.

Сутність вимог до технічних параметрів терміналів вантажних станцій пов'язана, головним чином, з їх розташуванням на мережі транспортних комунікацій і полягає в тому, щоб забезпечувався безперешкодний доступ до них як залізницею, так і автомобільними шляхами. Технологія роботи кожного терміналу має бути погодженою з технологією залізничних станцій, які опрацьовують швидкісні поїзди для комбінованих перевезень.

Для завантаження і розвантаження контейнерів, автомобільних напівпричепів і причепів термінали необхідно обладнувати перевантажувальними засобами залежно від типу застосовуваного спеціалізованого рухомого складу. У межах залізничної мережі термінали треба забезпечити стійким зв'язком з магістральними лініями, а у випадку перевезень групами вагонів – доступом до швидкісних поїздів комбінованих перевезень.

Термінали як об'єкти, що мають важливе значення для МКП, розміщено в таких пунктах на території України: Батево (Чоп), Біла Церква, Бердянськ, Вінниця, Дарниця (Київ), Дніпропетровськ, Житомир, Запоріжжя, Іллічівськ, Київ, Луганськ, Маріуполь, Нікополь, Одеса, Полтава, Рубіжне, Скнилів (Львів), Усатове (Одеса), Харків, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернігів, Ясинувата (Донецьк).

Технологічні зупинки поїздів комбінованих перевезень на проміжних станціях слід використовувати для одночасного проведення робіт, що потребують стоянок (наприклад, прикордонний, митний і санітарний контроль).

На пунктах перестановки і перевантаження вагонів необхідно впроваджувати ефективні, з огляду на витрати часу і засобів,

технології. Тривалість зупинок на таких пунктах повинна бути якомога меншою. Для цього треба також мати достатню кількість наявних технічних засобів для замінювання ходових частин або перевантаження вантажів різної номенклатури.

На залізнично-паромних переправах у портах тривалість зупинок при комбінованих перевезеннях повинна бути мінімальною. Цього можна досягти створенням відповідної інфраструктури залізничних станцій у паромних портах і, крім того, шляхом удосконалення методів організаційно-розпорядчої роботи.

Паромні судна, використовувані для комбінованих перевезень, за своїми типами і розмірами повинні відповідати вантажним одиницям і вагонам, що перевозяться, а також забезпечувати швидке завантаження і розвантаження, схоронність вантажних одиниць і вагонів. Габаритні обмеження, навантаження на вісь та інші нормовані параметри залізничних паромів мають відповідати показникам для лінії МКП.

Контрейлерні перевезення

Контрейлерні перевезення – це комбіновані перевезення, які переважно здійснюються автомобільним і залізничним транспортом. Сутність технології контрейлерних перевезень полягає в інтегруванні в єдину транспортну систему засобів автомобільного та залізничного транспорту. Змішані перевезення сполучають у єдиному транспортному ланцюгу два домінуючі види наземного транспорту – автомобільний і залізничний. Контрейлерні перевезення на ринку транспортних послуг приваблюють можливістю реалізувати принцип “від дверей до дверей”. При контрейлерних перевезеннях як вантажні одиниці використовуються обмінні кузови і напівпричепи, а також повні автопоїзди-тягачі з напівпричепами або автомобілі з причепами.

У процесі контрейлерних перевезень доставляння вантажів залізницею виконується, як правило, маршрутними поїздами за жорстким розкладом. Кожен поїзд курсує між двома вантажними терміналами. У контрейлерні поїзди включаються пасажирські вагони для розміщення водіїв і обслуговуючого персоналу.

При міжнародних контрейлерних перевезеннях маршрути руху поїздів організуються так, щоб кількість і тривалість зупинок для дотримання митних формальностей були мінімальними. Це, зокрема, досягається за рахунок виконання митних процедур у пунктах технічного обслуговування вагонів при виконанні операцій навантаження і розвантаження.

Залежно від вантажних одиниць, які перевозяться, застосовуються різні типи рухомого складу та технічне обладнання вантажних терміналів.

Велику увагу розвитку змішаних перевезень приділяють такі міжнародні організації як Європейська Економічна Комісія ООН та Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ). При МСАТ діє спеціальна комісія зі змішаних перевезень. Важливу роль у розвитку цього виду перевезень відіграє Міжнародний союз компаній зі змішаних автомобільно-залізничних перевезень (UIRR). До нього входять автомобільні перевізники, транспортно-експедиційні фірми, підприємства-виробники транспортної техніки, а також представники європейських залізниць.



2.3. ТРАНСПОРТНО-ТЕХНОЛОГІЧНІ СИСТЕМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Загальні положення

У загальному випадку перевезення вантажу від відправника до одержувача передбачає виконання груп операцій щодо вибору видів транспорту та сполучень, підготовки вантажу до перевезень, доставки його на термінал магістрального транспорту, виконання навантажувально-розвантажувальних та складських робіт, транспортування та передачі вантажу з одного виду магістрального транспорту на інший, перевезення вантажу з терміналу магістрального виду транспорту до адресата. При виконанні кожної групи операцій можуть варіюватись технічні засоби, способи та методи організації роботи тощо.

Комплекс взаємоузгоджених технічних, технологічних, економічних, організаційних, комерційних і правових рішень, які забезпечують найбільш ефективно перевезення вантажів називається транспортно-технологічною системою доставки вантажів.

Загальної визнаної класифікації транспортно-технологічних систем доставки вантажів не існує. За вітчизняною термінологією виконання перевезень вантажів одним видом транспорту називається доставкою в прямому сполученні. При участі у перевезеннях

декількох видів транспорту система носить назву доставки у змішаному сполученні. Різновидністю цієї системи є доставка у прямому змішаному сполученні, при якій перевезення виконуються різними видами транспорту за єдиним транспортним документом. При передачі вантажу в пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший разом з вантажною місткістю, в яку вантаж був улаштований у пункті відправлення, сполучення називається безперевантажним.

Визначення різновидів змішаних перевезень можуть бути сформульовані в залежності від кількості задіяних видів транспорту, виду сполучення (міжнародне, національне), виду вантажного місця, характеру відповідальності за перевезення всіх їх учасників, порядку управління та інших чинників.

У фаховій вітчизняній та зарубіжній літературі зустрічається поряд з різною термінологією для визначення однієї і тої самої транспортно-технологічні системи доставки вантажів також термінологія для визначення різних систем доставки вантажів. Наприклад, на загальноєвропейській конференції міністрів транспорту країн ЄС (1994 р.) було прийняте рішення, відповідно до яких інтермодальним вважається перевезення одним видом транспорту, але з перевантаженням опломбованого контейнера на шляху проходження. У 1997 р. ця міжнародна організація при визначенні інтермодальності вказувала можливість домінування одного виду транспорту над іншим, що вже передбачає можливість бути задіяними у виконанні перевезень не менше двох видів транспорту.

Найбільш структуризованими з точки зору класифікації транспортно-технологічних систем є термінологія UNCTAD (United Nation Conference on Trade and Development). За якою:

- Інтермодальним є перевезення вантажу декількома видами транспорту, при якому один із перевізників організує доставку від пункту відправлення через один або більш перевалочних пунктів до пункту призначення, але не бере на себе відповідальність за перевезення на всьому шляху доставки. У залежності від розподілу між учасниками відповідальності за перевезення видаються різноманітні види транспортних документів.

- Мультимодальним є перевезення в тому випадку, якщо його організатор відповідає за вантаж вздовж всього шляху доставки, незалежно від кількості задіяних видів транспорту, при оформленні єдиного перевізного документа.

- Комбінованими є перевезення вантажу у одному і тому ж самому вантажному місці або транспортному засобі, шляхом комбінації сполучень різних видів транспорту.

- Юнімодальним (одновидовим) є перевезення вантажів, здійснюване одним видом транспорту, і одним або декількома перевізниками. У випадку наявності декількох перевізників один із них може видати наскрізний коносамент, що охоплює все перевезення.

- Сегментованим (роздільним) є перевезення, коли перевізник-організатор бере на себе відповідальність лише за частину перевезення, яке безпосередньо ним виконується. У цьому випадку він видає коносамент на інтермодальне або комбіноване перевезення.

Змішані перевезення вантажів часто визначають як вид вантажних перевезень транспортним конвеєром, що організований послідовно різними видами транспорту між відправником та одержувачем вантажів, але з обов'язковим збереженням транспортного упакування в процесі перевантаження з одного транспортного засобу на інший. Є також визначення змішаних перевезень як планомірної взаємодії або систематичної кооперації різних видів транспорту в організації транспортних конвеєрів.

У європейських країнах найчастіше пов'язують перспективу розвитку змішаних перевезень з передачею вантажних перевезень, що виконуються на значну відстань, з автомобільного транспорту на більш ресурсозберігаючий і екологічно безпечний залізничний транспорт. Для окремих транспортних зв'язків, економічних центрів і регіонів раціональним учасником змішаних перевезень може бути водний транспорт.

При перевезеннях на великі відстані часто використовують послідовно декілька видів транспорту, що потребує узгодження класифікації вантажу та його упакування. Основною метою упакування є збереження вантажу. На вантаж під час транспортування діють значні поздовжні, вертикальні та бокові сили. Ці сили значно більші за величиною на залізничному транспорті, ніж на автомобільному. При транспортуванні залізницею на вантаж додатково діють удари при переформуванні поїздів на сортувальних гірках (де негайна зупинка викликає сили більші у 3-8 разів за силу тягіння). Але найбільші сили за величиною та різноматттям характерні для морських перевезень (під час штормів тощо). Тому узгодження конструкції та параметрів транспортної тари, при змішаних перевезеннях, має важливе значення. Розробка раціональної тари

пов'язана ще з відмінністю різних видів транспорту за вантажо-підйомністю та геометричними розмірами вантажних просторів рухомого складу (різниця досягає 5-10 разів і більше). Крім цього, транспортна тара потребує узгодження з конструкцією навантажувально-розвантажувальних засобів.

Технологія безперевантажних перевезень дозволяє в 2,0-2,5 рази скоротити витрати коштів за рахунок механізації операцій, збільшити швидкість доставки, зменшити імовірність пошкодження вантажу. Недолік цієї технології – велика маса тари.

Класичними системами безперевантажних сполучень є пакетні і контейнерні перевезення.

Пакетний спосіб перевезень ґрунтується на укрупненні наборів штучних та довгомірних вантажів. Для транспортування штучні вантажі пакетують шляхом їх скріплення (зв'язки) або укладання в тару. Необхідною умовою використання пакетних перевезень є використання універсальної та спеціалізованої тари і піддонів. Параметри та конструкція піддонів стандартизовані, а тару вибирають з урахуванням вимог до перевезень вантажу, можливостей рухомого складу та навантажувально-розвантажувальних механізмів.

При виборі виду тари вантажовідправники часто керуються не забезпеченням схоронності вантажу, а скороченням витрат на упакування.

При вирішенні питання про вибір виду упакування, який відповідає умовам перевезення і перевантаження, необхідно враховувати: напрямок перевезення; тривалість; умови; транспортні і перевантажні засоби, що використовуються; кількість перевантажень.

Транспортна упаковка повинна виконувати три основні функції: захист, забезпечення зручності у поведінці з вантажем, інформативність.

Захистна функція упаковки полягає в забезпеченні схоронності споживчої якості вантажу в умовах зміни навколишнього середовища і у попередженні втрат, пошкоджень або псування вантажу. Тара повинна попереджувати пошкодження вантажу, які виникають у процесі перевезень, перевантаження і збереження, від ударів, тиску і коливань.

Для зручності у поведінці з вантажем транспортна упаковка повинна мати форму і розміри, які сприяють ефективному перевантаженню, збереженню на складах і розміщенню на транспортних засобах. Форма і міцність транспортної тари повинна

забезпечити щільне прилягання один до одного поряд розташованих вантажних місць і їх безпечне укладання одне на одне.

Інформаційна функція реалізується шляхом маркування тари для ідентифікування вантажів, їх належності до визначеної партії вантажу, позначення маси, розмірів і обсягу, реквізитів відправника і адресата. Наносять також умовні вказівні знаки, які інформують про особливості поведінки з вантажем, його захист і наявність небезпечних вантажів.

Найбільшого поширення в світі отримав контейнерний спосіб перевезень. Незважаючи на те, що перші контейнери були використані в 20-ті роки ХХ століття, тільки із запуском першої регулярної лінії в 1963 році почався бурхливий розвиток контейнерних перевезень, їх застосування пов'язано з організацією відповідних терміналів та проміжних пунктів перевалки.

Ідея використання контейнера передбачає: об'єднання багатьох упаковок в одне відправлення, швидке виконання перевантажень, послаблення вимог до упаковки, зменшення крадіжок, спрощення складання документів, зниження вартості перевезень. За конструкцією контейнер являє собою металеву коробку, яка повинна відповідати за вантажопідйомністю та внутрішнім об'ємом характеристикам вантажів. Крім цього, контейнер за своїми параметрами повинен бути узгоджений з габаритними та ваговими обмеженнями рухомого складу, максимальним використанням вантажопідйомності та площі вантажної платформи транспортних засобів, мати мінімальну власну вагу, забезпечувати збереження вантажів, безпеку руху транспортних засобів, можливість механізованого виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

Завдяки роботі міжнародної організації зі стандартизації (ІСО) сьогодні у більшості випадків використовуються стандартизовані контейнери.

Контейнери ІСО мають поперечний переріз 2,5x2,5 м із шкалою довжин 3, 6, 9 і 12 м. Контейнери бувають тонкостінні (без теплоізоляційного ефекту), ізолюючі (не мають системи регулювання температури) та рефрижератори.

В Україні і країнах СНД найбільше розповсюдження мають середньотоннажні контейнери вантажопідйомністю 3 та 5 т, а в розвинутих країнах Європи, Америки та в Японії – великотоннажні контейнери довжиною 6,1 та 12,2 м. Їх використання сприяє

швидкому розвитку внутрішніх і міжнародних перевезень дрібних партій вантажів за безперевантажною технологією. На базі стандартних універсальних контейнерів розроблені також спеціальні варіанти: рефрижераторні контейнери, контейнери-цистерни, контейнери для небезпечних вантажів.

Близькою до системи контейнерних перевезень є система перевезень із застосуванням змінних кузовів. Вони мають розміри, що припускають розміщення 12 або 18 вантажних одиниць на європіддонах, їх довжина знаходиться в межах від 7,15 до 7,82 м. Перевагою цього виду технічних засобів є зведення до мінімуму маси тари та оптимальне використання вантажопідйомності рухомого складу. При цьому використовуються також відносно легкі залізничні платформи і не виникає проблем з габаритними залізничними обмеженнями. Тому на долю перевезень у змінних кузовах у Європі припадає майже половина загального обсягу змішаних перевезень.

У Західній Європі змішані сполучення, при яких на залізничних платформах перевозять вантажні модулі (автомобілі, причепа, напівпричепа, змінні кузови), отримали об'єднану назву контрейнерних перевезень.

За кордоном контрейлерні перевезення розвиваються інтенсивними темпами. Збільшення обсягів таких перевезень у Європі складає у середньому 20% на рік. Великий обсяг контрейлерних перевезень виконується в Німеччині (біля 50% від загального їх обсягу у Європі). В інших країнах Західної Європи, США і Канаді контрейлерні перевезення складають до 15-25% загального обсягу перевезень залізничного транспорту.

Недоліком цієї системи є необхідність перевозити залізницею достатньо велику масу вантажного модуля, а також необхідність створення та утримування парку спеціалізованих залізничних платформ для вміщення вантажних модулів у габарити рухомого складу залізниці.

Відома система трейлерних перевезень – система переміщення залізничних вагонів на трейлерних возах (автомобільних причепах) автомобільними шляхами від залізничної станції до складу адресата. Такі перевезення не мають широкого розповсюдження і використовуються тоді, коли у адресатів вантажів немає під'їзних колій залізниці. У цьому випадку на трейлерний візок укладають рейки для накочування вагона із звичайної

залізничної колії. Трейлерні перевезення потребують потужних тягачів та конструктивно складних важких трейлерів, а також обладнання для скочування вагонів із залізничних колій на причепи і навпаки. Крім цього, переміщення вагонів вулицями та дорогами потребує особливих умов перевезень, бо не додержуються габаритні розміри, зменшується пропускна спроможність (здатність) дороги, порушуються правила дорожнього руху.

Основна перевага трейлерних та контрейлерних перевезень полягає в ліквідації проміжних навантажувально-розвантажувальних робіт, що забезпечує збереження вантажу, швидку доставку, відносно малі витрати.

У межах одного виду транспорту існують наступні види безперевантажних перевезень:

- перестановка залізничних вагонів з візка однієї ширини колії на візок іншої ширини при русі по коліях з різною шириною;
- перевезення вантажів суднами типу “ріка–море” у прямому річково-морському сполученні.

В останні роки широко стали застосовувати контейнеровози, ліхтеровози, судна з горизонтальним навантаженням та інший спеціалізований рухомий склад.

Інша різновидність кораблів – це ролкери, які забезпечують навантаження самохідних або рухомих вантажів горизонтальним способом. До них відносяться залізничні та автомобільні паромні переправи. В Україні діють переправи: Керченська, Іллічівськ–Варна, Одеса–Поті, Іллічівськ–Дерінджер та інші.

На переправі Іллічівськ–Варна працюють пароми довжиною понад 180 м, шириною 26 м, водотоннажністю 22 тис. т. На двох палубах та у трюмі судна розміщують 108 вагонів. Для їх подачі у трюм та на верхню палубу застосовується ліфт вантажопідйомністю 170 т. Для прибрання вагонів з майданчика ліфта паром обладнаний двома маневровими локомотивами. Для передачі вагонів з однієї колії на іншу на верхній та трюмній палубах у носовій частині судна встановлені поворотні сектори. Закріплення вагонів на коліях здійснюється особливим обладнанням. Перехідним мостом, що з’єднує паром з причалом, та рухом вагонів управляють автоматично з пульта, розміщеного на паромі.

Взаємний зв’язок термінів і різновидів змішаних перевезень національної і американської термінологічних систем наведено на рис. 2.1.



Рис. 2.1. Взаємний зв'язок термінів і видів сполучення національної і американської термінологічних систем.

Перевезення у змішаному сполученні організують на основі термінальної системи доставки вантажів. Термінал являє собою пункт у транспортній системі, призначений для виконання різноманітних робіт, пов'язаних із забезпеченням переміщення вантажів. Іноді у фаховій літературі під терміналом розуміють спеціалізовану ділянку транспортного вузла.

Сукупність терміналів, об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових та економічних стосунків, які забезпечують перевезення вантажів, утворює термінальну систему доставки вантажів.

Основними функціями термінальної системи є концентрація та розсіювання вантажопотоків, забезпечення безперервного руху вантажів з високою швидкістю, зменшення вартості перевезень, зберігання вантажів. Частиною термінальної системи, яка забезпечує функцію розсіювання і концентрації вантажопотоків, іноді у фаховій літературі називають фідерною системою перевезень.

Діяльність з консолідації вантажопотоків сприяє укрупненню партій вантажів. Окремі підприємства направляють партії вантажів на термінал, де відбувається їх переформування за напрямками доставки і накопичення об'єднаних партій вантажів у певному напрямку. Потім збірну партію вантажів відправляють потужним рухомим складом до терміналу призначення. Об'єднання партій вантажів може приносити вигоду при раціональному управлінні транспортними фірмами провізною здатністю завдяки більш повному використанню потенційних можливостей транспортних засобів. При цьому необхідно зважати на можливу шкоду об'єднання партій вантажів із-за затримок, пов'язаних з очікуванням повного заповнення транспортних засобів. З іншого боку, об'єднання транспортних партій (з одним пунктом призначення) може поліпшувати сервіс, оскільки ці партії вантажів не потребують переформування на кожному проміжному терміналі, розташованому на шляху до кінцевого пункту призначення.

Іншим способом зменшення вартості перевезень є розсіювання вантажного потоку. Ця діяльність направлена на поділ великих партій вантажів на дрібні, зручні для доставки у кінцеві пункти призначення транспортом малої потужності.

Об'єднання і розсіювання транспортних потоків виконується одночасно у багатьох видах терміналів. Крім цього, сервісні послуги терміналу включають операції: завантаження, відправлення, зберігання, обслуговування транзитних вантажів, захист вантажів від впливу навколишнього середовища, а також маршрутизацію, систему надання інформації, інвентаризацію, тощо. Багато типів терміналів передбачають сервісне обслуговування транспортних засобів і їх екіпажів.

При перевезеннях на великі відстані часто використовують послідовно декілька видів транспорту, що потребує узгодження класифікації вантажу та його упакування. Основною метою упакування є збереження вантажу. На вантаж під час перевезень діють значні поздовжні, вертикальні та бокові сили, які на порядок

різняться за видами транспорту. Розробка раціональної тари пов'язана ще з відмінністю різних видів транспорту за вантажопідйомністю та геометричними розмірами вантажних просторів рухомого складу (різниця досягає 5-10 і більше разів). Крім цього, транспортна тара потребує узгодження з конструкцією навантажувально-розвантажувальних засобів.

При виборі виду тари вантажовідправники часто керуються не забезпеченням схоронності вантажу, а скороченням витрат на упакування. Тому необхідно приділяти особливу увагу обґрунтуванню вибору тари, яке виконується з врахуванням: напрямку, тривалості і умов перевезень; задіяних транспортних і перевантажувальних засобів; кількості перевантажень.

Транспортна упаковка повинна виконувати три основні функції: захист, забезпечення зручності у поведінці з вантажем, інформативність. Захисна функція упаковки полягає в забезпеченні схоронності споживчої якості вантажу в умовах зміни навколишнього середовища і у попередженні втрат, пошкоджень або псування вантажу. Для зручності у поведінці з вантажем транспортна упаковка повинна мати форму і розміри, які сприяють ефективному перевантаженню, збереженню на складах і розміщенню на транспортних засобах. Форма і міцність транспортної тари повинна забезпечити щільне прилягання один до одного поряд розташованих вантажних місць і їх безпечно укладання одне на одне. Інформаційна функція реалізується шляхом маркування тари для ідентифікування вантажів, їх приналежності до визначеної партії вантажу, позначення маси, розмірів і обсягу, реквізитів відправника і адресата. Крім цього, наносять умовні вказівні знаки, які інформують про особливості у поведінці з товаром, його захист і наявність небезпечних вантажів.

У залежності від виду вантажу, його тари, обсягу і географії перевезень можуть використовуватись різні транспортно-технологічні системи перевезень, що реалізуються у межах термінальної системи доставки вантажів у прямому і змішаному видах сполучення (рис. 2.2).

Пакетна система перевезень. Використовується для перевезень тарно-штучних та довгомірних вантажів, сформованих за допомогою засобів пакування у транспортні пакети, що забезпечують у процесі перевезень схоронність вантажів, можливість механізованого виконання вантажних робіт та ефективне



Рис.2.2. Транспортно-технологічні системи доставки вантажів.

використання вантажопідйомності та місткості транспортних засобів. Вантажі пакують шляхом їх скріплення (зв'язки) або укладання в тару. Засоби кріплення вантажів повинні мати контрольні знаки відправника та виключати можливість вилучення окремих вантажних місць.

Необхідною умовою використання пакетних перевезень є використання універсальної та спеціалізованої тари і піддонів. Параметри та конструкція піддонів стандартизовані, а тару вибирають з урахуванням вимог до перевезень вантажу, можливостей рухомого складу та навантажувально-розвантажувальних механізмів.

Основні характеристики засобів укрупнення вантажних місць:

- піддони плескаті, стійкові та ящикові: розмірами 800x1200 мм та 1200x1000 мм вантажопідйомністю 1 т; розмірами 1200x1600 мм та 1200x1800 мм вантажопідйомністю 2,0 і 3,2 т;
- обв'язки металеві і стрічкові, вантажопідйомністю 1,0; 3,0 і 7,5 т;
- стропи напівжорсткі розмірами: 1300x1300 мм, 2800x1350 мм, 2650x1200 мм, 2650x1400 мм, вантажопідйомністю до 7,5 т;
- строп-стрічки вантажопідйомністю 0,5 – 1,5 т.

Продуктивність вантажних робіт з пакетованими вантажами складає від 100 до 300 т/год. Маса транспортного пакета для перевезень в критих вагонах і контейнерах не повинна перевищувати 1 т, розміри пакета, сформованого з окремих вантажних місць з використанням піддона 800x1200 мм, не більше 840x1240 мм.

Контейнерна система перевезень. Використовується для перевезень генеральних та цінних вантажів. Ідея використання контейнера передбачає: об'єднання багатьох упаковок у одне відправлення, швидке виконання перевантажень, послаблення вимог до упаковки, зменшення крадіжок, спрощення складання документів, зниження вартості перевезень. За визначенням комітету ТК-104 ІСО контейнер є елементом транспортного обладнання і за своїми незмінними технічними параметрами повинен бути узгоджений з габаритними та ваговими обмеженнями транспортних засобів, максимальним використанням вантажопідйомності та площі вантажної платформи транспортних засобів, мати мінімальну власну вагу, забезпечувати збереження вантажів, безпеку руху транспортних засобів, можливість механізованого виконання навантажувально-розвантажувальних робіт.

Контейнери поділяють на дві групи: загального призначення (універсальні) і спеціального призначення (спеціалізовані). За масою контейнери розрізняють: малотоннажні – до 2,5 т, середньотоннажні – від 2,5 до 10 т і великотоннажні – більше 10 т.

Універсальні контейнери стандартизовані за типами, розмірами і вантажопідйомністю (таблиця 2.1). На базі стандартних універсальних контейнерів, розроблені також спеціалізовані варі-

анти: рефрижераторні контейнери, контейнери-цистерни, контейнери для небезпечних вантажів.

Спеціалізовані контейнери для перевезення швидкопсувних вантажів (тонкостінні (без теплоізоляційного ефекту), ізолюючі (не мають системи регулювання температури) та рефрижератори) мають такі самі зовнішні габаритні розміри, як універсальні, але відрізняються вантажопідйомністю, а саме: типи 1А, 1АА – вантажопідйомність відповідно 23 і 28 т; 1С – 16,5 т; 1СС – 17,69 т.

Т а б л и ц я 2.1. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність універсальних контейнерів

Типо-розмір	Розмір, фут	Розміри*, мм			Маса брутто,		Об'єм м ³
		Зовнішні	Внутрішні	Дверного прорізу	Брутто	Тари	
1АА	40	L=12192 B=2438 H=2591	l=12027 b=2330 h=2350	– 2286 2261	30,48	3,4-3,6	66,6
1А	40	L=12192 B=2438 H=2438	l=12027 b=2330 h=2197	– 2286 2134	30,48	3,4-3,6	62,4
1ВВ	30	L=9125 B=2438 H=2591	l=9030 b=2330 h=2350	– 2286 2261	25,40	2,8-3,0	50,0
1В	30	L=9125 B=2438 H=2438	l=9030 b=2330 h=2197	– 2286 2134	25,40	2,8-3,0	48,0
1СС	20	L=6058 B=2438 H=2591	l=5867- b=2330 h=2350	– 2286 2261	24,00	2,1-2,2	32,7
1С	20	L=6058 B=2438 H=2438	l=5867 b=2330 h=2197	– 2286 2134	24,00	2,1-2,2	30,6

* L, - довжина, В, - ширина, Н, - висота

Типо-розмір	Розмір, фут	Розміри*, мм			Маса брутто,		Об'єм м ³
		Зовнішні	Внутрішні	Дверного порізу	Брутто	Тари	
1D	10	L=2991 B=2438 H=2438	l=867 b=2330 h=2197	– 2286 2134	10,20	1,2-1,3	14,2
1E	–	L=1968 B=2438 H=2438	l=1800 b=2330 h=2197	– 2286 2134	7,40	1,0-1,1	10,2
1F	–	L=1460 B=2438 H=2438	l=1325 b=2330 h=2197	– 2286 2134	5,50	0,5-0,7	6,8
3A	–	L=2100 B=2650 H=2450	l=1950 b=2515 h=2128	– 1950 2100	5,00	0,9-1,0	10,4
3B	–	L=2100 B=1325 H=2400	l=1980 b=1225 h=2128	– 1225 2090	5,00	0,5-0,6	5,16
3C	–	L=2100 B=1385 H=1400	l=1980 b=2225 h=2128	– 1225 1090	2,25	0,5-0,6	2,7

Для насипних, рідких та газоподібних вантажів використовують контейнери-цистерни трьох типів (таблиця 2.2).

Т а б л и ц я 2.2. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність контейнерів-цистерн.

Тип контейнера	Габаритні розміри, мм	Вантажопідйомність, т
1B	9125x2438x2438	22,30
1C	6058x2438x2438	18,22
1D	2991x2438x2438	8,66

Досвід використання контейнерних систем свідчить про наявність двох основних проблем. Перша проблема пов'язана з інформаційним потоком, який супроводжує перевезення. Якщо документи не будуть встигати за переміщенням контейнерів або транспортні засоби будуть довго чекати на виконання формальностей, або виникнуть затримки, пов'язані з пошуком контейнера, то всі переваги контейнерних перевезень будуть зведені нанівець. Тому запровадження контейнерної системи без підсистеми її інформаційної підтримки – недоцільне.

Друга проблема пов'язана з відсутністю балансу обсягів прямих і зворотніх перевезень: коли в одному напрямку є вантаж, а в зворотньому немає, виникає проблема порожніх пробігів.

Контейнерна система перевезень потребує значних капітальних вкладень на створення окремих ліній (спеціалізовані термінали, транспортні засоби, склади тощо), але дозволяє в 2,0-2,5 рази скоротити витрати коштів за рахунок механізації операцій, збільшити швидкість доставки, зменшити імовірність пошкодження вантажу. Недолік цієї технології – велика маса тари.

Контрейлерна система перевезень. У Західній Європі змішані сполучення, при яких на залізничних платформах перевозять вантажні модулі (автомобілі, причепа, напівпричепа, змінні кузови), отримали об'єднану назву контрейлерних перевезень.

Контрейлерні перевезення передбачають транспортування автомобільних вантажних модулів залізницею. При цьому від складу відправника вантажний модуль доставляється на залізничну платформу. Залізниця транспортує його до станції призначення, де відбувається доставка до складу адресата. На залізничному етапі доставки вантажів перевезення виконують за розкладом, переважно у нічний час. Поїзди рухаються зі швидкістю до 100 км/год. і користуються пріоритетом при організації залізничного руху. Завантаження поїздів здійснюють, як правило, в інтервалі з 18.00 до 22.00. Автотранспортне підприємство, яке бажає відправити вантаж вечірнім поїздом, зобов'язане повідомити про це компанію перевізника до полудня. Звичайно, безпосередньо на терміналах здійснюють митні формальності і ветеринарний контроль. Частіше всього такі перевезення виконують маршрутними поїздами прямого сполучення до визначеного пункту (терміналу), на якому формуються такі ж поїзди до нового місця призначення. При контрейлерних перевезеннях

на терміналах використовують як вертикальний, так і горизонтальний спосіб завантаження вантажних модулів на залізничні платформи.

Вертикальний спосіб вимагає використання порталних кранів із спеціальними захватами або спеціально сконструйованих пневматичних стрілових навантажувачів великої вантажопідйомності. Вантажний модуль повинен мати спеціальні фітінги або канти для захоплення їх при завантаженні, а його конструкція повинна бути посилена. Час вертикального перевантаження не перевищує 4-5 хвилин.

Горизонтальне завантаження (накочуванням) здійснюється у двох основних варіантах.

У першому варіанті вантажні модулі насувають з торцевої рами на спеціальну залізничну платформу, де їх закріплюють ланцюгами або спеціальними захватами. Термін завантаження одного вантажного модуля складає біля 20 хвилин.

У другому варіанті застосовують залізничні вагони з поворотною платформою. Платформу повертають за допомогою електродвигуна під кутом 40°-50° до перевантажувального майданчика. Потім на платформу в'їжджає автопоїзд. Після відчеплення вантажного модуля тягач з'їжджає з іншого боку платформи на майданчик. Платформу повертають у початкове положення і надійно фіксують. На неповоротній частині вагона змонтовано опорно-зчепний пристрій, за допомогою якого відбувається автоматичне стопоріння і фіксація вантажного модуля через шкворень. Напівпричепа повною масою до 34 т можуть транспортуватись без додаткової опори знизу, понад 34 т – з додатковою опорою. Весь процес завантаження займає 10 хвилин. Вагони можуть завантажувати незалежно один від одного. При необхідності можливо завантажувати не весь залізничний поїзд, а тільки окремі платформи.

При контрейлерних перевезеннях використовують залізничні платформи, що мають колеса звичайного розміру (діаметром 950 мм) або зменшеного (діаметром 330-360 мм) і відповідно зниженої навантажувальної висоти. Вагони у підлозі мають "кишені" для коліс напівпричепа, щоб знизити його верхній габарит. Нове покоління вагонів з низькою навантажувальною площадкою включає в себе восьмивісну платформу довжиною 18,6 м для вантажних автомобілів з причепами або шестивісну платформу довжиною 14,5 м – для напівпричепів.

Різновидом системи контрейлерних перевезень є перевезення із застосуванням змінних автомобільних кузовів. Вантажопідйомність автомобільних змінних кузовів змінюється в межах від 2 т до 20 т, при відношенні маси кузова до вантажопідйомності в межах 0,10-0,25, а довжина кузова – від 3,77 м до 7,82 м. Автотранспортні засоби для завантаження змінних кузовів обладнані безкрановими механізмами, які збільшують масу базового шасі на 10-20%. Перевагою цієї системи перевезень є зведення до мінімуму маси тари, раціональне використання вантажопідйомності автотранспортних засобів та їх уніфікація, механізація виконання вантажних робіт. При цьому використовуються також відносно легкі залізничні платформи і не виникає проблем з габаритними залізничними обмеженнями. Тому на долю перевезень у змінних кузовах у Європі припадає майже половина загального обсягу змішаних перевезень. При повній масі змінного сталевого кузова 18,0 т маса тари кузова складає всього 2,55 т. Сьогодні у Європі використовується 100-120 тисяч змінних кузовів. Частка кузовів, що перевозяться залізницею, складає до 20-25%.

Змінні автомобільні кузови поділяють на дві групи: загального призначення (універсальні) і спеціального призначення (спеціалізовані за видами вантажів).

Змінні кузови, так як і контейнери, є об'єктами стандартизації. При конструюванні змінних кузовів для змішаних перевезень використовується європейський стандарт ЕН-284. Стандартні змінні кузови можуть встановлюватися на всіх спеціалізованих вагонах і автомобілях, що забезпечені перевантажувальними пристроями, які використовуються у європейських країнах. Найважливіше значення для взаємної заміни змінних кузовів мають окремі конструктивні елементи, які також стандартизовані: стійки, кутові накладки, фітінги для захвату кузова при його перевантаженні.

Недоліком системи перевезень з використанням змінних кузовів є збільшення маси базового шасі, що підвищує собівартість перевезень.

Виконані наукові дослідження вказують, що мінімальний обсяг перевезень вантажів, при якому є раціональним виконувати контрейлерний спосіб доставки вантажів із застосуванням маршрутних поїздів, складає 40-50 тис.т на рік.

За кордоном контрейлерні перевезення розвиваються інтенсивними темпами. Збільшення обсягів таких перевезень у Європі

складало до 2000 року у середньому 20% на рік. Великий обсяг контрейлерних перевезень виконується в Німеччині (біля 50% від загального їх обсягу у Європі). В інших країнах Західної Європи, США і Канаді контрейлерні перевезення складають до 15-25% загального обсягу перевезень залізничного транспорту.

За останніми технічними нормами для перевезень у змішаному сполученні передбачено: формування поїзда – не більше 1 години; час очікування автотранспортного засобу – не більше 20 хвилин; час зміни колії – мінімальний; легкий доступ до терміналів автошляхами та залізницею; максимальний час перетину кордону – 20 хвилин для поїзда.

Недоліком цієї системи є необхідність перевозити залізницею достатню велику масу вантажного модуля, а також необхідність створення та утримання парку спеціалізованих залізничних платформ для можливості вміщення вантажних модулів у габарити рухомого складу залізниці.

Трейлерна система перевезень. Ця система перевезень передбачає переміщення залізничних вагонів на трейлерних возах (автомобільних причепах) по автомобільних шляхах від залізничної станції до складу адресата. Такі перевезення не мають широкого розповсюдження і використовують тоді, коли у адресатів вантажів немає під'їзних колій залізниці. У цьому випадку на трейлерний візок укладають рейки для накочування вагона із звичайної залізничної колії. Трейлерні перевезення потребують створення потужних тягачів та конструктивно складних важких трейлерів (причепів), а також обладнання для скочування вагонів із залізничних колій на причепи і навпаки. Крім цього, переміщення вагонів вулицями та дорогами потребує особливих умов перевезень, бо не додержуються габаритні розміри, зменшується пропускна спроможність (здатність) дороги, порушуються правила дорожнього руху.

Основна перевага трейлерних та контрейлерних перевезень полягає в ліквідації проміжних навантажувально-розвантажувальних робіт, що забезпечує збереження вантажу, швидку доставку, відносно малі витрати.

Роудрейлерна система перевезень. Подальшим розвитком трейлерних та контрейлерних систем є роудрейлерні (інколи – бімодальні). Роудрейлер – контрейлер з комбінованою або змінною ходовою частиною для руху автомобільними шляхами та залізничними коліями. При використанні простих пристосувань за

короткий проміжок часу залізничний вагон перетворюється в автомобільний причіп. Нове технічне рішення знімає проблему “мертвої ваги” та дорогого підйомного обладнання. Роудрейлер має на обох кінцях стандартні залізничні та автомобільні вузли для з’єднання з автомобілем та локомотивом. У порожньому стані роудрейлер має вагу 18 т. Його вантажопідйомність – 20 т.

При роудрейлерних перевезеннях використовують модернізовані напівпричепа, під які підкочують спеціальні двовісні залізничні візки. Залізничні візки мають звичайні зчіпки і буферні пристрої. На рейковому шляху напівпричепа через візки з’єднують у поїзд. Сила тяги і гальмівні сили передаються від візка напівпричепа, потім наступному візку і напівпричепа, і так далі. У зв’язку з цим рами напівприцепів повинні бути посилені, що призводить до збільшення власної маси напівприцепів і зменшенню їх вантажопідйомності приблизно на 1т. Встановлення одного напівпричепа на залізничні візки займає не більше 5 хвилин.

Система залізничних перевезень із стикуванням колій різної ширини. В країнах світу ширина залізничних колій неоднакова. Ліквідація перевантаження з одного вагона в інший у пунктах стикування залізниць з різною шириною колій досягається шляхом заміни колісних візків з використанням спеціального обладнання.

Система змішаного плавання “ріка–море”. Використовується при перевезеннях на річках, внутрішніх морях і поблизу морської берегової лінії спеціалізованими суднами, призначеними для виконання таких робіт.

Ліхтерна система перевезень. Призначена для перевезень навальних, насипних і генеральних вантажів морським транспортом. Ліхтер являє собою несамохідне морське судно для перевезення вантажів, а також для безпричальних вантажних операцій при навантаженні або розвантаженні на рейді суден з великим осадом, які не можуть увійти у порт. Завантаження ліхтерів виконується на міліні, біля причалів річкових портів. Із завантажених ліхтерів формують поїзди, які буксири приводять у морський порт з подальшим завантаженням на ліхтеровози. Використовують судна-ліхтеровози трьма способами: а) ліхтери на судно піднімають і знімають потужним судновим краном; б) ліхтери буксиром заводять на опущену у воду кормову платформу, яка ліфтом піднімається на потрібну палубу; в) судно являє собою самохідний плавучий док, у середину якого ліхтери заводять по воді.

Вантажопідйомність поширених ліхтерів наведена у таблиці 2.3.

Т а б л и ц я 2.3. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність ліхтерів.

Тип ліхтера	Габаритні розміри, мм	Вантажопідйомність, т
BACAT	16830x5330x3800	140
LASH	18750x9500x4300	370
“Sea bee”	19718x10668x5156	850
“Danube Sea”	38250x11000x5300	1070
“Capri 200H”	60960x10670x3450	2000
“Trimariner”	61100x24400x5180	7000

На судна типу LASH завантажуються 48-89 ліхтерів, “Sea bee” – 26–39 ліхтерів, BACAT – 12–79 ліхтерів.

Ролкерна система перевезень. Використовується на морському транспорті для перевезення пакетованих та непакетованих тарно-штучних вантажів, що улаштовані у вантажні платформи на колісному ході, які переміщують спеціалізовані транспортні засоби. Навантаження морських суден (ролкерів) виконується горизонтальним способом через бортові, носові або кормові отвори за допомогою перехідних пристроїв (апарелей). Поширені типи вантажних платформ (ролтрейлери) наведені в таблиці 2.4.

Т а б л и ц я 2.4. Типи, габаритні розміри і вантажопідйомність вантажних платформ.

Тип платформи	Габаритні розміри, мм	Вантажопідйомність, т
Одновісна	6100x2500x600	25
Двовісна	12250x2500x820	60
Чотиривісна	12250x2600x900	100

Для перевезень за цією системою використовують автомобільні напівпричепи, вантажні платформи і морські судна місткістю від 10 тис.м³ до 20 тис.м³, а також – від 50 тис.м³ до 60 тис.м³. Морські судна укомплектовують спеціальною самохідною вантажною технікою.

Касетна система перевезень. Використовується на морському транспорті для перевезення укрупнених вантажних місць-касет, що мають вагу 500 і більше тонн. Використовують касети двох типів: платформа і плавуча секція. Касету у вигляді платформи формують на причалі, а потім за допомогою крана встановлюють у трюм або на палубу судна. Касета у вигляді плавучої секції є складовою частиною самохідного судна. Вантажопідйомність касет становить від 1000 т до 2250 т.

Паромна система перевезень. Призначена для перевезень залізничних вагонів і автотранспортних засобів на спеціалізованих суднах-паромах, дедвейтом від 5 тис. до 20 тис. т. Накочування вагонів на паром виконується через корму судна. Для їх подачі у трюм та на верхню палубу застосовується ліфт. Для прибирання вагонів з майданчика ліфта паром має маневрові локомотиви. Для передачі вагонів з однієї колії на іншу на верхній та трюмній палубах у носовій частині судна встановлені поворотні сектори. Закріплення вагонів на коліях здійснюється особливим обладнанням. Перехідним містком, що з'єднує паром з причалом, та рухом вагонів управляють автоматично з пульта, розміщеного на паромі.

Доставка вантажів у вагонах-фрейдерах (товарні вагони) з використанням паромних переправ інколи називається фрейджерною системою перевезень.

Крім розглянутих, у фаховій літературі іноді при розгляді змішаного сполучення виділяють окремо систему перевезень з використанням сухопутних мостів. Тут виділяють підсистеми “міні брідж”, “мікро брідж” і “ленд брідж”. Загальним в організації перевезень за системою “брідж” є те, що перевезення здійснюються по єдиному тарифу, вантажі перевозяться по єдиному коносаменту або іншому документі, а розподіл прибутків між морськими перевізниками, що беруть на себе зобов'язання з доставки вантажів “від дверей до дверей”, і сухопутними перевізниками, що виступають клієнтами морських перевізників, обумовлюється в тарифі.

Система “мікро бріджу” (microbridge – мікро міст) полягає в перевезенні вантажів морським шляхом з іноземного порту в порт

призначення, звідки вантажі доставляються залізничних або автомобільних транспортом у внутрішні пункти країни.

Система “міні брідж” (mini bridge – малий міст) передбачає перевезення вантажу по одному морському коносаменту з порту однієї країни до порту іншої, потім залізницею в другий порт цієї країни, при цьому перевезення закінчується на залізничній станції. Її основою служить наскрізний тариф на все сполучення.

Система “ленд брідж” (land bridge – сухопутний міст) включає перевезення контейнерів через материк за маршрутом море–суша, але в цьому випадку залізниця за роботу одержує визначену ставку від судноплавної лінії. При цьому із порту однієї країни контейнери перевозять морським шляхом у порт іншої, де перевантажують на наземні види транспорту і доставляють на протилежне узбережжя, звідки перевозять морем у порти третіх країн.

Крім розглянутих, мають місце перевезення за системою “мото брідж”, при якій вантаж з іноземного порту доставляється морем у порт іншої країни, а потім до одержувача перевозиться автомобільним транспортом. Існують перевезення, які називають “airbridge” – повітряний міст – і полягають в організації водно-повітряного сполучення.

Якщо управління переміщенням вантажних одиниць, незалежно від характеру участі в ньому різноманітних видів транспорту, здійснюється з одного диспетчерського центру, то перевезення називаються централізованими (амодальними).



2.4. ТЕХНОЛОГІЧНА ВЗАЄМОДІЯ ЯК КОМПЛЕКСНА СИСТЕМА ЕКСПЛУАТАЦІЇ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Товарорух – це діяльність з планування, втілення в життя і контролю за фізичним переміщенням вантажів від місць їх походження до місць користування з метою задоволення потреб споживачів і з вигодою для себе.

Для переміщення вантажів фірми організують збереження, вантажну обробку і транспортування товарів, щоб вони виявилися доступними для споживача в потрібний час і в потрібному місці.

Для виконання цієї роботи формується система товароруку. Система міжнародного товароруку – це комплекс, що включає:

- технічні засоби, комунікації і пристрої усіх видів транспорту;
- складське господарство промислових фірм, їх філій, торгово-посередницьких та інших компаній;
- матеріально-технічну базу стивідорних, брокерських і агентських фірм;
- облаштованості транспортно-експедиторських компаній для здійснення операцій по підгрупі, комплектації відправлень та ін.;
- матеріально-технічну базу лізингових компаній, що здають в оренду контейнери;
- технічні засоби інформаційно-керуючих систем.

Названа система охоплює сукупність технологічних, організаційних, правових, спеціальних та інших відносин, що виникають у ході транспортного, складського, інформаційного й іншого забезпечення міжнародних зв'язків. Система товароруку, що виходить за рамки якої-небудь однієї країни, може бути визначена як міжнародна система.

У вітчизняній економічній літературі найбільш часто використовується поняття “транспортне забезпечення”, що по своїй суті майже ідентичне вище приведеній дефініції. Під транспортним забезпеченням розуміється сукупність елементів, що знаходяться в тісній взаємодії і складають єдину систему, яка поєднує операції, зв'язані з виробництвом і пропозицією продукції транспорту. “Транспортне забезпечення варто розглядати як систему, що є сукупністю технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних впливів, форм і методів керування транспортними операціями і процесами на всіх етапах і рівнях виробництва, споживання і пропозиції продукції, що забезпечує суспільне відтворення і раціональне функціонування економіки”.

У даний час відправники вантажу розглядають транспорт і розподіл товарів як взаємозалежні види діяльності, що здійснює спеціалізована компанія. Прагнення скоротити до мінімуму запаси передбачає збільшення попиту на перевезення, що, крім усього, повинні забезпечити “збереження на колесах”. Цьому сприяє прогрес в області спрощення й автоматизації обробки великого обсягу документів, що супроводжують діяльність в області перевезень. Акцент переноситься з витрат і якості окремих транспортних систем на загальні витрати, якість, надійність і керованість взаємозалежних систем у вигляді єдиного комплексу перевезень

(наприклад, морський і повітряний транспорт в сполученні із залізничним, автомобільним і внутрішнім водним, а також комбіновані методи в рамках сухопутних транспортних систем, таких як залізнично-автомобільні, автомобільно-водні перевезення й ін.). Ці зміни призвели до поділу транспорту на дві головні галузі. Великі компанії займаються організацією перевезень, тобто координують зв'язки в рамках системи товароруку і поєднують процес перевезення зі сполученою діяльністю. Більш дрібні транспортні компанії спеціалізуються на окремих видах перевезень, на забезпеченні супутніх операцій (складські, перевантажувальні, стивідорні, лізингові, постачальницькі й ін.). У результаті таких змін основна увага приділяється оптимізації послуг у рамках систем товароруку в цілому, а не інтересам окремих видів транспорту.

Процес матеріально-технічного постачання також змінився. Виробництво, купівля чи продаж, постачання товарів уже не мають на увазі використання створених заздалегідь запасів. Постачання сировини, готових виробів у сьогодення здійснюються саме в той момент, коли вони необхідні. При цьому запаси скорочуються до мінімуму, і на транспортних операторів лягає відповідальність щодо забезпечення необхідних запасів.

Оскільки розміри партій вантажів зменшуються, а частота відправлень збільшується, перевізники змушені прагнути забезпечити відповідний рівень використання вантажопідйомності своїх транспортних засобів. Для досягнення цієї мети найчастіше приходиться збирати й укрупнювати партії вантажу з відносно великих по площі районів. Таким чином, у даний час вантажі в основному поєднуються в партії чи розділяються в центрах розподілу. Результати досліджень свідчать про економічну рентабельність такої системи товароруку. Вона має конкретні переваги з погляду економії енергії й охорони навколишнього середовища. Оскільки сфера діяльності транспортних компаній розширюється, вони займають домінуюче положення в рамках системи товароруку і беруть на себе відповідальність за її організацію в цілому. У результаті матеріально-технічне постачання усе більше переходить у функції транспортних компаній. Крім своїх первісних функцій по забезпеченню перевезень, ці компанії пропонують послуги загального користування, що включають складування, обробку всієї перевізної документації, організацію розподілу, фінансові й адміністративні питання, зв'язані з товарорухом.

Уряд не має прямого відношення до конкретних елементів систем товароруку. Його увага в більшій мірі зосереджена на розвитку засад, у межах яких може бути створена така система. Тимчасові рамки урядових рішень в області товароруку є більш тривалими, ніж у підприємств, що особливо справедливо в області транспорту і матеріально-технічної інфраструктури. Для сприяння більшому поширенню концепції товароруку уряди змушені враховувати аспекти, що виходять за межі сфери транспортного сектора. Наприклад, питання структурної політики в промисловості і торгівлі зважуються за допомогою застосування концепції логістичних систем товароруку. Уряди несуть особливу відповідальність щодо забезпечення сумісності і взаємозв'язку транспортних систем сусідніх країн, що забезпечує основу для максимального використання переваг концепції міжнародних систем товароруку.

На рівні підприємств постійно виникають зусилля, спрямовані на раціоналізацію своєї діяльності за допомогою оптимізації запасів, скорочення часу обробки матеріалів, автоматизації і введення робототехніки, подальшого поділу праці і т.п. Здійснюючи ці заходи, підприємство приймає рішення як на стратегічному рівні (охоплює принципи, яких варто дотримуватись протягом тривалого періоду часу), так і на оперативному, коли розглядаються питання організаційного характеру, вплив яких у часі обмежений.

Концепція міжнародних логістичних систем товароруку охоплює транспортну систему в цілому як таку, але окремі види транспорту. У неї також входять питання матеріально-технічного забезпечення, що, у свою чергу, охоплюють усі види діяльності, зв'язані з потоками матеріальних цінностей (перевезення, збереження, передача інформації і виробництво).

Одним з основних напрямків інновацій міжнародного транспортного процесу є удосконалювання структури міжнародних транспортних систем. При створенні логістичної системи товароруку в міжнародному масштабі виникають наступні проблеми:

- регулювання і спрощення митних і технологічних процедур при переході матеріальних потоків через кордони;
- уніфікація вимог, правил, тарифів, параметрів і стандартів щодо технології і технічних засобів при збереженні суверенітетів і визнанні державами пріоритетів міжнародних угод, що регулюють принципи логістики;

- акцент на якісні показники (доставка “точно в час”) при забезпеченні і схоронності вантажів і на одержання високого економічного ефекту;
- значні інвестиції в транспортні інфраструктури, зв’язані з керуванням матеріальними й інформаційними потоками;
- орієнтація на вільні ринкові відносини в сфері економіки і при формуванні ринку транспортних послуг.

При переході від національних до наднаціональних систем логістики більш ефективно використовуються раніше закриті “просторові” потенціали економік країн-членів об’єднаного ринку. У подібні процеси інтеграції за умови переходу до вільної ринкової економіки можуть включатися країни Центральної і Східної Європи.

Відсутність міжнаціональних логістичних систем товароруку призводить до багаторазових перевантажувальних операцій, тривалих затримок вантажів і транспортних засобів на прикордонних станціях і, як наслідок, до порушення термінів постачання, тобто негативно впливає на кон’юнктуру збуту.

Створення логістичних міжнародних систем товароруку зв’язане з дорогими заходами. Товарний ринок багатонаменклатурної продукції вимагає створення мережі регіональних проміжних розподільних центрів у різних країнах. Фахівцями підраховано, що збитки унаслідок відомої автономії і завзятого захисту економічного суверенітету в країнах ЄС до кінця 80-х рр. складала близько 400 млрд. дол. у рік.

До основних бар’єрів у логістичних системах товароруку відносяться прикордонні переходи. В умовах спільного ринку практично скасовується прикордонний контроль, скорочуються витрати за рахунок зменшення штату прикордонних служб, знижуються витрати, обумовлені затримками вантажів у процесі виконання прикордонних процедур. Сумарна економія від цих заходів сягає 15 млрд. дол. у рік.

При побудові логістичних систем товароруку в рамках спільного економічного простору гармонізуються технологічні і технічні системи в сфері перевезень. До них відносяться: граничні навантаження і довжина вагонів, автомобілів, контейнерів, піддонів, провізні спроможності залізничних і автомобільних магістралей.

Таким чином, при побудові міжнародних логістичних систем зважуються наступні питання:

- створення вільного ринку перевезень без утруднень у відношенні його місткості і завантаження;
- застосування тарифів, що “плавають”, рекомендованих органами загального ринку;
- розробка правил, здатних захищати загальний транспортний ринок;
- лібералізація транспортних процедур при переході вантажів через кордони держав-учасників спільного ринку;
- узгодження провізної спроможності магістрального транспорту і продуктивності залізничних і складських пристроїв;
- розвиток логістичних послуг у сфері перевезень вантажів, у тому числі при комісуванні, упакуванні, маркіруванні, збереженні, оформленні замовлень і т.п.;
- здійснення в наднаціональному масштабі правил, форм і стандартів, обов’язкових для членів співтовариства.

В області міжнародної логістики першорядного значення набувають проблеми регіонального поділу інвестицій.

У залежності від призначення і способу експлуатації міжнародні інфраструктури можна класифікувати в такий спосіб:

- інфраструктури, що є міжнародними за своїм характером. В основному, це споруди, що служать як сполучні ланки між національними системами автомобільних шляхів чи залізниць (тунелі, мости і т.п.). Ці споруди завжди зводяться на основі двосторонніх угод між державами і зазвичай фінансуються цими країнами;
- об’єкти інфраструктури, що перетинають території двох чи більше країн. Цілковито природно, що будь-яка транспортна інфраструктура використовується для місцевих перевезень, перевезень на невеликі відстані і міжнародних перевезень. Фінансування будівництва таких інфраструктур, як правило, здійснюється на основі спеціально розроблених систем для кожного випадку окремо;
- об’єктами міжнародної інфраструктури є споруди, що знаходяться на території тої самої держави, забезпечують значний обсяг міжнародних перевезень. Так, аеропорт, у якому змушені здійснювати проміжні посадки літаки при далеких перельотах, є об’єктом інфраструктури, що представляє інтерес на міжнародному рівні. Будівництво таких об’єктів найчастіше здійснюється на основі міжнародних проєктів;
- деякі транспортні інфраструктури можуть вважатися міжнародними за своїм характером чи у зв’язку з політичним значенням,

що підсилюється ним, навіть якщо вони служать для забезпечення лише незначної частини міжнародних перевезень. До цієї категорії можна віднести внутрішньоконтинентальні автомагістралі (Панамериканська, Транс'європейська, Транссахарська та ін.). Фінансування будівництва таких об'єктів здійснюється зацікавленими країнами і міжнародними організаціями.



2.5. ТРАНСПОРТНІ ОСОБЛИВОСТІ БАЗИСНИХ УМОВ ПОСТАВКИ

Часто сторонам контракту невідомі відмінності в торговельній практиці країн. Це тягне за собою непорозуміння, спори і звертання в суди, а також втрату часу і грошей. Для елімінації подібних проблем Міжнародна торговельна палата вперше в 1936 р. опублікувала міжнародні правила тлумачення торговельних термінів, відомих як "Інкотермс – 36". Доповнення і зміни вносилися після цього в 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 і 2000 роках з метою приведення правил у відповідність з поточною міжнародною торговельною практикою.

Метою "Інкотермс" є розробка збірника міжнародних правил, тлумачення торговельних термінів, що найбільш часто зустрічаються в зовнішній торгівлі. Завдяки цьому невпевненість в однаковому тлумаченні подібних термінів у окремих країнах може бути зведена нанівець або в значній мірі зменшена.

Терміни "Інкотермс-2000":

- EXW** – ФРАНКО-ЗАВОД (місце зазначене) [EX WORKS];
- FCA** – ФРАНКО-ПЕРЕВІЗНИК (місце зазначене) [FREE CARRIER];
- FAS** – ФРАНКО ВЗДОВЖ БОТУ СУДНА (порт доставки зазначений) [FREE ALONGSIDE SHIP];
- FOB** – ФРАНКО-БОРТ (порт відвантаження зазначений) [FOB FREE ON BOARD (NAMED PORT OF SHIPMENT)];
- CFR** – ВАРТІСТЬ І ФРАХТ (порт призначення зазначений) [CFR COST AND FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION)];
- CIF** – ВАРТІСТЬ, СТРАХУВАННЯ І ФРАХТ (порт призначення зазначений) [COST, INSURANCE, FREIGHT (NAMED PORT OF DESTINATION)];

CPT – ПЕРВЕЗЕННЯ ОПЛАЧЕНЕ ДО (місце призначення зазначене) [CARRIAGE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

CIP – ПЕРЕВЕЗЕННЯ І СТРАХУВАННЯ ОПЛАЧЕНІ ДО (місце призначення зазначене) [CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

DAF – ПОСТАВКА ДО КОРДОНУ (місце зазначене) [DELIVERED AT FRONTIER (NAMED PLACE)];

DES – ДОСТАВЛЕНО ФРАНКО-СТРОП СУДНО (порт призначення зазначений) [DES DELIVERED EX SHIP (NAMED PORT OF DESTINATION)];

DEQ – ДОСТАВЛЕНО ФРАНКО-НАБЕРЕЖНА (мито сплачене) (порт призначення зазначений) [DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID) (NAMED PORT OF DESTINATION)]

DDU – ДОСТАВЛЕНО, МИТО НЕ СПЛАЧЕНЕ (місце призначення зазначене) [DELIVERED DUTY UNPAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)];

DDP – ДОСТАВЛЕНО, МИТО СПЛАЧЕНЕ (місце призначення зазначене) [DELIVERY DUTY PAID (NAMED PLACE OF DESTINATION)].

У “Інкотермс-2000” всі терміни поділені на чотири групи і на десять напрямків. Кожний напрямок зобов’язання продавця “дзеркально” узгоджений з відповідним обов’язком покупця. Узагальнена характеристика термінів та розподіл витрат наведені у таблицях 2.5 – 2.7.

Т а б л и ц я 2.5. Характеристика груп “Інкотермс-2000”.

Група	Характеристика
E	Продавець надає товар покупцю безпосередньо у своїх приміщеннях.
F	Продавець зобов’язується надати товар в розпорядження перевізника, який забезпечується покупцем.
C	Продавець зобов’язується укласти договір перевезення, однак без прийняття на себе ризику випадкової загибелі або пошкодження товару, або будь-яких додаткових витрат після навантаження товару.
D	Продавець несе всі витрати і бере на себе всі ризики до моменту доставки товару в країну призначення.

Т а б л и ц я 2.6. Узагальнена характеристика термінів "Інкотермс-2000".

Термін	Вид транспорту	Обов'язки		Транспортний контракт	Місце поставки	Переїзд ризиків	Поділ витрат	Страхування
		Експортні	Імпортні					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
EXW	Всі	По*	По	По	Завод продавця	Місце поставки		–
FAS	Водний	По	По	По	Вздовж борту судна в порту	Місце поставки		–
FOB	Водний	Пр	По	По	Судно в порту	Корабельна огорожа		–
FCA	Всі	Пр	По	По	Місце передачі перевізнику	Місце поставки		–
CFR	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту	Корабельна огорожа	Порт призначення	–
CPT	Всі	Пр	По	Пр	Місце передачі 1-му перевізнику	Місце поставки	Місце признач.	–
CIF	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту	Корабельна огорожа	Порт призначення	Пр

Термін	Вид транспорту	Обов'язки		Транспортний контракт	Місце поставки	Переїзд ризиків	Поділ витрат	Страхування
		Експортні	Імпортні					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
CIP	Всі	Пр	По	Пр	Місце передачі 1-му перевізнику	Місце поставки	Місце признач.	Пр
DAF	Всі	Пр	По	Пр	Кордон	Кордон		–
DES	Водний	Пр	По	Пр	Судно в порту призначення	Місце поставки		–
DEQ	Водний	Пр	Пр	Пр	Набережна порту призначення	Місце поставки		–
DDU	Всі	Пр	По	Пр	Місце призначення	Місце призначення		–
DDP	Всі	Пр	Пр	Пр	Місце призначення	Місце призначення		–

Т а б л и ц я 2.7. Розподіл витрат між продавцем і покупцем.

Умови "Інкотермс-2000"	Витрати з доставки товару								
	Підготовка товару до відвантаження	Доставка до основного перевізника (порт)	Експортні ліцензії, дозволи, митні платежі	Перевантаження на основний транспортний засіб	Перевезення міжнародним транспортом	Страховання при перевезенні	Розвантаження в пункті призначення	Імпортні ліцензії, дозволи, митні платежі	Доставка на склад одержувача
EXW	Пр	По	По	По	По	-	По	По	По
FAS	Пр	Пр	По	По	По	-	По	По	По
FOB	Пр	Пр	Пр	Пр	По	-	По	По	По
FCA	Пр	Пр	Пр	Пр	По	-	По	По	По
CFR	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	-	По	По	По
CPT	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	-	По	По	По
CIF	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	По	По	По
CIP	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	По	По	По
DAF	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр/По	-	По	По	По
DES	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	-	По	По	По
DEQ	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	-	Пр	Пр	По
DDU	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	-	Пр	По	Пр
DDP	Пр	Пр	Пр	Пр	Пр	-	Пр	Пр	Пр

У зв'язку з тим, що торговельні терміни використовуються в різноманітних галузях торгівлі і різноманітних регіонах, надто важливим є точне визначення обов'язків сторін. У відношенні деяких питань необхідне звертання до торговельних звичаїв певного місця або до практики, яку сторони встановили в своїх ділових відносинах. Бажано, щоб у ході переговорів з укладання контракту продавець і покупець інформували один одного про такі торговельні звичаї, а у випадку непорозумінь уточнювали конкретне положення у відповідних статтях контракту. Подібні приписи контракту можуть відрізнятися від відповідного правила тлумачення "Інкотермс".

Термін "вільно" (франко), що використовується при позначці базисних умов, означає, що покупець вільний від ризику і всіх витрат при доставці товару до пункту, визначеного словом "вільно".

У деяких випадках у момент вступу контракту в дію складно визначити точно місце призначення або місце, куди продавець повинен надати товар для здійснення перевезення. При цьому може бути вказано "ряд" місць призначення або достатньо широке місце призначення (наприклад, порти конкретного моря). У такому разі необхідно вказати, що покупець у майбутньому має право уточнити або конкретизувати місце призначення. У випадку невиконання покупцем обов'язку визначення місця призначення на нього може бути покладена відповідальність за ризики і додаткові витрати, які виникали у зв'язку з цим. Продавець, у випадку порушення покупцем обов'язку щодо зазначення пункту призначення, має право сам обрати придатний пункт.

Бажаним є, щоб митна очистка товару здійснювалася стороною, яка знаходиться в країні її проведення або яка може уповноважити кого-небудь для цієї операції. Тому зазвичай експортер здійснює очистку товару, що вивозиться, а імпортер – товару, який ввозиться. Однак в "Інкотермс" передбачено й інші можливості, за яких покупець і продавець беруть на себе ризик неотримання відповідно експортної або імпортної ліцензії. Аналогічні проблеми виникають тоді, коли продавець зобов'язується поставити товар в таке місце призначення в країні покупця, якого не можна досягнути без здійснення митних процедур по ввозу, а покупець не має обов'язку по забезпеченню митної очистки товару, що ввозиться (DDU).

Можлива також ситуація, коли покупець згідно з терміном EXW хоче отримати товар на складі продавця або згідно з терміном FAS

хоче отримати його вздовж борту судна при забезпеченні продавцем митної очистки. В цьому випадку у відповідному торговельному терміні повинно бути додано “з оплатою митного збору для вивозу”. З іншого боку, якщо продавець готовий поставити товар на умовах DEQ або DDP, але не бере на себе обов’язки по сплаті мита або інших офіційних видатків, пов’язаних з ввозом товару, в терміні DEQ повинно бути додано “без оплати мита”; якщо ж продавець взагалі не має наміру оплачувати які-небудь збори і податки, повинно бути додано “без оплати податку на додану вартість” (“vat unpaid”). У деяких випадках продавець, перебираючи на себе обов’язок по доставці товару в приміщення покупця в країні імпорту, погоджуючись на оплату митної очистки, не бере на себе оплату зборів. У цьому випадку термін DDU повинен бути доповнений словами “DDU з митною очисткою”.

Базисні умови поставки товару визначають лише основні обов’язки продавця і покупця в частині видатків, пов’язаних з транспортуванням вантажу. Всі ж конкретні деталі, пов’язані з доставкою вантажу замовнику, включають в себе транспортні умови контракту. При укладанні договору перевезення (як договір перевезення виступає коносамент, залізнична, авто- і авіаціна накладні) продавець або покупець переносить в нього всі транспортні умови контракту, які погоджені з торговельним партнером.

У зв’язку з тим, що обов’язки продавця щодо упакування можуть значно відрізнятися в залежності від виду транспорту і тривалості транспортування, необхідно передбачати обов’язок продавця забезпечити упакування товару, відповідно виду транспорту, який пропонується для перевезення, за умови, що відповідні обставини транспортування були відомі йому до укладання контракту.

Інколи покупцю доцільно забезпечити перевірку товару до або під час передачі його продавцем перевізнику. За відсутності іншого врегулювання в контракті безпосередньо покупець, оскільки це здійснюється в його інтересах, оплачує витрати щодо проведення такої перевірки. Однак, якщо така перевірка проводиться з метою з’ясування дотримання обов’язкових правил у відношенні експорту товару з країни продавця, такі видатки стосовно проведення перевірки покладаються на продавця.

У відповідності з термінами групи “F” продавець зобов’язаний передати товар для перевезення згідно з вказівками покупця, тому в обов’язки останнього входить укладання договору перевезення

і вказівка перевізника. У зв'язку з цим немає необхідності в даній групі термінів вказувати докладно, яким чином товар передається продавцем перевізнику. Також може виявитися надмірною вказівка перевізника, оскільки в обов'язки покупця входить сповіщення продавця про те, кому повинен бути переданий товар для транспортування.

У преамбулі тлумачення терміну FCA наведено визначення перевізника і транспортних документів, що має важливе значення для комерсантів. Необхідно підкреслити, що визначення перевізника включає не тільки фірму, яка безпосередньо здійснює перевезення товару, але і фірму, яка бере зобов'язання продавця здійснити або сприяти здійсненню транспортування. При цьому зазначені фірми разом із зобов'язаннями беруть на себе таку ж відповідальність, що і перевізник. Іншими словами, під терміном "перевізник" розуміють як самого перевізника, так і експедитора.

Оскільки в різних країнах приписи відносно експедиторів різні, в преамбулі, з урахуванням практики, вказується, що продавець безумовно зобов'язаний виконувати вказівки покупця у відношенні експедитора, навіть якщо останній відмовляється взяти на себе відповідальність як перевізник.

Термін FCA використовується у випадках, коли продавець виконує свій обов'язок шляхом передачі товару перевізнику, означеному покупцем. Даний термін може бути використаний також при морському перевезенні в тих випадках, коли товар не передається на судно традиційним шляхом через борт судна.

Продаж товару на умові "FOB" і "CIF" найбільш прийнятний для продавця, бо він в обох випадках знімає з себе ризик випадкової загибелі або пошкодження товару з моменту навантаження товару на судно і одержання коносаменту, а інколи – з моменту прийняття товару до навантаження в порту відправлення. Продавець одержує платіж відразу після поставки товару і пред'явлення банку відповідних документів, тобто задовго до одержання покупцем відправленого йому товару. Крім того, при умові "CIF" продавець одержує можливість фрахтувати судно на свій розсуд і завдяки цьому отримувати додатковий прибуток за рахунок різниці між вартістю фрахту, яка заявлена в ціні, і фактичною ціною, сплаченою фрахтівнику, а також шляхом використання тоннажу, який зафрахтовано, для перевезення вантажів зворотнім рейсом.

Природно, що традиційний FOB непридатний, коли продавець зобов'язується до прибуття судна передати товар на термінал

порту, бо він не може нести ризики і оплачувати витрати з моменту, коли він не в стані контролювати товар або давати інструкції відносно його утримання.

Згідно з терміном “С” продавець за свій рахунок зобов’язаний укласти договір перевезення на звичайних умовах. Тому у відповідному терміні необхідно вказувати той пункт, до якого він повинен оплачувати транспортування. Особлива увага повинна приділятися доповненню обов’язків продавця на умовах термінів групи “С” стосовно ризиків. Надто важливим у даній групі термінів є звільнення продавця від подальших видатків і ризиків після належного виконання ним зобов’язань по контракту шляхом укладання договору перевезення, передачі товару перевізнику і його страхування згідно з умовами CIF і CIP.

Багато договорів перевезення, що передбачають перевантаження товару в проміжних пунктах з метою досягнення місця призначення, зобов’язують продавця оплачувати такі видатки як витрати по перевантаженню товару з одного транспортного засобу на інший. Якщо ж перевантаження здійснює перевізник, наприклад, для уникнення непередбачених перешкод (таких як льодостав, зіткнення, трудові конфлікти, урядові заборони, війна або інші військові дії), такі витрати відносяться на покупця.

Часто трапляються випадки, коли сторони бажають уточнити, до якої міри продавець забезпечує перевезення – враховуються витрати по розвантаженню чи ні. Хоча такі видатки зазвичай входять у вартість фрахту при перевезенні товару на регулярних судноплавних лініях, договір купівлі-продажу часто передбачає, що перевезення здійснюється або повинно здійснюватися на умовах “liner terms”. В інших випадках після вказівки CFR або CIF додається “з розвантаженням” (landed). Використання подібних додатків у скороченому вигляді небажане, якщо тільки значення скорочення не є достатньо ясним і погоджене сторонами, що домовляються, або витікає з норм права, які використовуються, або звичаїв торгівлі. Продавцю не треба брати які-небудь обов’язки у відношенні прибуття товару в місце призначення, оскільки ризик будь-якого спізнення в період транспортування лежить на покупцеві. Тому будь-які зобов’язання продавця відносно терміну повинні мати вказівку на місце відвантаження або вивантаження, тобто “відвантаження (вивантаження) не пізніше ніж...”. Так, домовленість “CFR Київ не пізніше ніж...” є неправильним використанням терміну

і тягне за собою відмінності у тлумаченні. Сторони при цьому мають вважати, що товар повинен прибути у Київ в обумовлений час, або вважати, що продавець повинен відвантажити товар в такий термін, щоб забезпечити його нормальне прибуття у Київ до обумовленої дати, якщо тільки із-за непередбачених обставин перевезення не буде затримане.

Сторонам договору купівлі-продажу потрібне ясне розуміння того, яким часом володіє продавець для навантаження товару на судно або інші транспортні засоби, що надаються покупцем, а покупець – часом, необхідним для одержання товару від перевізника в місці призначення. Також важливо визначити, до якого моменту продавець несе ризики і оплачує витрати по здійсненню навантажувальних операцій згідно з термінами групи “F” і розвантажувальних операцій згідно з термінами групи “C”. Той факт, що за договором перевезення, укладеним продавцем, термін чартеру – “free out” означає звільнення перевізника від виконання розвантажувальних операцій, не обов’язково тягне за собою перехід ризику і оплати вартості таких операцій на покупця за договором купівлі-продажу, бо з положень договору купівлі-продажу або із звичаїв порту може витікати, що укладений продавцем договір перевезення включає розвантажувальні операції.

Важливе значення має ув’язка транспортних умов контракту з умовами перевезення, що виражається передусім у чіткому визначенні обов’язку сторін по навантаженню і вивантаженню вантажу. Нечіткий запис у контракті, а отже в коносаменті, може призвести до подвійної оплати витрат за одні і ті ж вантажні операції (у ціні товару продавцю і в тарифі на вантажні роботи транспорту). Тому в кожному окремому випадку укладання контракту необхідно, окрім базису поставки, транспортних умов, визначити, за чий рахунок буде виконуватись вивантаження товару в порту. Наприклад: “CIF Київ/free out перевезення за рахунок покупця”. Тут є чітка вказівка, хто оплатить вивантаження. Написати просто “CIF Київ” явно недостатньо, тому що це буде лише базисом контракту. Дальшим поясненням транспортних умов є позначка free out, що свідчить про звільнення перевізника від видатків з вивантаження в Києві. Щоб не виникла суперечка про те, хто буде нести витрати з формування вантажних місць в трюмі судна для підйому і перенесення через рейлінг на причал до місця складування в порту, краще зробити конкретний запис, що уточнить “вивантаження за

рахунок одержувача”. Подібний запис у контракті, а отже в коносаменті, означає не тільки умови поставки, транспортування, але і розподіл витрат між власником вантажу і судновласником в порту. При цьому відповідно в ціні товару покупець має право зажадати компенсації своїх видатків з вивантаження.

Коли товари передаються продавцем перевізнику до прийняття їх на борт судна або навіть до прибуття судна в порт, рекомендується використати терміни групи “F” або “C”, що не передбачають передачу товару на борт судна, зокрема FCA, CPT або CIP замість FOB, CFR і CIF.

Традиційно коносамент є єдиним документом, який подається продавцем згідно з термінами CFR і CIF. Коносамент виконує три основні функції: є доказом передачі товару на борт судна, доказом укладання договору перевезення, а також засобом для передачі під час транзиту прав на товар третім особам. Інші транспортні документи виконують дві перші перераховані функції, однак не забезпечують контроль за поставкою товару в пункт призначення і не надають покупцю права продати товар під час перевезення. Замість цього подібні документи вказують найменування сторони, правомочної отримати товар за місцем призначення. Той факт, що необхідним для одержання товару від перевізника в місці призначення є володіння коносаментом, істотно ускладнює його заміну засобами комп'ютерного зв'язку (EDI).

Транспортні документи можуть стверджувати не тільки передачу товару перевізнику, але і те, наскільки поінформований перевізник про належний стан товару. Будь-яка вказівка в транспортному документі про нестаток товару робить його “нечистим”, що не допускається Правилами для документарного акредитиву. Незважаючи на вказаний юридичний характер коносаменту, в майбутньому він, напевне, буде замінений засобами комп'ютерного зв'язку (EDI).

В останні роки відбувається значне спрощення транспортних документів. Коносаменти часто замінюються необоротними документами, такими як “морська накладна”, “лінійна накладна”, “фрахтова розписка” тощо. Такі документи зручні для користування, за винятком випадків, коли покупець має намір шляхом передачі транспортного документа новому покупцю продати товар, який перебуває в дорозі. У тих же випадках, коли сторонам відомо, що покупець не має наміру продавати товар в дорозі, вони можуть

домовитися про звільнення продавця від обов'язку подавати коносамент або вони можуть використати терміни CPT і CIP, в яких відсутній обов'язок надавати коносамент.

Оплачуючи товар на умовах поставки термінів групи "С", покупець повинен бути впевненим, що після одержання платежу продавець не має права давати перевізнику які-небудь нові вказівки. Ряд документів, що застосовувався при перевезенні деякими видами транспорту (повітряним, автомобільним або залізничним), надає сторонам можливість позбавити продавця права на такі нові вказівки перевізнику шляхом подання покупцю єдиного оригіналу або дублікату накладної. Подібні накладні є умовою "про нерозпорядження". Однак документи, які використовуються при морському перевезенні, крім коносаменту, не мають, як правило, такої "обмежувальної функції". Тому покупцю, маючи сумнів, не слід оплачувати товар проти необоротних документів.

Комерсанти, які бажають використати "Інкотермс" – 90, повинні обумовити про це в договорі купівлі-продажу.



2.6. ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО І СКЛАДСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Організація транспортного і складського обслуговування виробництва

Безперебійна і добре організована робота транспортного господарства підприємства відіграє важливу роль у високопродуктивному функціонуванні основного виробництва.

За територіальною ознакою транспорт на підприємстві поділяють на: *внутрішній і зовнішній*.

Внутрішній – призначений для перевезення вантажів між цехами і складами, *зовнішній* – для доставки вантажів на підприємство та вивіз готової продукції і відходів.

Транспортне господарство складається з транспортних засобів – автомобілі, причепа, локомотиви, вагони, трактори і обладнання загальнозаводського призначення – гаражі, депо, ремонтні майстерні, рейкові шляхи.

Перевезення вантажів, навантажувально-розвантажувальні і експедиційні операції є основними функціями транспорту, його робота впливає безпосередньо на хід виробництва продукції. Від роботи транспорту залежить випуск продукції.

Затрати на транспортно-складське господарство займають на деяких підприємствах 20-30 %. У зв'язку з цим основним завданням транспортного господарства є безперервне транспортування вантажів при повному використанні транспортних засобів і мінімальній собівартості (с/в) транспортних операцій. Цього можна досягнути шляхом правильної організації транспортного господарства, чіткого планування його роботи, підвищення рівня навантажувально-розвантажувальних робіт, впровадження ефективних форм господарювання.

Склад транспортного господарства підприємства залежить від характеру продукції, що випускається, виробничої структури, типу і масштабів виробництва.

Організація роботи транспорту

Транспортні цехи підприємства мають різний вид рухомого складу. Для підвищення ефективності роботи і поліпшення технічного стану в цехах створюється виробничо-технічна база.

Потреба цехів у перевезеннях здійснюється по замовленню з вказанням роду вантажів, виду і обсягу перевезень, типу транспортного засобу, часу експлуатації. Така система не зацікавлює водіїв у кінцевих результатах роботи, нерационально використовується рухомий склад, великі втрати при навантажувально-розвантажувальних операціях.

Підвищення ефективності використання транспортних засобів допомагає впровадити на міжцехових перевезеннях талонну систему. Суть її полягає в тому, що на перевезення конкретного вантажу визначені матеріальні і трудові затрати з врахуванням планових положень.

Кожен талон не тільки відповідає планово-розрахунковій ціні за виконану транспортну роботу, але і підтверджує, який конкретний вантаж перевозився або яка виконувалась робота.

Для транспорту, який працює за відрядною системою, встановлені талони в залежності від номенклатури вантажів – вивіз одного виробу зі складу в цех або навпаки і т. п.

Для транспорту, який працює методом почасової оплати, встановлюють талони в залежності від виду послуг за час роботи. Розрахунки такими талонами відбуваються кожен день і це є основою для нарахування зарплати.

Впровадження талонної системи дає можливість скоротити транспортні витрати за всіма статтями с/в перевезень, підвищити виробіток транспортних засобів і продуктивність транспортних засобів.

Безперервно зростаючі масштаби промислового виробництва потребують нарощування темпів випуску і поліпшення структури підйомно-транспортної техніки.

Матеріальні і трудові затрати на навантажувально-розвантажувальні і транспортно-складські роботи істотно залежать від технічних засобів з допомогою яких вони виконуються, а точніше – від парку підйомно-транспортного обладнання.

Найбільш широко застосовують:

- мостові крани – підйомно-транспортні механізми, які застосовують для підйомно-транспортних операцій;
- козлові крани – для важких і габаритних вантажів;
- легкі вантажопідйомні засоби – однобалкові крани, ручні мостові крани;
- крани полегшеного типу – для механізації робіт з незначною інтенсивністю;
- крани-штабелери, роликові конвеєри, поворотні столи і платформи, захвати різної форми, елеватори, ліфти.

Ефективність використання такої техніки залежить від правильного вибору даної техніки і розподілу роботи. Це дає змогу економити робочу силу: розрахунки показують, що кожні 100 тис. грн. капітальних вкладень у механізацію і автоматизацію навантажувально-розвантажувальних робіт вивільняють до 50 робітників.

Тарно-складське господарство

Тарно-складське господарство є важливою і невід'ємною частиною кожного підприємства. Його завдання – збереження запасів сировини і матеріалів, готової продукції. Воно відіграє важливу роль у процесі руху матеріальних цінностей.

Через склади підприємства проходить вся кількість сировини, матеріалів, палива, інструментів, обладнання, запчастин, спецодягу та інших виробів, а також готової продукції, напівфабрикатів, відходів виробництва.

Складське господарство – це сполучна ланка між службою МТЗ і виробничими підрозділами, між цехами, які випускають продукцію, і збутовими органами, а також між підрозділами підприємства. Його діяльність впливає на безперервну і ефективну роботу основного виробництва, на ритмічний випуск і відвантаження товарної продукції.

Складське господарство виконує такі функції:

- прийом матеріальних цінностей з їх кількісною і якісною перевіркою, включаючи перевірку тари і упаковки, облік і оформлення документів, створення необхідних умов для зберігання вантажів, розвантаження, перетарювання, переміщення і розміщення на складах;
- підготовка і випуск матеріальних засобів виробництва і відправлення за межі підприємства;
- підготовка складських приміщень і площадок, внутрішньо-складське переміщення вантажів з метою більш раціонального використання площ складів;
- прийом від виробничих підрозділів готової продукції за кількістю, асортиментом і сортами, оформлення документів, розміщення на складах продукції і забезпечення її збереження, підготовка продукції до відвантаження споживачам;
- відпуск продукції споживачам за номенклатурою, асортиментом, якістю і кількістю з оформленням відповідної документації;
- розробка і реалізація заходів щодо вдосконалення тарно-складського господарства, навантажувально-розвантажувальних робіт, з механізації і автоматизації складів.

Класифікація складів:

за призначенням вантажу, що зберігається, склади: сировини і матеріалів; палива; напівфабрикатів; запчастин; інструментів і оснастки; готової продукції; відходів;

за номенклатурою: спеціалізовані (для одного виду); універсальні; *відповідно до ролі складів у виробничому процесі:* постачання; виробничі; збутові;

за масштабом діяльності: загальнозаводські; дільничні; цехові;

за типом приміщення: відкриті (площадки); напівзакриті (навіси, легкі будови); закриті; спеціальні (резервуари, бункери).

Організація складського господарства полягає у виборі і об'рунтуванні виду і типу складів, їх розміщення, розмірів, обладнання, а також у визначенні порядку роботи складів у залежності від функцій, які вони виконують.

Типи і види складів залежать від виробничої потужності, спеціалізації підприємства, номенклатури продукції, що випускається, видів і обсягів матеріальних запасів.

Раціоналізація транспортного і складського господарства

Основними напрямками розвитку і вдосконалення транспортно-складського господарства на сучасному етапі є:

- централізація і спеціалізація;
- комплексна механізація навантажувально-розвантажувальних робіт;
- організація контейнерних перевезень;
- використання універсальної тари;
- впровадження нових форм внутрішньовиробничого госпрозрахунку в усі ланки цього господарства.

Централізовані перевезення вантажів обумовлюють централізацію внутрішніх і зовнішніх перевезень, що вимагає чіткої організації вантажопотоків на підприємстві, спеціалізацію кожного виду транспорту і реалізації його використання в кожний визначений період часу.

Комплексна механізація навантажувально-розвантажувальних робіт – це організація безперервно-поточної механізованої переробки вантажів, а це досягається широкою конвеєризацією вантажних ліній і застосуванням різних підйомно-транспортних механізмів. Тому склади забезпечуються різного роду лінійними, ланцюговими транспортерами з дистанційним або програмним управлінням, іншими навантажувачами.

Для зменшення затрат на утримання внутрішньозаводського транспорту необхідно забезпечити повну комплексну механізацію і використовувати малогабаритні і маневренні засоби транспортування в конвеєрах, збільшувати оборотність тари, не допускати зустрічних перевезень, скорочувати порожні пробіги рухомого складу і покращувати показники роботи, впроваджувати нові методи наукової організації праці і виробництва.

Основою раціоналізації транспортно-складського господарства має стати комплексність розвитку всіх його складових:

- транспортних засобів, навантажувально-розвантажувальних пристроїв;
- складських комплексів;
- багатообробної виробничої тари;
- внутрішніх транспортних шляхів;
- зв'язку;
- виробничо-технічної бази для технічного обслуговування і поточного ремонту транспорту і навантажувально-розвантажувальних пристроїв.

На сучасних етапах розвитку економіки транспортно-складське господарство забезпечують стійку систему поточного і оперативно-виробничого планування, облік, аналіз і самостійність трудового колективу.



2.7. ПЛАНУВАННЯ РОБОТИ ТРАНСПОРТУ

Взаємодія в області планування охоплює наступне коло питань: визначення обсягів перевезень, прогнозування розподілу обсягів перевезень між видами транспорту, визначення тенденцій перспективного розвитку видів транспорту, розробка єдиної номенклатури вантажів, об'рунтування сфер діяльності видів транспорту.

При довгостроковому плануванні виходять з концепції розвитку транспорту. Розробка концепції передбачає визначення місця та ролі транспорту в запланований період, вивчення потреб у перевезеннях та способів їх задоволення (виконується на основі прогнозу змін розвитку суспільного виробництва та його впливу на обсяги перевезень), формування мети розвитку транспорту та її об'рунтування, оцінку потреб у матеріальних, фінансових та енергетичних ресурсах, висновок про рівень та динаміку розвитку галузі.

Загальними принципами планування є повне задоволення транспортних потреб підприємств суспільного виробництва та населення, ефективне використання технічних засобів та різних видів ресурсів, розгляд роботи всіх видів транспорту в комплексі.

Розрізняють програмно-цільовий, балансовий та нормативний методи планування.

Програмно-цільовий – використовується, в основному, в державних програмах і розробляється за схемою мета – засоби досягнення – етапи в її досягненні.

Балансовий – полягає у визначенні обсягів виробництва та споживання в галузевому та територіальних розрізах за видами продукції. Матеріальний баланс регіону відбиває наявність ресурсів та їх розподіл. Аналіз дозволяє виділити райони надлишку та дефіциту продукції, що, в свою чергу, дає змогу прогнозувати вантажопотоки. На основі матеріальних балансів розробляють транспортно-економічні баланси, які являють систему показників, що відображають на плановий період потреби у ресурсах за номенклатурою підприємств (галузей, регіонів) та обсягами перевезень. Ці баланси мають виняткову цінність для транспортних підприємств, але процес їх отримання трудомісткий, тому використовуються дуже рідко.

Нормативний метод полягає у виконанні розрахунків з використанням встановлених норм.

Існують такі найважливіші види планів.

План перевезень. Вміщує завдання за обсягом та географією перевезень. Він визначає потребу в розвитку технологічної бази, обсязі ресурсів та порядок оперативної експлуатації транспортних засобів. Основні форми плану: перспективний (до 5 років), поточний (місяць—рік), оперативний (доба). На сучасному етапі для більшості підприємств України плануванню притаманні неузгодженість та інформативна несумісність планів виробництва, постачання і перевезень. Погодження планів перевезень між видами транспорту полягає у визначенні спільних обсягів перевезень. Питання розміщення вантажопотоків за видами транспорту, обсягами та напрямками перевезень вантажів у змішаному сполученні вирішуються сьогодні вантажовласниками.

Розклад руху. Має вигляд таблиць, що регламентують інтенсивність руху за добу кількістю рейсів, точний час відправлення та прибуття кожної транспортної одиниці на кожний пункт за маршрутами руху. Дає уявлення про рівень регулярності та безперервності руху.

Графік руху. Це графічний документ (осі шлях—час), який вміщує всі види руху.

План формування (маршрутизація). Це документ, який періодично розробляється і визначає, в яких за типом (призначенням) транспортних засобах та маршрутах повині перевозитись вантажі, щоб забезпечити мінімальні терміни доставки та витрати.

Контактний графік. Являє собою графічне зображення роботи взаємодіючих видів транспорту. Суть його полягає у забезпеченні поєднання в просторі, часі та обсязі технологічних процесів (операцій), що виконуються у транспортному вузлі.

При плануванні спільної роботи взаємодіючих видів транспорту найбільш складною ділянкою є оперативне планування. Його функції полягають у встановленні погоджених обсягів роботи взаємодіючих видів транспорту та їх підрозділів на найближчий час, маршрутизації перевезень, організації узгодженої роботи транспортних та галузевих підприємств.

Найбільш досконалою формою взаємоузгодженого планування роботи є безперервне планування. Терміни безперервного взаємоузгодженого планування встановлюють з урахуванням особливостей роботи видів транспорту та можливості формування необхідної інформації і складає, як правило, 3-14 діб. Роботою керує координаційна група, яка два рази на тиждень проводить робочі

наради. Двічі на тиждень на обчислювальний центр передається інформація про залишки, планове надходження вантажів, про переробну спроможність вантажних фронтів та наявність рухомого складу. На ЕОМ розробляють безперервний план роботи. Координаційна група розглядає його (при необхідності коригує) та затверджує. Потім доводить план до виконавців. Згідно з одержаним планом у виробничих підрозділах розробляють змінно-добові плани та супутні їм документи, які передають для виконання на відповідні ділянки роботи.



2.8. УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТОМ

Робота транспорту, направлена на зниження власних виробничих витрат, може викликати випереджаючий ріст соціальних витрат (на охорону природи, лікування професійних захворювань, збитки при транспортних подіях тощо). Тому з давніх часів транспорт знаходиться під державним контролем і управлінням, під впливом постанов і розпоряджень місцевої влади і не тільки у частині зловживань та поточних конфліктів між владними органами та підприємствами транспорту. Існує ряд причин, за якими транспорт взагалі потрібно контролювати, а його стан регулювати на державному рівні: забезпечення обороноздатності країни; інтереси громадської безпеки та економії споживання дефіцитних видів енергоносіїв; належний рівень надання послуг; попередження збиткових видів перевезень; соціальні витрати на наслідки функціонування транспорту; обслуговування міжнародних зв'язків.

У засадах державної транспортної політики розвинених країн проявляється підхід до транспорту як до галузі, що є необхідною умовою ефективною діяльності усіх галузей виробництва, міцності економічного і стратегічного становища країни і її окремих регіонів. Тому транспорт є об'єктом уваги урядових, а також політичних і громадських організацій.

Значну роль у модернізації і підтримуванні конкурентноспроможності національних шляхів сполучення і окремих видів транспорту відіграє держава, яка розробляє і впроваджує у життя різні довгострокові програми розвитку транспорту і інфраструктури

у цілому. Істотну роль у розробці єдиної технічної політики та управління транспортом відіграють багаточисельні асоціації, союзи, об'єднання та інші організації, які не мають прямого відношення до управління транспортом, але впливають на нього побіжним шляхом через проведення єдиних принципів стандартизації та раціоналізації використання транспортних засобів і удосконалення технології перевезень.

Однією з найважливіших особливостей транспортної і тарифної політики у країнах з розвинутою ринковою економікою є гнучкість державного регулювання, підсилення чи послаблення його у залежності від технічного і фінансового стану транспортної галузі, ринкової кон'юктури, ступеня монополізації ринку, загострення чи послаблення конкуренції на ньому.

Функції регулювання транспорту покладені, як правило, на транспортні міністерства.

Державна транспортна політика визначається прямими і посередніми методами управління. Прямі адміністративні і економічні (прямі субсидії і дотування) методи управління використовують у відношенні до інфраструктури транспорту, що є власністю держави або муніципалітетів, до державних або акціонерних транспортних підприємств з перевагою державного капіталу.

Посередні методи регулювання використовують, в основному, до діяльності приватних транспортних компаній. До посередніх методів відносяться різні способи фінансового заохочення (податкові пільги, пільги на термін амортизації і відрахування, низько-відсоткові позики), державний контроль над ціноутворенням (затвердження або регулювання тарифів), надання транспортним підприємствам права користування побудованими державою спорудами (водні шляхи, автошляхи, залізничні колії і станції, морські, річкові і авіаційні порти), а також ліцензування (надання права на виконання окремих видів діяльності).

Складовою частиною загального транспортного регулювання з боку держави є тарифне регулювання. У більшості країн функції регулювання тарифів покладені на транспортні міністерства.

Методи регулювання тарифів включають як їх пряме встановлення у вигляді преїскурантних цін, так і обмеження рівня тарифів у окресленому діапазоні верхнього і (або) нижнього рівня (так звані вилочні тарифи). Ці методи доповнюються і підсилюються одночасним використанням гнучкого диференційованого податкового обкладення.

Досвід розвинутих країн світу свідчить про те, що принцип самокупності при встановленні тарифів не є визначальним. Підхід до транспорту як до важливої частини виробничої і соціальної інфраструктури нерідко припускає збитковість різних транспортних підприємств і передбачає відносно низький рівень тарифів за рахунок державних та інших видів дотування. Поточне регулювання тарифів виконується періодично індексуванням їх рівня.

Аналіз державного регулювання транспорту в зарубіжних країнах свідчить про наявність спільних рис, які виражаються в:

- існуванні спеціального транспортного законодавства;
- відсутності прямого втручання державних органів у виробничу діяльність і застосуванні різноманітних прямих і посередніх методів регулювання;
- існуванні розвинутої мережі державних органів, що контролюють і регулюють роботу транспорту від національного до місцевого рівня, з чітким законодавчо закріпленим розподілом повноважень;
- високому рівні організації транспортного ринку, з налагодженим механізмом боротьби з монополізацією та необмеженою конкуренцією;
- широкому розвитку форм саморегулювання (вплив професійної громадської думки на окремих перевізників через асоціації або інші добровільні організації);
- існуванні сучасної системи комп'ютерної обробки транспортної інформації, яка дозволяє регулювати роботу транспорту з використанням раціональних технологій транспортного обслуговування, що інтегровані в логістичні системи товарообігу.

Таким чином, взаємодія видів транспорту в області управління визначається:

- створенням загальної структури управління транспортом;
- удосконаленням структури управління кожного окремого виду транспорту;
- формуванням органів управління роботою взаємодіючих видів транспорту у вузлах і на головних напрямках магістральних перевезень вантажів;
- створенням єдиної системи збирання та обробки інформації про роботу видів транспорту та рух вантажів, удосконаленням систем контролю та звітності;
- розробкою міжгалузевих автоматизованих систем управління.

Для регулювання транспорту в міжнародному сполученні діє наднаціональний орган координації транспорту – Європейська конференція міністрів транспорту – який прагне до уніфікації норм і правил проектування та експлуатації різних видів транспорту, регулює тарифи на перевезення, контролює рух трансєвропейських вантажних та пасажирських експресів, спрощує митні операції.

Найбільшого поширення в процесах оперативного керування перевезеннями і взаємодією видів транспорту набули транспортно-експедиційні фірми, які за рахунок клієнта і за його дорученням виконують операції, пов'язані з підготовкою вантажів до перевезення, прийомом вантажів, вибором транспортно-технологічної схеми доставки, супроводженням, складуванням та передачею вантажів, оформленням перевізних документів, організацією роботи різних видів транспорту у вузлах.



2.9. ТЕХНІЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Технічна сфера взаємодії передбачає уніфікацію, стандартизацію транспортних засобів та узгодження пропускнуої і переробної здатності взаємодіючих підсистем.

Розширення міжнародної торгівлі потребує збільшення вантажних перевезень за обсягом та номенклатурою. Кожна країна має власні вимоги до безпеки транспортних засобів, їх екологічної чистоти, конструктивних параметрів, технічних та технологічних нормативів. Погодження цих питань потребує уніфікації транспортних засобів окремих видів транспорту і стандартизації їх параметрів на міжнародному рівні.

Крім того, чим вищий рівень розвитку різних видів транспорту, тим більший взаємний вплив вони чинять на технічний рівень один одного. Наприклад, збільшення перевезень повітряним транспортом потребує введення швидкісних автомобільних сполучень аеропортів з містами, розвиток трубопровідного транспорту спонукає спорудження потужного танкерного флоту, контейнеризація перевезень викликала узгодження параметрів рухомого складу різних видів транспорту, навантажувально-розвантажувальних

пристроїв, а також викликала розробку спеціалізованих транспортних засобів і впровадження автоматизованих систем управління.

Впровадження стандартів ІСО для транспортної тари, контейнерів, змінних кузовів не ліквідувало проблему уніфікації транспортних засобів. Виконані науково-дослідні роботи свідчать, що при перевезеннях середньотоннажних контейнерів залізницею площа підлоги рухомого складу використовується на 80-93%, а вантажопідйомність на 30-40%. При автомобільних перевезеннях цих контейнерів використання вантажопідйомності досягає 60-100%, а площі кузовів 45-70%. Неузгодженість розмірів упаковки вантажів з габаритами автомобільних кузовів, приміщень кораблів та контейнерів призводить до того, що місткість транспортних засобів використовується на 70-90%.

Отже, основними вимогами щодо узгодження технічних параметрів взаємодіючих видів транспорту є:

- кратність габаритних розмірів вантажопідйомності та місткості транспортних засобів;
- можливість перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший у одній і тій же тарі;
- використання для перевантажувальних операцій типових засобів механізації, які мають узгоджену вантажопідйомність та однорідне вантажозахватне обладнання;
- повне збереження вантажів при перевалочних операціях, найменші витрати та мінімальний час на виконання операцій;
- розробка транспортних засобів, технічного обладнання та механізмів, складських приміщень та устаткування, узгоджених за видами, параметрами та фізико-механічними властивостями вантажів.

Транспортні засоби і відповідна технологія виконання робіт визначають переробну потужність транспортних вузлів.

При виконанні перевезень транспортні системи повинні мати узгоджену пропускну здатність транспортних мереж та переробні можливості транспортних вузлів. Під пропускну здатністю (переробною можливістю) елемента системи розуміють найбільшу кількість вантажу (пасажирів), яка може бути обслужена системою за заданий час при визначеному її технічному рівні оснащення та прогресивній технології роботи.

На різних видах транспорту, в більшості випадків, використовують детерміноване визначення пропускну здатності транспортних систем. Але кількісна оцінка пропускну здатності, з позицій

детермінованого підходу, виправдана тільки для “жорстких” транспортних систем, що працюють безперервно. Багаточисельними дослідженнями показано, що транспортний процес стохастичний. Це проявляється в нерівномірності та неоднородності транспортних потоків, різній тривалості обслуговування одиниць транспортного потоку, випадковому характері та тривалості відмов транспортних засобів тощо. У зв’язку з цим доцільно використовувати імовірностатистичний підхід до визначення пропускну здатності транспортної системи. В цьому випадку пропускна здатність – це найбільша кількість транспортних одиниць, що може бути обслужена системою за заданий проміжок часу. Причому, імовірність обслуговування за розрахунковий період не меншої кількості транспортних одиниць, буде більшою або рівною напередзаданому значенню.



2.10. ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ У ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛАХ

Проблеми, пов’язані з доставкою вантажів, виникають у транспортних вузлах, бо саме вони забезпечують узгодження роботи як видів транспорту, так і підприємств інших галузей.

Для підвищення ефективності процесу доставки вантажів у транспортних вузлах використовують різні методи організації роботи.

Ритмічне подання рухомого складу на транспортні вузли. Особливістю роботи терміналів є накопичення великої кількості рухомого складу в одні проміжки часу та відсутність його у інші.

Така нерівномірність веде до значних простоїв транспортних засобів, низького рівня використання споруд та механізмів. Тому на основі заданого обсягу добової вантажопереробки у транспортному вузлі, з урахуванням потужності вантажних механізмів, розміщення клієнтів та розпорядку їх роботи, визначають кількість та марки транспортних засобів, які будуть брати участь у перевезеннях. Після цього складають графік подання транспортних засобів на навантажувально-розвантажувальні пункти, фронти та термінал у цілому. Практика показує, що впровадження графіків подання рухомого складу не дозволяє повністю виключити простої

транспортної техніки, бо завжди мають місце відхилення від графіка, викликані зміною погодних та дорожніх умов тощо.

Робота виробничих підприємств та транспорту за взаємно узгодженими графіками. На відміну від першого цей метод організації роботи водночас більш ефективний та набагато складніший. Це пов'язано з тим, що на виробничі підприємства можуть надходити вантажні як із терміналу, так і від інших адресатів. Тому потребує узгодження робота всіх організацій, причетних до перевезень. Необхідною умовою розробки таких графіків є наявність розвинутої інформаційної системи. Особливістю розробки є представлення плану роботи у вигляді мережного графіка, який дає можливість спланувати послідовність та взаємну залежність робіт, прослідкувати за виконанням кожної окремої операції, виявити та ліквідувати можливі недоліки у роботі, більш ефективно використати наявні ресурси. Найвищий рівень взаємодії видів транспорту досягається в результаті впровадження безперервних планів-графіків роботи транспортних вузлів.

Перевезення вантажів з використанням обігових напівпричепів. Використання обігових напівпричепів можливе при постійному обсязі вантажопотоку, наявності транспортних засобів та площ для їх зберігання. Автомобілі-тягачі та напівпричепи виділяють для забезпечення циклічної роботи за наступною схемою. Автомобіль-тягач доставляє напівпричіп до місця навантаження (розвантаження), де його відчеплюють. Тягач забирає інший, вже навантажений (розвантажений), напівпричіп та переміщує його до місця призначення. Відчеплений у цій їзді напівпричіп після завантаження буде доставлено іншим тягачем або цим же тягачем, але у наступній їзді. Така технологія повинна забезпечувати максимальне завантаження транспортних засобів шляхом зменшення витрат часу на простій більш дорогих транспортних засобів. Всі можливі способи використання обігових напівпричепів визначаються варіантами виконання вантажних операцій з відчепленими або невідчепленими напівпричепами як на терміналі, так і у адресата. Використання обігових напівпричепів потребує чіткого планування роботи транспортних засобів. Узгоджена робота операторів терміналу повинна забезпечувати готовність напівпричепів до руху з появою автомобілів-тягачів. Ефективність використання обігових напівпричепів підвищується при тривалості роботи терміналу більшої, ніж у виробничих підприємств (умова у більшості випадків

виконується). Обігові напівпричепи ще використовуються при значній відстані між терміналом та місцем скупчення адресатів. У цьому випадку поряд з адресатами влаштовують проміжний центр і організують цілодобовий рух між терміналом і центром, а також рух між центром та адресатами згідно з режимом їх роботи.

Перевезення вантажів на постійних маршрутах. При наявності постійних вантажопотоків та значній відстані від терміналу до адресатів організують розподільний центр. Вантажі між транспортним вузлом та розподільним центром перевозять у великовагових автомобілях та автопоїздах. Сполучення між вантажовласниками та розподільними центрами забезпечують мало- та середньотоннажні автомобілі. У розподільних центрах, при необхідності, вантажі підгруповують для окремих адресатів.

Прямий варіант перевантаження. Одним зі шляхів організації безперервного транспортного процесу є пряма перевалка вантажів за схемами “судно–вагон”, “вагон–автомобіль” тощо, які виключають складське зберігання. Робота за цими схемами забезпечує спрощення транспортного процесу, зменшення обсягів вантажної роботи, скорочення терміну доставки вантажів та зниження вартості перевезень. Разом з тим високого рівня потребують планування та виконавча дисципліна. Організувати пряму перевалку вантажів без складування можливо трьома варіантами: без затримки рухомого складу, із затримкою одного виду транспорту та із використанням бункерних складів. За першим варіантом робота можлива тільки при точному виконанні розкладу руху. Практика показує, що виконати таке узгодження, а головне витримати з високою точністю графіки руху магістральними видами транспорту надто складно. Тому часто використовують другий варіант у вигляді “склад на колесах” (вантаж накопичується у вагонах) та “склад на плаву” (накопичення вантажу та порожнього тоннажу обумовлюється затримкою суден). При третьому варіанті у склад технологічних ліній терміналів включають бункерні склади. При відсутності рухомого складу вантаж поступає в бункер на короткий термін зберігання. Недоліком використання бункерного складу є обмежений перелік вантажів, що можуть перевантажуватись цим методом.

Виконання вантажних операцій у міжзмінний період. На відміну від більшості виробничих підприємств, які працюють в одну або дві зміни, термінали працюють цілодобово. У зв'язку з цим вантажні роботи у міжзмінний період виконують через склад, що

спонукає появу додаткової операції перевалки вантажу, яка еквівалентна перевезенню того ж самого вантажу на відстань 110-120 км. При недостатній потужності вантажних механізмів неможливо використати варіант роботи “склад на колесах”. Тому при обсязі перевалки вантажу, близькому до переробної спроможності терміналу, використовують навантаження автотранспорту в міжзмінний період. Якщо рівень вантажної роботи невеликий – цей спосіб використовують частково або не запроваджують зовсім у зв’язку з економічною недоцільністю організації цілодобової роботи.

Виконання вантажних операцій у вантажовласника. При незначному і непостійному вантажообігу тримати навантажувально-розвантажувальні засоби на малих підприємствах неефективно. З метою скорочення терміну простою рухомого складу під вантажними операціями, на зазначені підприємства направляють відповідну транспортну техніку. Вантажні роботи у вантажовласників можуть виконуватись двома способами: рухомим складом, оснащеним обладнанням для виконання вантажних робіт, та мобільними навантажувально-розвантажувальними засобами (автокрани, навантажувачі тощо). Мобільні механізми можуть використовуватись або протягом однієї (кількох) змін на території одного клієнта, або працювати протягом всього робочого дня з переміщенням між пунктами вантажних робіт кількох клієнтів.

Попереднє підгрупування вантажів на складі дрібних відправлень. Для ефективного використання рухомого складу в умовах перевезень вантажів дрібними партіями необхідно, щоб транспортний засіб за одну їздку доставляв вантажі кільком поряд розташованим адресатам. В умовах великих складів час, необхідний для пошуку відправлень одного напрямку, стає значним. Крім того, транспортний засіб необхідно переадресувати від одного складу до іншого з очікуванням звільнення вантажного майданчика іншим автомобілем. Робота може бути покращена у результаті підгрупування вантажів за днями прибуття, за районами розташування адресатів, за окремими адресатам. Практика свідчить, що найбільш доцільним є групування вантажів за адресатами, розташованими в одному територіально виділеному районі. Для впровадження цієї технології необхідно: визначити території районів, зібрати дані про вантажопотоки та їх коливання у клієнтів, визначити потреби у складських площах для кожного району, внести зміни у технологію складських робіт. Крім цього, підгрупування дрібних відправлень

для окремих адресатів може бути поєднане з наступним перевезенням відправлень у контейнерах, що дозволяє механізувати навантажувально-розвантажувальні роботи.

Організація зберігання вантажів на спеціалізованих складах та доставка їх за замовленнями. Значна кількість вантажовласників має невеликі вантажні площадки (причали) біля колій, на яких зберігаються доставлені магістральним транспортом вантажі. На таких площадках важко зберігати вантажі, використовувати навантажувально-розвантажувальну техніку. Одним із шляхів вирішення такої проблеми є створення об'єднаних складів та вантажних площадок, де вантажі кількох адресатів зберігають та доставляють на замовлення. Особливо ефективна така організація при перевезеннях масових вантажів.

Використання портівих споруджень у міжнавігаційний період. Для організації централізованого вивозу та завозу вантажів, що прибувають залізницею, доцільно використовувати у міжнавігаційний період навантажувально-розвантажувальні механізми, склади та площадки портів.

Бригадна форма роботи водіїв без закріплення їх за автомобілями. Суть методу полягає у тому, що бригада водіїв укладає договір з підрозділами терміналу про безперервну подачу автомобілів під вантажні операції, своєчасну доставку вантажів. Водій після прибуття на транспортний вузол здає вантаж і переходить на другий автомобіль, який до цього часу вже завантажений та готовий до відправлення в рейс. Таким чином підвищується продуктивність роботи водіїв та з'являється можливість надання їм обідньої перерви без непродуктивних простоїв автомобілів.

Створення комплексних бригад та змін. Одним із шляхів підвищення ефективності взаємодії видів транспорту є створення комплексних бригад. У склад комплексних бригад входять робітники ланок управління (диспетчери) та виробництва (оператори кранів, прийомоздавачі, водії тощо), з персоналу терміналу та транспортних підприємств. Забезпечення функціонування цього методу пов'язане зі створенням централізованого фонду матеріального стимулювання комплексних бригад за виконану роботу.

Розглянуті методи організації роботи можуть впроваджуватись як окремо один від одного, так і в певних сполученнях.



2.11. ВЗАЄМОДІЯ І КООРДИНАЦІЯ РОБОТИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

Між видами транспорту ведеться боротьба за клієнтів, що визначає їх взаємодію. Питання взаємодії виникають і тоді, коли один вид транспорту не може забезпечити повний цикл перевезень. Тому, що рухомий склад різних видів транспорту істотно відрізняється значеннями технічних показників, виникають ситуації, коли ефективне використання одного виду транспорту викликає низьку продуктивність роботи суміжного, що потребує вирішення справедливого розподілу прибутку. Крім цього, можливі інші ситуації, пов'язані зі скороченням тривалості доставки та її вартості, що зумовлюють ефективну співпрацю різних видів транспорту. Наприклад, сировина, яку конче потребує міське підприємство, надійшла на одну із київських залізничних станцій. Для її переадресування на найближчу до підприємства станцію, потім на під'їзні колії підприємства потрібно не менше доби, а при використанні автомобільного транспорту доставка сировини буде виконана за декілька годин.

Отже, видам транспорту водночас притаманні процеси диференціації (розподіл сфер діяльності) та інтеграції (спільна організація перевезень), які визначають їх взаємодію.

Взаємодія – це діяльність, спрямована на реалізацію спільної мети, яка передбачає найбільш повне використання всіх ресурсів і можливостей системи. Взаємодія – це широке поняття, яке з урахуванням існуючого адміністративно-галузевого поділу показано у спрощеному схематичному вигляді на рис. 2.1. Кожній складовій цього паралелепіпеда відповідають свої функції, організаційні структури, проблеми та шляхи їх вирішення.

Наприклад, маленькому паралелепіпеду з координатами технічний–міжгалузевий–міжнародний рівні відповідає розгляд багатьох проблем: таких як стандартизація технічних засобів, узгодження вимог до рухомого складу, розбудова сумісних інформаційних систем тощо. Для вирішення цих проблем створюються різного типу організаційні структури на відповідних рівнях управління. Слід визнати, що на структуризованій схемі не позначені тісні зв'язки між всіма рівнями та областями взаємодії. Так, техніка в значній мірі визначає технологію, право накладає обмеження на

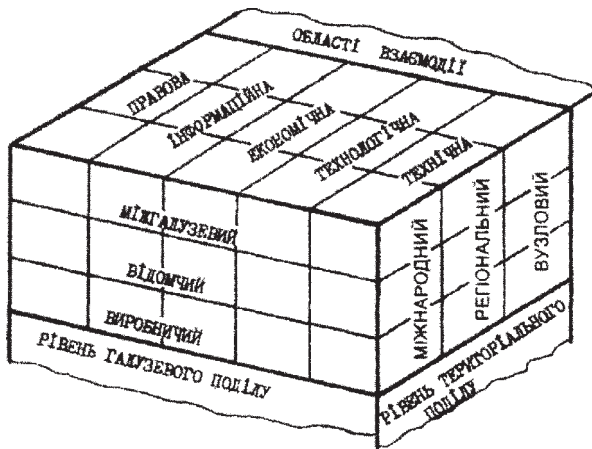


Рис.2.1. Структурна схема взаємодії видів транспорту.

використання техніки, регіональні потреби можуть суперечити відомчим тощо.

Для ефективного функціонування взаємодіючих видів транспорту необхідно узгодити їх роботу на всіх рівнях та областях управління, що досягається шляхом координації. Координація, по суті – це погодження, вироблене та встановлене спільно декількома сторонами. Вона направлена на формування корегуючих або підтримуючих дій для забезпечення погодженої роботи у досягненні організаційно незалежних цілей. Існують два шляхи досягнення погоджених дій – зрівняння пріоритетів за цілями, що збігаються, та обмеження вибору альтернатив за цілями, що відрізняються. Процес реалізації цих шляхів являє собою організовану послідовність зв'язаних між собою блоків переробки інформації. Спочатку виділяються спільні інтереси і ті, що розходяться. Потім виконується оцінка ступеня їх взаємної обумовленості та взаємної залежності, які необхідні для формування шляхів взаємодії. На останньому етапі виконується вибір альтернатив, що задовольняють погоджені вимоги. У кожному конкретному випадку завдання координації різняться – або це фіксація інтересів, які збігаються, або їх перебудова, або доведення доцільності погодженого прямування до своїх цілей через усунення можливих протиріч та конфліктів, або установа компромісу та режиму обопільної допомоги. Координація – не завжди співробітництво, але завжди

вирішення протиріч. У процесі координації відбувається: по-перше, співставлення інтересів учасників координації; по-друге, розстановка пріоритетів; по-третє, орієнтування діяльності учасників координації.

Співвідношення витрат часу на координацію за рівнями управління на виробництві наведено на рис. 2.2.

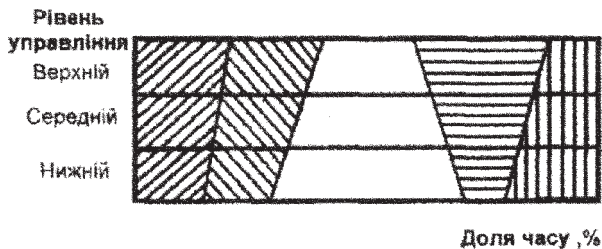


Рис. 2.2. Співвідношення витрат часу на елементи управління за його рівнями.

- планування
- організація
- контроль
- координація
- підбір кадрів

На сучасному етапі розвитку транспорту ще не вирішено багато проблем взаємодії та координації роботи різних видів транспорту на всіх рівнях управління. На рівні взаємодії транспорту та інших галузей господарства не встановлено оптимального співвідношення між рівнями розвитку суспільного виробництва та транспорту, не визначені оптимальні пропорції розвитку окремих видів транспорту, немає загально визнаної методики побудови і оцінки транспортної мережі, потребує удосконалення методика розрахунку тарифів на перевезення, відсутня єдина класифікація вантажів для всіх видів транспорту. Ці проблеми посилюються іншими, які виникають на нижчих рівнях управління. Так, більшість проблем взаємодії окремих видів транспорту пов'язана з організацією та удосконаленням роботи транспортних вузлів, де виникають проблеми неузгодженості дій, різноманітності тарифних систем, необхідності багаторазового переоформлення документів тощо.

Основними напрямками взаємодії в транспортних вузлах є: організація єдиних змін працівників взаємодіючих видів транспорту, спеціалізація ділянок, концентрація техніки та ресурсів, вибір

раціональних транспортних засобів та порядку оброблення рухомого складу, зменшення тривалості та кількості операцій, погодження режиму роботи транспортних засобів і підприємств регіону.

Крім цього, між окремими видами транспорту є специфічні напрямки взаємодії. Так, взаємодія залізничного магістрального та промислового транспорту відбувається за напрямками: оптимальний розподіл операцій з обробки вагонів між підприємством та станцією прилягання (підбір груп вагонів за фронтами розвантаження і за призначенням, формування маршрутів тощо), встановлення оптимальних проміжків часу між подачами груп вагонів, маршрутами та нормами знаходження вагонів на під'їзних коліях, розробка заходів щодо зменшення витрат часу знаходження вагонів залізниці на коліях підприємства, вибір оптимальної схеми механізації та автоматизації навантажувально-розвантажувальних робіт, організація оперативного керівництва та планування роботи транспорту підприємства та залізничної станції на основі взаємної поінформованості.

Взаємодія залізниці з автомобільним транспортом має свої специфічні напрямки: організація прямого змішаного залізнично-автомобільного сполучення, завезення та вивезення вантажів на залізничні станції, організація транспортно-експедиційного обслуговування.

При взаємодії річкового та залізничного транспорту, основними напрямками взаємодії є: збільшення перевезень у прямому змішаному сполученні, впровадження наскрізної маршрутизації, організація перевантажувальної роботи.

При перевезеннях пасажирів основними напрямками взаємодії видів транспорту є: погодження розкладу руху транспортних засобів, встановлення оптимальної структури та чисельності парку рухомого складу, розробка тарифно-квиткової системи та загальної системи продажу квитків.



3. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

3.1. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Розвиток міжнародних економічних відносин призвів до встановлення постійного зв'язку між залізничним транспортом різних країн. Оскільки у світі існує кілька систем залізничного сполучення, які відрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів, умовами перевезень і т.п., то регулювання міжнародних залізничних перевезень здійснюється кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожна з яких застосовується конкретно до якоїсь зі систем і регламентує форму залізничної накладної.

Європейські країни керуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), учасниками якої є більшість країн Європи, а також ряд країн Азії та Північної Африки. КОТІФ містить умови перевезення вантажів. Зокрема, встановлює, що ставки перевізних платежів визначаються національними та міжнародними тарифами. Передбачено граничні строки доставки вантажів. Так, за правилами КОТІФ загальні строки доставки вантажів складають для вантажів великої швидкості 400 км, а для вантажів малої швидкості – 300 км за добу. Разом з тим за залізницями зберігається право встановлювати для окремих сполучень спеціальні строки доставки, а також додаткові терміни при виникненні суттєвих ускладнень у перевезеннях та інших особливих обставин.

Граничний розмір відповідальності залізниць у разі нецілісності вантажів, що перевозяться, у КОТІФ визначений у розрахункових одиницях Міжнародного валютного фонду – СПЗ* (17 СПЗ чи 51 старий золотий франк за 1 кг маси брутто). Передбачено також, що спричинені простроченням у доставці збитки відшкодовуються вантажовласникові у межах трикратних провізних платежів.

* Спеціальні права запозичення (СПЗ або СДР) – умовна грошова одиниця, яку використовують країни-члени Міжнародного валютного фонду (МВФ). Умовну вартість СПЗ визначають на основі середньої вартості та змін курсу валют, що входять у валютний кошик, і включають валюти США, Німеччини, Великобританії, Франції і Японії.

У червні 2003 року Україна приєдналася до КОТІФ, а з 2004 року є членом Міжнародної Організації з міжнародних перевезень залізничним транспортом (ОТІФ).

Відносини, що виникають при перевезеннях вантажу залізницями України, регулюються Статутом залізниць України (1998р.). В його окремих розділах розглядаються: загальні положення; вантажне господарство і пристрої для обслуговування пасажирів; планування і організація перевезень вантажів; залізничні під'їзні колії; перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту; перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти; відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів; акти, претензії, позови.

На основі Статуту залізниць Міністерство транспорту затверджує: правила перевезення вантажів; технічні умови навантаження і кріплення вантажів; інші нормативні документи.

Статут залізниць містить ряд спеціальних норм, що мають істотні відступи від норм, які вміщені в цивільному і процесуальному кодексах. На відміну від загальних норм цивільного права матеріальна відповідальність відправників вантажу і залізниці за невиконання зобов'язань за планом обмежується штрафами, а за втрату або псування вантажу обов'язком дороги є відшкодувати дійсну вартість вантажу. Для пред'явлення претензій і позовів Статут залізниць передбачає особливі терміни давності. Порядок пред'явлення і розгляду претензій по спорах, що виникають при перевезеннях залізницями, і підвідомчість цих суперечок регулюються не загальними нормами цивільного права, а спеціальними нормами Статуту залізниць. Отже, до відносин, що виникають при залізничних перевезеннях, не можна застосувати загальні норми цивільного права в тих випадках, коли вони регулюються спеціальними нормами Статуту залізниць і положеннями нормативно-правових актів, що доповнюють його. Загальні норми цивільного права можуть застосовуватися до правових відносин при залізничних перевезеннях у тих випадках, коли в Статуті залізниць не міститься спеціальної норми, що регулює даний випадок.

Вантажі можуть перевозитись залізницями двох і більше країн за одним перевізним документом – міжнародною накладною. Такі перевезення називають прямим міжнародним сполученням. Воно ділиться на прямі залізничні і прямі змішані перевезення, в яких, крім залізниць, беруть участь інші види транспорту різних країн.

Вантаж між країнами перевозять на основі угод. Їх укладають від імені урядів або міністерств, які відають залізничним транспортом. У залежності від кількості учасників вони бувають багатосторонніми і двосторонніми. Угоди про міжнародні залізничні сполучення регулюють правові взаємовідносини між дорогами різних країн, а також між дорогами і підприємствами, фірмами, організаціями і поодинокими особами.

Міністерство транспорту України укладає також прикордонні залізничні угоди. В них визначаються прикордонні станції, на яких передаються вантажі; умови, що регулюють роботу прикордонних станцій; порядок руху поїздів між ними, передачі вантажу і вагонів; порядок переходу кордону залізничниками і перебування їх на іноземній території; умови використання телефонного і телеграфного зв'язку тощо.

Між країнами СНД і колишніми соціалістичними країнами Азії була укладена багатостороння транспортна конвенція – Угода про міжнародне вантажне сполучення (УМВС). В УМВС визначаються строки доставки вантажів, встановлюються провізні платежі на дорогах країн відправлення та призначення за ставками внутрішніх тарифів, а під час слідування дорогами транзиту – за транзитними тарифами. Відповідальність залізниць за нецілісність вантажу настає при наявності вини перевізника, яку часто повинен довести вантажовласник. На відміну від КОТІФ максимум відповідальності в УМВС не встановлений і відшкодування виплачується перевізником у межах дійсної вартості вантажу, вказаної у рахунку постачальника, чи оголошеної його цінності. Порушення та нецілісність вантажу мають бути підтверджені комерційним актом. У разі прострочення у доставці залізниця сплачує штраф у процентному відношенні до провізної плати.

Укладення договору міжнародних перевезень вантажів відповідно до положень УМВС оформляється накладною вказаної форми. Накладна УМВС має п'ять аркушів:

1. Оригінал накладної (супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом із п'ятим аркушем і вантажем);
2. Дорожня відомість (є документом залізниці, залишається у пункті призначення; видається стільки відомостей, скільки доріг беруть участь у перевезенні);
3. Дублікат накладної (видається відправникові після укладення договору перевезення);

4. Лист передачі вантажу (супроводжує відправлення до станції призначення, залишається у пункті призначення);

5. Повідомлення про прибуття вантажу до станції призначення (видається одержувачу разом з оригіналом і вантажем).

Форма залізничної накладної за УМВС відрізняється від аналогічного документа за КОТІФ. Тому під час оформлення перевезення з СНД, коли частина дороги проходить через європейські країни, накладна УМВС оформляється до прикордонної станції залізниці країни, що межує із СНД, де накладна УМВС буде переоформлена в накладну КОТІФ. Така ж процедура відбувається на прикордонних станціях і під час відправлення товарів у країни СНД. При міжнародних перевезеннях розрахунковою валютою тарифів є швейцарський франк. Окрім накладної, з вантажем слідують відповідні супроводжувальні товаророзпорядчі документи.

Основним документом у перевезенні товарів залізницею з країни в країну є залізнична накладна (Railway Bill). Вона виконує функції договору про перевезення, товаророзпорядчого документу та підтвердження про прийом вантажу до перевезення. Цей документ не є зворотнім. Вантаж віддається у розпорядження названого вантажоодержувача після пред'явлення ним документа, що засвідчує його особу.

Відстань між рейками в Україні становить 1524 мм, на вузькоколіїках – переважно 750 мм. Безпечний рух по залізниці визначає габарит висотою – 5300 мм, шириною – 3600 мм.

До рухомого складу залізниці відносять: локомотиви [тепловози (4400-6000 квт) і електровози (5000-6500 квт)], самохідні одиниці (мотор-вагони, електропоїзди) та вагони. Вантажний вагонний парк включає 5 основних типів: криті, платформи, напіввагони, цистерни, ізотермічні вагони.

Криті вагони призначені для перевезень, збереження та захисту від атмосферних опадів тарних, штучних, насипних та цінних вантажів. Основний тип: 4-вісний вагон вантажопідйомністю 64 т, об'єм кузова 120 м³.

Платформи використовуються для перевезень важковагових, громіздких, довговимірних вантажів, контейнерів тощо.

Напіввагони призначені для перевезення навальних вантажів (вугілля, руди, коксу, флюсів, будматеріалів), а також штабельних та довговимірних вантажів (ліс, труби). Перевага відкритого даху – зручність вантажних робіт. У підлозі впродовж бокових стінок

передбачені люки для розвантаження (7 люків з кожного боку), через які насипний вантаж самопливом розвантажуються. Торцеві двері вагонів відчиняються. Останнім часом залізниця отримувала 8-вісні напіввагони вантажопідйомністю 125 тонн. Основні типи: 4-вісний напіввагон вантажопідйомністю 69 т, об'єм кузова 74 м³; 8-вісний вагон вантажопідйомністю 130 т, об'єм кузова 150 м³.

Цистерна призначена для перевезень наливних вантажів. Основні типи: 4-вісна вантажопідйомністю 67 т, об'єм кузова 73 м³; 8-вісна вантажопідйомністю 125 т, об'ємом 159 м³.

Ізотермічні вагони використовують для перевезень вантажів, які швидко псуються і потребують додержання визначеного температурного режиму. Ізотермічні вагони бувають з машинним охолодженням і електричним опаленням, вагони-льодовики, в яких вантажі охолоджуються льодово-соляною сумішшю, і вагони-термоси. Основні типи: рефрижератор вантажопідйомністю 40-42 т, вагон-льодяник вантажопідйомністю 32 т.

До спеціалізованих вагонів відносять вагони-самоскиди, платформи для перевезень автомобілів, великотоннажних контейнерів тощо.

Для перевезень насипних та пилевидних вантажів використовуються думпкари і хопери. У думпках перевозяться руда та будівельні матеріали на короткі відстані. В критих хоперах транспортують зерно, цемент, мінеральні добрива.

Планування перевезень вантажів здійснюється на підставі заявок вантажовласників, які не пізніше ніж за 14 днів до початку наступного місяця подають в управління залізниць відправлення розгорнуті плани перевезень вантажів з розподілом по видах вантажів, станціях відправлення і залізницях призначення. Управління залізниць на підставі розгорнутих планів перевезень розробляють і подають дані в Укрзалізницю для складання зведеного плану перевезень залізницями України. Після розгляду і узгодження планів Укрзалізниця за 4 дні до початку місяця встановлює залізницям обсяги загальних перевезень вантажів по видах вантажів, видах рухомого складу і залізницях призначення.

Вантажовідправники за два дні до початку декади подають начальнику станції заявку на відвантаження за календарним розкладом обсягів відвантаження по днях декади.

Начальник залізниці і начальник відділку залізниці або підприємства залізничного транспорту мають право:

- дозволяти відвантаження понад план. Для відвантаження понад або поза планом вантажовідправник повинен подати начальнику відділку або підприємства залізничного транспорту заявку не пізніше ніж за 5 днів до дня відвантаження. Про прийняте рішення вантажовідправнику повідомляють у триденний строк;

- замінити за клопотанням вантажовідправника і за згодою вантажоодержувача передбачений планом критий рухомий склад відкритим, а також один вид відкритого рухомого складу на інший.

Начальник станції має право за клопотанням вантажовідправників:

- дозволити замінити один вид вантажу іншим у межах окремих груп вантажів, передбачених номенклатурою плану;

- за заявками вантажовідправників, що подаються не пізніше ніж за три дні до дня навантаження, змінювати передбачені планом перевезень залізниці і станції призначення в обсягах до 35 відсотків від планової норми навантаження підприємства або організації, яка дала розгорнутий план по кожному вантажу.

Зміни плану по залізницях і станціях призначення понад 35 відсотків, розглядаються як додаткова послуга і виконуються за окремою домовленістю з відповідною оплатою.

Залізниця за неподачу вагонів і вантажовідправник за непред'явлення вантажів до перевезення несуть матеріальну відповідальність, установлену за невиконання плану перевезень вантажів.

Серед перевезень залізницями розрізняють прямі сполучення, за якими перевезення між станціями відправлення і призначення виконуються на основі одного перевізного документа, складеного на весь шлях слідування; безперевантажні, коли вантаж слідує від станції відправлення до станції призначення без перевантаження на прикордонній станції в вагон з іншою шириною колії; перевантажні; транзитні, коли перевезення виконуються через територію однієї або декількох держав в треті країни. Особливим видом є сполучення між станціями відправлення і призначення однієї країни транзитом по території другої країни, воно має назву наскрізного.

Організація перевезень вантажів маршрутами базується на концентрації вантажопотоків та укрупненні навантаження, за адресуванням вантажів у визначені дні за призначенням. Маршрутні перевезення виконуються маршрутними поїздами. Маршрутом називається склад поїзда встановленої ваги або довжини, що формується вантажовідправником або залізницею з вагонів,

навантажених одним або декількома відправниками на одній або декількох станціях, назначеного на одну станцію призначення або розпилення.

Дорога зобов'язана повідомити одержувача про надходження вантажу не пізніше 12 годин наступного дня, вказавши при цьому найменування і кількість вантажів, а також рід і число вагонів. Вантажоодержувач зобов'язаний забезпечити цілодобове отримання повідомлень.

Всі вантажі, що прибули, повинні бути вивезені протягом доби. Вантаж, що прибув, безкоштовно зберігається 24 години. Правилами перевезень встановлені граничні терміни зберігання вантажів. Для більшості вантажів цей термін складає 3-5 діб. Якщо одержувач не вивезе вантажі у встановлені граничні терміни, то дорога має право реалізувати їх у встановленому порядку. Термін граничного зберігання вантажу відраховується з моменту вивантаження вантажу засобами дороги або з моменту подачі вагона під вантажні роботи засобами одержувача.

Процес перевезень закінчується видачею вантажу одержувачу. Оформлення цієї видачі називається розкредитуванням перевізних документів.

Основним перевізним документом є накладна. Кількість вантажу, що перевозиться за однією накладною (один договір перевезень) називається відправкою. Розрізняють: повагонні, дрібні, малотоннажні, групові і маршрутні відправлення.

Повагонною вважається партія вантажу достатня для повного завантаження окремого вагона і пред'явлена за однією накладною.

Дрібною – партія вантажу, для перевезення якої не потрібно надання окремого вагона. Кількість вантажу не повинна перевищувати за об'ємом 1/3 місткості чотиривісного вагона, а за вагою бути не менше 20 кг і не перевищувати 5 т (з дозволу начальника станції – 10т) при прийнятті від відправників, що не мають плану перевезень і 10 т – при наявності плану перевезень. Дрібними відправленнями перевозяться тільки тарні і штучні вантажі. Малі відправлення перевозяться в збірних вагонах. Дрібні відправлення приймаються до перевезень через склади станції за календарним розкладом, в якому вказуються дні прийому до перевезень по кожному напрямку (не менше 1 разу за 5 днів). Виняток встановлено тільки для домашніх речей, які завжди приймаються до перевезень у день пред'явлення.

Малотоннажною відправкою вважається партія вантажу, що перевозиться за однією накладною вагою від 10 до 20 т, і місткістю не більше 1/2 об'єму вагона. Перевезення виконуються тільки за планом перевезень, при цьому від кожного відправника на адресу одного одержувача може бути прийнято не більше двох малотоннажних відправлень на місяць.

Групова – партія вантажу, для перевезень якої потрібно більше одного вагона, але менше маршруту.

Маршрутна – партія вантажу, що відповідає ваговій нормі, яка встановлена для маршруту.

Термін доставки вантажів складається з трьох частин: терміну на виконання відправлення і прибуття вантажу, терміну перевезень вантажу і терміну на виконання операцій по шляху переміщення.

Встановлено єдиний для всіх відправлень термін на виконання операцій, пов'язаних з виконанням відправлення і прибуття (1 доба).

Вантажною швидкістю вантаж повинен бути доставлений за добу на відстань від 180 до 550 км, з великою швидкістю від 330 до 660 км (маршрутне відправлення – 550 км, повагонне – 330 км, дрібне – 180 км.).

Термін на виконання операцій на шляху руху встановлюється в залежності від характеру операцій (перевантаження з широкої колії на вузьку, сортування малих відправлень, ветеринарний огляд тощо) і визначається терміном затримки.

Термін доставки розраховується з 24 години дня прийняття вантажу до перевезень.

При перевезенні вантажів з високою швидкістю тариф за перевезення, що приймається при перевезеннях з вантажною швидкістю, збільшується в 2 рази.

Договір перевезень, як правило, – плановий, оскільки укладається на основі планових завдань, що обов'язкові для залізниці і відправника. Реальний, бо для його укладання недостатньо угоди залізниці і відправника, необхідна ще і передача вантажу дорозі. Тому договір вважається укладеним тільки з моменту, коли вантаж прийнято залізницею до перевезень.

При залізничних перевезеннях використовуються такі документи: накладна (супроводжує вантаж від станції відправлення до одержувача); дорожній лист (супроводжує вантаж від станції відправлення до станції призначення і складається з трьох бланків: дорожньої відомості, дорожньої накладної і квитанції прийняття

вантажу до перевезень); вагонний лист (вміщує перелік всіх відправлень, що завантажені у вагон).

Залізниця повинна повідомити одержувача про прибуття вантажу в день його прибуття, але не пізніше 12 години наступного дня.

Вантажовідправник має право змінити записаного в накладній одержувача без зміни станції призначення. У виняткових випадках дозволяється зміна станції призначення, що називається переадресуванням вантажу. При цьому потрібна буде згода залізниці. Термін при переадресуванні збільшується на 0,5 доби.



3.2. ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Відповідно до пункту 4 Положення про Міністерство транспорту України, затвердженого Указом Президента України від 11.05.2000 № 678/2000, та статті 5 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457 наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 із змінами від 20.08.2001 № 542, від 28.05.2002 № 334 і від 09.12.2002 № 873 затверджені такі Правила перевезення вантажів:

- Правила приймання вантажів до перевезення;
- Правила видачі вантажів;
- Правила оформлення перевізних документів;
- Правила розрахунків за перевезення вантажів;
- Правила обчислення термінів доставки вантажів;
- Правила зберігання вантажів;
- Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю;
- Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів);
- Правила реалізації вантажів;
- Правила перевезення вантажів, які змерзаються;
- Правила перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії;
- Правила перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів;
- Правила перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю;
- Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах;

Правила обслуговування залізничних під'їзних колій;
Правила пломбування вагонів і контейнерів;
Правила переадресування вантажів;
Правила перевезення вантажів навалом і насипом;
Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу;
Правила перевезення вантажів дрібними відправленнями;
Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах;
Правила перевезення вантажів маршрутами відправника;
Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні;
Правила складання актів;
Правила заявлення та розгляду претензій;
Правила планування перевезень вантажів;
Правила перевезення швидкопсувних вантажів;
Правила перевезення тварин, птиці та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю.

Відповідно до наказу потрібно організувати вивчення причетними працівниками залізниць цих розділів Правил, прийняти їх до керівництва та забезпечити виконання.



3.3. ПЛАНУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Загальні положення

Ці правила затверджуються наказом Міністерства транспорту України і визначають порядок планування перевезень вантажів залізницями в усіх видах сполучень, а також обліку виконання планів.

Перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленням, за окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їх дорученням – експедиторських організацій).

Планування військових перевезень здійснюється за спеціальними інструкціями.

У разі систематичного здійснення перевезень вантажів між залізницею та відправником укладається договір про організацію перевезень вантажів (далі – договір) за встановленою формою.

Одноразове перевезення може здійснюватися також за окремим замовленням без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником.

На підставі укладених договорів та замовлень вантажовідправників залізницями розробляються та подаються до Укрзалізниці для затвердження проекти місячних планів перевезення в цілому для залізниці. Укрзалізниця після розгляду, коригування і затвердження місячних планів доводить їх до відома залізниць для виконання.

За домовленістю сторін замовлення на перевезення та їх узгодження може надаватися в електронному вигляді.

Місячне планування перевезень вантажів

Місячне планування перевезень вантажів у межах України, на експорт у треті країни та країни СНД, у Латвійську Республіку, Литовську Республіку та Естонську Республіку (далі – країни Балтії) здійснюється на підставі замовлень відправників у встановленому порядку.

Для експортних вантажів, що перевозяться через морські (річкові) порти, вказуються станція перевантаження із залізничного на морський (річковий) транспорт та країна призначення. Для вантажів, що перевозяться через сухопутні прикордонні переходи у треті країни, вказуються передаточна прикордонна станція та країна призначення. Для експортних вантажів, що перевозяться у треті країни, вказується одержувач або експедитор. Для вантажів, що перевозяться у країни СНД та Балтії, вказується, крім того, експедитор для транзитних держав СНД та Балтії. Для перевезень у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (далі – пряме змішане сполучення) вказуються найменування залізниці і станції перевалки та пункт призначення. Для перевезень за участю ліній вузької колії зазначаються залізниця та станція перевантаження.

Перевезення завантажених контейнерів у вагонах плануються за номенклатурною групою “Вантажі у контейнерах”. Перевезення вантажів у контейнерах Укрзалізниці за межі України здійснюються за погодженням вантажовідправника з підприємством, на балансі якого перебувають контейнери.

Порожні контейнери – власність залізниць країн СНД і Балтії, які повертаються залізничній адміністрації-власниці після розвантаження, перевозяться поза планом.

Залізниця може відмовити у прийманні замовлення на перевезення вантажів за відсутності у неї технічних або технологічних

можливостей для здійснення перевезень з повідомленням про це відправника через начальника станції.

Зміна запланованих перевезень у вагонах парку залізниць на перевезення у власних вагонах здійснюється з дозволу залізниці на підставі заяви відправника, наданої не пізніше трьох діб до дня навантаження, за погодженням з власником вагонів.

Перевезення домашніх речей у контейнерах дозволяється начальником станції за заявою відправника, наданою за 3 дні до навантаження.

Контейнери для перевезення вантажів у межах України (крім домашніх речей) приватним (фізичним) особам надаються з дозволу начальника Дирекції залізничних перевезень.

Плани перевезення маршрутами у цілому для залізниці і за видами вантажів затверджуються начальником залізниці з повідомленням начальників дирекції залізничних перевезень, які, в свою чергу, доводять ці плани до відома станцій, а станції – до відома відправників.

У разі неподання вантажовідправником плану перевезень вантажів маршрутами у встановлений термін або надання плану у занижених (у порівнянні з місячними обсягами) розмірах кількість планових маршрутів встановлює начальник станції.

В окремих випадках за заявами вантажовідправників начальник дирекції може дозволити напередодні дня навантаження зміну станції призначення маршруту у межах передбаченого планом перевезень залізниць призначення, крім експорту.

Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявами відправників можуть змінювати передбачені планом залізниці та станції призначення, станції відправлення вантажів у межах залізниць відправлення, надавати дозвіл на перевезення вантажів понад план, а також на внутрішньостанційні перевезення.

Зміна передбачених планом обсягів перевезення на залізниці та станції призначення, а також зміна вантажоодержувачів (крім експортних та тих, що одержують вантажі в портах) провадиться за заявою відправника начальником станції відправлення з наступним повідомленням про це Дирекції.

Начальник станції за заявою відправника дозволяє позапланове навантаження на залізниці України (крім призначенням у морські та річкові порти, на прикордонні переходи та маршрутами) у порядку, встановленому начальником залізниці, за наявності рухомого складу і за умови сплати відправником належних

платежів та зміни в місячних планах згідно зі Статутом залізниць України.

Планування перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів

Експортні вантажі – це вантажі, які вивозяться з території України за її межі, у т.ч. через морські (річкові) порти, термінали.

Імпорتنні вантажі – це вантажі, які ввозяться на територію України чи надходять з під'їзних колій, розташованих на території іншої держави, або через морські (річкові) порти, термінали.

Транзитні вантажі – це вантажі, перевезення яких (у т.ч. за участю інших видів транспорту) розпочинається і закінчується за межами території України.

Відправники експортних вантажів за 16 днів до початку місяця, в якому передбачається перевезення, надають залізницям замовлення на відправлення та перевезення вантажів.

У замовленні на перевезення, що будуть здійснюватися транзитом через країни СНД і Балтії, вказуються найменування експедиторів, які сплачують вартість перевезення транзитним залізницям.

Залізниці, які передають експортні вантажі із залізничного на морський (річковий) транспорт, погоджують з відповідними портами місячні обсяги перевантаження вантажів з урахуванням вагонів, які очікують вивантаження, і не пізніше 8 днів до початку планового місяця повідомляють Укрзалізниці пропозиції щодо проекту плану.

Укрзалізниця погоджує план перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, а у разі перевезення через порти іноземних держав – із залізничними адміністраціями цих держав і не пізніше 4 днів до початку планового місяця доводить його до залізниць відправлення.

Після узгодження Укрзалізницею із залізничними адміністраціями країн призначення або з портами обсягів та умов прийому вантажів додатковий план перевезення доводиться до відомих залізницям відправлення для виконання. Перевезення вантажів у порти та треті країни погоджуються із залізницями, які передають ці вантажі в порти та треті країни.

Начальники залізниць або уповноважені ними особи за проханням відправників дозволяють такі зміни в місячних планах перевезення експортних вантажів:

- норми вагонів для навантаження немасових вантажів у межах запланованої місячним планом номенклатури, які не використовуються

одними відправниками, за їх згодою передаються іншим відправникам, якщо ці вантажі перевозяться через ті ж прикордонні станції в одні й ті самі країни призначення;

- здійснювати перевезення в межах України, країн СНД та Балтії в рахунок установленої для відправників норми навантаження експортних вантажів відповідної номенклатурної групи.

Начальник станції на підставі заяви відправника та за погодженням порту дозволяє зміни країни призначення, а також одержувача (експедитора) в порту, передбачені планом перевезення експортних вантажів через морський або річковий порт.

Для планування перевезень імпорتنих і транзитних вантажів, що надходять із третіх країн через прикордонні станції України, іноземні залізниці в узгоджені терміни надсилають Укрзалізниці та залізничним адміністраціям країн-учасниць перевезень місячні заявки на перевезення вантажів у загальних обсягах – у тоннах і вагонах, згідно з узгодженою номенклатурою, із зазначенням прикордонного переходу та способу передачі вантажів.

Укрзалізниця розглядає можливість здійснення перевезення і в узгоджені строки інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

Для здійснення перевезень транзитних вантажів із країн СНД та Балтії через прикордонні станції України у треті країни залізничні адміністрації відправлення надають замовлення в порядку, встановленому Правилами. Укрзалізниця розглядає можливість приймання та пропуску вантажів і в узгоджені строки інформує іноземну залізницю про прийняте рішення.

Перевезення імпорتنих та транзитних вантажів у контейнерах та швидкопсувних, що надходять через морські (річкові) порти, здійснюються за пред'явленням на підставі заявок, наданих станції відправлення за три дні до дня навантаження; інших вантажів – за заявками відправників (вантажовласників, експедиторів), наданими залізниці відправлення за 10 днів до прибуття судна. Замовлення на перевезення у треті країни транзитних вантажів, які надходять через морські (річкові) порти України, приймаються у терміни та в порядку, що встановлені для планування перевезень на експорт.

Планування перевезень у прямому змішаному сполученні

Планування перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та річкових портів України здійснюється у такому порядку:

- для вантажів, які передаються із залізничного на водний транспорт, відправники подають залізниці відправлення проекти планів за 20 днів до початку планового місяця за встановленою номенклатурою у вагонах та тоннах із зазначенням пункту перевалки та пункту призначення;

- для вантажів, що надходять через порти та перевозяться в межах України у прямому змішаному сполученні, порти надають залізниці перевалки проекти планів за 12 днів до початку місяця за номенклатурною групою “Перевалка вантажів з водного транспорту на залізничний”.

Перевезення вантажів за пред’явленням

Перевезення овочів, фруктів у іншої сільськогосподарської продукції, що відвантажуються заготівельними організаціями і споживчою кооперацією, державними та колективними сільськогосподарськими підприємствами, фермерськими господарствами та громадянами, здійснюються як за планами, так і за заявками, поданими залізниці відправлення за 3 дні до дня навантаження.

Перевезення продовольчих, промислових та інших вантажів, що відвантажуються з державного резерву, здійснюються як за планами, так і за пред’явленням. Заяви на перевезення за пред’явленням надаються за 3 дні до початку перевезення.

Перевезення експортних, імпорتنих вантажів (крім країн СНД та Балтії) та у прямому змішаному сполученні за пред’явленням не дозволяється.



3.4. ПРИЙМАННЯ ВАНТАЖІВ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Основні положення

В і д п р а в н и к и можуть пред’являти вантажі до перевезення на місцях загального й незагального користування.

П е р е в е з е н н я вантажів здійснюються вагонними, дрібними, контейнерними, груповими або маршрутними відправками: *вагонне відправлення* – партія вантажу за однією накладною в тій кількості, для перевезення якої потрібне надання окремого вагона;

дрібне відправлення – партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої не потрібно надавати окремий вагон;

контейнерне відправлення – партія вантажу за однією накладною для перевезення в універсальному контейнері;

групове відправлення – партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої надається не менше двох вагонів, але менше маршруту;

маршрутне відправлення – партія вантажу за однією накладною в кількості, яка відповідає ваговій нормі, встановленій для маршруту (“ядра” маршруту).

контрейлерне відправлення – це завантажені на залізничні вагони автопоїзд, знімний автомобільний кузов, напівприцеп, тягач і т. ін.

Вантажі, що потребують тари для збереження їх від втрати, псування або пошкодження при перевезенні, повинні пред’являтися до перевезення у справній тарі, яка відповідає стандартам або технічним умовам, а вантажі, на тару і упакування яких стандарти та технічні умови не встановлено, – у справній тарі, що забезпечує їх збереження. Упаковка, в якій вантаж пред’являється до перевезення, не повинна завдавати шкоди рухомому складу, залізничній колії й навколишньому середовищу.

Сільськогосподарська продукція, яка відправляється заготівельними організаціями споживчої кооперації, сільськогосподарськими державними, колективними підприємствами, фермерськими господарствами або громадянами, може прийматися до перевезення в нестандартній тарі, яка забезпечує схоронність вантажу при перевезенні.

Відправник несе відповідальність за пред’явлений до перевезення вантаж у нестандартній і неякісній упаковці.

Відправник зобов’язаний на вимогу станції пред’явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувану продукцію (якщо вона підлягає сертифікації), а також на її тару.

В і д п р а в н и к зобов’язаний підготувати вантаж до навантаження відповідно до вимог, які забезпечували б збереження його на всьому шляху перевезення. Дрібні місця штучних вантажів відправник повинен об’єднати в більші.

З а г а л ь н а маса вантажу визначається зважуванням (на вагонних, вантажних, елеваторних та інших вагах) або іншим способом. Тип ваг указується в перевізних документах. Маса вантажу визначається відправником. Про спосіб визначення маси вантажу відправник зобов’язаний зазначити в накладній.

М а с а тарних і штучних вантажів визначається до пред’явлення їх до перевезення із зазначенням на кожному вантажному місці його маси бруто і нетто.

М а с а зернових вантажів, насіння, висівок і комбікормів, які перевозяться насипом, картоплі, овочів і баштанних культур, які перевозяться навалом, визначається відправником на вагонних, елеваторних, інших вагах або за допомогою дозувальних пристроїв чи інших спеціальних приладів.

М а с а вантажів, які перевозяться наливом у цистернах, визначається зважуванням або заміром висоти наливу з подальшим визначенням об'єму налитого вантажу і його маси за допомогою спеціальних таблиць. При визначенні маси заміром відправник зобов'язаний окремо зазначити в накладній висоту наливу, температуру вантажу в цистерні й густину продукту.

Маса харчових наливних вантажів визначається на вагонних вагах, а в разі їх відсутності – на товарних вагах. Маса етилового (винного) спирту в цистернах визначається відправником за допомогою спеціальних таблиць.

Л і с о м а т е р і а л и й дрова повинні пред'являтися до перевезення із зазначенням у накладній таких даних:

- у разі перевезення в спеціальних контейнерах або в пакетах – кількості контейнерів або пакетів;
- у разі перевезення з використанням верхньої звуженої частини обрису навантаження (“шапки”) – кількості основних штабелів, їх висоти і кількості штабелів, укладених у “шапці”;
- у разі перевезення лісоматеріалів і дров у критих вагонах – кількості штабелів;
- в інших випадках – кількості штабелів і їх висоти.

Маса лісоматеріалів і дров визначається відправником умовно.

П р и й м а н н я до перевезення експортних вантажів у прямому міжнародному вантажному залізничному сполученні, а також через морські порти й прикордонні станції не в прямому міжнародному сполученні здійснюється на підставі правил і угод про залізничні міжнародні сполучення. Вивезення таких вантажів за межі митної території України провадиться тільки після завершення їх митного оформлення. Порядок митного оформлення встановлюється Митним кодексом України.

Імпортні вантажі, завантажені в портах, приймаються зі справними пломбами портів, експедиторів або вантажовласників без перевірки маси й стану вантажу; тарні й штучні вантажі у відкритих вагонах за наявності ознак недостачі, псування або

пошкодження приймаються з перевіркою їх кількості й стану лише в пошкоджених місцях; навалочні та насипні вантажі приймаються згідно з Правилами перевезення вантажів навалом і насипом.

Н а т а р н о - п а к у в а л ь н і та штучні вантажі відправник зобов'язаний нанести маніпуляційні знаки і транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні).

Маніпуляційні знаки – це знаки, які вказують на спосіб поводження з вантажем. Потреба нанесення маніпуляційних знаків визначається стандартами або іншими нормативно-технічними документами на продукцію. Маніпуляційні знаки наносяться відповідно до ГОСТ-14192-96.

Залізничні написи наносяться на кожне місце вантажів, які перевозяться дрібними відправками, у вигляді дробу: чисельник – порядковий номер за книгою приймання вантажів до відправлення і через тире – кількість місць; знаменник – код станції відправлення згідно з Тарифним керівництвом № 4.

Залізничне маркування провадиться:

- станцією відправлення – при прийманні до перевезення вантажів дрібними відправленнями на місцях загального користування;
- відправником – при навантаженні вантажів дрібними відправленнями на місцях незагального користування.

За узгодженням з відправниками залізниця може встановити порядок нанесення відправниками додаткових написів до пред'явлення вантажу до перевезення. Відомості про залізничні написи зазначаються в графі накладної “Марка залізниці”.

Інформаційні написи:

- маса бруто і нетто вантажного місця в кілограмах;
- габаритні розміри вантажного місця в сантиметрах (довжина, ширина і висота або діаметр і висота);
- об'єм вантажного місця в кубічних метрах.

Габаритні розміри вантажного місця не зазначаються, якщо вони не перевищують 1 м.

О с н о в н і, додаткові, інформаційні написи та маніпуляційні знаки повинні бути нанесені на кожне вантажне місце.

При перевезенні вантажів насипом і наливом транспортні написи не наносяться.

Місця і способи нанесення транспортних написів і маніпуляційних знаків, розміри бирок, маніпуляційних знаків і написів визначаються відповідно до ГОСТ-14192-96.

Усі написи і знаки наносяться чітко й розбірливо. Фарба для нанесення написів і знаків повинна бути водостійкою, світлостійкою, стійкою до впливу зміни температур, швидко висихати, не стиратися і не розмазуватись. Не допускається застосовувати матеріали, які можуть пошкодити вантаж.

Навантаження вагонів здійснюється з дотриманням Технічних умов навантаження і кріплення вантажів, Правил перевезення вантажів і забезпеченням безпеки руху, схоронності вантажів, безпечного виконання вантажних робіт.

Забороною є навантаження в один вагон вантажів, які за своїми властивостями можуть пошкодити або зіпсувати інші вантажі.



3.5. ВИДАЧА ВАНТАЖІВ

Основні положення

Про прибуття вантажу на станцію призначення залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу, але не пізніше 12-ї години наступного дня, із зазначенням найменування та кількості вантажу, а також роду й кількості вагонів (контейнерів).

Крім повідомлення про прибуття вантажу начальник станції зобов'язаний повідомити одержувача про час подачі вагонів під вивантаження не пізніше ніж за 2 години до подачі. За угодою між одержувачем і станцією подача може здійснюватися і без попереднього повідомлення.

Порядок і терміни повідомлення про подачу вагонів на під'їзні колії передбачаються в договорах про обслуговування під'їзних колій (договорах про подачу та забирання вагонів).

Якщо залізниця не повідомить про прибуття вантажу, то одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення.

Про прибуття на станцію призначення вантажу, що перебуває під митним контролем, станція зобов'язана встановленим порядком повідомити одержувача і митний орган, у регіоні діяльності якого розташована станція.

Довірений працівник, який одержує вантаж, зобов'язаний на вимогу станції пред'явити документ, що засвідчує його особу.

В а н т а ж разом з накладною видається на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, після внесення ним усіх належних залізниці платежів. Видача імпорتنих вантажів провадиться після митного оформлення.

П р и передаванні завантажених вагонів і контейнерів сторони зобов'язані зовнішнім оглядом пересвідчитись у справності кузова вагона (контейнера), наявності та цілісності пломб, запірнопломбувальних пристроїв (ЗПП), відповідності відтиску на них даним, зазначеним у перевізних документах. При перевезенні вантажів на відкритому рухомому складі сторони переконуються у відсутності слідів втрати й пошкодження вантажу.

Якщо при передаванні вагонів чи контейнерів буде виявлено їх пошкодження, ознаки недостачі, псування або пошкодження вантажу на відкритому рухомому складі або в критих вагонах без пломб, коли таке перевезення передбачено Правилами, несправність пломб (ЗПП), їх відсутність, якщо у перевізних документах є відмітка про їх накладання, видача вантажу провадиться за участю представника залізниці із складанням у відповідних випадках комерційного акта. У таких випадках вагони, контейнери до перевірки вантажу пломбуються пломбами (ЗПП) станції із складанням акта загальної форми і до прибуття представника станції для перевірки вантажу не вважаються переданими в користування одержувачу. Знімаються ці пломби (ЗПП) в присутності представника залізниці.

В и д а ч а на станціях призначення імпорتنих вантажів, що перевозяться не в прямому міжнародному сполученні через порти й прикордонні станції, а також експортних вантажів у портах, на прикордонних станціях, якщо вантажі прибули в справних вагонах, контейнерах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправників, портів, експедиторських організацій, митних органів, провадиться без участі залізниці, за винятком випадків, передбачених Статутом залізниць.

В а н т а ж і, що прибули в справному контейнері з непошкодженими пломбами відправника, порту, експедитора, видаються залізницею одержувачу без перевірки їх маси, стану й кількості місць.

В и д а ч а швидкопсувних вантажів, що прибули в справних рефрижераторних вагонах без порушення граничного терміну

перевезення і режиму обслуговування, провадиться залізницею без перевірки.

В и д а ч а небезпечних вантажів, що прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, провадиться без перевірки кількості місць, маси й стану вантажу. У разі порушення вказаних умов кількість місць, масу й стан вантажу перевіряє одержувач на своєму складі в присутності представника залізниці.

Д о м а ш н і речі видаються в порядку, передбаченому Правилами перевезення вантажів дрібними відправленнями.

О д е р ж у в а ч або організація, яка здійснює вивантаження, зобов'язані:

- повністю вивантажити (злити) вантаж із вагона (цистерни) або контейнера;

- повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплювальний дріт, дровотві закрутки з люків і штурвалів, стійки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню;

- прибрати папір, картон, листовий метал, дошки та інші засоби упакування і збереження вантажів;

- очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, наклеюють, бирок і надписів, а всередині вагонів (контейнерів) – від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти змерзання тощо.

Одержувач повинен очистити вагони від залишків будь-якого вантажу, виявлених у вагоні, оскільки придатність вагона для навантаження визначає відправник, а перед залізницею на станції призначення за його неправильні дії відповідальність несе одержувач.

Очищення контейнерів здійснюється вантажовідправником та вантажоодержувачем.

Очищення, промивання і, у разі потреби, дезинфекція вагонів після перевезення тварин, птахів, тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів здійснюються залізницею за рахунок одержувача в спеціально обладнаних місцях, незалежно від того, чиїми засобами провадилося вивантаження. Вантажоодержувач повинен підготувати такі вагони до обробки шляхом згортання гною і збору залишків підстилки в міждвірному просторі вагона.

Промивання, дегазація, дезактивація вагонів після вивантаження небезпечних, отруйних, сморідних і забруднювальних вантажів

здійснюються одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Перелік таких вантажів установлюється правилами їх перевезення.

Очищення зовнішньої і внутрішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів від забруднення після наливу й злиття здійснюється відповідно вантажовідправником, вантажоодержувачем, портом.

Злиття продуктів із цистерн та бункерних напіввагонів має здійснюватись повністю (за винятком, коли стандартами допускається наявність залишків) з очищенням внутрішньої поверхні котла і бункера.

Залізниця має право не приймати не очищені одержувачем, портом після вивантаження (злиття) вагони й контейнери. Вантажна операція вважається незакінченою до повного очищення вагонів (контейнерів), а з одержувача, порту стягується плата за користування вагонами (контейнерами) за весь час їх затримки під очищенням.

У разі здавання одержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів одержувач, порт сплачують залізниці штраф у розмірі, передбаченому статтею 123 Статуту.

Одержувач, порт відшкодовують також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження шляхом сплати залізниці штрафу і плати за затримку під очищенням у розмірах, передбачених Статутом залізниць.

Вантаж вважається доставленим без втрати, якщо різниця між масою, вказаною в пункті відправлення в залізничній накладній, та масою, визначеною на станції призначення, не перевищує норми природної втрати і граничного розходження у визначенні маси нетто.

Н а д л и ш к и вантажів, що прибули зі справними пломбами (ЗПП) відправника, видаються одержувачу.

У р а з і недостачі, псування, пошкодження вантажу, якщо ці обставини зазначені в комерційному акті, складеному до видачі вантажу (в тому числі й під час перевезення), станція призначення може видати його одержувачу тільки після визначення розміру фактичної недостачі, псування або пошкодження згідно з пред'явленими одержувачем документами (рахунки-фактури тощо).

У р а з і потреби встановлення розміру або причини недостачі, псування або пошкодження вантажу і суми, на яку знизилась його вартість, залізниця за власною ініціативою або на вимогу одержувача запрошує експертів бюро товарних експертиз, інспекції якості, ветеринарно-санітарного нагляду або відповідних спеціалістів організацій і підприємств, які не належать до системи Міністерства транспорту.

Експертиза проводиться в присутності начальника станції (його заступника або іншого працівника, уповноваженого начальником станції).

Одночасно з викликом експерта станція повідомляє про це одержувача. Одержувач має право взяти участь у експертизі вантажу. Експертиза швидкопсувних вантажів повинна бути проведена не пізніше доби з моменту відкриття вагона.

Результати експертизи оформляються актом. Акт експертизи підписується експертом і всіма уповноваженими особами, присутніми при проведенні експертизи. Про проведену експертизу робиться відмітка в комерційному акті.

Результати експертизи повинні бути мотивованими, з посиланням на нормативно-правові акти, стандарти і не можуть ґрунтуватися на припущенні про причини недостачі, псування або пошкодження вантажу.

Якщо експерт не може встановити причину псування, недостачі, пошкодження вантажу або його тари (упакування), то в акті експертизи вказуються мотиви, з яких неможливо визначити причину псування, недостачі, пошкодження вантажу.

У разі незгоди з висновками експерта учасників експертизи або одержувача начальник станції призначає повторну експертизу з відміткою про це в акті експертизи із зазначенням мотивів.

Не допускається проведення експертизи вантажів, якщо її вартість перевищує розміри збитків. У цих випадках розмір та причина недостачі, пошкодження або псування вантажу і розмір збитку визначаються начальником станції і одержувачем і зазначаються в комерційному акті.

Витрати на експертизу (вартість експертизи, проїзду експерта до станції тощо) сплачуються відповідно залізницею або одержувачем залежно від того, з чиєї ініціативи проводиться експертиза. Надалі ці витрати покладаються на сторону, яка буде визнана винною в недостачі, псуванні або пошкодженні вантажу.

О д е р ж у в а ч зобов'язаний прийняти і вивезти із станції вантаж, що надійшов на його адресу. Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів передбачені Правилами зберігання вантажів.

У р а з і прибуття на адресу одержувача вантажу, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом тощо), останній зобов'язаний прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання й очікувати розпорядження відправника щодо цього вантажу.

Неприбуття вантажу у встановлений термін доставки станція зобов'язана засвідчити відміткою на пред'явленій одержувачем квитанції "Вантаж не прибув" і календарним штампелем станції призначення.

Розшук вантажу, який не прибув у встановлений термін доставки, проводиться на вимогу одержувача станцією призначення.

Для об'рунтування вимоги про розшук вантажу одержувач надає начальнику станції квитанцію, а в разі її відсутності – один із документів: рахунок-фактуру постачальника (оригінал або копію), документ постачальника (вантажовідправника), який замінює рахунок-фактуру, довідку станції (порту) навантаження про відправлення вантажу, якщо зазначені документи мають дані про рід вантажу, дату відвантаження, станцію і залізницю (порт) відправлення, станцію і залізницю призначення, номери накладної, вагона й контейнера.

Розшук імпортного вантажу, який відправлено з-за кордону, проводиться станцією призначення на вимогу одержувача після надання ним дубліката накладної або повідомлення про проходження вантажем прикордонної станції.

Якщо буде встановлено, що вантаж із-за кордону не надходив, то розшук вантажу в межах іноземних залізниць за запитами станції призначення проводиться начальником прикордонної станції України, через яку вантаж повинен був пройти.

Особливі винні у видачі одержувачу вантажу, який йому не належить, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.



3.6. УМОВИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Перевезення вантажів у внутрішньому сполученні

Перевезення вантажів на особливих умовах. Перевезення вантажів повинно здійснюватись згідно з Правилами перевезень вантажів та інших нормативно-правових документів.

Якщо через особливі обставини перевезення окремих вантажів не може бути здійснено з дотриманням Правил, Укрзалізниця разом із зацікавленими вантажовласниками у виняткових випадках можуть встановлювати порядок перевезення таких вантажів на

особливих умовах згідно зі Статутом залізниць. Такий порядок може передбачати узгоджені умови прийому до перевезення, особливості і способи перевезення вантажу, вимоги до тари і упаковки, порядок визначення маси вантажу, супроводження або обслуговування його при перевезенні, строки зберігання, оформлення перевізних документів і т. ін. Особливо треба обумовити порядок та відповідальність за несхоронне перевезення вантажів.

Перевезення вантажів у міжнародному вантажному сполученні між країнами- учасницями СМГС

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюються згідно з:

Угодою про міжнародне вантажне сполучення (СМГС) і Службовою Інструкцією до СМГС (СІ до СМГС) із змінами та доповненнями;

Правилами користування вагонами у міжнародному вантажному сполученні (ППВ);

Правилами про розрахунки у міжнародному пасажирському та вантажному сполученні (ПоР).

Учасниками зазначених міжнародних угод є залізниці таких країн:

Республіки Азербайджан	СМГС
Республіки Беларусь	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Болгарії	СМГС, ППВ, ПоР
Угорської Республіки	ППВ, ПоР
В'єтнаму	СМГС, ПоР
Республіки Грузія	СМГС, ПоР
Ісламської Республіки Іран	СМГС
Республіки Казахстан	СМГС, ППВ, ПоР
Китайської Народної Республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Корейської Народної-демократичної Республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Киргистан	СМГС, ППВ, ПоР
Латвійської республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Литовської республіки	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Молдова	СМГС, ППВ, ПоР
Монголії	СМГС, ППВ, ПоР
Республіки Польща	СМГС, ППВ, ПоР
Російської Федерації	СМГС, ППВ, ПоР
Румунії	ППВ, ПоР
Словацької республіки	ППВ, ПоР

Республіки Таджикистан	СМГС, ППВ, ПоР
Туркменістану	СМГС
Республіки Узбекистан	СМГС
України	СМГС, ППВ, ПоР
Естонської республіки	СМГС, ППВ, ПоР

Залізниці Словаччини, Угорщини і Румунії не є учасниками Угоди СМГС, але застосовують його положення (за окремими угодами).

Перевезення вантажів між зазначеними країнами від станції відправлення до станції призначення здійснюються за накладними СМГС з наданням необхідної кількості додаткових екземплярів дорожньої відомості – двох екземплярів для залізниці відправлення і по одному екземпляру для кожної транзитної залізниці.

Для виконання митних та інших правил на всьому шляху перевезення вантажу відправник повинен прикласти до накладної всі необхідні супровідні документи: вантажну митну декларацію, рахунок-фактуру, ветеринарне або карантинне свідоцтво і т.ін.

Перевезення вантажів між країнами-учасницями СМГС у міжнародному залізнично-паромному сполученні між Україною та Болгарією через паромну переправу Іллічівськ–Варна здійснюється у відповідності до Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному прямому залізнично-паромному сполученні між Україною та Республікою Болгарією (Правила МПЖС) за умовами СМГС.

Перевезення вантажів між країнами-учасницями СМГС в міжнародному залізнично-паромному сполученні між Україною та Грузією через паромну переправу Іллічівськ–Батумі/Поті тимчасово, до розробки Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному залізнично-паромному сполученні між Україною та Грузією, здійснюються за умовами СМГС згідно з “Тимчасовою угодою про перевезення вантажів у вагонах під час міжнародного прямого залізнично-паромного сполучення між Україною і Грузією”.

Перевезення вантажів між країнами, які належать до різних міжнародних залізничних транспортних прав, здійснюються з оформленням накладних транзитною залізницею, яка застосовує два транспортних права.

Перевезення вантажів з країни, у якій застосовується тільки СМГС, до країни, у якій застосовується тільки ЦІМ, транзитом через Польські, Словацькі, Болгарські, Румунські та Угорські залізниці, оформляються перевізними документами СМГС до відповідної

польської, словацької, болгарської, румунської, угорської вхідної прикордонної станції, де повинне засобами цієї залізниці проводитися переоформлення відправлення в країну кінцевого призначення.

Перевезення вантажів із країни, в якій застосовується тільки ЦІМ, до країни, в якій застосовується тільки СМГС, транзитом через Польські, Словацькі, Болгарські, Румунські, Угорські залізниці, оформляється перевізними документами ЦІМ до відповідної польської, словацької, болгарської, румунської, угорської вихідної прикордонної станції, де повинне засобами цієї залізниці проводитися переоформлення відправлення в країну кінцевого призначення.

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії провад на умовах “Угоди між залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської республіки, Литовської республіки, Естонської республіки щодо особливостей застосування окремих норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС)”.

Перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії здійснюється на умовах Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) з врахуванням особливостей застосування її окремих норм, викладених у Додатках до цієї “Угоди”.

Особливості полягають в тому, що деякі статті та додатки СМГС та СІ до СМГС не застосовуються або застосовуються не у повному обсязі.

Перелік положень СМГС і СІ до СМГС, які не застосовуються при перевезеннях вантажів у прямому міжнародному сполученні між державами СНД і Балтії, зазначено у Додатку 1 до “Угоди”.



3.7. ОБЧИСЛЕННЯ ТЕРМІНІВ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ

Терміни доставки вантажів

Залізниці зобов'язані доставляти вантажі за призначенням у такі терміни:

У разі перевезення вантажною швидкістю:

маршрутними відправленнями 1 доба на кожні повні та неповні 320 км;

вагонними відправленнями та відправленнями у великотоннажних контейнерах те ж саме, 200 км;

дрібними відправленнями та відправленнями в середньотоннажних контейнерах те ж саме, 150 км;

У разі перевезення великою швидкістю:

швидкопсувних вантажів у рефрижераторних секціях швидкопсувних вантажів, які перевозяться у вагонах-термосах та вагонах з індивідуальним охолодженням, а також у критих вагонах маршрутами: з охолодженням те ж саме, 350 км;

без охолодження те ж саме, 400 км;

тварин маршрутами те ж саме, 300 км;

тварин окремими вагонами та групами вагонів те ж саме, 230 км;

інших вантажів вагонними відправленнями те ж саме, 250 км;

вантажів у рефрижераторних контейнерах те ж саме, 230 км.

Термін доставки вантажу визначається, виходячи з відстані, за яку обчислюється провізна плата.

Якщо Укрзалізницею встановлюються тимчасові відхилення від шляхів слідування вантажів, за якими обчислюється провізна плата, то термін доставки вантажів, які пройшли за відхиленням напрямком, обчислюється, виходячи з відстані з урахуванням цього відхилення.

Відхилення від визначених напрямів перевезення вантажів дозволяються першим керівником Укрзалізниці.

Терміни доставки вантажів, які перевозяться дрібними відправленнями і в середньотоннажних контейнерах, збільшуються при накопиченні і сортуванні на вантажосортувальних платформах при відстані перевезення: до 500 км – на 1 добу, більше 500 км – на 2 доби.

Терміни доставки негабаритних вантажів установлюються в кожному окремому випадку при наданні дозволу на такі перевезення, виходячи з норм:

1 доба на кожні 100 км – для вантажів першого й другого ступенів негабаритності;

1 доба на кожні 80 км – для вантажів з більшими ступенями негабаритності.

Терміни доставки для вантажів, які за розмірами перевищують найбільший ступінь негабаритності, а також вантажів, які потребують спеціального обмеження швидкості на всьому шляху перевезення, не встановлюються.

Терміни доставки негабаритних вантажів усіх ступенів негабаритності збільшуються на 1 добу.

Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки.

У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення, до закінчення встановленого терміну доставки.



3.8. ЗБЕРІГАННЯ ВАНТАЖІВ

Вантажі, вивантажені на місцях загального користування, можуть зберігатися в залежності від їх властивостей у критих складах або на відкритих платформах і майданчиках.

Для пойменованих нижче вантажів (крім бездокументних) установлюються такі граничні строки зберігання і вивезення їх вантажовласниками зі станцій:

6 г о д и н: Лід. Молоко свіже.

12 г о д и н: Вибухові і сильнодіючі отруйні речовини. Дріжджі. Тварини і птиця живі. Ікра жива рибна і мальки, риба всяка жива, свіжа і морожена. Молочні продукти, крім молока свіжого. М'яси

вантажі (у тому числі бита птиця), частини тварин (язики, вуха, ноги), внутрішні органи тварин (шлунки, лівери тощо.). Овочі і гриби свіжі, крім капусти, картоплі і буряків. Бджоли. Рослини та квіти живі зрізані. Фрукти і ягоди свіжі.

О д н а д о б а: Ікра чорна. Картопля, буряки і капуста. Шкіра, шкури і хутра невичинені. Маргарин і жири кухонні. Напої безалкогольні. Небезпечні вантажі, крім вибухових і сильнодіючих отруйних речовин. Продукти основної хімічної промисловості. Спирт винний, пиво і портер. Фосфор усякий. Хліб печений.

Д в і д о б и: Овочі і гриби консервовані. Рослини живі, крім зрізаних. Риба й ікра, крім тих, для яких установлено менший строк зберігання. Фрукти і ягоди консервовані. Яйця.

Т р и д о б и: Речовини для удобрення землі. Вапно. Вироби з очерету, лози, лика, соломи тощо. Макулатура, обрізки паперові і ганчір'я. Сіно і солома. Торф.

П'я т ь д і б: Усі інші вантажі, крім домашніх речей.

30 д і б: Домашні речі.

Бездокументні вантажі зберігаються впродовж таких термінів:

а) 12 годин – молоко свіже і лід;

б) 1 доба – вантажі, для яких термін зберігання встановлено 12 годин;

в) збільшених на 1 добу – вантажі, для яких термін зберігання встановлено 1 і 2 доби;

г) 50 діб – домашні речі;

ґ) 30 діб – усі інші вантажі.

Якщо одержувач не сплатив усі належні залізничні платежі за вантаж, що прибув, протягом граничного терміну зберігання його на станції, то залізниця використовує заставне право на вантаж і реалізує його для покриття своїх витрат згідно зі Статутом.



3.9. НАВАНТАЖЕННЯ І КРІПЛЕННЯ ВАНТАЖІВ

Загальні положення. Технічні умови навантаження і кріплення вантажів (ТУ) визначають технічні вимоги до розміщення і кріплення вантажів у вагонах, які повинні забезпечувати безпеку руху і схоронність вантажів при перевезенні.

ТУ складаються з таких розділів і глав:

Розділ I. Розміщення і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі.

Розділ II. Технічні умови розміщення у вагонах відкритого типу вантажів дрібних фракцій, що перевозяться без тари.

Розділ III. Технічні умови розміщення і кріплення вантажів у критих вагонах.

Розділ IV. Технічні умови забезпечення схоронності вагонів при вантажних операціях.

Розділ 1. Розміщення і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі складає 10 глав, які визначають вимоги до розміщення і кріплення основних видів вантажу, в т.ч.:

Глава 1. Загальні вимоги до розміщення і кріплення вантажів у вагонах (цією главою регламентовано також порядок розробки схем розміщення і розрахунків кріплення вантажів, що не передбачено ТУ).

Глава 2. Розміщення і кріплення лісоматеріалів.

Глава 3. Розміщення і кріплення металопродукції і металобрухту.

Глава 4. Розміщення і кріплення залізобетонних, азбестоцементних та інших виробів і конструкцій.

Глава 5. Розміщення і кріплення вантажів у ящиках і без ящиків з плоскими опорами.

Глава 6. Розміщення і кріплення вантажів циліндричної форми.

Глава 7. Розміщення і кріплення машин на колісному ході.

Глава 8. Розміщення і кріплення машин на гусеничному ході.

Глава 9. Розміщення і кріплення контейнерів і соломи на відкритому рухомому складі.

Глава 10. Розміщення і кріплення довгомірних вантажів, які перевозяться на зчехах чотирирівневих платформ із застосуванням турникетних опор.

Глава 1. Загальні положення. Розміщення і кріплення вантажів на відкритому рухомому складі повинно здійснюватися у відповідності до ТУ або до креслень, затверджених у порядку, встановленому цією главою. Загальні положення, які викладені у цій главі, повинні дотримуватись при перевезенні всіх вантажів на відкритому рухомому складі. За наявності в інших главах ТУ відступів від загальних положень необхідно керуватись вимогами, передбаченими у відповідних главах.

Вантаж на відкритому рухомому складі (з урахуванням упаковки і кріплення) повинен розміщуватись у межах встановленого габариту

навантаження за умови, якщо вагон стоїть на прямому горизонтальному відрізку колії і повздовжні осі рухомого складу та колії співпадають в одній вертикальній площині. При цьому розміри вантажу будуть відповідати габариту навантаження у поперечних перерізах, якщо його довжина не перевищує значень, вказаних у таблиці 1.1 §1 глави 1 ТУ.

У разі розміщення вантажів на рухомому складі візки вагонів повинні бути завантажені рівномірно. Якщо рівномірне розміщення вантажу забезпечити неможливо (коли центр ваги розташований не посередині вантажу або коли в одному вагоні завантажуються вантажі різної маси), то в залежності від загальної маси вантажів допускається зміщення їх загального центру ваги від вертикальної площини, в якій знаходиться поперечна вісь вагона, на величини, зазначені в табл. 1.4.3 глави 1 ТУ.

Вантажі повинні завантажуватися без перевищення вантажопідйомності вагона.

Різниця у завантаженні візків вагонів не повинна перевищувати: чотиривісних – 10 т, шестивісних – 15 т і восьмивісних – 20 т. Одночасно необхідно дотримуватись такої умови, щоб навантаження на кожний візок не перевищувало половини їх вантажопідйомності.

У разі завантаження вагонів понад їх вантажопідйомність організація, яка проводила навантаження (відправник, залізниця, порт), зобов'язана вивантажити надлишок.

Призначення працівників вантажовідправників, відповідальних за навантаження, розміщення і кріплення вантажу у вагонах. Вантажовідправник, організація, що здійснює навантаження і кріплення вантажів, несе відповідальність за недотримання ТУ, в тому числі щодо розмірів і якості реквізитів кріплення, застосувань, пристроїв і матеріалів, які застосовуються для розміщення і кріплення вантажів, державних стандартів і розділу IV.

Працівник вантажовідправника, який відповідає за дотриманням навантаження і кріплення вантажів, на зворотній стороні накладної у графі 1 проставляє відмітку: “Вантаж розміщено і закріплено згідно з § ... глави ... Технічних умов правильно” і завіряє її підписом із зазначенням своєї посади та прізвища.

Такі працівники повинні здати іспити із знань загальних вимог щодо розміщення і кріплення продукції, яка ними відвантажуюється, у вагонах згідно з ТУ.

Іспити проводяться один раз у два роки, а також при призначенні на посаду, комісією у складі:

- старшого комерційного ревізора або комерційного ревізора (голова);
- начальника станції або його заступника з вантажної роботи;
- представника організації, яка виконує вантажні операції.

Керівники організацій повинні надати станції відправлення накази про призначення працівників, які пройшли іспити, відповідальними за правильність завантаження, розміщення і кріплення вантажів у вагонах.

У разі виявлення працівниками залізниць порушень при відвантаженні вагонів відповідальні за навантаження працівники відправника відстороняються начальником станції від керівництва вантажними роботами до здачі повторних іспитів у знанні ТУ. Працівники, які не здали таких іспитів, до керівництва вантажними роботами не допускаються, накладні за їх підписом у гр.1 зворотньої сторони станцією не приймаються.

Контроль за дотриманням відправниками вимог ТУ.

Контроль за дотриманням відправниками ТУ на відкритому рухомому складі здійснюють працівники залізниць. У цьому разі вони повинні звертати увагу на відповідність розміщення вантажу способів, встановленому Технічними умовами, кресленням або схемою; правильність розміщення і кріплення вантажу; дотримання вимог загальних положень про розміщення і кріплення вантажів.

У разі пред'явлення до перевезення вантажу, спосіб розміщення і кріплення якого передбачений Технічними умовами, працівники станцій і відділків залізниць можуть вимагати від вантажовідправника надання необхідної документації, креслень і ескізів, затверджених вантажовідправником, на яких повинні бути вказані маса і основні габаритні розміри вантажу; положення центру ваги кожного вантажного місця, загального центру тягіння вантажу, центру тягіння вагона з вантажем; площа бокової підвітрової поверхні, навантаження від опор вантажу на підлогу вагона або люки напіввагона; розміщення, кількість і розміри елементів кріплення та інші дані, які підтверджують, що спосіб розміщення і кріплення вантажу відповідає вимогам відповідної глави Технічних умов.

Правильність розміщення і кріплення масових навалочних вантажів (вугілля, баласту, руди і т. ін.) перевіряє прийомоздавач вантажу і багажу залізниці, а вантажів, способи розміщення і кріплення яких передбачені Технічними умовами, – старший прийомоздавач

вантажу і багажу; в пунктах, де його нема, – начальник станції або його заступник. У вагонному листі повинна бути зроблена його відмітка: “Завантаження і закріплення вантажу правильне” з підписом і зазначенням посади та прізвища.

Перевезення вантажів, не передбачених технічними умовами. Для перевезення вантажів, спосіб розміщення і кріплення яких Технічними умовами не встановлено, вантажовідправник не пізніше ніж за п’ять днів до дня навантаження зобов’язаний подати у відділ комерційної роботи дирекції залізниці (ДЦУ, РП, ДН – надалі дирекції залізниці) заяву, чотири екземпляри затверджених ним креслень розміщення і кріплення вантажу і пояснювальної записки з розрахунками, виконаними у відповідності з вимогами, викладеними в главі 1 ТУ. Розрахунки і креслення перевіряють начальники відділів – комерційного та вагонного господарств, а також працівники, призначені головним інженером дирекції залізниці, разом з головним інженером підприємства або спеціалістом, що розробляв спосіб перевезення вантажу, із залученням в необхідних випадках інших працівників. Якщо креслення і розрахунки складено правильно, начальник комерційного відділу дирекції залізниці складає акт, який підписують працівники, що брали участь у розгляді креслень, і затверджує головний інженер дирекції залізниці. Форма акта подається на стор. 21 ТУ. Всі підписи про узгодження і затвердження способу розміщення і кріплення вантажу проставляються також на кресленнях або схемах.

Акт складають у трьох екземплярах, із яких один надсилається відправнику вантажу, другий – начальнику станції навантаження, а третій залишається у відділку залізниці. До кожного екземпляра акта додаються опис, креслення і пояснювальна записка. Четвертий екземпляр креслень і пояснювальної записки надсилається до Комерційної служби – Центру комплексного транспортного обслуговування залізниці.

Розміщення і кріплення вантажу здійснюється у відповідності із затвердженим способом під керівництвом відповідального працівника відправника або організації, що проводить навантаження.

Начальник станції або його заступник особисто перевіряє відповідність розміщення і кріплення вантажу вказаним вище кресленням. Таку перевірку може виконати також працівник станції, призначений наказом начальника відділку залізниці. Працівник вантажовідправника або організації, що відповідає за навантаження,

розміщення і кріплення вантажу на рухомому складі, і працівник станції, який перевіряє правильність розміщення і кріплення вантажу, проставляють відмітку на зворотній стороні накладної в графі 1, яку засвідчують своїми підписами із зазначенням посади і прізвища, а також штампелем станції “Вантаж розміщений, закріплений відповідно до затвердженого креслення № ... від Для кріплення застосовані такі реквізити (перераховуються найменування і кількість, наприклад, стійок – 8, розтяжок – 4, упорних брусків – 4 і т.п.)”.

У разі повторного відвантаження такого вантажу в таких же вагонах повторного затвердження способу розміщення і кріплення вантажу не треба. Навантаження здійснюється на підставі акту, складеного раніше.

У разі масового відвантаження вантажу з однієї станції або у разі відправлення вантажу із двох або більше станцій однієї залізниці розміщення і кріплення цього вантажу має провадитись за місцевими технічними умовами, які розробляються згідно з вимогами Глави 1 ТУ і затверджуються головним інженером залізниці.

Умови перевезення негабаритних вантажів. Перевезення негабаритних вантажів здійснюється у відповідності з “Інструкцією з перевезень негабаритних і великовагових вантажів залізничними дорогами СРСР колією 1520 мм”, 1985р.

Інструкція встановлює порядок і умови перевезення залізничними негабаритних вантажів і вантажів на транспортерах в т.ч., і складається із глав:

Глава 1. Габарити завантаження. Класифікація негабаритних вантажів.

Глава 2. Порядок узгодження перевезень. Завантаження, прийом, відправлення негабаритних і великовагових вантажів.

Глава 3. Пропуск негабаритних і великовагових вантажів на перегонах і станціях.

Глава 4. Виконання маневрової роботи з транспортерами і вагонами, завантаженими негабаритними вантажами, і порядок постановки в поїзди.

Глава 5. Порядок використання транспортерів при перевезенні негабаритних і важковагових вантажів.

Глава 6. Порядок відправлення негабаритних вагонів, електросекцій і електропоїздів (габарит Т) в недіючому стані.

Глава 7. Загальні вимоги до розміщення і кріплення негабаритних і великовагових вантажів у вагонах відкритого типу.

Глава 8. Порядок узгодження і оформлення перевезень негабаритних, великовагових і довгомірних вантажів на платформах і транспортерах у міжнародному сполученні.

Вантаж є негабаритним, якщо він при розміщенні на відкритому рухомому складі, що стоїть на прямому горизонтальному відрізьку колії (якщо повздовжні осі вагона і колії співпадають в одній вертикальній площині), перевищує межі габариту навантаження або його вихід за межі габариту навантаження в кривих перевищує геометричний винос розрахункового вагона.

Геометричним виносом вантажу або рухомого складу називається відхилення його по повздовжній вісі від вісі колії в кривій при розташуванні рухомого складу по хорді.

Параметри розрахункового вагона: довжина 24м, база =17м.

Узгодження перевезень негабаритних вантажів на платформах, напіввагонах та великогабаритних на транспортерах (габаритні і негабаритні) провадиться відповідно до глави 2 Інструкції в три етапи:

П е р ш и й – попереднє узгодження можливості і способу перевезення.

Згідно з рішенням 21 засідання Ради залізничного транспорту від 14-15 липня 1998р. таке узгодження проводиться Управлінням перевезень МПС РФ (далі ЦДВ МПС РФ).

Узгодження проводиться на стадії ескізного проектування і вибору розмірів вагових параметрів вантажу. Для такого узгодження відправник надає:

- заяву на узгодження перевезення з обґрунтуванням необхідності перевезення вантажу як негабаритного або ж великовагового. В заявці зазначається також найменування відправника, станції відправлення і призначення, кількість відправлень або план перевезень та інші необхідні дані;

- ескіз вантажу в 3 проєкціях або схему транспортування, де зазначено розміри, масу, положення центру ваги і координати найбільш виступаючих (критичних) точок, які визначають негабаритність.

Якщо вантаж довгомірний, то на головному вигляді і вигляді зверху повинна бути додатково вказана відстань уздовж поздовжньої вісі від центру ваги до вказаних точок.

Після узгодження спецвідділ ЦДВ МПС РФ надає відправнику дозвіл (телеграма, лист) на розробку документації на перевезення: креслення і розрахунки негабаритності, стійкості, розміщення і кріп-

лення негабаритного (великовагового) вантажу; креслення контрольної рами – для понаднегабаритних вантажів, а також негабаритних 6 ступеня бокової і нижньої негабаритності.

Д р у г и й – узгодження документації з управлінням залізниці відправлення.

Розгляд і узгодження креслень і розрахунків розміщення і кріплення повинні проводитись службами перевезень (Д), комерційної роботи (М), колії (П) і вагонного господарства (В), а у разі вертикальної понаднегабаритності – також із службою електрифікації і енергетичного господарства (Е).

У разі узгодження документації для вантажів 1-3 ступенів бокової негабаритності, 1 ступеня верхньої негабаритності на платформах, напіввагонах, чотири- і шестивісних транспортерах участь служби колії, як правило, не потребується.

Для узгодження відправник повинен пред'явити у службу перевезення залізниці:

- чотири екземпляри затверджених ним креслень і розрахунків розміщення і кріплення негабаритного або великогабаритного вантажу;

- копію документа ЦДВ МПС РФ про попереднє узгодження перевезення.

Т р е т і й – остаточне узгодження документації із спецвідділом ЦДВ МПС РФ на вантаж великих ступенів негабаритності (нижня – 3-6, бокова – 4-6, верхня – 3, понаднегабаритних) і на транспортерах. Для цього відправник повинен надати один екземпляр узгоджених управлінням залізниці креслень і розрахунків розміщення і кріплення вантажів на транспортерах або вантажів на платформах (напіввагонах) із ступенями негабаритності: нижня – 3-6, бокова – 4-6, верхня – 3 і понаднегабаритних.

У разі узгодження такої документації спецвідділ ЦДВ МПС РФ повідомляє про це телеграмою ЦДВ УЗ, Д залізниці відправлення і відправника.

Про узгодження залізницею креслень і розрахунків для вантажів меншого ступеня негабаритності, Д залізниці відправлення інформує ЦДВ УЗ телеграмою.



3.10. КОРИСТУВАННЯ ВАГОНАМИ І КОНТЕЙНЕРАМИ

Правила користування вагонами і контейнерами затверджені наказом Міністерства транспорту України і визначають порядок та умови користування:

- парком залізниць України;
- парком залізниць інших держав;
- які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам, а також орендовані ними (за час затримки на коліях залізниць загального користування).

За користування вагонами і контейнерами вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій, порти, організації, установи, громадяни – суб'єкти підприємницької діяльності (вантажовласники) вносять плату.

О б л і к часу користування вагонами і контейнерами та нарахування плати за користування ними проводяться на станції відправлення та призначення за “Відомістю плати за користування вагонами (контейнерами)” форми ГУ-46, яка складається на підставі “Пам'яток про користування вагонами (контейнерами)” форми ГУ-45, “Актив про затримку вагонів” форми ГУ-23а, “Актив загальної форми” ГУ-23.

П л а т а за користування нараховується за кожний вагон і контейнер після прийняття його залізницею від вантажовласника.

Час користування обчислюється окремо для кожного вагона і контейнера за його номером. Номерному обліку часу користування підлягають усі вагони і контейнери, подані під вантажні операції на місцях загального користування, а на місцях незагального користування – вагони і контейнери парку залізниць України й інших держав, передані на під'їзні колії або орендовані ділянки колій.

Усі завантажені вагони, а також порожні вагони, які належать підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам та орендовані ними, що знаходяться на станціях і на підходах до них в очікуванні подавання під вантажні операції, з причин, які залежать від вантажовласника, є такими, що перебувають у користуванні вантажовласника.

Час користування вагонами на залізничних під'їзних коліях, що обслуговуються локомотивами власників колій, обчислюється з моменту їх передавання на передавальних коліях.

Ставки плати за користування вагонами і контейнерами залізниць, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 02.02.99 за № 53.

За час перебування на під'їзних коліях та інших місцях негаального користування вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, плата не вноситься. Якщо такі вагони затримані на станції призначення чи на підходах до неї з причин, що залежать від вантажовласника, то плата за користування сплачується в розмірі 50 відсотків.

В а н т а ж о в л а с н и к звільняється від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинними положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів і контейнерів у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника й одержувача. Вказана максимальна переробна спроможність визначається за договором між залізницею і вантажовласником;

в) у разі затримки прийняття залізницею вагонів, які пред'явлено їй до здачі, з причин, що залежать від залізниці; час такої затримки зазначається у пам'ятці користування вагонами (контейнерами), цей час виключається із загального часу користування вагонами (контейнерами).

В н е с е н н я плати за користування вагонами і контейнерами здійснюється в порядку, установленому Правилами розрахунків за перевезення вантажів, затвердженими наказом Мінтрансу від 21.11.2000 р. №644.

Відповідальність залізниць за своєчасне подавання вагонів і контейнерів визначається у відповідності із Статутом залізниць України.



3.11. ПЕРЕДАЧА ВАГОНІВ В ОРЕНДУ

Загальні положення

Рухомий склад передається в оренду на підставі Закону України “Про оренду державного майна” та Інструкції про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, затвердженої наказом Міністерства транспорту України.

“Орендодавцями” є: залізниці та підприємства залізничного транспорту за погодженням з Укрзалізницею.

“Орендарями” є: юридичні та фізичні особи – суб’єкти підприємницької діяльності, що зареєстровані на території України.

Перелік вантажів, які в обов’язковому порядку повинні перевозитись в орендованому або власному рухомому складі, наведено у Збірнику правил перевезень і тарифів.

Користувачі залізничним транспортом можуть перевозити в орендованому рухомому складі інші вантажі за їх бажанням.

Порядок укладання договору оренди і оформлення передачі вагонів в оренду

Підприємства, організації, фізичні та юридичні особи, які бажають укласти договір оренди вантажних вагонів, направляють заявку до Укрзалізниці, у якій вказують:

- кількість вагонів, їх вид;
- мету оренди та її термін;
- найменування вантажу, який підлягає перевезенню або зберіганню;
- станції та залізниці відправлення, призначення, найменування одержувача вантажу;
- наявність власних або орендованих колій для роботи з орендованими вагонами.

Заявки, які надходять в Укрзалізницю, розглядаються і про прийняте рішення Генеральний директор або його заступник у десятиденний термін повідомляють начальника залізниці.

Вилучення вагонів з робочого парку для передачі в оренду і повернення їх до робочого парку оформляються актами форми ДУ-6. Акти підписуються керівниками станції, вагонного депо, “орендарем” і завіряються печатками станції і орендаря.

При оформленні договору “орендар” направляє представника до залізниці (відділку залізниці) для укладання договору оренди вантажних вагонів.

На переданих в оренду вагонах “орендар” наносить з двох сторін трафарети:

- “Орендований” із зазначенням найменування підприємства орендаря;

- термінове повернення на станцію ____ залізниці;
- термін оренди.

Контроль за виконанням орендних умов договору покладається на начальника станції.

Плата за оренду вагонів

Плата за оренду вагонів встановлюється згідно із Законом України “Про оренду державного майна”, Методикою розрахунку і порядку використання плати за оренду державного майна, затвердженою Постановою Кабінету Міністрів України.

У випадках несвоєчасного проведення платежів орендар сплачує залізниці пеню в розмірі, що встановлюється за угодою між сторонами.

Умови експлуатації орендованих вагонів

“Орендарю” забороняється змінювати конструкцію вагонів, знімати борти, двері та інші частини та деталі.

“Орендар” зобов’язується забезпечувати відвантаження та навантаження вагонів у терміни згідно з Правилами перевезення вантажів.

Перевезення вантажів в орендованих вагонах та їх повернення на станцію приписки у порожньому стані проводиться за повними вантажними документами з утриманням провізної плати.

Розірвання договору та повернення вагонів

Одностороння відмова від договору оренди не допускається.

Договір оренди може бути розірваний за погодженням сторін. На вимогу однієї із сторін договір може бути достроково розірвано за рішенням суду, господарського суду у разі невиконання сторонами своїх зобов’язань та інших причин, передбачених законодавчими актами України.

Після закінчення строку дії договору “орендар” повинен здати вагони на станцію за актом форми ДУ-6.

Перед поверненням вагонів “орендарю”, “орендар” повинен ретельно почистити, промити їх, зафарбувати написи та трафарети про оренду. Якщо вагони використовувалися для перевезень радіоактивних, їдких та отруйних вантажів, то згідно з Правилами перевезень вантажів “орендар” надає станції довідку санітарних органів про очищення вагонів.

Факти пошкодження та нестачі частин вагона, а також втрати вагона оформляються працівниками вагонного депо у встановленому порядку для утримання з орендаря усіх збитків, платежів та штрафів.

Порядок відправлення орендованих вагонів за межі України

Відправлення орендованих вагонів за межі України здійснюється на основі узгодження із залізничними адміністраціями інших держав.

Клієнт після отримання в Укрзалізниці дозволу на оренду вагонів відбирає необхідну кількість рухомого складу і подає заявку у Головне комерційне управління для погодження курсування з ЦСЖТ (для країн-учасниць співдружності) або безпосередньо залізничними адміністраціями інших держав.

Усі питання, пов'язані з поверненням орендованих вагонів на станцію приписки, "орендар" вирішує самостійно із залізничною адміністрацією тієї держави, у яку були направлені вагони.



3.12. КОМЕРЦІЙНИЙ ОГЛЯД ПОЇЗДІВ

Загальні положення

Правила комерційного огляду поїздів (Правила) затверджено наказом Укрзалізниці від 24 березня 2000 р. № 110-Ц. Вони встановлюють порядок виконання комерційного огляду поїздів на залізницях України, який здійснюється для виявлення та усунення всіх комерційних несправностей працівниками станції.

Комерційний огляд поїздів проводиться на пунктах комерційного огляду (ПКО), які розміщуються на залізницях таким чином, щоб був забезпечений огляд всіх поїздів, що надходять на залізницю і відправляються з неї.

Пункти комерційного огляду поділяються:

За своїм розташуванням на:

- внутрішні – розташовані на залізницях України і обслуговують рух поїздів в межах своїх залізниць;
- міжзалізничні – розташовані на стикових або передстикових станціях і обслуговують рух поїздів між своєю і суміжними залізницями України;
- міждержавні – розташовані на залізницях України в зоні, суміжній з іншими державами, і обслуговують рух поїздів у міждержавному сполученні.

За організацією роботи на:

- об'єднані (міжзалізничні або міждержавні) – із спільним оглядом поїздів працівниками залізниці, що здає поїзди, і залізниці, яка їх приймає;

- суміщені – із спільним комерційним і технічним оглядом поїздів, який проводиться працівниками пункту технічного обслуговування (ПТО) або іншими працівниками станції, які пройшли відповідне навчання і здали екзамени у встановленому порядку.

Порядок комерційного огляду поїздів на залізничних станціях, де ПКО відсутні, встановлюється начальником відділку залізниці (державного підприємства по перевезенню вантажів і пасажирів, регіонального підприємства з перевезення – НОД) згідно з положеннями цих Правил й із забезпеченням при цьому обов'язкового комерційного огляду кожного вагона, що відчепляється або причепляється від (до) поїзда.

Об'єднані ПКО організовуються спільно суміжними залізницями за погодженням з Укрзалізницею.

Допускається організація спільного комерційного та технічного огляду із залученням до комерційного огляду працівників пунктів технічного обслуговування вагонів, які пройшли відповідне навчання, перевірку знань, а також працівників інших служб (перевезення, воєнізованої охорони тощо). Порядок такого огляду встановлюється начальником залізниці.

Робота ПКО організовується за технологічним процесом роботи пункту комерційного огляду поїздів, який є частиною технологічного процесу роботи станції, розробляється на підставі Типового технологічного процесу з урахуванням технічного оснащення та умов роботи станції. Технологічний процес роботи ПКО затверджує НОД. При організації на ПКО спільного комерційного огляду технологічний процес його роботи узгоджується з керівниками причетних служб.

Технологічний процес роботи об'єднаного ПКО погоджується суміжними НОД і причетними службами та затверджується начальниками суміжних залізниць.

Технологічний процес роботи пункту комерційного огляду повинен передбачати доброякісний огляд вагонів і контейнерів у комерційному відношенні, а також своєчасне усунення комерційних несправностей.

Виробничо-технічні приміщення ПКО мають бути обладнані необхідними засобами зв'язку, технічними засобами контролю,

забезпечені матеріалами, інструментами і пристосуваннями для виявлення та усунення комерційного браку.

Робочі місця повинні бути забезпечені нормативними документами – Технологічним процесом роботи ПКО, Правилами перевезення вантажів, Технічними умовами навантаження і кріплення вантажів (далі – ТУ), Правилами комерційного огляду поїздів, посадовими інструкціями, наказами, розпорядженнями тощо, які стосуються роботи ПКО.

Для огляду правильності кріплення вантажів на відкритому рухомому складі, перевірки справності покрівлі вагонів і контейнерів, стану люків вагонів і цистерн, наявності залишків вантажів і сміття, незнятих реквізитів кріплення на ПКО повинні бути оглядові вишки, обладнані телефонним і радіозв'язком, установками промислового телебачення, іншими технічними засобами.

Засоби зв'язку повинні забезпечувати під час огляду поїзда можливість отримання необхідної інформації з перевізних документів.

Для перевірки габариту вантажів на відкритому рухомому складі застосовуються габаритні ворота з дистанційним контролем.

Для пломбування вагонів та контейнерів ПКО забезпечується необхідною кількістю запірно-пломбувальних пристроїв (пломб) та пристосувань для їх навішування і знімання.

У разі необхідності для перевірки маси вантажу у вагонах, що приймаються від суміжних залізниць, на станціях можуть встановлюватися вагонні ваги.

Місця установлення оглядових вишок, габаритних воріт, ваг та інших стаціонарних технічних засобів визначає начальник станції.

Для забезпечення на електрифікованих дільницях безпечних умов роботи, пов'язаних з перевіркою люків цистерн і критих вагонів, стану автотехніки на другому ярусі платформ, технологічний процес роботи ПКО повинен передбачати виконання таких операцій тільки після попереднього зняття напруги з контактної мережі у зоні огляду відповідно до технічно-розпорядчого акта (ТРА) станції і проведення заземлення контактної мережі на місці робіт у встановленому порядку.

Освітлення місць проведення комерційного огляду і усунення комерційних несправностей повинне відповідати чинним нормам.

ПКО перебуває у віданні начальника станції.

Керівництво роботою ПКО здійснює бригадир, підпорядкований начальнику станції або його заступнику.

Безпосереднє керівництво роботою ПКО у кожній зміні здійснює старший прийомоздавач, якому оперативно підпорядковані працівники, що здійснюють комерційний огляд і усунення комерційних несправностей.

Штат працівників ПКО розраховується згідно з нормативами.

Робота міждержавного ПКО організується з урахуванням вимог міждержавних угод про передачу вагонів (контейнерів) та вантажів на кордоні.

Дії у разі виявлення вагонів з комерційними несправностями, які загрожують збереженню вантажів

Вагони (контейнери) з комерційними несправностями, які потребують перевірки кількості і стану вантажу або перевантаження його, з ознаками крадіжок (проломи стін, покрівлі, підлоги вагона або контейнера, сліди розкриття тари вантажних місць), а також несправні у комерційному відношенні вагони з вибуховими матеріалами, вогнепальною зброєю і вантажами іноземних представництв в обов'язковому порядку перевіряють на станції виявлення несправності. Якщо вантаж на цій станції не можна перевірити з причини відсутності необхідних умов, допускається відправлення таких вагонів у супроводі працівників ВОХР до найближчої станції своєї залізниці, на якій можна здійснити перевірку. Відправлення таких вагонів проводиться після виконання попереднього зовнішнього огляду вантажу без вивантаження з вагона і з оформленням цього огляду актом загальної форми та вжиття заходів проти зростання несхоронності. Порядок відправлення вагонів для перевірки встановлюється начальником служби комерційної роботи.

Перевірка стану вантажу повинна здійснюватись не пізніше дводобового терміну після відчеплення вагона комісією у складі начальника станції (заступника начальника станції з вантажною роботи, завідуючого вантажним двором або вантажним районом, старшого прийомоздавача), прийомоздавача, працівника воєнізованої охорони і, в разі необхідності, представника органів внутрішніх справ на транспорті.

У всіх випадках виявлення вагонів (контейнерів) з комерційними несправностями, які загрожують збереженню вантажів і безпеці руху при перевезенні, в акті загальної форми вказується факт виявлення несправності і результати перевірки вантажу, в тому числі стан ЗПП (пломб), закруток, плашок, запорів на дверях і люках,

стан кузова вагона, контейнера, правильність і повнота навантаження вагона (контейнера), стан поверхні вантажу, кількість ярусів у міждверному просторі тощо. При перевезенні автотракторної техніки в акті загальної форми вказуються наявність пошкоджень, нестача деталей та вузлів, ЗПП (пломб) згідно з описом; при розкритті окремих місць із запасними частинами та інструментом без опису – фактична їх наявність. Ознаки розкрадання описуються докладно із зазначенням точного місця розташування пошкоджених вантажних місць, їх номерів, розмірів виїмок; для нафтопродуктів в цистернах в акті зазначається висота їх наливу, температура вантажу і тип цистерни, а для спирту замість висоти наливу вказується висота недоливу.

В акті загальної форми вказуються також спосіб усунення доступу до вантажу і відомості про знаки на ЗПП (пломбах), накладених на вагон (контейнер) чи автотракторну техніку.

Облік комерційних несправностей

Обліку підлягають виявлені навантажені вагони, які загрожують безпеці руху і збереженню вантажів, з такими комерційними несправностями:

- платформи, напіввагони і транспортери, завантажені з порушенням ТУ або з розладом навантаження і пошкодженням кріпленням вантажів;

- вагони (контейнери) без ЗПП (пломб), якщо в перевізних документах є відмітка про їх накладання;

- вагони (контейнери) з несправними ЗПП (пломбами);

- вагони, завантажені понад їх вантажопідйомність або з нерівномірним завантаженням, що не відповідає ТУ;

- вагони з наявністю ознак розкрадання, втрати та псування вантажу.

Обліку не підлягають вагони з комерційними несправностями, які не загрожують збереженню вантажів і безпеці руху поїздів:

- з технічними несправностями торцевих дверей, кузова, люків і люкових запорів напіввагонів, пошкодженням підлоги, бортів і бортових запорів платформ, несправністю покрівлі, підлоги, обшивки кузова, дверей, дверної закидки і болта дверної закидки критого вагона, пошкодження котла цистерни та іншими несправностями рухомого складу;

- без дротяної закрутки на дверних запорах критих і рефрижераторних вагонів; з пломбами на нестандартному дроті, із зрізаними

кінцями дроту (без вусиків); з пломбувальним дротом в один оберт або з петлею більше встановленого розміру; з пломбами, на яких частково невиразні або зрізані відбитки за умови, що за знаками, які читаються, можна визначити станцію або залізницю, що наклала пломбу; якщо боковий люк кузова критого вагона закріплено на один затвор тощо;

- цистерни та спецконтейнери без пломб на запобіжних клапанах і вагони без додаткових пломб на пристосуваннях, якщо таке пломбування не передбачене Правилами перевезення вантажів;

- вагони з комерційними несправностями, які надійшли на станцію з попутними актами загальної форми, якщо стан вантажу в них порівняно з актами не змінився.

Перелік комерційних несправностей, за наявності яких згідно з п. 15.27 ПТЕ вагони забороняється ставити у поїзди:

- вагони несправні, які загрожують безпеці руху та не забезпечують збереження вантажів;

- вагони, завантажені понад вантажопідйомність;

- платформи та напіввагони, завантажені з порушенням ТУ;

- фітінгові платформи, завантажені контейнерами, у разі відсутності або перебування в неробочому стані у вузлах кріплення контейнера хоча б одного фітінгового упора;

- платформи з незакритими бортами, за винятком випадків, передбачених спеціальними інструкціями Укрзалізниці, вагони з незакріпленими бункерами, цистерни, хопери, зерновози, цементовози і т.ін. з відкритими кришками верхніх, бокових та нижніх вантажних пристроїв;

- напіввагони з відчиненими дверима і люками або з люками, зачиненими на одну закидку запірного механізму;

- порожні криті вагони з відчиненими й незамкненими на дверну закидку дверима, вагони для перевезення нафтобітуму з неочищеними від бітуму колісними парами;

- порожні вагони з незнятими реквізитами кріплення, що виходять за межі габариту.

Крім того, забороняється відправляти зі станції:

- платформи і напіввагони з розладом навантаження вантажів (зсувом, перекосом вантажу);

- вагони з ослабленим, пошкодженим та розладнаним кріпленням (зламом стійок, підкладок упорних і розпірних брусів, розривом або ослабленням дротяних ув'язок, без торцевої огорожі

або з її пошкодженням тощо), а також з виходом вантажу за межі лобового бруса більше допустимого;

- вагони без ЗПП (пломб), якщо в перевізних документах є відмітка про їх накладання, а також вагони з пошкодженими ЗПП (пломбами) і без закруток, якщо вантаж перевозиться без ЗПП (пломб), включаючи вагони з несправними закрутками, без доступу до вантажу;
- завантажені вагони та контейнери, в яких є можливість доступу до вантажу через відкриті двері, люки, пошкодження кузова вагона, контейнера, із витіканням вантажу з кузова вагона або ємності цистерни.



3.13. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ, ЗМІШАНОМУ, ЗАЛІЗНИЧНО-ВОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Загальні положення

Перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (пряме змішане сполучення) здійснюються відповідно до вимог чинного законодавства України, за єдиними перевізними документами, які складаються на весь шлях перевезення.

Усі підприємства й організації транспорту (залізниці, річкові порти, судноплавні компанії), які задіяні в перевезенні, є рівноправними учасниками транспортного процесу і не розглядаються як “клієнт” якого-небудь виду транспорту (якщо вантаж не йде на їх адресу для господарських потреб).

Для прямого змішаного сполучення відкриті всі залізничні станції, що здійснюють операції з перевезень вантажів, річкові порти і пристані (далі – порти), зареєстровані як суб’єкти підприємницької діяльності, і які відповідно до своїх статутних положень та технічних і технологічних можливостей здійснюють операції з перевезення та перевалки вантажів. Пункти перевалки вантажів визначаються за узгодженням між усіма учасниками транспортного процесу при плануванні перевезень.

Налівні вантажі, вибухові і сильнодійні отруйні речовини до перевезення у прямому змішаному сполученні не приймаються. У правилах наведено перелік окремих швидкопсувних і небезпечних

вантажів, які дозволяється перевозити в прямому змішаному сполученні.

В а н т а ж і в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з погодженим між залізницею і портом та затвердженим у встановленому порядку місячним планом, який складається на підставі замовлень відправників. Перевезення вантажів із портів у прямому змішаному сполученні планується за заявками портів через управління залізниць перевалки.

Д о м а ш н і речі в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення за пред'явленням.

Т е р м і н и початку приймання вантажів у пунктах перевалки портами з відкриттям навігації і терміни закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації порти та річкові транспортні підприємства, яким належать перевалочні пункти, повідомляють телеграфом відповідним залізницям, річковим пароплавствам та судноплавним компаніям не пізніше 20 діб до настання цих термінів.

Для пунктів навантаження і перевалки, які розташовані в межах однієї залізниці, вказані терміни повідомлень можуть змінюватися за узгодженням між залізницею, пароплавством, судноплавною компанією і портами.

Після отримання повідомлення про терміни початку або закінчення перевалки станції і порти приймають до перевезення лише ті вантажі, які можуть згідно з термінами доставки надійти в пункти перевалки до початку або не пізніше закінчення терміну приймання вантажів, оголошеного пароплавством, судноплавною компанією або портом.

Д л я н а к о п и ч е н н я вантажів до відкриття навігації і забезпечення вантажами перших рейсів суден річкові пароплавства, порти організують у пунктах відправлення і перевалочних пунктах дострокове приймання і зберігання вантажів. Порти (пароплавства) повідомляють відповідним залізницям перевалки, іншим портам (пароплавствам) і зацікавленим міністерствам перелік пунктів, у яких відкриваються дострокове приймання і зберігання вантажів, найменування вантажів, терміни й умови їх зберігання.

У відповідності до цього повідомлення залізниці приймають до перевезення вантажі для зберігання їх у перевалочних пунктах у межах затвердженого плану перевезення. Перевізні документи оформляються до кінцевого пункту призначення, у графі "Заяви і відмітки відправника" накладної відправник повинен зазначити,

що вантаж направляється в пункт перевалки для зберігання до відкриття навігації.

В а н т а ж і, прийняті станціями відправлення до терміну закінчення приймання їх до перевезення водним транспортом і доставлені в пункти перевалки після закриття навігації, порти зобов'язані прийняти від залізниці. Щодо вантажів, прийнятих залізницею після закінчення терміну приймання і доставлених у пункт перевалки після закриття навігації, відправники повинні розпорядитися в 5-денний термін з часу отримання повідомлення станції перевалки (переадресувати або здати порту за його згодою на зберігання до відкриття наступної навігації). Про виконання розпорядження відправника залізниця повідомляє його.

По змозі та за згодою відправника такі вантажі з пунктів перевалки направляються за призначенням залізницею за первинними документами з відміткою станції перевалки: "У зв'язку із закриттям навігації вантаж направлений у прямому залізничному сполученні за згодою відправника".

Якщо портом чи пароплавством термін припинення приймання вантажів оголошено із запізненням, прийняті залізницями вантажі до перевезення у межах терміну запізнення порт зобов'язаний приймати до перевалки.

В а н т а ж і, які залишилися у портах після закриття навігації, відвантажуються портом і відправляються залізницею за призначенням протягом 40 діб.

У такому самому порядку і в такі самі терміни залізниця приймають до перевезення від портів вантажі, які зазимували в дорозі і направлені на залізничні станції призначення. Терміни доставки цих вантажів відповідно продовжуються на час затримки в портах.

Передача залізниці вказаних вантажів портами проводиться за перевізними документами, у яких порт проставляє штампелем таку відмітку: "Унаслідок припинення навігації вантаж передано портом ... станції... залізниці для доставки на станцію ... залізниці за адресою...".

П р о в с і в а н т а ж і, що зазимували, порт у 5-денний термін з дня розвантаження судна повідомляє пункти відправлення і призначення для повідомлення відправника й одержувача.

Вантажовласник у декадний термін після одержання повідомлення зобов'язаний прийняти вантаж або укласти договір про його зберігання, якщо вантаж був прийнятий до перевезення після оголошених термінів приймання.

Вантаж, що зазимував, зберігається портом безоплатно до відкриття навігації, якщо його було прийнято до перевезення водним транспортом або доставлено залізницею у пункт перевалки до закінчення терміну приймання. Після відкриття навігації вантаж доставляється за призначенням.

У разі одержання від вантажовласника розпорядження щодо переадресування вантажу після відкриття навігації в інший пункт призначення порт оформляє нові перевізні документи за дорученням вантажовласника. Розрахунки за первинною накладною проводяться за дійсно пройденою вантажем відстань.

Про видачу вантажу в пункті затримки або про нове призначення вантажу порт повідомляє пункти відправлення, перевалки і першого призначення.

Т е р м і н и доставки вантажів визначаються за загальним терміном доставки їх залізничним і водним транспортом.

У разі доставки вантажу з простроченням проти загального терміну доставки відповідальним за прострочення вважається той вид транспорту, яким була допущена затримка.

Терміни доставки водним транспортом збільшуються:

- на перевалку дрібних відправлень – на 2 доби;
- на перевалку всіх інших вантажів – на кількість діб, необхідну для перевалки і навантаження або розвантаження суден.

При накопиченні навалочних вантажів у міжнавігаційний період терміни доставки не визначаються.

П е р е а д р е с у в а н н я вантажів, що перевозяться у прямому змішаному сполученні, проводиться: при зміні станції призначення – з дозволу начальника залізниці, при зміні порту призначення – з дозволу начальника порту. Про переадресування вантажу залізниця чи порт зобов'язані протягом доби повідомити пункт відправлення і перший пункт призначення. Оформлення переадресування проводиться стороною, що його дозволила.

П р о п у с к суден під розвідними залізничними мостами забезпечується залізницями на замовлення судовласників. Витрати залізниць на піднімання та опускання прогінних споруд мостів відшкодовуються судовласниками на договірній основі.

Р о з р а х у н к и між портами і залізницями за платежами, пов'язаними з перевезенням вантажів, здійснюються на підставі укладених між ними договорів.



3.14. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦІ, ВАНТАЖОВІДПРАВНИКІВ І ВАНТАЖООДЕРЖУВАЧІВ

Залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирів, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених Статутом залізниць та окремими договорами.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, – 5 тонн по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;
- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця (згідно із статтею 19 Статуту залізниць).

За невиконання плану перевезень залізницями призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

В а н т а ж о в і д п р а в н и к з в і л ь н я є т ь с я від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що

було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту залізниць;

в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі, коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

З а л і з н и ц я звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 Статуту залізниць;

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень.

Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

З а л і з н и ц я звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволене Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;

г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

- таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

- завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);

- здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;

- стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

У разі знеособлення масових однорідних вантажів, що перевозяться навалом, насипом чи наливом за різними накладними від відправника до одержувача (під час перевалки, перевантаження

тощо), природні втрати обчислюються від загальної маси знеособленого у дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням в дорозі і який прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за результатами видачі усієї партії.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин.

З а л і з н и ц я відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи недостачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості;

в) за псування і пошкодження – у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення.

Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і Статутом залізниць, не підлягають відшкодуванню.

Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків.

За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

10 відсотків провізної плати – за прострочення на дві доби;

20 відсотків провізної плати – за прострочення на три доби;

30 відсотків провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці, обставин.

Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення.

Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 Статуту залізниць.

За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

За користування вагонами і контейнерами залізниці вантажо-відправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, організаціями, установами, громадянами – суб'єктами

підприємницької діяльності вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням.

Вантажовласники, порти відшкодовують залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею відповідно до міжнародних договорів України з цих питань.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження.

Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

Порядок розрахунків та перелік операцій з вагонами (контейнерами), за час виконання яких не стягується плата, встановлюється Правилами.

У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка на 30 хвилин і більше враховується як повна година.

За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та

інших адміністративних правил або неналжне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до статті 119 Статуту залізниць, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

В а н т а ж о в і д п р а в н и к, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;

в) у інших випадках, передбачених Правилами.

За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника, порту стягується штраф у розмірі згідно із статтею 118 Статуту залізниць. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику, порту надається необхідний для цього час, який визначається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі здавання вантажоодержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач, порт сплачують залізниці штраф у таких самих розмірах.

За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, щитів, печей тощо), що належать залізниці, відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт, підприємство (організація) зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач.

Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену статтею 119 Статуту залізниць.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди. За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тимчасового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту втрати передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

З а л і з н и ц я несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;

в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

За прострочення доставки багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожен добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. Неповна доба приймається за повну.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирові.

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

Комерційний акт складається для засвідчення таких обставин:

а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу, багажу чи вантажобагажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;

б) у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;

в) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;

г) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу, багажу чи вантажобагажу.

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу і вантажобагажу і які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми.

Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

Пред'явленню залізниці позову, який впливає із Статуту, має обов'язково передувати пред'явлення до неї претензії.

П р а в о на пред'явлення до залізниці претензій та позовів мають:

а) у разі втрати вантажу:

- відправник – за умови пред'явлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;

- одержувач – за умови пред'явлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу. У разі неможливості пред'явлення вантажної квитанції подається довідка станції відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу;

б) у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу:

- одержувач – за умови пред'явлення накладної, комерційного акта і документа, що засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Якщо у складанні комерційного акта відмовлено, замість нього подається документ, що підтверджує скаргу про цю відмову;

в) у разі прострочення доставки вантажу – одержувач за умови пред'явлення накладної;

г) у разі втрати багажу чи вантажобагажу – пред'явник багажної чи вантажобагажної квитанції, а у разі недостачі, псування, пошкодження або прострочення доставки багажу, вантажобагажу – пред'явник акта, виданого залізницею про недостачу, прострочення доставки, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються лише в оригіналі.

Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу.

П р е т е н з і ї, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу можуть бути заявлені залізниці відправлення або призначення (на бажання заявника претензії).

П р е т е н з і ї, що виникли з приводу перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

П р е т е н з і ї вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів – залізниці призначення.

Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних з перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, установлюється Правилами.

Учкрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

Не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажоодержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

Передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанціях), а для уповноваженої особи – довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

До претензійної заяви мають бути додані документи, які підтверджують претензію. До претензії щодо втрати, нестачі, псування або пошкодження, крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, який засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу.

Претензії до залізниць можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб.

Зазначені терміни обчислюються:

а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;

б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки – для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення – для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) через 10 діб після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу – для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;

ґ) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;

д) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, – для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;

е) з дня отримання заявником претензії копії платіжного доручення (рахунка) залізниці про нарахування плати – для претензій про повернення плати за користування вагонами і контейнерами;

є) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, – в усіх інших випадках.

Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

а) протягом 3 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;

б) протягом 6 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

в) протягом 45 днів – претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті Статуту залізниць. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

Якщо у процесі розгляду претензії буде встановлено, що вантаж переадресовано або видано іншому одержувачу на законних підставах, така претензія відхиляється з повідомленням заявнику про те, де, коли, кому і за чією вказівкою видано вантаж, для безпосереднього розрахунку з фактичним одержувачем або з тим органом, за вказівкою якого було переадресовано чи видано вантаж.

Позови до залізниць, що впливають із Статуту залізниць, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі неодержання від залізниці відповіді в установлений термін. Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають із Статуту залізниць, можуть

бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців.

Зазначений шестимісячний термін обчислюється:

а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень – після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для сплати штрафу;

б) в усіх інших випадках – з дня настання події, що стала підставою для подання позову.



4. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

4.1. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Джерелами правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди про міжнародне автомобільне сполучення; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Двосторонні угоди країн про міжнародне автомобільне сполучення регулюють різноманітні аспекти міжнародних перевезень. Зокрема вони визначають: порядок перетину кордону; дозвільну систему для міжнародних перевезень; порядок здійснення перевезень вантажу і пасажирів; взаємне звільнення від дорожніх податків і зборів, а також від податків на перевезення і володіння автотранспортними засобами; заборону здійснення внутрішніх перевезень іноземним автотранспортом (каботаж); питання транзиту і перевезень у треті країни і з цих країн; страхування цивільної відповідальності; положення, що стосуються митних, прикордонних, санітарних та інших правил; порядок перевезення небезпечних, важковагових і великогабаритних вантажів; обов'язки перевізників щодо додержання норм внутрішнього законодавства країн-учасниць; угоди з питань, не регульованих двосторонньою угодою, та інші аспекти.

Перераховані положення трактуються в різноманітних угодах по-різному, а в деяких взагалі не відображаються.

Найбільш важливим елементом двосторонніх угод є дозвільна система.

Дозвільна система дає можливість обмежувати у кількісному відношенні в'їзд іноземних вантажних автомобілів на територію країни. Це створює передумови для більш рівномірної участі перевізників своєї країни у міжнародних перевезеннях вантажу на основі взаємної вигоди.

Дозвільна система встановлює порядок, згідно з яким в'їзд вантажних автомобілів, зареєстрованих в інших державах, здійснюється тільки за дозволами, що видаються компетентними органами. Основна функція дозволу – перепустка через кордон.

Кількість (контингент) дозволів на рік визначається на засіданнях змішаних комісій, створених компетентними органами країн, які укладають угоду про автомобільне сполучення. Деякі країни проводять жорстку політику обмеження видачі своїх дозволів іноземним перевізникам. Ряд країн відноситься – ліберально. Деякі “транзитні” країни не обмежують видавання дозволів, а стягують з перевізників більші суми шляхових зборів.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні здійснює Міністерство транспорту України. Визначення кількості дозволів виконується державними структурами з урахуванням пропозицій національних асоціацій перевізників. Контингент іноземних дозволів для реалізації українським перевізникам передається державному підприємству “Укрінтеравтосервіс”. При обмеженому контингенті дозволів використовується спеціальна процедура розподілу, що враховує, в першу чергу, інтереси держави.

У випадку, якщо перевезення виконуються між країнами, що не уклали між собою двосторонніх угод, дозволи можуть видаватись іноземним перевізникам у разовому порядку при відповідному звертанні до компетентних органів або в односторонньому порядку компетентний орган будь-якої країни встановлює контингент дозволів для перевізників іншої країни. В ряді випадків перевізники можуть придбати дозвіл безпосередньо при в’їзді в країну на прикордонному переході. Для одержання дозволу на в’їзд або проїзд транзитом у ряді країн необхідно завчасно запросити відповідні компетентні органи.

Комітет по внутрішньому транспорту Європейської Економічної Комісії (КВТ ЄЕК) ООН рекомендував урядам при укладанні двосторонніх угод про міжнародне автомобільне сполучення включати в угоди перелік вантажів, на перевезення яких не вимагається дозволу. До таких вантажів відносяться: рухоме майно при переселенні; експонати, обладнання і матеріали, призначені для ярмарків і виставок; транспортні засоби, тварини, а також різноманітний інвентар і майно, призначені для проведення спортивних заходів; театральні реквізити, музичні інструменти, обладнання і приладдя для кінозйомок, радіо і телевізійних передач; тіла померлих; пошкоджені автотранспортні засоби тощо.

У практиці європейських країн існує декілька видів дозволів: дозвіл на один рейс у прямому і зворотньому напрямках; дозвіл на рейси, обмеженням кількості яких служить тільки обумовлений

період часу; дозвіл на певну кількість рейсів; транзитні дозволи; дозволи на прикордонні перевезення.

Двосторонніми міжурядовими угодами про міжнародне автомобільне сполучення передбачається особливе регулювання питань перевезень у третій країні. Як правило, на такі перевезення необхідно запитувати спеціальні дозволи компетентних органів країн, що видають їх у виняткових випадках.

У відповідності з внутрішнім законодавством більшості європейських країн і двосторонніми міжурядовими угодами необхідно отримати спеціальні дозволи на перевезення важко-вагових і негабаритних вантажів. Оскільки маршрут перевезень важковагового вантажу вимагає попереднього погодження, заявки на одержання спеціальних дозволів подаються завчасно у певні організації кожної країни. В ряді країн Європи дозвіл зазвичай видається протягом 10-15 днів.

Спеціального дозволу потребує перевезення небезпечних вантажів. Запит на одержання такого дозволу повинен містити ряд відомостей про характер вантажу, маршрут, упаковку, рухомий склад, час перевезення тощо.

У рамках КВТ ЄЕК ООН за час його існування розроблено біля 40 конвенцій, угод та інших міжнародних документів з питань автомобільного транспорту, направлених на створення сприятливих умов розвитку міжнародних перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом, на розширення і зміцнення співробітництва у цій галузі.

Діючі міжнародні документи з автомобільного транспорту охоплюють наступні шість груп проблем, які підлягають міжнародному регулюванню і погодженню: юридичні аспекти виконання перевезень; організація дорожнього руху; уніфікація і спрощення митних процедур; режим праці і відпочинку екіпажів транспортних засобів; податкові питання; організація перевезень специфічних категорій вантажів.

Велике практичне значення відіграє Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажу (КДПВ) (1956р.). Її положення набрали законну чинність після 8 років розгляду і переговорів.

Конвенція застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, коли місце прийняття вантажу і місце, призначене для здачі вантажу, які

означені в договорі, знаходяться в двох різних країнах, з яких принаймні одна є учасником Конвенції.

Конвенція не застосовується до перевезень меблів при переїздах, небіжчиків і перевезень, здійснюваних згідно з міжнародними поштовими конвенціями.

Норми КДПВ мають імперативний характер. Забороняється встановлення не відповідних Конвенції умов у двосторонніх або багатосторонніх угодах. Допускаються зміни положень Конвенції шляхом спеціальних угод між країнами тільки для прикордонних перевезень.

Конвенція уніфіковано регулює основні питання договірних відносин з перевезень вантажу. Разом з тим у вирішенні деяких з них КДПВ посилається на норми національного законодавства.

Для перевезення вантажу в міжнародному сполученні необхідне укладання договору перевезення. Договір перевезення підтверджується випискою накладної. Накладна є доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття цього вантажу перевізником (ст. 9 КДПВ). Однак, згідно зі ст. 4 КДПВ відсутність, неправильність або втрата накладної не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення, тобто існування договору може бути доведено не тільки накладною, але й іншими відомостями.

Накладна складається в трьох примірниках, підписаних відправником і перевізником. Перший примірник накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника.

Утримання накладної передбачає наявність обов'язкових даних і відомостей, що вносяться сторонами за їхнім бажанням.

У накладній на міжнародне перевезення повинні бути вказані: дата і місце її укладання; найменування і адреса відправника; найменування та адреса перевізника; місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його подання; найменування і адреса одержувача; прийнята позначка характеру вантажу, спосіб його упакування, і у випадку перевезення небезпечних вантажів – їх загальновизнана позначка; число вантажних місць, їх маркування і номери; вага вантажу брутто або виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу; зв'язані з перевезенням видатки (перевізні плати, додаткові витрати, митні збори, інші витрати з моменту укладання договору до здачі вантажу); вказівки, що

вимагаються для виконання митних і інших формальностей; вказівка, що перевезення виконується незалежно від будь-якого застереження, згідно з положеннями КДПВ.

У випадку необхідності у накладній можуть також міститися вказівки про: заборону перевантаження; видатки, що відправник приймає на свій рахунок; суму виплат, яка підлягає відшкодуванню при здачі вантажу; оголошену вартість вантажу і суму особливої зацікавленості у своєчасній доставці вантажу; інструкції відправника перевізнику відносно страхування вантажу; погоджений сторонами термін виконання перевезення; перелік документів, переданих перевізнику.

Сторони за договором перевезення можуть також внести в накладну будь-які інші вказівки, що будуть ними визнані необхідними (ст. 6 КДПВ).

У КДПВ форма накладної не визначена. Перевезення, що підпадають під дію КДПВ, виконуються згідно з накладною, розробленою Міжнародним Союзом автомобільного транспорту (МСАТ).

При прийомі вантажу до перевезення на перевізника покладається обов'язок щодо перевірки: правильності записів, зроблених у накладній відносно числа вантажних місць, а також їх маркування і нумерації місць; зовнішнього стану вантажу і його упаковки.

Якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити правильність цих відомостей відправника, зовнішнього стану вантажу і його упаковки, він повинен зробити про це обґрунтовані застереження в накладній. Проте застереження не мають обов'язкової чинності для відправника, за винятком випадків, коли він у накладній зробив позначку про їх визнання (ст. 8 КДПВ).

Факт наявності або відсутності застережень перевізника має важливі юридичні наслідки. За відсутності у накладній мотивованих застережень діє презумпція, що вантаж і його упаковка були зовні в доброму стані у момент прийняття вантажу перевізником і що число вантажних місць, їх маркування і номери відповідають вказівкам накладної.

Поряд з цим перевізник зобов'язаний перевірити стан завантаження. Якщо перевізником упущена перевірка навантаження, то це може свідчити про порушення вимоги про прояву турботи за схоронність вантажу в частині таких ризиків завантаження, про які перевізник володіє кращою інформацією, ніж відправник. Йдеться про вимоги стосовно технічної справності

рухомого складу або особливих властивостей спеціалізованого рухомого складу, що вимагають додержання особливих умов завантаження. У цьому випадку при заподіянні шкоди вантажу можливе притягнення перевізника до відповідальності.

Відправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду, заподіяну особам, обладнанню або іншим вантажам, а також за будь-які витрати, викликані дефектами упаковки вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу і він не зробив відносно цього належних застережень (ст. 10 КДПВ).

Відправник вантажу має право зажадати перевірки перевізником ваги вантажу або його кількості, виражених в інших одиницях виміру. Він може також зажадати перевірки вмісту вантажних місць. У свою чергу перевізник може зажадати відшкодування витрат, пов'язаних з перевіркою. Результати перевірок вносяться в накладну.

Відправник зобов'язаний своєчасно додати до накладної або надати в розпорядження перевізника необхідні документи і повідомити йому всі інші відомості, які вимагаються для виконання митних, санітарних та інших формальностей. Однак перевірка правильності і повноти цих документів і відомостей в обов'язки перевізника не входить.

Відправник несе відповідальність за всі витрати перевізника і збитки, заподіяні йому внаслідок неточності або недостатності обов'язкових вказівок у накладній або інших вказівок, що можуть вноситись у накладну.

Відправнику надається право проголосити цінність вантажу. Декларація вартості вантажу можлива за умови сплати відправником перевізнику об'рунтованої надбавки до перевізної плати, розмір якої визначається за згодою сторін (ст. 24 КДПВ). При цьому може бути встановлена сума спеціального інтересу в доставці на випадок втрати, пошкодження і прострочення в доставці вантажу у погоджений термін (ст. 26 КДПВ). Необхідно відзначити, що декларація вартості вантажу є не межею його реальної вартості, а межею відповідальності перевізника у випадку незабезпечення ним схоронності вантажу.

Основний обов'язок перевізника – доставити вантаж в пункт призначення в схоронності і своєчасно. Для виконання цього обов'язку перевізник повинен вжити всіх належних заходів.

Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця

доставки вантажу або видачі вантажу не тому одержувачу, що вказаний у накладній. Відправник втрачає це право з моменту, коли другий примірник накладної передано одержувачу або коли останнім заявлені до перевізника претензії, пов'язані з несхоронністю вантажу в дорозі або з простроченням у доставці вантажу. З цього моменту право розпорядження вантажем переходить до одержувача і перевізник повинен керуватись його вказівками.

Право розпорядження вантажем може належати одержувачу з моменту виписки накладної, якщо у накладній відправником зроблена такого роду вказівка. У цьому випадку при розпорядженні одержувача видати вантаж іншій особі останній не має права призначати інших одержувачів.

При реалізації права розпорядження вантажем повинні дотримуватися наступні положення: розпорядник вантажу повинен надати перевізнику перший примірник накладної, в яку повинні бути внесені нові інструкції, а також відшкодувати перевізнику витрати і збитки, викликані виконанням цих інструкцій; виконання цих інструкцій повинно бути можливим у момент їх одержання виконавцем, крім того вони не повинні порушувати хід нормальної роботи підприємства перевізника і завдавати шкоди відправникам або одержувачам інших вантажів, а також не повинні ні в якому разі спричиняти поділ відправки.

Якщо з будь-якої причини виконання договору на встановлених накладною умовах неможливе до прибуття вантажу в пункт призначення, то перевізник зобов'язаний запросити відповідні вказівки в особи, яка має право розпоряджатись вантажем. Якщо обставини дозволяють виконати перевезення на інших умовах, ніж передбачені в накладній, і якщо перевізник не зміг своєчасно отримати вказівки від особи, що має право розпоряджатись вантажем, то перевізник повинен вжити всіх належних заходів в її інтересах (ст. 14 КДПВ).

Термін доставки вантажу визначається сторонами і вказується в накладній. Якщо ж цей термін не був обумовлений, то визнається, що тривалість перевезення вантажу не повинна перевищувати час, необхідний у звичайних умовах для виконання такого перевезення сумлінним перевізником.

Не допускається посилення на несправність власного або взятого в оренду рухомого складу, бо перевізник несе повну відповідальність за справний стан своїх транспортних засобів.

Перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його здачі, а також за прострочення в доставці. Ця відповідальність будується за принципом вини. Автори КДПВ виходили з того, що експлуатація автомобіля для дорожнього перевезення вантажу пов'язана з особливими небезпеками. Однак ці небезпеки необхідно віднести до підприємницького ризику, за що перевізник несе не тільки повну відповідальність, але в зв'язку з яким він повинен виявляти особливу передбачливість.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата вантажу, його пошкодження або прострочення в доставці відбулися не з його вини, а внаслідок інструкції розпорядника вантажу, із-за дефекту, властивого вантажу, або обставин, яких перевізник не міг уникнути і наслідки яких він не міг відвернути.

Перевізник звільняється від відповідальності, коли доведе, що несхоронність вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією або декількома обставинами: використанням відкритих і не покритих брезентом автотранспортних засобів, якщо таке використання було обумовлено і про це є припис у накладній; відсутністю або несправністю упаковки вантажу, що по своїй природі схильний до втрати, псування або пошкодження без упаковки, або при незадовільній його упаковці; коли завантаження, укладка або вивантаження вантажу виконувались відправником або одержувачем, або особами, що діяли від їх імені; природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких їм притаманна повна або часткова втрата, або пошкодження, зокрема, внаслідок бою, корозії, гниття або впливу паразитів і гризунів; недостатністю або незадовільністю маркування або нумерації вантажних місць; перевезенням живих тварин (ст.17 КДПВ). Якщо перевізник доведе, що при обставинах, які склалися, несхоронність вантажу могла настати внаслідок хоча б одного з цих ризиків, приймається презумпція, що так відбулося насправді. Проте заявник претензії або позову, в свою чергу, може довести, що шкода ні повністю, ні частково не відбулася із-за цих особливих ризиків (ст.18 КДПВ).

При міжнародних перевезеннях одержання вантажу є не обов'язком, а правом одержувача. Після прибуття вантажу на місце, призначене для розвантаження, одержувач має право зажадати передачі йому другого примірника накладної замість розписки і здачі йому вантажу. Одержувач зобов'язаний сплатити платежі із

заборгованості, означені в накладній. У випадку виникнення суперечки з цього приводу перевізник не зобов'язаний пред'являти вантаж до моменту отримання гарантій про сплату платежу. При прийнятті вантажу одержувачем робиться відповідна позначка в третьому примірникові накладної, і зобов'язання перевезення вантажу вважається виконаним.

При видачі вантажу одержувачу без стягнення платежу, передбаченого договором перевезення, перевізник зобов'язаний сплатити відправнику відшкодування, що не перевищує суми такого платежу без шкоди для свого права регресу до одержувача.

При виникненні обставин, що перешкоджають здачі вантажу по його прибуттю до місця вивантаження, перевізник повинен запросити інструкції у відправника. Якщо одержувач відмовиться прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися вантажем. Одержувач, навіть якщо він відмовився від прийняття вантажу, може зажадати його здачі до тієї пори, доки перевізник не отримав від відправника протилежних інструкцій.

Якщо з будь-якої причини виконання договору на встановлених накладною умовах неможливе або після прибуття вантажу на місце призначення виникають перешкоди щодо його здачі, перевізнику надається особливе право – негайно вивантажити вантаж, після чого перевезення вважається закінченим. У такому випадку перевізник перебирає на себе зберігання вантажу. Він може довірити зберігання вантажу якій-небудь третій особі і в цьому випадку несе відповідальність лише за необачний вибір такої особи. Перевізник може продати вантаж, не очікуючи інструкцій від правомочної особи, якщо вантаж є таким, що швидко псується або якщо того вимагає його стан, або ж якщо видатки по зберіганню вантажу виявилися б незрівнянні із вартістю вантажу. В інших випадках перевізник може також продати вантаж, якщо в розумний термін ним не буде отримано від особи, яка має право розпоряджатися вантажем, протилежних інструкцій. Виручена від продажу вантажу сума, за винятком витрат, які підлягають відшкодуванню у зв'язку з борговими зобов'язаннями за накладною, а також понесених витрат на реалізацію товару, повинна бути передана в розпорядження правомочної за договором особи. Ця особа повинна сплатити належну суму перевізнику у випадку, коли виручка не покриває означених витрат. Вантаж продається за нормами права, діючими в пункті продажу, або звичаями. Перевізник

має право на відшкодування витрат, викликаних запитом інструкцій або виконанням отриманих інструкцій, якщо ці витрати не є наслідком його вини (ст.16 КДПВ).

Важливим моментом є процедура видачі вантажу. Тут припускається, що одержувач, якщо він приймає вантаж без застережень, отримав вантаж у стані, який описано у накладній.

Одержувач, що приймає вантаж і виявив його несхоронність, повинен зробити перевізнику застереження, які вказують загальний характер втрат або пошкоджень. При цьому, коли йдеться про помітні явні втрати або пошкодження, застереження повинні бути зроблені в письмовій або усній формі не пізніше ніж у момент прийняття вантажу. У відношенні ж непомітних з огляду поверхні вантажних місць втрат і пошкоджень застереження повинні бути зроблені у письмовій формі протягом семи днів з дня прийому вантажу, без врахування неділі і державних свят (ст.30 КДПВ).

Застереження не є претензіями відносно відшкодування заподіяних збитків. Вони лише констатують у загальній формі, без зайвих подробиць, факти нестачі, втрати, псування або пошкодження вантажу. Але їх значення велике. У випадку прийняття вантажу без застережень вважається, доки не доведене зворотнє, що одержувачу здано вантаж у стані, означеному в накладній. Завдяки цьому на одержувача покладаються несприятливі наслідки, що випливають з такого приймання.

Шкода, викликана повною або частковою втратою вантажу, відшкодовується в розмірі вартості втраченого вантажу, а при псуванні або пошкодженні – розмірі суми, на яку понизилася вартість вантажу. Крім того, підлягають відшкодуванню: плата за перевезення, митні збори, інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу у відповідності з розмірами шкоди. Інший збиток не відшкодовується (ст.23,25 КДПВ).

Розмір суми, що підлягає відшкодуванню при несхоронному перевезенні, визначається за вартістю вантажу в момент і у місці прийняття його до перевезення. При визначенні вартості вантажу повинні враховуватися офіційно встановлені ціни і біржові котування, а при їх відсутності – звичайна вартість товару такого ж виду і якості. Однак розмір відшкодування не може перевищувати 25 золотих франків за кілограм ваги якої, не вистачає, якщо не обумовлена вартість вантажу. Перерахування суми відповідальності

у відповідну національну валюту виконується в день винесення судового рішення або в день, про який сторони домовилися.

Відшкодування збитків у зв'язку з простроченням терміну доставки можна вимагати лише у випадку, якщо перевізник одержує письмове застереження протягом 21 дня з дня видачі вантажу одержувачу. При простроченні у доставці вантажу перевізник повинен повернути частину перевізної плати, конкретний розмір якої визначається за кожну календарну добу затримки у договорі перевезення. Якщо сторона доведе, що в результаті прострочення мали місце додаткові збитки, перевізник зобов'язаний відшкодувати їх, але в розмірі, що не перевищує плати за перевезення. Більш значне за розміром відшкодування може бути зажадане з перевізника тільки у випадку проголошення спеціального інтересу в доставці.

Якщо вантаж не доставлений протягом 30 днів по закінченні погодженого терміну або 60 днів з моменту прийняття вантажу до перевезення і термін доставки не був погоджений, то це є безспірним доказом його втрати. Особа, яка має право розпоряджатися вантажем, може, при одержанні відшкодування за втрачений вантаж, просити у письмовій формі про її негайне сповіщення у випадку віднайдення вантажу протягом року після сплати відшкодування. Прийняття такої вимоги підтверджується письмово. При одержанні повідомлення про віднайдення вантажу його розпорядник може протягом 30 днів зажадати подання йому вантажу проти повернення отриманого ним відшкодування і сплати платежів згідно з накладною. За відсутності заяв з боку розпорядника вантажу право розпорядження знайденим вантажем переходить перевізнику (ст.20 КДПВ).

Заявник вимоги може зажадати сплати відсотків на суму, яка підлягає відшкодуванню. Відсотки обчислюються з розрахунку 5% річних з дня направлення перевізнику претензії в письмовій формі або ж, якщо така претензія не подавалась, з дня подання позову.

Небезпечний вантаж, про який не проінформовано перевізника, може бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажений, знищений або знешкоджений без всякого відшкодування. Крім того, відправник несе відповідальність за всі витрати і збитки, викликані передачею цього вантажу для перевезення або його перевезенням.

Стосовно всіх суперечок у процесі перевезення позивач може звернутися тільки в суд країни, на території якої відповідач проживає або має місцезнаходження свого основного комерційного

підприємства або відділення, від імені якого був укладений договір перевезення, або знаходиться місце прийняття вантажу до перевезення, або місце, призначене для подання.

Повторне звертання з позовом у суд між одними і тими ж сторонами на тій же основі не допускається. Виключення складає випадок, коли рішення суду підлягає виконанню в країні, в якій порушується новий розгляд.

Термін позовної давності встановлюється в один рік. Однак у випадку навмисних неправомірних дій термін позовної давності встановлюється три роки. Плин терміну позовної давності починається: у випадку несхоронності вантажу – з дня подання вантажу; у випадку втрати вантажу – з факту його втрати; при всіх інших умовах – по закінченні тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення.

Пред'явлення претензії в письмовій формі призупиняє дію терміну позовної давності до того дня, коли перевізник у письмовій формі відхилив претензію і повернув додані до неї документи. Тягар доказу одержання претензії або відповіді на неї, а також повернення документів, лежить на тій стороні, що посилається на ці факти.

Якщо перевезення, умови якого визначаються єдиним договором, здійснюється послідовно декількома перевізниками, кожний з них несе відповідальність за все перевезення, причому всі наступні перевізники, починаючи з другого, стають учасниками договору перевезення на означених у накладній умовах. При цьому перевізник, приймаючи вантаж від свого попередника, вручає останньому підписану ним розписку. Він повинен вписати своє ім'я і адресу в другий примірник накладної. У випадку необхідності він вносить письмові застереження.

Найважливіші питання організації дорожнього руху регулюються європейськими угодами, конвенціями і протоколами. Конвенції про дорожній рух 1949 р. і 1968 р. та європейські угоди, що їх доповнюють, встановили єдині правила дорожнього руху, основні вимоги до автомобілів, причепів і водіїв транспортних засобів, визначили вимоги до реєстраційних номерів, розподільних і розпізнавальних знаків транспортних засобів, допущених до міжнародного руху, а також затвердили макети міжнародного і національного посвідчень водіїв.

Основні нормативні документи, що визначають порядок організації руху на дорогах, систему дорожніх знаків і сигналів, вимоги

до рухомого складу, що були прийняті в Україні, розроблялись з урахуванням вимог Конвенцій та інших міжнародних документів.

Перевезення вантажів у міжнародному автомобільному сполученні здійснюється з перетином державних кордонів і пов'язане з виконанням певних прикордонних і митних формальностей. Митному контролю підлягають як вантажі, так і транспортні засоби.

Від того, наскільки спрощені і відпрацьовані митні процедури, залежать простої автотранспорту на кордонах та видатки перевізників. З метою спрощення процедур митного контролю на кордоні розроблені і застосовуються в залежності від регіону міжнародного перевезення вантажу наступні митні документи: єдиний адміністративний документ – в країнах, що входять в європейську асоціацію вільної торгівлі; скандинавський митний паспорт – в скандинавських країнах; арабський маніфест – у ряді арабських країн.

Скороченню часу на митне оформлення перевезень на кордоні і зниженню транспортних витрат перевізників сприяють: Конвенції про міжнародне перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП 1959р. і 1975 р., що діють паралельно; Конвенція стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, що служать для комерційних цілей, 1957 р., яка дозволяє спростити митне оформлення ввозу автомобільного рухомого складу і виключити внесення заставних сум; Конвенція узгодження умов проведення контролю вантажу на кордонах 1982 р.

Митні конвенції про міжнародне перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП (ще поійменовані Конвенціями МДП і TIR) передбачають використання для транзиту митного документа, що називається книжка МДП (карнет TIR). Ці Конвенції широко застосовуються в різноманітних регіонах Європи, Азії і Африки.

Конвенції передбачають можливість виконання перевезень в автомобілях і контейнерах під митними печатками і пломбами від митниці країни відправлення до митниці країни призначення, як правило, без митного догляду на кордонах при умові використання книжки МДП.

Важливими положеннями Конвенцій є звільнення вантажу, що перевозиться з додержанням процедури МДП, від сплати заставних сум, ввізного і вивізного мита і збору, а також те, що не вимагається спеціального митного документа або будь-яких гарантій на тимчасовий ввіз дорожніх транспортних засобів.

У Конвенціях наведені технічні вимоги до автотранспортних засобів і контейнерів, що допускаються до міжнародного перевезення

вантажу із застосуванням книжки МДП, встановлений порядок допуску автотранспортних засобів і контейнерів до перевезень під митними печатками і пломбами, визначена відповідальність гарантійних об'єднань, дані визначення ряду важливих термінів, а також сформульовані положення про перевезення важковагових і негабаритних вантажів з додержанням процедури МДП.

Конвенціями передбачені також заходи до осіб, що винні в порушенні законів або митних правил. Зокрема передбачено, що всяке порушення положень Конвенцій тягне застосування стосовно винного санкцій за законами країни, в якій це порушення було вчинене.

Особлива увага в Конвенціях приділена питанням порядку видачі книжок МДП. Кожна країна може надати деяким об'єднанням право видавати книжки МДП за умови, що надана ними гарантія покриває відповідальність, прийняту ними на себе у зв'язку з операціями, при яких застосовуються книжки МДП. При цьому об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перераховані в книжці МДП, але також і за будь-які вантажі, що знаходяться в запломбованій частині транспортного засобу.

До перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП допускаються вантажні автотранспортні засоби і контейнери, що відповідають технічним вимогам конвенцій МДП і мають свідоцтва, видані компетентними властями країни, в якій проживає або має своє постійне перебування їх власник або перевізник.

Для виконання міжнародного перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП необхідно заповнити бланки книжки, що оформляється на кожне перевезення.

На кожний автотранспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Однак єдина книжка МДП може складатися на автопоїзд або на декілька контейнерів, навантажених на один автомобіль або автопоїзд. У цьому випадку у вантажному маніфесті книжки МДП повинно бути вказано окремо вміст кожного транспортного засобу або контейнера.

Книжка МДП дійсна тільки для одного перевезення і повинна містити таке число відривних листків для її митного оформлення, яке необхідне для здійснення даного перевезення.

Заповнення книжки МДП є обов'язком перевізника. Спочатку заповнюється обкладинка книжки, а після завантаження на основі міжнародної накладної заповнюється вантажний маніфест книжки з розрахунку два листки на кожну країну, включаючи країну

відправлення і країну призначення. Вантажний маніфест складається мовою країни відправлення. Митні власті інших країн вздовж шляху сполучення можуть вимагати перекладу маніфесту на мову їхньої країни. У зв'язку з цим рекомендується постачати водіїв завчасно підготовленими перекладами. Вага, об'єм і всі розміри повинні бути наведені в метричних одиницях, а вартість – у валюті країни відправлення або у валюті, приписаній компетентними властями цієї країни.

Заповнена книжка подається митниці для подальшого оформлення (постановки штампів і позначок на корінцях, що залишаються) і відриву відповідного листа. Книжка МДП є документом суворої звітності і повинна бути повернута в АсМАП України.

Поверненню підлягають також: всі книжки, термін чинності яких закінчився; книжки із зіпсованими або використаними всіма відривними листами; книжки, оформлені на автотранспортні засоби, що зняті з експлуатації.

Передача або перепродаж книжки МДП іншому перевізнику заборонений.

У випадку пошкодження митних накладень (пломб і печаток), пошкодження або загибелі вантажу екіпаж повинен звернутися до митних органів або компетентних властей країни, на території якої відбулася ця подія для укладання відповідного протоколу.

В'їзд і виїзд з країни автотранспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажу і пасажирів з точки зору митних формальностей в європейських країнах особливим документом не регламентуються, не враховуючи наявності дозволу і відповідної технічної документації. Тоді як у більшості країн Близького Сходу і в Ірані на автотранспортні засоби (окремо на тягач і на напівпричіп або причіп), що в'їжджають у країну, необхідно оформлювати митний документ на тимчасовий ввіз, що називається "Митна талонна книжка" (карнет де пасаж).

Митна талонна книжка є міжнародним митним документом, встановленим "Митною конвенцією стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, які використовуються з комерційною метою". Митна талонна книжки є документом, що гарантує сплату ввізного мита і збору, штрафів у випадку порушення правил оформлення книжки та інших приписів Конвенції. На її основі здійснюється і контролюється тимчасовий ввіз і вивіз іноземних авто-

транспортних засобів без сплати митних податків і зборів у країни і з країн, що вимагають пред'явлення цього документа.

Митні талонні книжки виготовляють і продають своїм членам Міжнародна автомобільна федерація і Міжнародний союз із туризму.

На автопоїзд оформляються дві книжки: одна – на тягач і одна – на напівпричіп. Їх термін чинності – один рік з моменту оформлення. Кожний лист книжки використовується на один в'їзд-виїзд автотранспортного засобу. Лист складається з трьох частин: двох відривних талонів для в'їзду (права частина), виїзду (центральна частина) і корінця листа, що залишається в книжці. При пред'явленні книжки митниця відриває відповідну частину листа, а на корінці робить позначку про в'їзд або виїзд, засвідчуючи її підписом і печаткою. Ці позначки є обов'язковими, бо без них не можна довести митним властям країни, в яку був пропущений автотранспортний засіб, факт виїзду з країни, що може потягти за собою стягнення митних штрафів. Крім цього, за відсутності в корінці позначки про виїзд з країни автотранспортний засіб не може бути допущений в цю країну при повторному в'їзді. Митна талонна книжка повинна оформлюватись французькою мовою. Її переоформлення на інший транспортний засіб не допускається.

У рамках країн-членів ЄЕС була розроблена і застосовувалася митна система "Т". На основі системи "Т" був розроблений "Єдиний адміністративний документ" для митного оформлення вантажу при перевезеннях між ЄЕС і країнами Асоціації вільної торгівлі (АВТ). Він застосовується з 1988 року. Цей документ може застосовуватися при перевезеннях з країн АВТ в інші країни у випадку відсутності у них книжки МДП. При цьому оформлення єдиного адміністративного документа може виконуватись безпосередньо на кордоні.

З метою полегшення міжнародного перевезення вантажу шляхом скорочення вимог у відношенні додержання формальностей, видів і тривалості контролю, національної і міжнародної координації процедур контролю і засобів їх застосування була розроблена і укладена Конвенція узгоджених умов проведення контролю вантажів на кордоні (1982р.).

Конвенція дає визначення різноманітних видів контролю, яким підлягають вантажі при перетину кордонів, і визначає заходи, що полегшують проведення контролю.

До інших важливих митних документів відносяться Конвенції, що стосуються контейнерів. Вони регламентують тимчасовий

безмитний ввіз вантажених і порожніх контейнерів однієї країни на територію іншої. У Конвенціях сформульоване поняття контейнер, наведені технічні вимоги до контейнерів, які допускаються до міжнародних перевезень під митними печатками і пломбами, визначена процедура допуску і розпізнання цих контейнерів і порядок їх реекспорту, встановлені умови тимчасового ввозу. Зокрема вказано, що вивіз контейнерів повинен бути виконаний протягом трьох місяців з дня їх ввозу через будь-яку митницю. Згідно з Конвенцією допускається використання тимчасово ввезених контейнерів один раз на внутрішніх перевезеннях до їх вивозу.

Обмеження на масові та габаритні розміри автотранспортних засобів наведені в таблиці 4.1.

Основними документами, які оформляються при перевезенні зовнішньоторговельних вантажів автомобільним транспортом, є шляховий лист і товаротранспортна накладна, яка замінює три окремих документи: сертифікат якості, відвантажувальну специфікацію і пакувальний лист. Крім цього, при перевезеннях вимагається наявність рахунка-фактури, а також карантинного та ветеринарного сертифікатів.

Т а б л и ц я 4.1. Масові та габаритні обмеження автотранспортних засобів.

Параметри	Країни				Ас-МАП
	Європа	США	Канада	Японія	
Висота, м	3,8-4,0	4,12	4,11	3,8	4,0
Ширина, м	2,4-2,6	2,44	2,59	2,5	2,55
Довжина одиночного автомобіля, м	10,7-12,0	10,7-12,2	12,2	12,0	12,0
Довжина причепа або напівпричепа, м	10,7-12,0	12,2-13,7	–	–	12,0

Параметри	Країни				Ас-МАП
	Європа	США	Канада	Японія	
Довжина причіпного дволанкового автопоїзда, м	15,0-20,0	16,8-25,9	14,8-22,2	15,0	18,0
Довжина триланкового автопоїзда, м	16,8-24,0	16,8-22,9	–	–	18,35
Довжина сидельного автопоїзда, м	15,0-20,0	16,8-25,9	13,7-19,8	15,0	16,5
Осьова маса, т	10,0	10,0	6,0-13	8,17-10,2	8,2-10,0
Повна маса двовісного автомобіля, т	16,3-20,0	12,7-16,3	11,8-18,0	20,0	18,0
Повна маса чотирівісного автомобіля, т	24,0-32,0	23,1-32,7	–	20,0	32,0
Повна маса тривісного автопоїзда, т	24,4-30,0	20,9-27,2	–	32,0	24,0
Повна маса чотирівісного автопоїзда, т	32,2-40,0	27,2-33,1	–	32,0	36,0
Повна маса п'ятивісного автопоїзда, т	32,5-50,0	34,3-41,7	–	32,0	36,0

В Україні роботу автомобільного транспорту регламентує значна кількість законів, постанов, наказів тощо. Серед них можна виділити Закони “Про транспорт”, “Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів”, “Про автомобільний транспорт”; інструкцію “Про порядок видачі суб’єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішньої й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом”; положення “Про порядок допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП”; наказ “Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні”.

Автомобільний транспорт надає можливість замовникам вибирати як автомобілі загального призначення, так і спеціалізовані транспортні засоби. Найбільш поширений діапазон вантажопідйомності – 0,5-20 тонн, при об'ємі кузова до 86 м³. Технічні характеристики рухомого складу надають можливість розвивати максимальну швидкість, визначену правилами дорожнього руху.

На автомобільному транспорті прийнято вважати відправлення в діапазоні від 10 кг до 2 тонн дрібним, а більше 2 тонн – поїздним. Максимальні терміни виконання початку замовлення при його одержанні через експедиторську організацію – 3 доби, через транспортне підприємство – 2 доби. Для термінових замовлень початок виконання обмежується 4 годинами. На доставку вантажу на відстань до 250 км відводиться 1 доба. На подолання кожних наступних 400 км також відводиться по одній добі.

Для дрібних відправлень прийняті терміни накопичення: до 500 км – 1 доба, більше 500 км – 2 доби.

Доставка вантажів в автомобільному сполученні може виконуватись за двома принциповими технологіями: наскрізною і термінальною.

Наскрізна технологія передбачає доставку вантажів одним транспортним засобом без заміни бригади водіїв. На відміну від наскрізної, термінальна допускає як заміну водіїв, так і рухомого складу протягом транспортного процесу.

При умові, що відпочинок водіїв відбувається на автомобільних терміналах, наскрізну технологію можна вважати різновидністю термінальної технології.

Термінальна технологія перевезень, яка прийшла на заміну наскрізної, дозволяє значно підвищити швидкість доставки вантажів. Це досягається за рахунок розриву зв'язку “автомобіль–вантаж–водій”.

Розрив зв'язку “вантаж–автомобіль”, відомий як метод тягових плечей, полягає в заміні на терміналі вантажного модуля і закріпленні певних тягачів і автомобілів за окремими тяговими ділянками. Спільне використання декількома автомобілями вантажних модулів спричиняє проблему зберігання модулів у процесі транспортування.

Розрив зв'язку “автомобіль–водій”, відомий як естафетний метод, полягає в заміні на терміналі водія і закріпленні водіїв за певними ділянками. Спільне використання декількома водіями автомобіля ставить проблему підтримування його технічного стану.

Обидва ці методи направлені на скорочення часу доставки вантажу з одночасним збільшенням корисного часу роботи автомобіля.

На автомобільному транспорті, на відміну від інших видів транспорту, не вантажовласник доставляє вантаж до місця навантаження, а саме перевізник подає транспортні засоби під навантаження. Тим самим транспортний процес починається не на пункті відправлення, а на території вантажовласника, тому потрібне оперативне узгодження діяльності всіх зацікавлених осіб.



4.2. ПРАВИЛА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363, визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту – Перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів – Замовників.

Ці Правила не регламентують перевезення небезпечних, великогазових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні, оскільки такі перевезення мають свої особливості, що стосуються виконання комплексу вимог під час вантажнорозвантажувальних робіт, власне процесу перевезення та його документального оформлення, а також узгодження таких правил з відповідними компетентними установами.

Вантажі, які подаються для перевезення, відповідно до Правил класифікуються за такими ознаками: вид продукції різних виробників, фізичний стан, наявність тари, спосіб вантаження і розвантаження, специфічні властивості, маса та габарити.

За видами продукції вантажі поділяються на:

- продукцію сільського господарства;
- продукцію лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;
- руди металічні;
- продукцію паливно-енергетичної промисловості;
- мінеральну сировину, мінерально-будівельні матеріали та вироби;
- продукцію металургійної промисловості;

- продукцію хімічної промисловості;
- продукцію харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості;
- промислові товари народного споживання;
- продукцію машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості;
- інші вантажі.

За фізичним станом вантажі можуть бути твердими, рідкими і газоподібними.

За наявністю тари вантажі поділяються на ті, для яких тара потрібна і для яких вона не потрібна.

За способом вантаження і розвантаження вантажі бувають: штучними, сипучими, навалочними і наливними.

Такі вантажі як швидкопсувні, небезпечні, антисанітарні та живі мають свої специфічні властивості.

У залежності від маси, габаритів одного вантажного місця та специфіки вантажі поділяються на такі, перевезення яких здійснюється: за *загальними* правилами і за *спеціальними* правилами (великогабові, великогабаритні, небезпечні).

За загальними правилами здійснюються перевезення безпечних вантажів, маса і габарити яких у транспортному положенні разом з транспортним засобом не перевищують обмеження, що встановлені Правилами дорожнього руху України.

Правила складаються з 29 пунктів, у яких послідовно викладені всі питання, пов'язані з перевезенням різних вантажів: 1) терміни і поняття, 2) загальні відомості про вантажі, 3) укладання договорів, 4) страхування вантажів, 5) упакування вантажів, 6) визначення ваги вантажів, 7) маркування вантажів, 8) вантаження і розвантаження вантажів, 9) пломбування вантажів, 10) приймання вантажів до перевезення, 11) оформлення документів на перевезення, 12) транспортування вантажів, 13) здавання вантажів, 14) розрахунки за перевезення, 15) складання актів, 16) пред'явлення і розгляд претензій, 17) перевезення вантажів у контейнерах, 18) перевезення вантажів на піддонах та у пакетах, 19) перевезення продукції сільського господарства, 20) перевезення продукції лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості, 21) перевезення мінеральної сировини, мінерально-будівельних матеріалів та виробів, 22) перевезення продукції металургійної промисловості, 23) перевезення продукції хімічної промисловості, 24) перевезення продукції харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості,

26) перевезення промислових товарів народного споживання, 27) перевезення продукції машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості, 28) міжміські перевезення вантажів, 29) перевезення швидкопсувних вантажів у міжміському сполученні.



4.3. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗА ЗАГАЛЬНИМИ ПРАВИЛАМИ

Загальні Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (надалі Правила – див. п. 4.1) визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту – Перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів – Замовників.

Укладання договорів

Договори про перевезення вантажів автомобільним транспортом укладаються між фізичними та юридичними особами, які здійснюють автомобільні перевезення вантажів на комерційній основі (надалі – Перевізники), та вантажовідправниками або вантажоодержувачами (надалі – Замовники).

Договір про перевезення вантажів може укладатися Перевізником з посередницьким підприємством, яке користується правами та несе обов'язки і відповідальність, що передбачені для вантажовідправників і вантажоодержувачів.

У Договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи з видачі та приймання вантажу, забезпечення схоронності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і таке інше), 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 із декадними плановими завданнями на перевезення вантажів.

На перевезення вантажів автомобільним транспортом Замовник надає Перевізнику при наявності Договору заявку відповідно до встановленої форми.

У разі масових перевезень вантажів, особливо будівельних на місця будівництв, а також сільськогосподарських вантажів для їх переробки або у місця довгострокового зберігання, Замовник повинен до заявки додати також погоджений з Перевізником графік виконання перевезень із зазначенням добового або середньодобового обсягу перевезень, а також початку і кінця роботи змін.

Заявка подається Перевізннику у строк, визначений Договором.

За погодженням із Перевізнником Замовник може передати заявку на перевезення вантажів телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим шляхом. У цьому випадку в такій заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси вантаження та розвантаження, відстані перевезення та рід упаковки.

Перевізники можуть перевозити вантажі за разовим договором.

Упакування вантажів

Упакування – це процес розміщення продукції в упаковці (тарі). Упаковка (тара) повинна відповідати державним стандартам.

До упаковки ставляться такі вимоги:

- вид упаковки має відповідати особливостям вантажу;
- упаковка має забезпечувати повне збереження вантажу під час його транспортування з урахуванням вантажно-розвантажувальних робіт;
- упаковка має відповідати кліматичним умовам;
- упаковка має відповідати вимогам митного режиму;
- упаковка може виконувати рекламні цілі.

При виборі упаковки потрібно враховувати спосіб, відстань і тривалість транспортування, можливість перевантаження вантажу в дорозі, температурний режим і вологість під час транспортування, пору року (погодні умови), сумісність з іншими вантажами тощо.

Характер упаковки повинен відповідати виду вантажу, вантажопідйомності автомобіля, профілю і стану дороги та іншим умовам.

Упаковка для перевезення вантажів, які вимагають охолодження чи інтенсивної вентиляції повітря, має бути з просвітами.

Упаковка для перевезення заморожених вантажів має бути суцільною, без просвітів.

Бідони мають бути щільно закриті кришками з гумовою або паперовою прокладкою та опломбовані відправником. Не допускається приймання для перевезення бідонів, які мають течу.

Фрукти та овочі укладають щільно в закриту упаковку для виключення можливості їх переміщення.

Промислові товари для перевезення упаковують у тверду (дощані, фанерні ящики), напівтверду (пресовані кіпи із застосуванням дощечок і планок) і м'яку упаковку (пресовані кіпи без дощечок і планок, тюки, баули, тканинні мішки, рогожні мішки, рулони).

При упакованні промислових товарів у тверду упаковку ящики мають бути обтягнутими по торцях металевою стрічкою, скріпленою “в замок”.

При упакованні в напівтверду упаковку кіпи треба покрити з усіх сторін одним шаром обгорткового паперу та одним шаром пакувальної тканини так, щоб повністю уберегти вміст кіпи від забруднення, псування, втрати зовнішнього вигляду та пом'ятості.

При м'якому упакованні кіпу покривають двома шарами обгорткового паперу, одним шаром пакувальної тканини й обтягують металевою стрічкою з прокладкою під стрічку вздовж периметра кіпи картону завтовшки 3-4 мм і завширшки не менш як 60 мм.

При упакованні в тюки тканину обгортають папером, пакувальною тканиною, зашивають уздовж одним швом, зашиваючи торці, та обтягують мотузкою.

Визначення ваги вантажів

На упакованих та штучних неупакованих вантажах, крім тих, які перевозяться навалом, Замовник повинен зазначити масу брутто і нетто. На вантажах стандартної маси зазначати це не обов'язково.

Визначення маси вантажу провадиться технічними засобами Замовника.

При перевезенні вантажів у критих автомобілях і причепах, окремих секціях автомобілів, контейнерах і цистернах, опломбованих Замовником, визначення маси вантажу виконується Замовником.

При навантаженні вантажу здійснюється його зважування або рахування місць (чи штук). Вантаж приймається без перевірки ваги, якщо він поданий для перевезення у спеціальних кузовах чи контейнерах при наявності на них пломб Замовника. Крім того, він може бути прийнятий за масою, яку оповістив Замовник.

Визначати масу чи кількість вантажу у вантажовідправника і вантажоодержувача потрібно однаковим способом. При прийманні вантажу для перевезення за масою треба зважити весь вантаж. Визначення загальної маси вантажу зважуванням окремих місць забороняється.

Масу насипних і навалочних вантажів, а також харчових наливних вантажів, які перевозять в автомобілях-цистернах, визначають, головним чином, автомобільними вагами.

Маркування вантажів

При поданні вантажів в тарі чи упаковці і штучних вантажів дрібними відправленнями Замовник зобов'язаний завчасно замаркувати кожне вантажне місце відповідно до державного стандарту.

У маркуванні зазначаються:

а) знак одержувача – повне чи часткове найменування вантажоодержувача, чи позначення, яке використовується одержувачем (при перевезеннях дрібних партій);

б) номер заявки (замовлення) на перевезення вантажів;

в) місце призначення – зазначається пункт (при міжміських перевезеннях);

г) маса вантажної одиниці – позначається цифрами маса бруutto і нетто в кілограмах.

Дані, наведені в супровідних документах, мають повністю відповідати маркуванню.

При поданні вантажів, які вимагають особливого поводження з ними під час вантажних операцій та зберігання, відправник зобов'язаний нанести на всіх вантажних місцях додатково спеціальне маркування написом “Верх”, “Скло”, “Обережно”, “Не кантувати”, “Боїться холоду”, “Не класти плазом” тощо. Спеціальне маркування може бути вказане також особливими знаками.

Відповідальність за відсутність спеціального маркування та її наслідки покладається на Замовника.

Маркування має бути проведене одним із таких способів:

а) безпосередньо нанесенням знаків на вантажному місці;

б) за допомогою ярликів.

Маркування проводиться умовними позначками (знаками), що передані написом, літерами, цифрами чи малюнками (символами), із застосуванням контрастної фарби. Колір фарби повинен різнитись від кольору тари чи вантажу. Маркування місць вантажу має бути чітким, ясным та надійним.

Маркування виконується світлостійкою та незмивною водою фарбою, яка добре тримається на будь-якій поверхні (не стирається і не відшаровується).

Ярлики з паперу та картону прикріплюють до тари клеями (декстриновим, казеїновим, силікатним тощо), із тканини – пришивають, із фанери, металу, пластмаси – прикріплюють болтами, шурупами, цвяхами.

При розвезенні таких вантажів як металеві прутки, труби, громіздкий чи з довгими рукоятками інструмент тощо на адресу

декількох вантажоодержувачів, допускається маркування фарбуванням кінців стійкою фарбою, по якій можна легко виявити належність їх до однієї партії.

Маркування наноситься:

а) на ящиках – на одному з боків;

б) на мішках і тюках – на одному широкому боці.

Спеціальне маркування наноситься на двох суміжних сторонах.

Якщо немає можливості нанести маркування повністю на боках чи торцях, на малогабаритних ящиках висотою 200 мм і менше допускається маркування на суміжних стінках тари (в тому числі на кришці).

Маркування мокросолених шкір та шкур наносять на внутрішній бік однієї з двох зв'язаних дощочок (бирок).

Листове залізо у зв'язках (без тари) маркують на дерев'яних чи металевих бирках, прикріплених до зв'язки дротом.

Ярлики та дерев'яні бирки мають бути таких розмірів: довжиною 12 - 15 см, шириною 8 - 10 см, а металеві штамповані бирки – не менше 60 кв.см.

Застосування картонних бирок не допускається.

При перевезенні вантажів навалом, насипом і наливом маркування не проводиться.

Вантаження і розвантаження вантажів

Типи та кількість рухомого складу, потрібного для виконання перевезень вантажів, визначаються Перевізником залежно від обсягу і характеру перевезень.

Перевізник зобов'язаний забезпечувати своєчасну подачу справного рухомого складу, придатного для перевезення вантажів відповідно до заявки (разового договору) та такого, що відповідає санітарним нормам.

Перед завантаженням автомобілів, причепів, напівпричепів з кузовом типу “фургон”, автоцистерн і контейнерів Замовник повинен перевірити придатність рухомого складу та контейнерів для перевезення вантажу у комерційному відношенні.

У пунктах вантаження і розвантаження можуть застосовуватись такі види розстановки автомобілів при вантажно-розвантажувальних роботах:

а) бокова розстановка, коли вантаження або розвантаження виконуються через бокові борти автомобілів;

б) торцева розстановка, коли вантаження або розвантаження виконуються через задній борт автомобілів;

в) косокутна розстановка, коли навантаження або розвантаження виконуються через боковий та задній борти автомобіля одночасно.

Вантаження, закріплення, укріптя, ув'язка вантажу, а також розвантаження автомобіля, зняття кріплень і покриттів виконуються Замовником.

Перевізник може за погодженням із Замовником взяти на себе вантаження і розвантаження вантажів.

Якщо вантаження виконується навалом – вантаж не повинен здійматися над рівнем бортів кузова. У разі потреби основні борти слід наростити додатковими бортами, проте загальна висота транспортного засобу з вантажем не повинна перевищувати 4 м від поверхні дороги.

Навантажені предмети слід розміщувати і закріпляти так, щоб запобігти їх падінню, волочінню, травмуванню ними супровідних осіб чи створенню перешкод для руху.

Штучні вантажі, що перевищують рівень бортів кузова, треба зв'язувати міцним справним такелажем (канатами, мотузками); зв'язування вантажів металевими тросами та дротом забороняється.

Ящики, бочки та інші штучні вантажі слід вантажити таким чином, щоб при різкому гальмуванні, рушанні та на крутих поворотах виключалася можливість зсуву, навалки на борти, потертості вантажу і тари; для цього між окремими місцями вантажу не дозволяється залишати проміжків або між ними треба вставляти дерев'яні прокладки та розпірки відповідної довжини та міцності.

Крихіті та ламкі вантажі (скляні, керамічні та чавунні вироби, алюмінієвий та емальований посуд і т. ін.) перекладають соломкою, деревною стружкою або іншими матеріалами, які захищають від пошкоджень і бою.

Вантаження в автомобіль вантажних місць, на яких є спеціальне маркування: "Обережно", "Не кидати", "Скло", "Верх", "Не кантувати" і т. п., слід виконувати особливо обережно. Такі вантажні місця розміщують у кузові автомобіля так, щоб при розвантаженні ці написи було видно.

При вантаженні в один автомобіль важких і легких за вагою вантажів важкі розміщують унизу, а легкі зверху.

Вантажі розміщують так, щоб вага вантажу рівномірно розподілялася між автомобілем і причепом.

Замовник зобов'язаний забезпечити контроль за дотриманням законодавства про охорону праці та норм з техніки безпеки при

виконанні вантажно-розвантажувальних робіт і несе повну відповідальність за всі наслідки невиконання ним цих законодавчих актів.

При виконанні вантажно-розвантажувальних робіт Перевізником обов'язки із забезпечення контролю за дотриманням законодавства про охорону праці та норм з техніки безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт, а також відповідальність за наслідки невиконання встановлених вимог несе Перевізник.

Пломбування вантажів

Пломбування вантажів проводиться Замовником з його ініціативи або на вимогу Перевізника.

Пломбуватися можуть завантажені спеціалізовані автомобілі та причепи (фургони, цистерни, рефрижератори), а також контейнери та окремі вантажні місця.

Про опломбування вантажу в товарно-транспортній накладній робиться відмітка із зазначенням змісту відтиску пломби.

Для забезпечення цілості вантажу, який доставляється за декількома адресами, в кузові типу "фургон" Перевізник може встановлювати перегородки, що розділяють кузов на секції, які пломбують окремо.

На пломбах повинні бути контрольні знаки Замовника.

Пломби слід навішувати таким чином, щоб виключалася можливість доступу до вантажу без їх знімання або порушення цілості.

Пломби навішуються:

- а) у фургонів – на всіх дверях по одній пломбі;
- б) у контейнерів – на дверях по одній пломбі;
- в) у цистерн – на кришці люка та зливного отвору по одній пломбі, за винятком, коли правилами перевезень окремих видів наливних вантажів передбачений особливий порядок пломбування;
- г) у вантажного місця – від однієї до чотирьох пломб у місцях, де стікуються обкантовувальні смуги або інші пакувальні матеріали.

Пломбування вантажу, вкритого брезентом, можна виконувати тільки у випадках, коли з'єднання його з кузовом забезпечує неможливість доступу до вантажів без пошкодження брезенту. Пломби навішуються на кінцях з'єднувального матеріалу в місцях стікування останнього з кузовом рухомого складу.

Водій, який виконує обов'язки експедитора, приймаючи вантаж в опломбованому автомобілі, напівпричепі, їх частинах або в контейнері, зобов'язаний переконатися в правильності навішування пломби, відсутності пошкоджень на ній та вільного пересування

її вздовж пломбувального дроту, а також чіткості контрольних і літерних знаків на пломбі.

Якщо виникають сумніви, пов'язані з неправильністю пломбування, невиразністю відтисків знаків на пломбі або навіть незначним пересуванням пломби на пломбувальному дроті, вантаж для перевезення не приймається.

Приймання вантажів для перевезення

Перевізники приймають вантажі для перевезення на підставі укладених Договорів із Замовниками згідно із заявками або разового договору.

Вантаж, який був поданий Замовником у стані, що не відповідає правилам перевезень, і не був приведений у відповідний стан у строк, що забезпечує своєчасне відправлення, вважається неподаним, а перевезення – таким, що не здійснилося з вини Замовника.

Вантажі, які підлягають спеціальній охороні та супроводу за переліками, що затверджуються в установленому Законом України “Про транспорт” порядку, а також вантажі, що швидко псуються, приймаються для перевезення і супроводжуються представником Замовника.

При супроводженні вантажу представником Замовника на нього покладаються такі обов'язки: приймання вантажу від відправника, охорона, нагляд за кріпленням та укріпленням вантажу й запобігання його псування і пошкодження, а також здача вантажу в пункті призначення одержувачу. Експедитори в дорозі повинні суворо виконувати протипожежні правила, правила з охорони праці і техніки безпеки.

За домовленістю сторін водій може виконувати обов'язки супровідника вантажів (експедитора).

Замовник несе перед Перевізником відповідальність за пошкодження або знищення рухомого складу і пристроїв до нього з вини Замовника під час приймання вантажів для перевезення.

Вантажі, які мають марковану масу нетто або брутто, переважуванню не підлягають. Водій, який виконує обов'язки експедитора, при відсутності слідів пошкодження тари або упаковки приймає такий вантаж у Замовника відповідно до маси, зазначеної на маркуванні.

Замовник відповідає за всі наслідки неправильного пакування вантажів (бій, поломка, деформація, теча тощо), а також застосування тари й упаковки, що не відповідають властивостям вантажу, його масі або встановленим стандартам і технічним умовам.

Транспортування вантажів

Для перевезення специфічних (побутових, харчових, швидкопсувних тощо) вантажів необхідно надавати спеціалізований та

відповідно обладнаний рухомий склад згідно з вимогами санітарних правил і нормативів.

Забороняється використання рухомого складу, призначеного для перевезення харчових продуктів, для перевезення інших вантажів.

Рухомий склад, що перевозить харчові продукти, повинен мати санітарний паспорт автомобіля та спеціальне маркування (“хліб”, “молоко”, “риба” тощо).

Водій (експедитор), зайнятий перевезенням харчових продуктів, повинен мати санітарну книжку з результатами медичного огляду.

Для транспортування вантаж треба рівномірно розміщувати в кузові таким чином, щоб не була порушена стійкість автомобіля і не утруднювалося керування ним. Вантаж не повинен зміщуватися під час руху, випадати з кузова, волочитися і створювати небезпеку для пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

При транспортуванні вантаж не повинен обмежувати оглядовість водієві, закривати зовнішні світлові прилади, світлоповертачі, номерні і розпізнавальні знаки, створювати шум, здійснювати куряву та забруднювати проїзну частину.

Здача вантажів

Здача вантажів вантажоодержувачу у пункті призначення по масі і кількості місць проводиться у порядку і способом, за якими вантажі були прийняті від вантажовідправника (зважуванням на вагах, обмірюванням, підрахунком місць та ін.).

Вантажі, які прибули у непошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) та з непошкодженими пломбами вантажовідправника, видаються вантажоодержувачу без перевірки маси, стану вантажів і кількості вантажних місць.

У пунктах призначення вантажоодержувач має право при прийманні вантажів перевірити їх масу, кількість місць і стан у випадках:

а) прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) або з пошкодженими пломбами вантажовідправника;

б) прибуття швидкопсувних вантажів з порушенням терміну доставки або з порушенням встановленого цими Правилами температурного режиму при перевезенні.

При визначенні кількості вантажу за допомогою зважування Перевізник не несе матеріальної відповідальності у випадках розходження між масою вантажу, що зазначена у товарно-транспортних

документах, і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує:

а) відповідних нормативів природних втрат маси вантажу, визначених відповідно до чинного законодавства;

б) технічних норм точності вагів.

У разі, якщо при виявленні недостатчі, ушкодження або псування вантажів Перевізник і вантажовідправник або вантажоодержувач не дійшли згоди у визначенні їх причин і суми, на яку зменшилась вартість вантажу, на вимогу Перевізника, вантажовідправника чи вантажоодержувача проводиться експертиза в бюро товарних експертиз або іншими компетентними організаціями чи фізичними особами.

Експертиза проводиться у присутності представників Перевізника і Замовника. Результати експертизи оформляються актом. Акт експертизи підписується експертами й особами, які були присутні при проведенні експертизи.

Витрати на експертизу (винагорода експерту, вартість його проїзду в належних випадках від місця роботи або проживання до місця видачі вантажу і назад та ін.) оплачуються Перевізником або Замовником залежно від того, хто проявив ініціативу щодо виклику експерта. У подальшому витрати з проведення експертизи відносяться на сторону, яка буде у встановленому порядку визнана винною в недостатчі, ушкодженні або зісутті вантажу.

Після вивантаження вантажу автомобілі і контейнери мають бути очищені вантажоодержувачем від залишків вантажу, а після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів і швидкопсувних вантажів вантажоодержувач повинен промити рухомий склад і в разі потреби – провести його дезінфекцію. Після вивантаження інших вантажів промивка та дезінфекція рухомого складу проводиться вантажоодержувачем відповідно до вимог державних санітарних правил.

Складання актів

У разі зісуття або пошкодження вантажу, а також у разі розбіжностей між Перевізником і вантажовідправником (вантажоодержувачем) обставини, які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актом за встановленою формою.

Перевізник, вантажовідправник і вантажоодержувач засвідчують в акті такі обставини:

а) невідповідність між найменуванням, масою і кількістю місць вантажу в натурі і тими даними, які зазначені у товарно-транспортній накладній;

б) порушення або відсутність пломб на кузові автомобіля або контейнері;

в) простій автомобіля у пунктах вантаження і розвантаження понад встановлені норми часу;

г) інші обставини (пошкодження упаковки, вантажу), які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності сторін.

Записи в акті засвідчуються підписами вантажовідправника (вантажоодержувача) і водія. Односторонні записи в акті як вантажовідправника (вантажоодержувача), так і водія вважаються недійсними.

Жодна із сторін не має права відмовитись від підписання акта. У разі незгоди зі змістом акта кожна із сторін має право викласти в ньому свою думку в рядку “Особливі відмітки” і засвідчити її підписом.

При відмові від складання акта або від внесення записів у товарно-транспортну накладну у випадках недостачі, псування або ушкодження вантажу акт складається за участю представника незацікавленої сторони.

Пред’явлення і розгляд претензій

Перед поданням вантажовідправником або вантажоодержувачем позову на Перевізника обов’язково треба пред’явити йому претензію.

При перевезеннях вантажів автомобільним транспортом право на пред’явлення Перевізнику претензій мають:

а) вантажовідправник або вантажоодержувач – у випадку втрати вантажу і за умови подання товарно-транспортної накладної з підписом водія (експедитора Перевізника) про прийняття ним вантажу для перевезення;

б) вантажоодержувач – у випадках недостачі, зіпсуття або ушкодження вантажу і за умови подання товарно-транспортної накладної із відповідними записами в ній або акта встановленої форми, якщо такий акт складався;

в) вантажоодержувач – у випадку прострочення доставки вантажу;

г) вантажовідправник – при незбереженні або простроченні доставки вантажу, якщо перевезення виконувалось у попутному напрямку.

Претензії, які виникають із перевезення вантажів, включаючи повну або часткову втрату вантажу, порушення строків чи інших умов доставки вантажу, пред’являються Перевізнику, з яким укладено Договір на перевезення.

Право на пред'явлення претензій вантажовідправником або вантажоодержувачем може бути передане юридичній або фізичній особі за довіреністю.

Претензії на відшкодування збитків за втрату, недостачу, псування або ушкодження вантажу пред'являються по кожному відправленню окремо.

Претензію, що пред'являється, викладають письмово із зазначенням всіх відомостей, потрібних для її розгляду і вирішення.

У претензії не можна об'єднувати вимоги, для розгляду яких потрібні товарно-транспортні накладні, з вимогами, для яких ці документи не потрібні.

У претензії слід зазначити:

- повне найменування і поштові реквізити заявника претензії та Перевізника, якому претензія пред'являється; дату пред'явлення і номер претензії;

- обставини, на підставі яких пред'явлено претензію, докази, що підтверджують ці обставини, посилання на відповідні правові норми;

- вимоги заявника;

- суму претензії по кожному окремому виду вимог (за повністю втрачений вантаж чи часткову його втрату або недостачу, зіпсуття, ушкодження, за прострочення доставки та ін.), коли вони підлягають грошовій оцінці, платіжні реквізити заявника претензії;

- перелік документів, що додаються до претензії, а також інших доказів.

Претензія підписується керівником чи заступником керівника підприємства та надсилається адресатові рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку.

До претензії додаються документи, які її об'рунтовують.

Товарно-транспортні накладні та акт, що засвідчують обставини, відповідно до яких настає матеріальна відповідальність, подаються в оригіналі або в належним чином засвідчених копіях.

До претензії на недостачу вантажу додається розрахунок суми претензії, який слід виконувати з урахуванням норми природних втрат маси вантажу при перевезенні, якщо вона встановлена для цього роду вантажу. Додавання розрахунку суми не обов'язкове, якщо цей розрахунок зроблений у самій претензії.

До претензії на недостачу вантажу, по якому розрахунки між вантажовідправником і вантажоодержувачем провадяться з урахуванням нормованої і фактичної вологості, додається також документ

(якісне посвідчення, сертифікат тощо), який підтверджує вологість вантажу при його відправленні, і дані аналізу про вологість прибулого вантажу, якщо такий аналіз проводився.

До претензії на зіпсуття швидкокопсуного вантажу, при видачі якого у пункті призначення проведено зниження ціни або понижено сортність, торговельне підприємство зобов'язане подати довідку про ціну такого реалізованого вантажу або проведену переоцінку, якщо вантаж ще не реалізовано, а також про зміну маркування вантажу на відповідний сорт. Довідка має бути засвідчена підписами керівника, головного (старшого) бухгалтера і печаткою підприємства.

До претензії на втрачений, відсутній, зіпсований вантаж, крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, яким засвідчується кількість і вартість відправленого вантажу.

Документом, який підтверджує оплату вантажовідправником вартості вантажу, може служити документ банку або довідка, підписана керівником і головним (старшим) бухгалтером підприємства, яке заявило претензію, відносно того, за яким рахунком і в якій сумі, коли і кому була проведена оплата вартості вантажу. Ця довідка має бути засвідчена печаткою.

Днем пред'явлення претензії вважається день здачі її на пошту або безпосередньо Перевізнику під розписку про її одержання. Якщо термін на пред'явлення претензії закінчується у святковий або вихідний день, то днем закінчення його вважається перший наступний за ним робочий день.

Якщо до претензії не були прикладені документи, передбачені цими Правилами, то така претензія повертається Перевізником Замовнику не пізніше 10-денного терміну від дня одержання із зазначенням причин її повернення.

Якщо у 10-денний термін претензія не була повернута заявникові, то вона вважається прийнятою до розгляду. Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про її задоволення або відхилення протягом трьох місяців.

При частковому задоволенні або відхиленні претензії Перевізник у повідомленні про це повинен вказати мотиви прийнятого рішення і повернути заявнику додані до претензії документи (в тому числі й інші додані докази) у 10-денний термін.

Якщо сторони не дійдуть згоди, спори вирішуються згідно з чинним законодавством України.



4.4. ПОРЯДОК ДОПУЩЕННЯ АВТОПЕРЕВІЗНИКІВ УКРАЇНИ ДО ВИКОНАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ З ВИКОРИСТАННЯМ КНИЖКИ МІЖНАРОДНИХ ДОРОЖНІХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Положення про порядок допущення автоперевізників України до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки міжнародних дорожніх перевезень (книжка МДП) розроблене відповідно до прийнятих змін та доповнень до Митної конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП), якими передбачено відповідні вимоги до автоперевізників України при допущенні їх до виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки МДП, і затверджене наказом Державної митної служби України від 21 липня 1999 р. № 445.

Для надання українським юридичним особам усіх форм власності чи фізичним особам, які є суб'єктами підприємницької діяльності, дозволу на виконання міжнародних перевезень вантажів з використанням книжки МДП установлюються такі вимоги:

1. Наявність ліцензії Міністерства транспорту України на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

2. Наявність свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами, виданого митними органами України.

3. Визнання перевізником у письмовій формі декларації – зобов'язань перед Асоціацією міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП), у якій передбачається, що ця особа буде:

Сплачувати належні суми, зазначені в пунктах 1 і 2 статті 8 Конвенції МДП, якщо цього будуть вимагати компетентні органи відповідно до пункту 7 статті 8 Конвенції МДП;

Дозволяти представникам Державної митної служби України (далі – Держмитслужба) та АсМАП у межах, передбачених чинним законодавством України, перевіряти інформацію про дотримання вищезгаданих вимог.

Юридичні та фізичні особи (автоперевізники), які бажають отримати допуск до міжнародних автомобільних перевезень

вантажів з використанням книжки МДП, подають АсМАП заяву, до якої додаються:

Копія ліцензії Міністерства транспорту України на право здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом;

Копія свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами, виданого митними органами України;

Копія довідки податкових органів про реєстрацію перевізника як платника податків;

Копія облікової картки суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності, видана митницею, у зоні діяльності якої перевізник зареєстрований як суб'єкт зовнішньоекономічної діяльності.

АсМАП розглядає матеріали на перевізників, які бажають отримати допуск до автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП. У разі відповідності цих матеріалів установленим вимогам документи, визначені у пункті 3 цього Положення, раз на два тижні надсилаються Держмитслужбі.

Держмитслужба протягом двох тижнів розглядає поданий АсМАП список автоперевізників, які бажають отримати допуск до автомобільних перевезень вантажів з використанням книжки МДП, і в разі відсутності зауважень до документів дає згоду на допущення перевізників до таких перевезень.

При отриманні від Держмитслужби згоди на допущення автоперевізника до перевезень вантажів з використанням книжки МДП АсМАП протягом тижня заповнює бланк допуску автоперевізника до таких перевезень за формою, установленною Конвенцією МДП, та подає Держмитслужбі для затвердження.

Держмитслужба протягом тижня, починаючи з дати видачі автоперевізнку допуску на здійснення перевезень вантажів з використанням книжки МДП, направляє докладні відомості про кожного перевізника Виконавчому комітету МДП.

АсМАП до 13 грудня кожного року передає Держмитслужбі оновлений список усіх автоперевізників, які отримали допуск до перевезень вантажів з використанням книжки МДП, а також автоперевізників, яких позбавили такого допуску, а копію цього списку – Виконавчому комітету МДП. Це Положення не позбавляє митні органи України права застосовувати до автоперевізників санкції, передбачені статтею 38 Конвенції МДП.



4.5. ОФОРМЛЕННЯ І ВИДАЧА ДОЗВОЛІВ НА ПОЇЗDKY ТЕРИТОРІЯМИ ІНОЗЕМНИХ ДЕРЖАВ

Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку (Порядок) розроблено відповідно до положень міжурядових угод про міжнародне автомобільне сполучення, що укладені урядом України з урядами іноземних держав (Угоди).

Цим документом визначається порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні українськими перевізниками, обмін бланків дозволів України на іноземні, облік іноземних дозволів.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом територіями іноземних держав або транзитом через їх території виконуються українськими перевізниками відповідно до положень міжурядових Угод на основі належним чином оформлених дозволів, якщо інший порядок не передбачений положеннями Угод.

Кількість (контингент) дозволів на наступний рік визначається на засіданнях Змішаних Комісій, створених компетентними органами країн – Договірних Сторін двосторонніх міжурядових Угод. Щорічний контингент дозволів доводиться до Служби міжнародних автомобільних перевезень Українського державного підприємства з обслуговування іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів (СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс”).

Обмін українських бланків дозволів на іноземні за дорученням Міністерства транспорту України здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

Додаткову потребу в іноземних дозволах (додатково до встановленої квоти) для українських перевізників визначає Державний департамент автомобільного транспорту, виходячи з даних, що надаються СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” щоквартально.

Замовлення на виготовлення українських бланків дозволів здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс”.

Щорічно Міністерство транспорту України та Державний департамент автомобільного транспорту за участю Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП

України) встановлюють обмеження щодо забезпечення дозволами на поїздки територіями іноземних держав деяких категорій українських перевізників і автотранспортних засобів при виконанні перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні.

Розподіл іноземних бланків дозволів, а також їх передачу для оформлення та видачі вітчизняним перевізникам (крім 15% резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту) здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” через свої структурні підрозділи – відділення служби міжнародних автомобільних перевезень (далі відділення СМАП). Контроль за використанням отриманих дозволів, а також їх отримання від українських перевізників після використання здійснює СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” через свої структурні підрозділи – відділення СМАП, що працюють у пунктах пропуску через державний кордон України. Контроль за оформленням та видачею іноземних дозволів та дотриманням квартального квотування за дорученням Міністерства транспорту здійснює Державний департамент автомобільного транспорту.

СМАП УДП “Укрінтеравтосервіс” відповідає за дотримання квотування квартальної квоти іноземних дозволів у пунктах видачі дозволів (ПВД) та рівномірного розподілу їх протягом кварталу і щомісячно надає Мінтрансу та Державному департаменту автомобільного транспорту інформаційний звіт із зазначенням номерів оформлених дозволів.

Розподіл 15% бланків іноземних дозволів з резерву Міністерства транспорту України та Державного департаменту автомобільного транспорту через “Укрінтеравтосервіс” здійснюється на основі письмового доручення Міністерства транспорту України або за його згодою письмовим дорученням Державного департаменту автомобільного транспорту. 15% резерву іноземних дозволів знаходяться на зберіганні в Державному департаменті автомобільного транспорту і використовуються:

- для забезпечення українських перевізників дозволами при критичній ситуації в пунктах пропуску через державний кордон України, а саме – при тимчасовій відсутності іноземних дозволів у пунктах пропуску;
- для забезпечення перевізників, що здійснюють ввезення придбаних автомобілів на територію України;

- для забезпечення (в окремих випадках) українських перевізників, які виконують перевезення без заїзду на територію України;
- для забезпечення українських перевізників, які здійснюють за свій рахунок перевезення гуманітарної допомоги, якщо положеннями міжурядової Угоди про міжнародне автомобільне сполучення не передбачено звільнення від отримання дозволу;
- для забезпечення українських перевізників, що їдуть автомобілями-тягачами за придбаними напівпричепами або за автомобілями, що вийшли з ладу.



4.6. ПРАВИЛА НАДАННЯ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Загальні положення

Ці Правила, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 141, визначають порядок здійснення міських, приміських, міжміських і міжнародних перевезень пасажирів, багажу, ручної поклажі та посилок, перевезень організованих груп дітей і туристів, а також обслуговування громадян на автостанціях, автовокзалах і є обов'язковими для виконання пасажирськими перевізниками та автостанціями (автовокзалами) всіх форм власності, замовниками транспортних перевезень, водіями та пасажирями.

Порядок і умови організації перевезень пасажирів та вантажу згідно з вимогами цих Правил визначаються Мінтрансом.

Підприємства транспорту та інші пасажирські перевізники надають послуги на підставі державних контрактів, державних замовлень і договорів про перевезення пасажирів з урахуванням економічної ефективності провізних можливостей транспорту.

Не допускаються до перевезення пасажирським автомобільним транспортом загального користування:

- вантажі з вибуховими, отруйними, вогненебезпечними, їдкими, сморідними, наркотичними та іншими небезпечними речовинами, а також ті, що можуть забруднити транспортний засіб, одяг пасажирів;

- зброя, крім випадків, передбачених законодавством;
- тварини, крім обумовлених цими Правилами випадків.

Пасажирські перевізники, водії та особи, діяльність яких пов'язана з наданням транспортних послуг, повинні мати відповідні знання в обсязі, що визначається Мінтрансом.

Транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат, бути в належному технічному і санітарному стані та укомплектованими відповідно до вимог Правил дорожнього руху.

Під час довготривалих перевезень розклад руху автобуса повинен складатись таким чином, щоб на проміжних пунктах маршруту пасажири могли забезпечуватись доброякісною питною водою, харчуванням та задовольняти інші біологічні потреби.

Умови і порядок страхування пасажирів та вантажу визначаються законодавством.

У другому – восьмому розділах Правил послідовно розглядаються питання: перевезення пасажирів і вантажу, перевезення організованих груп дітей, міжнародні перевезення пасажирів, перевезення туристів, перевезення на замовлення, обслуговування населення та пасажирів на автостанціях, обов'язкове страхування та розслідування нещасних випадків з пасажирами.



4.7. ТИПОВИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ ПРОЦЕС НАДАННЯ ПОСЛУГ ПАСАЖИРСЬКИХ АВТОСТАНЦІЙ ТА АВТОВОКЗАЛІВ

Надання послуг пасажирських автостанцій та автовокзалів організовується згідно з вимогами технологічного процесу, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 28.08.2001 № 565, який розробляється власниками автостанцій з урахуванням рекомендацій цього Типового технологічного процесу.

Перелік обов'язкових та додаткових послуг, що надаються населенню, пасажирам та пасажирським перевізникам автобусного маршруту (далі – перевізник), визначається статутом (положенням) автостанції.

До обов'язкових послуг, що надаються населенню та пасажирам, відноситься користування послугами:

- залу чекання поїздки;
- залу продажу квитків;
- інших приміщень автостанції;
- служби інформації (крім послуг довідкового бюро);
- громадських вбиралень.

До обов'язкових послуг, що надаються перевізникам, відносяться послуги:

- кас автостанції;
- з організації посадки пасажирів в автобус;
- з диспетчеризації руху автобусів;
- з надання платформ для посадки та висадки пасажирів і місць на майданчику відстою автобусів;
- кімнат короткотермінового відпочинку водіїв;
- з інформування водіїв щодо дорожніх умов і безпеки дорожнього руху;
- проведення технічного огляду та прибирання автобусів.

До додаткових послуг відносяться послуги з:

- попереднього продажу квитків;
- бронювання місць;
- замовлення квитка за телефоном;
- замовлення таксі;
- замовлення автобуса;
- переоформлення квитка;
- відпочинку в готелі автостанції;
- кімнат матері та дитини;
- довідкового бюро;
- доставки квитка додому;
- замовлення квитка для поїздки з іншого міста.

Населенню, пасажирам та перевізникам можуть надаватися також інші види обов'язкових та додаткових послуг згідно з чинним законодавством.

За договором з власником автостанцій перевізникам можуть надаватися приміщення для облаштування офісів та відокремлені посадочні платформи.

Типовим технологічним процесом регламентовано організацію продажу квитків, диспетчерського управління, руху дорожніх транспортних засобів і пішоходів на території автостанції,

інформаційне забезпечення, організацію надання побутових послуг, а також порядок укладання договорів і проведення розрахунків за надані послуги.



4.8. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Основні нормативно-правові документи, що забезпечують перевезення небезпечних вантажів в Україні: Закон України “Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)”, Європейська угода про міжнародне шляхове перевезення вантажів (ДОПОГ)”, Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів”, Закон України “Про транспорт”, Постанова Кабінету Міністрів України “Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом”, “Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів”.

Пряме відношення до небезпечних матеріалів та їх перевезень мають Закони України: “Про відходи”, “Про пестициди і агрохімікати”, “Про поводження з радіоактивними відходами”, “Про охорону навколишнього природного середовища”, “Основи законодавства України про охорону здоров’я”, “Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку”, “Про охорону праці”, “Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення”, “Про транзит вантажів”, “Про аварійно-рятувальні служби”, “Про Цивільну оборону України”, “Про страхування”.

Головним документом, який регулює питання перевезень небезпечних вантажів різними видами транспорту, в тому числі й автомобільним, є Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів” від 06.04.2000 р. Закон складається із п’яти розділів (26 статей), де розглянуто питання щодо прав та зобов’язань суб’єктів перевезення небезпечних вантажів, державного управління і державного регулювання безпеки перевезення. На органи Державтоінспекції МВС України Законом покладаються завдання розробити і узгодити з центральним органом виконавчої влади

нормативно-правові акти з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів. Законом передбачається, що спеціально уповноваженими органами у сфері перевезення небезпечних вантажів повинен бути центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту. Законом розглянутий комплекс питань про умови перевезення, вимоги до транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі, документальне оформлення перевезень, страхування, фізичний захист і супроводження небезпечного вантажу, ліквідацію наслідків аварії у процесі перевезення та інше. Вимагається приведення усієї законодавчої бази, що регламентує перевезення небезпечних вантажів, у відповідність із вимогами Закону.

Законом України “Про транспорт” від 10.11.94 покладається обов’язок на вантажовідправника або вантажоодержувача забезпечити охорону та супровід небезпечних вантажів за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, а також ставиться вимога перед відправниками і одержувачами небезпечних вантажів про гарантію безпеки перевезення таких вантажів.

Законом України “Про охорону праці” від 14.10.92 значна кількість питань присвячена створенню для працівника безпечних і нешкідливих умов праці.

Постановою Кабінету Міністрів України від 29.01.99 “Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом” Уряд визнав за необхідне приділити серйозну увагу підготовці водіїв автомобілів до перевезення небезпечних вантажів та отримання ними в органах Державтоінспекції відповідних свідоцтв на право виконання такого перевезення.

ГОСТ 19433-88 “Вантажі небезпечні. Класифікація і маркіровка” і ГОСТ 27352-87 “Автотранспортні засоби для заправлення і транспортування нафтапродуктів”. З прийняттям Закону України “Про перевезення небезпечних вантажів” усе те, що не відповідає цьому Закону, застосовуватись не може. Це сказано у Постанові Верховної Ради України від 13.09.91 щодо дії на території України законодавчих актів колишнього СРСР, при умові, що вони не суперечать Конституції України і законам України.

Правилами дорожнього руху України, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України 31.12.93 з наступними змінами та доповненнями, на водія покладені обов’язки контролювати перед початком руху розміщення і кріплення вантажу,

очищення тари після перевезення небезпечного вантажу. Ці обов'язки мають особливе значення, коли мова йде про перевезення небезпечного вантажу. Треба звертати увагу на інформаційні таблиці у разі перевезення небезпечних вантажів і на заборонні знаки.



4.9. ЛІЦЕНЗІЙНІ УМОВИ ПРОВАДЖЕННЯ І ЛІЦЕНЗУВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ З НАДАННЯ ПОСЛУГ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ

Загальні положення

Л і ц е н з і й н і умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом затверджені наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 16.01.2001 № 6/18. Вони визначають кваліфікаційні, технічні, організаційні та інші вимоги до провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом і є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання незалежно від організаційно-правових форм та форм власності, які надають послуги з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом і отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності.

Н е п і д л я г а є ліцензуванню діяльність з надання послуг з перевезення:

- пасажирів і вантажів, що пов'язані з ліквідацією стихійного лиха, аварій та інших обставин непоборної сили і здійснюються за спеціальними постановами Кабінету Міністрів України;
- пасажирів і вантажів автотранспортними засобами, що належать підприємствам та організаціям органів державної влади (наприклад МВС України, Служби безпеки України, Міноборони України, МНС України, органів прокуратури, судів, митних органів, податкової адміністрації), за винятком перевезень, які здійснюються цими організаціями на комерційних умовах;

- автомобілями, оснащеними спеціальним технологічним обладнанням і не призначеними для перевезення вантажів і пасажирів (автовишки, автокрани, автомайстерні, автомобілі з устаткуванням для буріння, пожежні автомобілі, пересувні лабораторії, учбові, кабелеукладачі, аварійно-технічні з водопостачання та каналізації, газового господарства, швидкої допомоги, автотранспорту, піскорозкидачі та інші, що забезпечують життєдіяльність міст та населених пунктів);

- пасажирів службовими автомобілями за виключенням перевезень, які виконуються на комерційній основі;

- вантажів автомобільним транспортом у межах одного виробничого об'єкта (технологічні перевезення);

- вантажів легковими автомобілями, іншими автотранспортними засобами вантажопідйомністю до 500 кг, а також на причепах до цих автотранспортних засобів.

Л і ц е н з у в а н н я господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, здійснює Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс).

В і д п о в і д н о до спроможності суб'єкта господарювання забезпечити виконання Ліцензійних умов ліцензії видаються на право надання наступних видів послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом:

- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом;

- надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом;

- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом;

- надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Л і ц е н з і я на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є документом, що дає право суб'єкту господарювання на здійснення конкретного виду послуг або всіх видів послуг, визначених у Ліцензійних умовах.

Л і ц е н з і я, видана суб'єкту господарської діяльності на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом, надає право на здійснення внутрішніх перевезень.

На кожний транспортний засіб відповідно до оформленої ліцензії органом ліцензування видається ліцензійна картка, яка засвідчує відповідність транспортного засобу ліцензійним вимогам, встановленим для транспортного засобу на провадження господарської діяльності, зазначеній у ліцензії. Ліцензійна картка, видана на транспортний засіб відповідно до ліцензії на право провадження господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг з міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, підтверджує право використання даного транспортного засобу для надання відповідних послуг, пов'язаних з внутрішніми перевезеннями пасажирів та вантажів.

Ліцензування господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюється, згідно з наказом Мінтрансу України від 15 січня 2001 р. № 16, Укравтотрансом. Цим наказом делеговано повноваження видачі ліцензій (в межах території України) суб'єктам господарювання областей та міста Києва, відповідно – територіальним органам Мінтрансу та Українському бюро з ліцензування автомобільних перевезень, підпорядкованим Укравтотрансу.



4.10 ПРОЇЗД ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ТА ВЕЛИКОВАГОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АВТОМОБІЛЬНИМИ ДОРОГАМИ, ВУЛИЦЯМИ ТА ЗАЛІЗНИЧНИМИ ПЕРЕЇЗДАМИ

Ці Правила, затверджені постановою Кабінету Міністрів від 18.01.2001 № 30, встановлюють єдині вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Якщо міжнародним договором України встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору.

Т р а н с п о р т н и й засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великогабаритним та великоваговим, якщо

його габарити перевищують хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. № 1094, а максимальна маса або осьова маса також перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 цих Правил.

О с н о в н и м документом, який дає право на рух великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами та визначає умови і режим їх проїзду, є дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією за наявності погодження з дорожніми, комунальними, залізничними та іншими підприємствами і організаціями.

Р у х т р а н с п о р т н и х засобів та їх составів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними, і контейнеровозів загальною масою до 44 тонн включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 метра включно (на встановлених Мінтрансом і управлінням Державтоінспекції МВС маршрутах, які погоджено з організаціями, зазначеними в цих Правилах), здійснюється без дозволу.

Дозвіл видається:

- управлінням Державтоінспекції МВС – у разі виїзду за межі України або в'їзду на територію України;

- управлінням Державтоінспекції МВС або управліннями Державтоінспекції головних управлінь (управлінь) МВС в Автономній Республіці Крим, областях, м. Києві та Севастополі – якщо маршрут пролягає в межах Автономної Республіки Крим, області, між областями або між Автономною Республікою Крим, м. Києвом і Севастополем та іншими адміністративно-територіальними одиницями;

- міськими або районними підрозділами Державтоінспекції – якщо маршрут проходить у межах міста, району.

Дозвіл видається на одноразовий проїзд великогабаритного та великовагового транспортного засобу. У разі здійснення постійних проїздів за одним маршрутом тим самим транспортним засобом дозвіл може видаватися на кілька проїздів, але не більше ніж на три місяці.

Якщо маршрут проходить вулицями населених пунктів, перевізник погоджує його з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноваженими ними організаціями, які відповідають за експлуатаційне утримання цих доріг, вулиць та залізничних переїздів.

У разі, коли висота великогабаритного транспортного засобу з вантажем або без нього від поверхні дороги становить більш як 4,5 метра, маршрут додатково погоджується із службами міського електротранспорту, електромережі, електрифікації, електрозв'язку, мостового господарства.

Якщо габарити великогабаритного транспортного засобу перевищують за шириною 5 метрів, за довжиною 26 метрів, за висотою 4,5 метра, а загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 52 тонни, маршрут, який проходить через залізничні переїзди, додатково погоджується з дистанцією колії залізниці (державна власність) або власниками переїздів (інші форми власності) чи уповноваженими ними організаціями. Для забезпечення пропуску таких транспортних засобів через залізничні переїзди перевізники повинні подати заявку начальникові дистанції колії або власникам переїздів чи уповноваженим ними організаціям не пізніше ніж за 24 години до моменту перетину залізничної колії.

Якщо загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 60 тонн, власник автомобільних доріг чи вулиць або уповноважена ним організація, яка відповідає за їх експлуатаційне утримання, приймає рішення про проведення (за рахунок замовника) спеціального обстеження або/і випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби – про укріплення штучних споруд спеціалізованими організаціями, які мають відповідну ліцензію на його проведення.

В о д і ї в е л и к о г а б а р и т н и х та великовагових транспортних засобів зобов'язані:

- дотримуватися зазначеного у дозволі маршруту;
- вживати необхідних заходів для безперешкодного та безпечного проїзду зустрічних транспортних засобів;
- періодично зупинятися у зручних місцях з метою надання можливості для обгону транспортними засобами, що рухаються позаду;
- не створювати перешкод для руху інших транспортних засобів.

В о д і я м в е л и к о г а б а р и т н и х та великовагових транспортних засобів забороняється:

- здійснювати обгін транспортних засобів, що рухаються з швидкістю 30 км/год. і більше;
- буксирувати інші транспортні засоби;
- рухатися в умовах туману, ожеледиці, снігопаду та в інших умовах недостатньої видимості;

- рухатися узбіччям дороги;
- зупинятися поза спеціально визначеними стоянками за межами земляного полотна дороги.

Технічний стан великогабаритних та великовагових транспортних засобів та їх обладнання повинен відповідати Правилам дорожнього руху, інструкціям заводів-виробників та цим Правилам.

Автомобілі-тягачі повинні бути обладнані пристроями, які у разі виходу з ладу з'єднувальних з причепом гальмових магістралей забезпечували б зупинку автопоїзда аварійною гальмовою системою. При цьому робоча гальмова система автомобіля-тягача повинна бути справною.

Великогабаритні та великовагові транспортні засоби повинні бути укомплектовані таким обладнанням:

- не менш як двома противідкатними упорами для додаткової фіксації коліс автомобіля-тягача та кожного з причепів у разі вимушеної зупинки;

- знаком “Об’їзд перешкоди з лівого боку” та знаком “Об’їзд перешкоди з правого боку” діаметром по 600 міліметрів кожний, виготовленими із світловідбивного матеріалу відповідно до вимог стандартів;

- вісьмома конусами з горизонтальними світловідбивними смугами білого та червоного кольорів, розташованими по чергово (висота конусів – 600 міліметрів, ширина білих та червоних смуг – 150 міліметрів);

- жорстким буксиром;
- миготливим ліхтарем червоного кольору або знаком аварійної зупинки;

- комплектом ланцюгів протиковзання (в період з 1.X. до 1.IV.);

- жилетом оранжевого кольору із світловідбивними елементами;

- не менш як одним проблісковим маячком оранжевого кольору з автономним живленням, використання якого узгоджується з підрозділом Державтоінспекції.

Проблісковий маячок оранжевого кольору встановлюється на транспортному засобі чи на вантажі згідно із вимогами стандартів. Кріплення маячка повинне бути надійним (з урахуванням усіх режимів руху і гальмування) і забезпечувати вільне його бачення усіма учасниками руху.

Дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією, одночасно є дозволом на встановлення та використання пробліскового

маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великовагових транспортних засобах та на автомобілі прикриття із зазначенням його марки та державного реєстраційного номера на термін дії дозволу.

К а б і н а великогабаритного транспортного засобу повинна бути обладнана не менш як двома дзеркалами заднього виду, розташованими з лівого і правого боку кабіни, на зворотному боці яких нанесені почергово під кутом 45 градусів світловідбивні смуги білого та червоного кольорів. Дзеркала мають забезпечувати достатній огляд у горизонтальній і вертикальній площині з урахуванням габаритів вантажу, що перевозиться, під час руху як на прямій, так і на звивистій ділянці автомобільної дороги. Дзеркала заднього виду кріпляться з допомогою пристроїв, які б забезпечували їх відхилення вперед чи назад під зусиллям 20-25 кгс, спрямованим паралельно поздовжній осі транспортного засобу.

Н а в е л и к о г а б а р и т н о м у та великоваговому транспортному засобі встановлюється розпізнавальний знак обмеження швидкості руху, яка визначається підрозділом Державтоінспекції або технічною характеристикою цього транспортного засобу.

В а н т а ж, який виступає за габарити транспортного засобу попереду чи позаду більш як на 1 метр або з боків більш як на 0,4 метра від його переднього чи заднього габаритного ліхтаря, позначається сигнальними щитками “Негабаритний вантаж” розміром 400 x 400 міліметрів з нанесеними на них по діагоналі почергово світловідбивними смугами завширшки 50 міліметрів білого і червоного кольорів, які встановлюються попереду та позаду вантажу, а також ліхтарями: попереду – білого і позаду – червоного кольорів (не менше ніж по два), з боків – оранжевого кольору (не менше ніж по чотири з кожного боку), які розміщуються на крайніх зовнішніх частинах негабаритного вантажу.

Н а в е л и к о г а б а р и т н о м у транспортному засобі, довжина якого з вантажем або без нього перевищує 22 метри, позаду встановлюється розпізнавальний знак “Довгомірний транспортний засіб”. В умовах недостатньої видимості такий транспортний засіб додатково обладнується ліхтарями: попереду – білого і позаду – червоного кольорів (не менше ніж по два), з боків – оранжевого кольору (не менше ніж по три з кожного боку).

К р і п л е н н я і розміщення негабаритного вантажу на транспортному засобі повинні бути надійними та відповідати таким вимогам:

- забезпечувати стійкість вантажу на транспортному засобі та його збереження;
- не порушувати стійкості транспортного засобу і не утруднювати керування ним;
- не обмежувати водієві оглядовість.

Н е о б х і д н і с т ь супроводу великогабаритного та великогазового транспортного засобу патрульним автомобілем Державтоінспекції чи автомобілем прикриття визначається підрозділом Державтоінспекції під час видачі дозволу.



4.11. КВИТКИ НА ПРОЇЗД ПАСАЖИРІВ І ПЕРЕВЕЗЕННЯ БАГАЖУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ТА ЇХ ОБЛІК

Типові форми квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу автомобільним транспортом та тарифні зони перевезення пасажирів автомобільним транспортом на приміських маршрутах затверджені наказом Міністерства транспорту України від 31.05.2000 № 278.

Цим наказом встановлено чотири види квитків:

- міжміських I-IV типів – для проїзду в автобусах з м'якими сидіннями; для проїзду в автобусах загального типу з вищезазначених форм квитків вилучаються слова “Сидіння м'які”; розмір квитків – 80x200 мм; кольори квитків: тип I – блакитний, тип II – рожевий, тип III – жовтий, тип IV – салатний;
- приміських 1-5 типів; розмір квитків: типи ПА-1, ПА-2 – 25x55 мм, типи КТ-1, КТ-2, КТ-3 – 160x80 мм;
- міських 1-3 типів; розмір квитків: тип МА-1 – 30 x 50 мм, тип МА-2 – 25x30 мм, тип МА-3 – 85x50 мм;
- приміських та міських – тип КТ-4; розмір квитка – 120x80 мм.

Наказом установлені Тарифні зони перевезення пасажирів автомобільним транспортом на приміських маршрутах: 1-10 зони відповідно 5-50 км. Вартість квитка встановлюється шляхом множення кілометрового тарифу на відстань від початку маршруту до середини зони.

Інструкція визначає усі питання обліку і звітності, використання, списання, ліквідації квитків і є обов'язковою для виконання суб'єктами підприємницької діяльності всіх форм власності, що здійснюють міські, приміські та міжміські перевезення пасажирів.

Не допускається застосування квитків та квитково-облікової документації невстановлених зразків.



5. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

5.1. МОРСЬКИЙ ТА РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ

Морський та річковий транспорт – одна з галузей економіки, яка поступово набирає тенденцію щодо стійкого розвитку та оновлення. За останні роки спостерігається постійне зростання обсягів переробки вантажів морськими та річковими торговельними портами, перевезення пасажирів і вантажів судноплавними компаніями, а також випуск товарної продукції судноремонтними заводами.

Україна успадкувала від часів Радянського Союзу потужну розгалужену інфраструктуру морегосподарчого комплексу. На її території розташовані 3 морські пароплавства, кількадесят морських та річкових портів, великі суднобудівні та судноремонтні заводи. При цьому органи управління морською галуззю історично були зосереджені на території Росії. Внаслідок цього молода українська держава опинилася перед необхідністю створювати “з нуля” цілісну систему управління морегосподарчим комплексом. На даний момент така система створена і успішно функціонує в рамках Державного департаменту морського та річкового транспорту України (Укрморрічфлот), який є урядовим органом державного управління в галузі морського і річкового транспорту.

Департамент морського і річкового транспорту було створено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 року. До його компетенції віднесено:

- здійснення координації всіх аспектів державної зовнішньої політики у сфері торговельного судноплавства;
- розробка проектів двосторонніх угод про морське торговельне судноплавство і судноплавство на внутрішніх водних шляхах, аналіз і стратегічне планування в цьому напрямку, узгодження, підготовка матеріалів для підписання угод, а також контроль за їх виконанням;
- здійснення координації участі України в міжнародних організаціях щодо морського і річкового транспорту, а саме: Міжнародній морській організації (ІМО), Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), Економічній комісії по Європі (СЕК), Дунайській комісії, Раді державних морських організацій та Раді охорони навколишнього

середовища, у тому числі в територіальному морі і на внутрішніх водних шляхах. Розробляються і вводяться в дію акти програмного та концептуального характеру, які містять заходи щодо нарощування потенціалу морського і річкового транспорту.

Україна стала членом Міжнародної морської організації (ІМО) 28 березня 1993 року (постанова ВРУ від 04.02.94р. № 3938). За час свого членства Україна приєдналася до 17 правових документів ІМО, і ця робота триває.

Однією з найважливіших ділянок роботи Департаменту є впровадження Міжнародного кодексу з охорони суден і портових об'єктів (Кодекс ISPS) у морську галузь України. Ці міжнародні документи вводять у морську галузь України нову сферу діяльності – **забезпечення і підтримування морської безпеки**. **“Морська безпека”** – комплекс заходів, а також людські і матеріальні ресурси, які призначені та застосовуються для підтримування стану захищеності інтересів особи, суспільства і держави, суден, вантажу та інфраструктури портів від піратства, тероризму та актів незаконного втручання в їх діяльність.

Основна мета Кодексу ISPS полягає в розробці стандартизованих, уніфікованих методів і процедур для оцінки ступеня загрози, даючи урядам можливість протидії їй шляхом введення відповідних рівнів безпеки (охорони) на судах і на портових засобах.

Державам-учасникам Конвенції SOLAS -74 для реалізації державної політики з питань захисту суден і портових об'єктів від піратства, тероризму й актів незаконного втручання пропонується виконати низку вимог, найбільш важливими з яких є:

- створення міжнародної структури, що використовує співробітництво між урядами, урядовими закладами, місцевими адміністраціями, судноплавними компаніями і портами з виявлення загрози та вжиття заходів, з попередження подій, які пов'язані з порушенням безпеки суден або портових об'єктів, що використовуються у міжнародній торгівлі;
- призначення або заснування у рамках державного апарату **“призначеного органу”** (органу державного управління зі спеціальними повноваженнями в області охорони суден і портових засобів);
- введення до штату суден, судноплавних компаній та портів посади офіцера охорони судна, судноплавної компанії, порту;
- проведення оцінок охорони суден і портів (портових засобів);
- розробка і впровадження Планів охорони суден і портів (портових засобів);

- встановлення рівнів (1, 2, 3) захисту суден і портів (портових засобів);
- встановлення вимог щодо Декларації з охорони;
- видача Міжнародних свідоцтв з охорони суден;
- обладнання суден автоматичними ідентифікаційними системами та технічними засобами захисту;

Дія Кодексу ISPS поширюється на:

- порти (портові засоби, судноремонтні та суднобудівні заводи, інша інфраструктура портів), що обслуговують судна, які виконують міжнародні рейси;
- судноплавні компанії;
- пасажирські і вантажні судна (включаючи високошвидкісні) валовою місткістю 500 р.т. і вище;
- морські бурові плавучі і стаціонарні платформи.

Для забезпечення функціонування нової сфери діяльності (**морської безпеки**) на морському і річковому транспорті на сьогоднішній день Державним департаментом морського і річкового транспорту, що призначений органом державного управління зі спеціальними повноваженнями в області охорони суден і портових засобів, проведені наступні заходи:

- призначено так звані визнані організації в сфері охорони на морі;
- у портах призначені посадові особи порту, відповідальні за охорону.

Регістром судноплавства України із залученням представників Комітету з безпеки на морі ІМО проведено семінар щодо впровадження Кодексу ISPS в морську галузь України для судноплавних компаній:

- розроблена та затверджена Програма підготовки фахівців служб морської безпеки;
- визначені учбові заклади, яким доручається проводити підготовку за цією програмою;
- розроблено понад 30 нормативно-правових документів щодо виконання вимог Кодексу ISPS.

Виходячи з нових завдань, що постали перед водним транспортом в умовах зростання обсягів перевезень та відновлення реального сектора економіки, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем, все важливішою стає проблема задоволення потреб економіки та соціальної сфери у повному та високоякісному забезпеченні перевезеннями.

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

До компетенції Укрморрічфлоту відносяться Євро-Азійський та сьомий транспортні коридори. Коридор № 7 (Дунайський) проходить територіями Австрії, Угорщини, Югославії, Болгарії, Румунії, Молдови, України. Протяжність коридора 1600 км, в тому числі по Україні – 70 км.

16 грудня 1996 року була підписана тристороння Угода між Урядом України, Урядом Грузії і Урядом Азербайджанської Республіки про створення і функціонування міжнародного Євро-Азійського транспортного коридора Іллічівськ–Поті–Тбілісі–Баку.

З цього ж часу почала діяти автомобільна поромна переправа Іллічівськ–Поті, яка обслуговується паромами судноплавної компанії “Укрферрі”. У грудні 1998 року відкрита залізнична паромна лінія Іллічівськ–Батумі.

Сьогодні судноплавна компанія “Укрферрі” здійснює регулярні вантажопасажирські перевезення паромами на лінії Варна–Іллічівськ–Поті. На зазначеній лінії працюють два морських автомобільно-залізничних пароми, які можуть одноразово перевезити по 108 залізничних вагонів кожний. Розпочинаючи з 1998 року, підприємства галузі постійно беруть участь у виконанні заходів “Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України”, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.1998 р. №346.



5.2. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ МОРЬСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Морські перевезення регулюються Кодексом торговельного мореплавства України (1995 р.), інструкціями “Про порядок видачі суб’єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту”, “Умовами і правилами здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту та контроль за їх дотриманням”, “Умовами

і правилами здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням”, “Правилами митного контролю за переміщенням через митний кордон України суден закордонного плавання”, “Збірником тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України”.

Згідно з положеннями Кодексу торговельного мореплавства перевезення вантажів можуть здійснювати суб’єкти підприємницької діяльності, у володінні, користуванні або розпорядженні яких перебувають судна, за наявності у них спеціального дозволу (ліцензії) на цю діяльність.

Морська транспортна організація загального користування:

а) зобов’язана прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення;

в) зобов’язана публікувати тарифи та умови перевезень.

Особливістю морських перевезень є те, що поняття перевізник замінене найменуванням – фрахтівник. У принципі це пов’язане з тим, що немає в документах морських перевезень поняття перевізник у звичайному сенсі, і воно лежить між ним і власником судна.

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором. За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов’язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов’язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладеним у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є: рейсовий чартер (якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його

частини або окремих суднових приміщень); коносамент або інші письмові докази (букінг-нота, берс-нота тощо).

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом.

Фрахтування за чартерами застосовується при фрахтуванні суден, що виконують рейси між різними портами світу в залежності від наявності вантажів і розміру фрахтових ставок. За звичаєм, такі судна використовують для транспортування навальних або насипних сухих вантажів, а також нафти і нафтопродуктів.

У торговельному мореплавстві застосовуються наступні види фрахтування суден:

- фрахтування на послідовні рейси (consecutive-voyage) або різновидність фрахтування на умовах рейсового чартеру, яка застосовується при перевезеннях великої кількості однорідних вантажів в одному і тому ж напрямку одним і тим же судном;
- фрахтування згідно з генеральним контрактом (general contract), тобто угодою, за якою судновласник зобов'язується протягом певного періоду часу перевезти обумовлену кількість вантажу;
- фрахтування на умовах тайм-чартеру (time-charter), що в залежності від засобу визначення тривалості оренди судна ділиться на звичайний тайм-чартер і кругові рейси;
- фрахтування на умовах бербоут-чартер або дінайз-чартер – оренда судна без екіпажу (bareboat charter or demise charter).

Лінійні умови перевезення (liner або berth terms) означають, що лінійний перевізник за рахунок фрахту (плата за перевезення), забезпечує навантаження, вивантаження і укладку вантажу в трюмах або на палубі судна. З практичної точки зору “лінійні умови” означають, що вартість навантаження і вивантаження відносяться на судно, якщо сторони не домовилися про інше. У цьому лінійні умови відрізняються від умов при трампових перевезеннях, коли судновласник не несе видатків стосовно вантажних робіт. Специфіка лінійного судноплавства пояснюється тим, що договором на перевезення є коносамент, який охоплює усього лише невелику частину вантажу на судні, а не чартер. Право організувати навантаження або вивантаження судна надається одній особі (судновласнику і його агенту, а не фрахтувальникам). Зобов'язання судновласника згідно з лінійними умовами виконувати вантажні роботи за свій рахунок уточнюються в залежності від звичаїв кожного порту і напрямку роботи лінії.

При перевезеннях генеральних вантажів на лінійних суднах бронювання тоннажу виконується за коносаментом. Ділення фрахтових контрактів на чартерне фрахтування і бронювання за коносаменами до деякого ступеня умовне. По-перше, з прийняттям вантажу до перевезення коносамент у більшості випадків видається за наявності чартеру (змішане фрахтування). По-друге, однією з різновидностей договору перевезення вантажу за коносаментом є букінговий договір. Формою такого договору служить не коносамент, а букінг-нота або інші документи, якими обмінюються сторони до прийняття вантажу перевізником або видачі коносаменту.

У залежності від специфіки перевезення для різноманітних видів вантажу і окремих напрямків використовується ряд форм або проформ стандартних чартерів (charter), чартер-партій (charter-party), які розробляються об'єднаннями судновласників і фрахтувальників. Стандартні форми чартерів використовуються для певного виду товару (руда, вугілля, нафта, зерно). За звичаєм стандартні форми чартерів схвалюються авторитетними міжнародними морськими організаціями (Балтійська конференція, Міжнародна морська конференція), а також національними організаціями більшості так званих традиційних морських держав.

Розрізняють два поняття чартерів: чистий і відкритий. Термін чистий чартер вживається тоді, коли документ підписується без будь-яких змін стандартної форми. Відкритий чартер – це документ, в якому не вказані ні вид вантажу, ні пункт призначення. Ця форма використовується, коли фрахтувальник не знає точно або бажає зберегти у секреті, куди і з яким вантажем направляється судно.

При укладанні чартеру необхідно додержуватись ряду формальностей, у першу чергу в частині включення в нього ряду обов'язкових статей і пунктів, чітко формулювання яких дозволить уникнути згодом судновласникам і фрахтувальникам багатьох суперечок.

Договір морського перевезення у вигляді коносаменту (bill of lading) найчастіше використовується в лінійному судноплавстві.

Коносамент є, по-перше, розпискою капітана або його уповноваженого в прийнятті вантажу зі всіма зобов'язаннями і відповідальністю, які з цього випливають; по-друге, це товаророзпорядчий документ, що дає право особі, на яку він виписаний, отримати вантаж у порту призначення; по-третє, коносамент служить документом, який підтверджує наявність договору морського перевезення. Коносамент виписується трьох видів: іменний (з вказівкою найменування

одержувача), ордерний (коли коносамент виданий на підставі “наказу відправника” або “наказу одержувача”) або на пред’явника.

За іменним коносаментом вантаж видається в порту призначення означеному в ньому одержувачу або на основі передатного припису останнього іншій особі, яка подала такий коносамент.

За ордерним коносаментом вантаж видається його відправнику або одержувачу, або згідно з їх наказом, іншим особам. Передача ордерного коносаменту виконується за іменним або бланковим (без позначки особи, на користь якої вона зроблена) передатним приписом.

Коносамент виписується в двох, трьох і більше примірниках. Повний комплект документів, куди обов’язково входить коносамент, пересилається одержувачу або банку, який проводить розрахунок за договором купівлі-продажу. Коносамент складається на основі підписаного відправником документа – навантажувального ордера (shipping order). Навантажувальний ордер являє собою первинний транспортний документ, що містить всі необхідні дані про вантаж і служить основою для його прийняття на судно.

Навантажувальний ордер у декількох примірниках заповнюється безпосередньо відправником або за його дорученням транспортно-експедиторською організацією. В останньому випадку відправник заповнює доручення, яке передає експедитору.

Таким чином, для експортера найбільш важливим є правильне заповнення навантажувального ордера або доручення, бо в оформленні коносаменту він безпосередньо участі не бере.

При навантаженні на судно звіряється правильність відомостей навантажувального ордера з фактичним станом вантажу. Примірник навантажувального ордера з розпискою про прийняття вантажу до перевезення називається штурманською розпискою (mate’s receipt). Штурманська розписка є підтвердженням прийняття вантажу, але ще не являє собою товаророзпорядчого документа, однак входить у комплект документів, які надаються відправником вантажу одержувачу вантажу. Штурманська розписка служить основою для виписки коносаменту.

Важливе значення має дата виписки коносаменту: вона фіксує термін виконання продавцем договору купівлі-продажу.

Існують наскрізні і комбіновані коносаменти.

Наскрізні коносаменти застосовуються при транспортуванні вантажу з одного порту в інший з перевалкою в одному або декількох проміжних портах.

Комбіновані коносаменти стали застосовуватись у зв'язку з розвитком контейнерних та інтермодальних перевезень, коли вантаж перевозиться багатьма видами транспорту: морським, річковим, залізничним, автомобільним, повітряним. Коносамент змішаного перевезення покладає на першого перевізника, що прийняв вантаж до перевезення, не тільки зобов'язання продавця з доставки вантажу від пункту відправника до пункту одержувача, але і матеріальну відповідальність за доставку вантажу всіма іншими видами транспорту, що задіяні, і видачу вантажу в кінцевому пункті. У цьому зв'язку документ, що видається першим перевізником при здійсненні змішаного перевезення, називається інколи не коносаментом, а транспортним документом для змішаного перевезення. Докладаються зусилля з розробки єдиного міжнародного документа змішаного перевезення, що дозволило б значно спростити документообіг.

У випадку, якщо одержувач реалізує не всю партію товару, а її частину, використовуються пайові коносаменти або делівери-ордери. При цьому відбувається дроблення коносаменту на декілька частин.

Існують чисті коносаменти (без приміток про зовнішній вигляд і стан вантажу) і нечисті (з примітками). Як правило, продавець при поставках товару на певних базисних умовах повинен передати банку або покупцю чистий документ.

Іншою розповсюдженою формою договору морського перевезення є букінг-нот, що застосовується при резервуванні місця на регулярних лінійних судах для перевезення дрібних партій вантажу.

Останнім часом широкого розповсюдження отримав контракт на масове перевезення вантажу, що являє собою угоду про перевезення великої партії вантажу протягом тривалого періоду. За контрактом відправник повинен подати до відвантаження кількість вантажу в обумовлений термін. У ньому вказується тарифна ставка, що нижча базисної, оскільки в ній врахована знижка за передачу великої партії вантажу.

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

Вантажі, що потребують тари і упаковки для запобігання втра-там, нестачам і пошкодженню, повинні подаватися до перевезення у справній тарі та упаковці, що забезпечують повне збереження

вантажів у процесі перевезення і перевантаження. На кожному вантажному місці повинно бути нанесено повне і чітке маркірування.

Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всі необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозяться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу.

Вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути розміщеним на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні. Вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (сталійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди – нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач).

Під час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Якщо внаслідок заборони властей, стихійних явищ або інших причин, не залежних від перевізника, судно не може зайти в порт призначення, перевізник зобов'язаний негайно повідомити про це відправника.

Якщо протягом розумного терміну з моменту відправлення повідомлення не надійде розпорядження відправника про те, як обійтися з вантажем, капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом або повернути його

у порт відправлення, зважаючи на те, що, на думку капітана, є більш вигідним для відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно, капітан повинен вивантажити вантаж, що не може бути доставленим у порт призначення, в іншому порту згідно з розпорядженням відправника. У разі неодолення такого розпорядження протягом трьох діб з моменту відправлення повідомлення капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом, повідомивши про це відправника. Капітан вправі зробити те ж саме і в тому випадку, коли розпорядження відправника неможливо виконати без збитку для власників інших вантажів, що знаходяться на судні.

Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, пов'язані з очікуванням розпорядження відправника протягом розумного терміну, а також всі витрати щодо вантажу і сплатити фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу.

Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум. Право утримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право.

Якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незапитаний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

Україна має 19 торгових портів, 8 судноремонтних заводів, торговельний флот. Основні порти України – Іллічівський, Одеський, Південний, Херсонський, Ізмаїльський, Рені. За своєю структурою флот включає наступні види суден: універсальні, контейнеровози, ролкери, ліхтеровози, рефрежиратори, пароми, танкери.

Характеристика суден визначається в об'ємних одиницях (1 об'ємна одиниця дорівнює 2,83 кубометра). Корисна вантажопідйомність судна – це вантаж брутто. Корисна вантажомісткість реєстровий тоннаж-нетто. Розрізняють об'ємні одиниці брутто і нетто. Звичайні величини вантажомісткістю для морських суден становлять від 5000 до 10000 брутто реєстрових одиниць. Вантажопідйомність визначається у вагових тоннах.

Робота флоту та порту організовується на основі плану перевезень, у якому визначені їх обсяги та характер у всіх видах сполучень. Залежно від призначення морські перевезення поділяються на внутрішні (каботажні) та зовнішні (закордонні). Внутрішні перевезення ділять на міжрайонні та внутрішньорайонні. Відомі два види каботажу: малий (плавання у межах одного або двох суміжних морських басейнів без заходу у територіальні води інших держав) та великий (плавання суден між портами різних морських басейнів, поділених територіями інших держав, що виконується зазвичай із заходом в іноземні води). Морські сполучення поділяються також по районах плавання на прибережне, морське, океанське та арктичне. Залежно від районів плавання застосовуються судна різних класів. Морські перевезення здійснюються як окремими суднами, так і тягою – буксируванням. Плавання морських суден організовується в основному за двома формами – лінійне (регулярне) та нелінійне (нерегулярне або трампове (від англійського слова ‘tramp’ – бродяга)). Лінійне плавання здійснюється закріпленнями за даною лінією суднами для виконання систематичних перевезень за встановленими напрямками і портами. При цьому рух суден може відбуватись за розкладом (регулярні лінії) або послідовними рейсами, що призначаються залежно від наявності вантажу. Закордонні лінії організовуються на напрямках стійких зовнішньоторговельних зв’язків.

Основні переваги лінійного судноплавства – регулярність, додержання розкладу руху, експлуатація спеціалізованого тоннажу, утримання агентів – вимагають значно більших експлуатаційних витрат, ніж при трамповому судноплаванні. Компенсація цих витрат досягається значно вищим рівнем фрахтових ставок. На фрахтовому ринку це досягається шляхом об’єднання лінійних судновласників у фрахтові союзи з власним статутом, які визначають права і обов’язки своїх членів і встановлюють тарифи і частку в розподілі доходів, порти заходу тощо. Однією з таких форм об’єднання є спільні лінії (joint service).

Найважливішими документами, що визначають організацію роботи морського флоту, є технічний план та графік руху. Технічним планом установлюються завдання на розстановку флоту, роботу портів та інших підрозділів. Графіки руху розробляють у судноплавних компаніях. За ними визначають роботу кожного судна протягом терміну, що планується. Планування обробки суден у портах

пов'язано з надходженням інформації про підхід суден. Встановлено порядок та режим передачі капітанами суден інформації у порт призначення та судноплавні компанії, про знаходження у морі, про роботу у портах. До початку перевалки портом розробляється план обробки кожного судна. Цей план узгоджується з капітаном судна. Він визначає технологію вантажних та допоміжних робіт та норми часу. План вантажної обробки судна називається карго-планом. При навантаженні судна у цьому плані визначений порядок розміщення вантажів з точки зору їх властивостей, збереження поздовжньої міцності та стійкості судна, найкращого використання вантажності та місткості тощо. Обробка судна у порту здійснюється силами та засобами порту під керівництвом стивідора, який відповідає за виробництво робіт та правильне улаштування вантажів згідно з карго-планом. Адміністрація судна контролює правильність навантаження. Час знаходження судна у порту ділять на валовий (від заходу у порт до моменту виходу з порту) та чистий (тільки вантажні операції). На судах та у порту ведеться спеціальний документ (таймшит) для обліку фактичного часу, що витрачається на вантажні та допоміжні операції та простої. Таймшит, підписаний капітаном, фрахтувальником, одержувачем вантажу або їх агентами, встановлює час, фактично витрачений на навантаження (розвантаження) судна, і служить для розрахунку диспачу за економію часу, якщо вантажні роботи були закінчені достроково, або демереджа – штрафу, якщо вантажні операції тривали після обумовленого чартером сталійного часу.

При цьому між учасниками перевезень обумовлюються: промпт (вказівка, що судно повинно бути готовим до завантаження протягом декількох днів після укладання угоди), лейдейс (день, до якого фрахтувальники не зобов'язані приймати судно до завантаження) і канцелінг (останній термін, встановлений судовласником і фрахтувальником, до якого судно повинне бути готовим до навантаження). Звичайний інтервал між лейдейсом і канцелінгом – 10 днів. Якщо судно не прибуде в порт навантаження до дати канцелінга, фрахтувальники мають право розірвати договір.

Крім цього, обумовлюється ріверсібл – взаємно погашуваний рахунок, коли розрахунок за вантажні роботи здійснюється не по кожному порту окремо, а загальним рахунком по портах навантаження і вивантаження разом. Таким чином, штрафи в одному порту можуть бути перекриті преміями в іншому.



5.3. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ РІЧКОВИМ ТРАНСПОРТОМ

В Україні нормативно-правові основи про річкові перевезення не урегульовані. Серед документів, що діють, чільне місце посідає інструкція “Умови і правила здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом та контроль за їх дотриманням” (1994 р.), де в загальних рисах регламентується транспортна діяльність.

Міжнародні перевезення річковим транспортом регламентуються Белградською конвенцією-угодою про плавання по р. Дунай та Манхаймеровськими документами про плавання по р. Рейн.

Для управління судноплавством і реалізацією нагляду за виконанням конвенції була створена Дунайська комісія. Її метою є забезпечення вільного судноплавства на Дунаї у відповідності з інтересами і суверенними правами придунайських країн. Комісія займається вирішенням навігаційних, гідрологічних, гідрометеорологічних, статистичних, юридичних та видавничих питань.

Регулярне судноплавство по Дунаї здійснюється від гирла до м. Регенсбурга (Німеччина). Згідно з Белградською конвенцією про режим судноплавства 1948 р., навігація на Дунаї вільна і відкрита для всіх держав на основі рівності щодо портових і навігаційних зборів та умов торговельного судноплавства. Найбільші порти на Дунаї: Регенсбург (Німеччина), Лінц, Відень(Австрія), Братислава(Словаччина), Будапешт(Угорщина), Новий Сад, Белград (Югославія), Лом, Русе (Болгарія), Брега (Румунія), Ізмаїл (Україна). Крім цього, Україна має порти Кілія, Рені, Вилкове.

Міжнародні та внутрішньобасейні перевезення в Україні виконує акціонерна судноплавна компанія. Місцеві перевезення виконує флот портів.

Транспортні судна річкового флоту (самохідні і несамохідні) розраховані на перевезення масових вантажів вагою до 2000 тонн.

Рух річкового транспорту організовується за двома принципами – наскрізному та ділянковому. Наскрізний рух використовується на лініях, де умови плавання та характер вантажопотоків дозволяють доставляти вантаж від відправника до адресата без перевалки. Рух за ділянками організують там, де окремі ділянки річкового шляху мають різні умови плавання або різний вантажопотік.

Буксири і штовхачі використовують за принципом наскрізної тяги без зміни на всьому шляху сполучення або за системою тягових плечей. Поїзди для буксирування формують за декількома схемами секційними або напівсекційними. Перші доцільно використовувати при стійких вантажопотоках, що не потребують переформування поїзда, інші – при розпорошених вантажопотоках.

Рух вантажо-пасажирського флоту організовується за лінійною та рейсовою формами. Лінійна форма передбачає виконання регулярних рейсів кораблями, які приписані до цієї лінії. Рейсова форма – призначення спеціальних рейсів кораблів на лініях нерегулярного руху.

Рух по річках можливий у навігаційний період, що визначається залежно від місцевих кліматичних умов. На Дніпрі він складає 220-270 діб. Термін накопичення вантажів – 2 доби, проходження шлюзів – 10 годин. Термін доставки на самохідних суднах – 220 км/добу проти течії і 300 км/добу за течією. При перевезенні вантажів, що швидко псуються, – 330 км/добу.



5.4. ЗДІЙСНЕННЯ ВНУТРІШНІХ І МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ, ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ І РІЧКОВИМ ТРАНСПОРТОМ ТА КОНТРОЛЬ ЗА ПРАВИЛЬНІСТЮ ЇХ ДОТРИМАННЯ

Загальні положення

Ліцензуванню підлягає діяльність суб'єктів підприємництва, які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом.

Умови здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом

Орган Міністерства транспорту України при отриманні заяв на видачу ліцензій на здійснення перевезень перевіряє такі умови, необхідні для здійснення цієї діяльності:

- суб'єкт підприємницької діяльності повинен бути юридичною або фізичною особою, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах;

- наявність у суб'єктів підприємницької діяльності берегових ефективних засобів зв'язку (телефон, телекс, факс, радіо) в кількості і доступі, що гарантують можливість невідкладного цілодобового користування.

Правила здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом

При здійсненні діяльності згідно з отриманою ліцензією суб'єкти підприємницької діяльності повинні дотримуватись таких правил:

- здійснювати свою діяльність згідно з особливими умовами та правилами, зазначеними в ліцензії;
- дотримуватись вимог чинного законодавства щодо кваліфікації спеціалістів, а також стану транспортних засобів та обладнання відповідно до нормативно-технічних вимог, правил безпеки мореплавства, санітарних та екологічних норм;
- виконувати вимоги міжнародних конвенцій в галузі міжнародних перевезень, чинного законодавства щодо перевезень пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом, цих Правил та інших положень і правил, які регламентують діяльність за ліцензіями, нормативних документів Міністерства транспорту України, що стосуються здійснюваної ліцензійної діяльності.

Власник ліцензії не має права передавати її іншій юридичній або фізичній особі.

Особливі умови здійснення ліцензійної діяльності

Суб'єкти підприємницької діяльності при здійсненні внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом повинні мати на судні такі документи:

- систему контролю за додержанням правил судноводіння з чітким визначенням обов'язків по вахтовій службі на містку і в машинному відділенні;
- порядок перевірки водостійкості і водонепроникнення судна, відсутності надзавантаження судна і перенапруг в його конструкції;
- правила контролю за виконанням умов технічної експлуатації судна шляхом регулярних звітів та інформації;
- план дій у випадках надзвичайних подій для берегового управління, що має передбачати запобігання випадків, які можуть поставити під загрозу життя і здоров'я людини на борту судна, безпеку судна або істотне забруднення моря;
- правила для адміністрації суден, що передбачають підготовку і використання оперативних планів при надзвичайних обставинах.

Суб'єкти підприємницької діяльності можуть здійснювати міжнародні перевезення морським та річковим транспортом тільки при наявності необхідних документів для виїзду за кордон.



5.5. ЗБІРНИК ТАРИФІВ НА КОМПЛЕКС РОБІТ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ОБРОБЛЕННЯМ ВАНТАЖІВ У ПОРТАХ УКРАЇНИ

Наведені в Збірнику тарифи, які затверджено наказом Міністерства транспорту України від 31.10.1995 р. № 392, встановлені на комплекс робіт (послуг), пов'язаних з обробленням зовнішньоторговельних (експортних, імпортних) і транзитних вантажів у морських портах (причалах) Чорноморсько-Азовського басейну, р. Дунай і річкових портах (причалах) басейнів річок Дніпра та Південного Бугу. Тарифні ставки Збірника та порядок їх обчислення застосовуються всіма суб'єктами підприємницької діяльності, які надають послуги, передбачені цим Збірником, у морських портах, на причалах суднобудівних і судноремонтних заводів, інших портах, причалах (пристанях), незалежно від їх відомчої підпорядкованості та форм власності (Порти).

Тарифи, передбачені цим Збірником на послуги, що виконуються в морських рибних портах, причалах судноремонтних та суднобудівних заводів, інших портах, причалах (пристанях), визначаються відповідно до тарифної групи базового морського торговельного порту.

При виконанні послуг, пов'язаних з обробленням технологічних вантажів за єдиним технологічним процесом у морських рибних портах, зазначені тарифи не застосовуються.

Тарифи цього Збірника встановлені в доларах США без урахування ПДВ.

Акордні ставки на навантажувально-розвантажувальні роботи для експортно-імпортних вантажів, за винятком зерна, є фіксованими, а для транзитних вантажів – граничними.

Міністерство транспорту України має право встановлювати знижки в розмірі до 50% до граничних акордних ставок, перед-

бачених для транзитних вантажів, та визначати порядок їх застоування, а також змінювати рівень акордних ставок 1-ї та 2-ї груп зовнішньоторговельних вантажів.

Тарифи на послуги, не передбачені Збірником, затверджуються начальником порту.

Порти за тарифними групами розподіляються:

1 тарифна група – Іллічівськ, Одеса, Південний; **2 тарифна група** – Дніпро-Бузький, Миколаїв, Октябрськ, Херсон; **3 тарифна група** – Євпаторія, Скадовськ, Ялта; **4 тарифна група** – Бердянськ, Керч, Маріуполь, Севастополь, Феодосія; **5 тарифна група** – Білгород-Дністровський, Ізмаїл, Рені; **6 тарифна група** – Усть-Дунайськ; **7 тарифна група** – усі річкові порти і пристані річок басейнів Дніпра та Південного Бугу.

Порядок розрахунку плати за послуги

Для розрахунку плати за послуги, які надаються в портах, необхідно визначити за перевізними документами (накладна, дорожня відомість, коносамент) такі дані: а) вид сполучення (пряме водне чи пряме змішане); б) пункти відправлення, призначення чи перевалки; в) шлях проходження вантажу; г) масу вантажу, вантажопідйомність судна; ´) найменування вантажу; д) години прийняття і відправлення вантажу; е) вид розрахунку.

Визначити за назвою вантажу, до якої групи і позиції Єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів (ЄТСНВ відноситься вантаж.

Вантажі розподілені за найменуваннями на 69 груп, а групи – на окремі позиції і наведені в ЄТСНВ та в Алфавіті (розділ 4 Збірника) до ЄТСНВ.

Визначити тарифи за надані послуги відповідно до розділу 2 цього Збірника.

Обчислити загальну суму, яку необхідно сплатити за дане відправлення.

У разі повернення вантажу на вимогу вантажовласника в порту відправлення або перевалки з нього стягуються 0,5 дол. США за кожну повернену тонну та плату за фактично виконані роботи та послуги за тарифами, які затверджуються начальником порту.

Розрахункові одиниці та округлення маси для обчислення плати

Для визначення плат і зборів за роботи та послуги портів застоується одна з таких розрахункових одиниць: метрична тонна

(кількість тонн визначається шляхом зважування, розрахунковим шляхом за умовною масою або за масою, визначеною за осадкою судна); кубічний метр.

Маса вантажу окремих відправлень до 100 кг приймається до розрахунку як 100 кг.

Маса вантажу кожного найменування, зданого в кількості до 10 т включно, округлюється до 100 кг, при цьому неповні 100 кг зараховуються за 100 кг, а маса вантажу кожного найменування, зданого в кількості понад 10 т, округлюється до повних тонн, зараховуючи неповну тонну за повну тонну.

Кубічні метри за кожним найменуванням вантажу округлюються до цілих значень кубічних метрів, вважаючи неповні кубічні метри за повні.

Округлення маси здійснюється за кожним коносаментом, накладною. Вантажі різних найменувань, віднесені до одного класу і групи тарифу або таксовані за одним класом і групою, розглядаються щодо округлення маси як вантажі одного найменування.

Упаковка (тара) вантажу, а також різного роду пристрої і обладнання, які використовуються при перевезеннях, входять у загальну масу вантажу.

Визначення умовної маси

При переліку нижченаведених вантажів, прийнятих до перевезення поштучно або за об'ємною мірою, маса вантажу для обчислення портових плат визначається за наведеною нижче таблицею умовної маси.

Групи вантажів, для яких установлена умовна маса для визначення ставок плати за їх переробку, визначаються за ЄТСНВ та Алфавітом до ЄТСНВ для суховантажів.



5.6. ТИПОВИЙ ДОГОВІР ПРО СПІЛЬНУ ДІЯЛЬНІСТЬ У МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

Сторонами договору є українські суб'єкти господарської діяльності зі статусом юридичної особи.

Сторони договору зобов'язуються здійснювати спільну діяльність, пов'язану з виконанням: вантажно-розвантажувальних робіт

у Порту, включаючи весь комплекс пов'язаних з ними операцій з укладання і кріплення вантажу, його сепарування тощо; збереження вантажів, включаючи роботи зі складської підготовки вантажу до перевезення, такі як переупакування і ремонт тари для забезпечення повного збереження вантажу під час перевезення, сортування, нанесення на вантаж повного і чіткого маркірування, передбаченого правилами перевезення вантажу, й інші; транспортно-експедиційних операцій з підбору і комплектації транспортних партій вантажу; оформлення в митних органах, органах санітарно-епідеміологічного, карантинного, ветеринарного нагляду й інших відповідних дозволів, свідчень і сертифікатів на вантаж; оформлення перевізної і вантажної документації на вантаж; надання вантажовласникам комерційних, генеральних та інших актів при нестачі вантажних місць і маси, псуванні й ушкодженні вантажу і тари, пересортуванні й інших дефектах перевезеного вантажу; інших операцій, пов'язаних із проходженням вантажу через Порт; робіт з комплексного обслуговування суден і пасажирів згідно з діючими вимогами до здійснення відповідних послуг; перевезення вантажів, пасажирів і багажу; маркетингу робіт і послуг Порту; робіт з реконструкції і модернізації інфраструктури Порту; робіт із залучення додаткових вантажопотоків у Порт; робіт з агентування суден, різних допоміжних операцій та інших статутних видів комерційної діяльності Порту.

Сторони здійснюють спільну діяльність переважно на території та акваторії Порту, використовуючи виробничі приміщення, інженерні споруди, виробниче устаткування і транспортні засоби, що належать Порту і Підприємству.

Здійснення спільної діяльності забезпечується персоналом відповідно до норм, встановлених чинним законодавством України.

Витрати на розвиток інфраструктури Порту, відновлення і модернізацію устаткування несуть Порт і Підприємство з урахуванням положень договору.

Керівництво спільною діяльністю

Керівництво спільною діяльністю і ведення спільних справ щодо виконання зобов'язань за цим договором покладається на Порт та Підприємство і здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Спільна діяльність, передбачена даним договором, здійснюється під загальним контролем Порту в особі його начальника, а також інших уповноважених на це посадових осіб.

Встановлені діючими нормативними актами пільги стосовно зборів і плати за надання в морських портах послуг, які є предметом спільної діяльності, надаються Портом за узгодженням з Підприємством.

Обов'язки сторін при здійсненні спільної діяльності

Порт зобов'язується:

- залучати клієнтуру та укладати з нею договори на виконання робіт і надання послуг, передбачених договором, направляючи копії таких договорів Підприємству в 3-денний термін з дати укладання договору;

- складати і погоджувати плани роботи Порту з урахуванням заявок Підприємства;

- встановлювати і доводити до відома Підприємства черговість обслуговування суден;

- здійснювати контроль за відповідністю товарно-транспортних документів вимогам чинного законодавства України;

- встановлювати єдиний режим експлуатації портових споруд і устаткування, а також контролювати ефективність використання майна, переданого Портом у спільну діяльність;

- контролювати дотримання встановлених чинним законодавством України технічних, технологічних, санітарно-гігієнічних, пожежних та інших норм і правил;

- вчасно інформувати Підприємство про рівень цін і тарифів, установлених Мінтрансом України і Портом на роботи і послуги, що виконуються в рамках спільної діяльності;

- контролювати ведення бухгалтерського обліку і податкової звітності спільної діяльності шляхом проведення щоквартальних і річних ревізій та перевірок;

- надавати Підприємству на основі окремих договорів, що не є предметом даного договору, можливість користуватися портовими інженерними спорудами, паливно-мастильними і видатковими матеріалами, електро-, тепло-, водопостачанням і усіма видами комунікацій відповідно до умов, встановлених для структурних підрозділів Порту;

- вчасно здійснювати капітальний ремонт і реновацію основних фондів, які належать йому і передані у спільну діяльність;

- здійснювати контрольні-наглядові функції в галузі охорони праці, охорони навколишнього природного середовища, пожежної безпеки, технічної експлуатації перевантажувальних машин, суден

і споруд шляхом видачі обов'язкових для виконання Підприємством розпоряджень;

- забезпечувати і контролювати проведення заходів цивільної оборони, обов'язкових для виконання Підприємством;

- забезпечувати ведення державної і відомчої статистичної звітності, що враховує результати спільної діяльності, відповідно до існуючих норм та у встановлений термін;

- забезпечувати додержання єдиних для Порту дозволів і лімітів на викид і розміщення відходів, вчасно доводячи при цьому до Підприємства відомості щодо його норм на викид, скидання і розміщення відходів відповідно до додаткових угод, що не є предметом даного договору;

- розробляти і корегувати єдині норми гранично припустимих викидів і скидань відходів, проводити оцінку їх впливу на навколишнє природне середовище, розробляти проекти організації санітарно-захисної зони Порту, проводити щоквартальну оплату лімітного і понадлімітного збору за забруднення навколишнього природного середовища і погіршення якості природних ресурсів згідно з діючими тарифами, відшкодовувати частину суми внесених платежів з Підприємства відповідно до додаткових угод, що не є предметом даного договору;

- встановлювати контрольно-перепускний і внутрішньооб'єктний режими на території Порту;

- здійснювати разом з Підприємством кадрове забезпечення спільної діяльності відповідно до додаткових угод, що не є предметом даного договору.

Підприємство зобов'язується:

- залучати клієнтуру та укладати з нею договори на виконання робіт і надання послуг, передбачених договором, направляючи копії таких договорів Порту в 3-денний термін з дати укладання договору;

- виконувати роботи і надавати послуги, передбачені договором, на підставі укладених Портом та Підприємством договорів;

- планувати черговість і терміни виконання робіт і надання послуг з метою досягнення максимальної рівномірності і ритмічності їх проведення;

- виявляти нові ринки збуту робіт і послуг, що виконуються спільно з Портом, вести маркетингові дослідження;

- забезпечувати залучення максимально вигідної клієнтури з використанням виробничих зв'язків і досвіду роботи Підприємства і Порту;

- за узгодженням із Портом здійснювати за рахунок коштів, одержаних від спільної діяльності, фінансування виробничих та інших поточних витрат, що виникають у процесі здійснення спільної діяльності;
- вчасно здійснювати всі розрахунки з клієнтурою за виконані роботи і надані послуги при здійсненні спільної діяльності в установленому чинним законодавством України порядку;
- здійснювати матеріально-технічне забезпечення спільної діяльності;
- застосовувати ціни і тарифи на роботи і послуги, що надаються при здійсненні спільної діяльності, які установлені Мінтрансом України, а також місцеві тарифи, які затверджені Портом;
- здійснювати інвестування коштів у спільну діяльність відповідно до чинного законодавства України;
- здійснювати впровадження нових технологій при виконанні робіт і наданні послуг, які передбачені даним договором;
- своєчасно за свій рахунок здійснювати капітальний ремонт і реновацію основних фондів, які належать йому і передані у спільну діяльність;
- забезпечувати підготовку виробничого персоналу відповідної кваліфікації для здійснення спільної діяльності;
- створювати і забезпечувати працівникам належні умови праці, передбачені Кодексом законів про працю України, чинним законодавством України про охорону праці;
- систематично інформувати Порт про виконання виробничих і фінансових показників, хід виконання робіт за договорами;
- вести бухгалтерський і статистичний облік результатів спільної діяльності;
- вести податковий облік і складати податкову звітність за результатами спільної діяльності;
- направляти Порту відомчу статистичну і бухгалтерську звітність за результатами спільної діяльності за встановленою формою та в установлений термін;
- виконувати вимоги і рекомендації Порту з ефективного використання майна, переданого для спільної діяльності;
- розробляти та впроваджувати нові методи і системи управління спільною діяльністю;
- організовувати підвищення кваліфікації персоналу, який виконує роботи за цим договором, сприяти включенню його в спеціальні програми з підвищення кваліфікації кадрів;

- розробляти, впроваджувати і забезпечувати в спільному виробництві заходи в галузі охорони праці та безпечних методів її проведення;

- розробляти разом з Портом заходи щодо захисту навколишнього середовища, які відповідають міжнародним стандартам, надавати допомогу в придбанні відповідного устаткування і технологій;

- забезпечувати дотримання законодавства України про охорону довкілля, а також передбачені законодавством України і Портом відповідні облік, звітність і платежі;

- вчасно одержувати і продовжувати ліцензії на здійснення тих видів спільної діяльності, що у відповідності з чинним законодавством України підлягають ліцензуванню.

Внески сторін у спільну діяльність, їх оцінка і правовий режим

Порт і Підприємство визначають склад і розмір своїх внесків у спільну діяльність, що здійснюються шляхом внесення коштів і/чи майна, включаючи нематеріальні активи (право користування землею й іншими природними ресурсами, ноу-хау, технології, програмне забезпечення обчислювальної техніки тощо).

Внески коштів здійснюються як у національній, так і в конвертованій іноземній валюті. Внески в іноземній валюті оцінюються в гривнях за курсом Національного банку України на момент перерахування коштів.

Вартість майна визначається сторонами за справедливою (ринковою) ціною, яка розраховується відповідно з існуючими методиками оцінки вартості майна, та порядком, встановленим Фондом державного майна України. Вартість нематеріальних активів оцінюється експертно.

Майно сторін, що використовується при здійсненні спільної діяльності, залишається власністю цих сторін і відбивається в їхньому балансі в порядку, установленому чинним законодавством України.

Майно Порту передається Підприємству як стороні, уповноваженій на ведення загальних справ, у тимчасове користування на термін дії договору без права розпорядження ним. Передача майна підтверджується оформленням двостороннього акта приймання-передачі.

При необхідності придбання рухомого майна для використання його в спільній діяльності, відповідні витрати здійснюються за рахунок власних коштів однієї із сторін.

Придбання майна за рахунок коштів спільної діяльності до розподілу прибутку між сторонами договору не допускається.

При будівництві об'єктів нерухомості, реконструкції і модернізації інфраструктури Порту, що забезпечує нормальне здійснення спільної діяльності, допускається спільне часткове фінансування капітального будівництва за умови, що воно здійснюється з власних коштів кожної із сторін. Створене в такий спосіб нерухоме майно на час дії даного договору є загальною власністю сторін і відображається у їх балансі по вартості відповідної частки в спільному фінансуванні будівництва з умовою обов'язкового викупу Портом частки, що належить Підприємству, після припинення дії договору в порядку, передбаченому договором.

Кошти, витрачені Портом і Підприємством на придбання рухомого майна чи будівництво об'єктів нерухомості, призначених для використання в спільній діяльності, збільшують суму внеску кожного з них у спільну діяльність. Витрати кожної із сторін на зазначені цілі повинні бути визнані іншою стороною, що підтверджується додатковою угодою, яка після взяття її на облік податковим органом є невід'ємною частиною цього договору.

Розрахунок податкових амортизаційних відрахувань на майно, включаючи нематеріальні активи, які амортизуються, передане у спільну діяльність, здійснюється Підприємством згідно з діючими нормативами відрахувань, виходячи з вартості зазначеної в балансі власника майна, окремо по Порту і Підприємству. Амортизаційні відрахування відносяться Підприємством на валові витрати спільної діяльності і перераховуються власникам майна.

Ремонт, інше поліпшення майна, переданого у спільну діяльність, здійснюються сторонами, виходячи з графіків капітального і планово-попереджувального ремонтів майна Порту і Підприємства, затверджених відповідними службами сторін.

Витрати на ремонт, поліпшення і модернізацію устаткування, переданого сторонами в спільну діяльність, у частині, віднесеної відповідно до діючих вимог податкового обліку на валові витрати, здійснюються за рахунок засобів спільної діяльності. Частина витрат, що залишилася, відшкодовується за рахунок коштів власника майна і збільшує вартість його внеску в спільну діяльність, що відображається Підприємством у відповідних формах звітності.

Експлуатація майна здійснюється Підприємством відповідно до чинних нормативних актів, що встановлюють правила технічної експлуатації майна, безпеки праці, пожежної безпеки й інші.

Режим експлуатації майна, що належить Порту, встановлюється за узгодженням з Портом з урахуванням фактичного технічного стану цього майна.

Повернення однією із сторін майна, переданого за даним договором у спільну діяльність, можливе тільки у випадку припинення договору або за згодою іншої сторони. При поверненні майна Підприємство забезпечує його справний стан або компенсує вартість відновлення, обумовлену експертним шляхом, за винятком випадків, коли стан техніки при передачі є результатом природного зносу, що встановлюється спільно призначеними експертами.

Відповідальність за збиток, заподіяний однією із сторін майну іншої сторони, несе винна сторона. При відмові винної сторони відшкодувати заподіяний нею збиток, сторона, що зазнала збиток, вправі здійснити роботи з відшкодування збитку за свій рахунок з наступним стягненням понесених витрат із прибутку, що належить винній стороні за результатами спільної діяльності, або в судовому порядку, якщо зазначеного прибутку недостатньо для компенсації витрат з відшкодування збитку.

Розподіл прибутку від спільної діяльності

Прибуток від спільної діяльності визначається в порядку, передбаченому чинним законодавством України, яким регулюється здійснення спільної діяльності на території України без створення юридичної особи.

Розподіл прибутку від спільної діяльності між сторонами здійснюється після сплати податку на прибуток згідно з декларацією про прибуток Підприємства, прийнятою податковим органом.

Загальний прибуток, що належатиме Порту і Підприємству, поділяється між ними пропорційно внескам у спільну діяльність, підтвердженими відповідними розрахунками з урахуванням:

- вартості внесків у спільну діяльність, зазначених у додатках;
- поділу основних фондів на активні і пасивні;
- залучених сторонами обсягів робіт;
- зниження питомих витрат на послуги, які є предметом спільної діяльності.

Зазначений у договорі відсоток розподілу прибутку може коригуватися щоквартально з урахуванням зміни внесків сторін. Коригування оформляється підписанням додаткових угод, які є невід'ємною частиною цього договору.

Прибуток перераховується Підприємством у вигляді щомісячних авансових платежів не пізніше 25 числа місяця, наступного за звітним, виходячи з фактичного щомісячного прибутку, отриманого Підприємством.

Остаточні розрахунки здійснюються за результатами спільної діяльності за квартал. Допускається проведення в ті ж терміни звірення документів і здійснення перерахунків на підставі складених у результаті перевірки “Актів звірення розрахунків і погашення заборгованості”.

Персонал, зайнятий у спільній діяльності

Чисельність працівників, зайнятих у спільній діяльності, встановлюється штатним розкладом, затвердженим Підприємством за узгодженням з Портом.

Посадова особа, що здійснює оперативне керівництво спільною діяльністю, призначається Підприємством за узгодженням з Портом.

Умови й оплата праці працівників, зайнятих у спільній діяльності, визначаються положеннями колективного договору, укладеного Підприємством з однією чи декількома профспілками або іншими уповноваженими на представництво трудовим колективом органами, а у випадку відсутності таких органів – з представниками працівників, обраними й уповноваженими трудовим колективом.

Положення про оплату праці затверджується Підприємством за узгодженням з Портом.

Не узгоджені з Портом Штатний розклад і Положення про оплату праці працівників, зайнятих у спільній діяльності, не є підставою при визначенні витрат на здійснення спільної діяльності.

Відповідальність сторін

Сторони несуть взаємну майнову відповідальність відповідно до чинного законодавства України у випадку невиконання, несвоєчасного або неналежного виконання зобов'язань за цим договором.

Кожна із сторін за збиток, заподіяний її діями третім особам, несе самостійну відповідальність.

Штрафи і збитки від комерційної діяльності, наднормативного простою транспортних засобів під обробкою, порушень Правил технічної експлуатації і техніки безпеки, охорони праці і навколишнього середовища, пожежної безпеки тощо, що відбулися з вини Підприємства, покриваються за рахунок його частки прибутку від спільної діяльності, а при її відсутності чи недостатньої кількості коштів – за рахунок власних коштів.

Сторони передбачають застосування штрафних санкцій щодо порушень взаємної платіжної дисципліни за даним договором, розмір яких буде визначений додатковою угодою до даного договору, що є його невід'ємною частиною.

Відшкодування винною стороною збитків і сплата штрафів, передбачених договором, не звільняє її від виконання зобов'язань за цим договором.

У випадку одностороннього повного чи часткового відмовлення від виконання зобов'язань за договором до його припинення в порядку розділу 11 цього договору винна сторона виплачує на користь іншої сторони неустойку в розмірі документально підтвердженого прямого дійсного збитку.

Форс-мажор

Сторони звільняються від відповідальності за часткове чи повне невиконання зобов'язань за цим договором, якщо це невиконання стало наслідком дії нездоланної сили, що виникла після укладання договору в результаті подій надзвичайного характеру, які зобов'язана сторона не могла ні передбачати, ні запобігти їм.

До обставин нездоланної сили відносяться події, на які сторона не може вплинути та за виникнення яких не несе відповідальності, в загальноприйнятому значенні форс-мажору (землетрус, повінь, пожежа, страйк, воєнні дії), а також законодавчі і нормативні акти України заборонного характеру у відношенні дотримання тих або інших умов даного договору, що вступили в силу після його укладання.

Вирішення спорів

Сторони будуть докладати всіх зусиль для того, щоб вирішувати усі розбіжності і суперечки, пов'язані з даним договором, шляхом переговорів. При неможливості розв'язати суперечки шляхом переговорів, вони підлягають розгляду в арбітражних судах України або за домовленістю сторін у третейських судах.

Термін дії договору і його припинення

Даний договір укладається на термін за згодою сторін.

Даний договір може бути доповненим і зміненим за згодою сторін з оформленням доповнення до договору, що буде невід'ємною частиною цього договору.

Термін дії даного договору автоматично продовжується на наступний термін на тих же умовах, якщо жодна зі сторін за три

місяці до закінчення терміну його дії письмово не заявить про його припинення.

У випадках встановлення недоцільності або неможливості подальшого здійснення спільної діяльності, або встановлення неминучості одержання негативного фінансового результату такої діяльності будь-яка сторона вправі внести пропозиції про дострокове розірвання даного договору, що мають бути розглянутими у 3-місячний термін.

Дія договору припиняється з моменту підписання сторонами протоколу про його розірвання після закінчення 3-х місяців з дати подачі однією зі сторін пропозиції про його розірвання.

При припиненні договору у зв'язку із закінченням терміну його дії або у випадку дострокового розірвання договору з ініціативи Порту, за згодою Підприємства, Порт викупляє в нього рухоме майно, що було придбано ним за узгодженням з Портом, за вартістю, визначеною шляхом експертної оцінки, та відповідно з порядком, встановленим Фондом державного майна України.

При достроковому розірванні договору з ініціативи Підприємства питання про викуп рухомого майна Підприємства, що використовувалося в спільній діяльності, вирішується Портом у залежності від реальної потреби в цьому майні. Вартість майна визначається експертною оцінкою.

В усіх випадках припинення даного договору Порт у ___ місячний термін з дня припинення дії договору повертає Підприємству кошти, вкладені останнім у самостійне чи часткове фінансування капітального будівництва, здійсненого на території Порту, за ціною експертної оцінки відповідного майна.

Усі питання, що регламентують спільну діяльність і не знайшли відображення в даному договорі, регулюються чинним законодавством України.



5.7. ТЕХНОЛОГІЯ ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНИХ РОБІТ У ПОРТАХ

Вантажна обробка транспортних засобів

Технологічний процес вантажної обробки транспортних засобів забезпечує найбільш доцільне розміщення і використання

перевантажувальних засобів порту, мінімальні витрати часу на вантажну обробку суден, вагонів і автомобілів, раціональне розміщення людей, суворе дотримання вимог безпеки праці й охорони навколишнього середовища.

Опис технологічного процесу вантажної обробки транспортних засобів відбивається в наступній документації: паспорті порту, робочих і тимчасових технологічних картах завантаження-розвантаження суден і вагонів, годинних графіках розвантаження суден, технологічних процесах (типових циклах) повної обробки суден у порту, графіках вантажної обробки суден, єдиному технологічному процесі (ЄТП) обробки суден і вагонів (роботи порту і припортової залізничної станції), плані організаційно-технічних заходів щодо реалізації технологічного процесу в майбутню навігацію.

Паспорт порту містить такі основні розділи: загальні відомості, пропускна здатність причалів порту, технічні дані порту, техніко-економічні показники порту, ситуаційний план порту, схематичний план порту, технічна характеристика упоряджених механізованих причалів порту, перевантажувальне устаткування порту, службово-допоміжні судна порту. Технологічна карта розвантаження суден і вагонів – основний документ, що визначає організацію і порядок виконання перевантажувальних робіт.

Технологічні карти розвантаження суден і вагонів можуть бути робочими і тимчасовими. Робоча технологічна карта визначає організацію і послідовність виконання відпрацьованого й освоєного в порту перевантажувального процесу. Вона повинна містити опис технологічного процесу за операціями; розміщення перевантажувальних машин і докерів-механізаторів по операціях перевантажувального процесу; склад вантажозахватних пристроїв, такелажу й інструменту; вказівки з техніки безпеки, охорони праці і навколишнього середовища; оформлювальні і стверджуючі реквізити.

Тимчасова технологічна карта розробляється на період освоєння перевантажувального процесу щодо нового для даного порту вантажу, при зміні технології вантажу, що перевантажувався раніше в порту, або при освоєнні передових методів і прийомів перевантаження вантажів. Зміст тимчасовий аналогічний змістові робочої технологічної карти, але процедурні питання розробки, узгодження, затвердження, розмноження, обліку і зберігання значно спрощені.

У залежності від місця виконання і призначення в технологічних картах перевантажувальні операції поділяються на наступні:

с у д н о в а – формування або розформування пакета, укладання вантажу в трюмі або на палубі судна, стропування, переміщення вантажу в трюмі, зачищення трюму, підгортання (штивка) вантажу;

к о р д о н н а або ф р о н т а л ь н а – переміщення вантажу кордонною (фронтальною, основною) машиною в зоні її дії (із судна на причал, склад, у вагон, на автомобіль або назад);

п е р е д а т н а – передача вантажу від (з) однієї машини до (на) іншої (іншу);

т р а н с п о р т н а – переміщення вантажу машинами внутрішньопортового транспорту з оперативної (прикордонної) площадки на склад або назад, а також із складу на склад;

в а г о н н а – формування або розформування вантажу в пакети, переміщення й укладання усередині вагона, стропування, підгортання вантажу у вагоні або його зачищення;

а в т о м о б і л ь н а – завантаження або розвантаження автомобіля;

с к л а д с ь к а – завантаження або розвантаження перевантажувальних машин або захоплювальних пристроїв, формування і розформування пакета, переміщення й укладання вантажу в штабель на складі.

При розробці технологічного процесу вантажної обробки транспортних засобів використовуються норми часу на виконання окремих операцій: норми часу на формування і розформування підймання вантажу, норми часу на одне стропування вантажу, норми часу на підймання, поворот і опускання вантажу або вантажозахоплювального пристрою краном.

При перевантаженні навалочних вантажів для визначення тривалості суднової, вагонної і складської операцій замість норм на формування і розформування пакетів, стропування використовують норми часу на установлення грейфера на вантаж, захоплення вантажу грейфером, напрямок навантаженого грейфера і висипання вантажу з грейфера.

При перевантаженні лісоматеріалів норми часу на виконання окремих операцій відрізняються від аналогічних норм для навалочних вантажів.

Крім операцій, що складають безпосередньо перевантажувальний процес, у зв'язку із стиснутими умовами роботи і недостатнім оглядом крановиком простору в трюмі потрібний нагляд за переміщенням вантажозахоплювального пристрою. Витрати часу

на активний нагляд при підйманні й опусканні захоплювального пристосування сягають від 5 до 10 с.

Нормативи часу для навалочних вантажів установлені з врахуванням часткового сполучення елементів підймання й опускання грейфера з поворотом стріли крана. Для тарно-штучних вантажів нормативи часу розраховані на завантаження (розвантаження) суден I й II типів. Типи суден і групи кранів приймають відповідно до Єдиних комплексних норм виробітку і часу на перевантажувальні роботи, виконувані в річкових портах і на пристанях (ЄКНВІЧ) або Відомчими комплексними нормами виробітку і часу на перевантажувальні роботи, виконувані в річкових портах і на пристанях (ВКНВІЧ).

У технологічному процесі перевантаження штучних вантажів і контейнерів у більшості випадків основними технічними засобами є авто- і електронавантажувачі. При цьому виникає необхідність визначення тривалості операцій з переміщення вантажів, виконуваних навантажувачами. Витрати часу на виконання операцій акумуляторними й автомобільними навантажувачами і витрати часу на їх рух з вантажем і без вантажу приймаються за нормами.

План організаційно-технічних заходів щодо реалізації технологічного процесу в майбутню навігацію передбачає розробку питань забезпечення готовності порту до вантажної обробки транспортних засобів. У ньому здійснюється розміщення і закріплення перевантажувальних машин за вантажними районами і причалами, розробляються заходи щодо підготовки берегових технічних засобів, рейдового, службово-допоміжного і роз'їзного флоту, підготовки і розміщення кадрів, відпрацьовуються питання організації й оплати праці на перевантажувальних роботах і т.п.

Перевантаження штучних вантажів і контейнерів

До штучних відносяться вантажі, перевезені в мішках, стосах, пачках, тюках, ящиках, бочках. Маса одного місця вантажів змінюється в межах від 15 до 300 кг, а іноді і до 500 кг.

Особливу групу складають контейнери і штучні вантажі, що перевозяться окремими місцями в упакуванні і без нього. До них відносяться великовагові і громіздкі вантажі, велике устаткування (верстати, вузли машин і агрегатів, автомобілі й ін.), метало-конструкції і залізобетонні вироби масою 15 т і більше.

За умовами перевезення і зберігання штучні вантажі зазвичай поділяють на три групи:

- ті, що потребують захисту від атмосферних опадів і сонця, які зберігають у закритих складах, перевозять у трюмах суден і критих вагонах;

- зберігання яких допускається на відкритих площадках (з накриттям у разі потреби брезентом), які перевозять у відкритому рухомому складі;

- швидкопсувні, які перевозять у спеціально обладнаних суднах-рефрижераторах, вагонах-рефрижераторах або льодовиках, зберігають у складах-льодовиках.

В окрему групу виділяються небезпечні і легкозаймисті вантажі, перевезення і зберігання яких здійснюють за особливими правилами.

У залежності від форми, розмірів, маси, упакування і фізико-хімічних властивостей штучні вантажі поділяють на групи: вантажі, що перевозяться в ящиках, у мішках, у бочках, у стосах, великовагові вантажі, метали і металовироби. Групи поділяються на класи.

Значне число груп, класів і найменувань штучних вантажів утруднює застосування універсальних машин і пристосувань для їх перевантаження. Тому з метою полегшення перевантажувальних робіт застосовують транспортні пакети з використанням різних засобів пакування. Застосовують пакети, сформовані без піддонів.

Укрупнення пакетів забезпечує використання крупнотоннажних піддонів, що одержали назву флети. Вони можуть бути плоскими, з торцевими опорними стінками, із знімними стійками, з бортами і відкидною торцевою стінкою та з незнімними стінками у вигляді ящикового піддона.

Штучні вантажі і контейнери в сучасних річкових портах перевантажують, як правило, на спеціалізованих причалах порталними, козловими і мостовими кранами, мостовими перевантажувачами.

Велика номенклатура штучних вантажів, перевезених у контейнерах, на піддонах і в непакетованому вигляді, розмаїтість їх форм, розмірів і маси, а також тари й упакування вимагають різних захоплювальних пристроїв для їх перевантаження.

Перевантаження лісоматеріалів, навалювальних і насипних вантажів

Лісоматеріали, що перевозяться водним транспортом, бувають довгомірними (4–9 м), короткомірними (1–3,5 м), круглими. Крім того, це можуть бути стійки різного сортаменту, пиломатеріали (дошки, брус, шпали) та інші лісоматеріали (клепка, технічна тріска, тарна дощечка й ін.).

При перевантаженні круглих лісоматеріалів розсипом використовують спеціальні вантажозахоплювальні пристрої – грейфери різної конструкції.

Великого поширення одержало перевезення круглих лісоматеріалів пакетами. У пакети круглий ліс формують у пункті відправлення і незалежно від виду транспорту перевозять без розформування до складу одержувача в пункті призначення. При формуванні пакетів використовують різні пакетуючі засоби. Найбільшого застосування при формуванні пакетів на воді одержали багатооборотні напівтверді стропи п'яти модифікацій.

Для навантаження круглих лісоматеріалів у судна і вивантаження їх із суден використовують переважно схеми механізації, у яких основними перевантажувальними машинами є порталні і мостові крани, у якості тилових використовують порталні, напівпорталні, консольні, козлові, мостокабельні крани або мостові перевантажувачі.

Навалочні вантажі – це різноманітні кускові, зернисті і порошкоподібні матеріали, перевезення і зберігання яких здійснюють без упакування, навалом. У залежності від умов перевезення і зберігання в портах навалочні вантажі поділяються на дві групи: вантажі, що допускають зберігання на відкритих площадках і перевезення у відкритих судах і вагонах (кам'яне вугілля, руди, нерудні будівельні матеріали, технічна сіль, камінь, щебінь та ін.); вантажі, зберігання і перевезення яких повинно здійснюватися в закритих складах і закритих транспортних засобах (харчова кухонна сіль, калійна сіль, цемент, апатитовий концентрат та ін.).

Для перевантаження значної частини навалочних вантажів як вантажозахоплювальні пристрої використовують грейфери – пристрої, за допомогою яких здійснюють перевантаження вантажів способом двостороннього зачерпування.

З різних типів перевантажувальних машин можуть компонуватися схеми механізації перевантаження навалочних вантажів для причалів з різним вантажообігом. Особливе місце в перевантаженні навалочних вантажів займає видобуток і перевантаження нерудних будівельних матеріалів (НБМ).

До насипних відносяться зернові вантажі, які вантажать у судна, в основному, на причалах хлібоприймальних пунктів. До складу зернових вантажів входять пшениця, жито, овес, ячмінь, кукурудза, горох, просо, гречка й ін.

Основна частина зерна, перевезеного водним транспортом, вивантажується на причалах мірошницьких або комбікормових комбінатів. На причалах річкових портів зерно перевантажується в незначних кількостях. При цьому застосовуються, в основному, кранові схеми механізації із спеціальними грейферами, що щільно закриваються. У цьому випадку зернові вантажі перевантажуються за схемою “судно–вагон” із завантаженням вагонів через бункер. Організація перевантажувальних робіт у порту містить у собі три найбільш істотні елементи:

- адміністративне керівництво ходом перевантажувальних робіт, здійснюване за лінійно-штабним принципом начальником порту, його заступниками і функціональними відділами управління порту і начальниками вантажних районів (дільниць) із заступниками і змінними помічниками;
- оперативне керівництво обробкою транспортних засобів, розміщенням і використанням перевантажувальних засобів і бригад докерів-механізаторів, що реалізовується диспетчерською службою через безпосередніх організаторів виробництва – змінних помічників, начальників вантажних районів (дільниць), начальників причалів та ін.;
- організацію й оплату праці безпосередніх виконавців перевантажувальних робіт – бригад докерів-механізаторів.

Адміністративне керівництво роботою порту, у тому числі перевантажувальними роботами, очолює начальник порту, що разом із заступниками і функціональними відділами керує всією діяльністю порту, відповідає за дотримання і виконання виробничої, фінансової і трудової дисциплін, укладених договорів і взаємних зобов'язань.

Оперативне керівництво перевантажувальним процесом, здійснюване диспетчерською службою, забезпечує ефективне виконання оперативних планів, єдиних технологічних процесів обробки транспортних засобів, підтримування перевантажувального процесу в заданому плановому режимі. Склад і структура диспетчерського апарату порту визначаються обсягом і характером роботи, виконуваної портом.

Безпосередніми виконавцями перевантажувальних робіт у порту є бригади докерів-механізаторів. Ефективність перевантажувального процесу багато в чому залежить, поряд з якістю адміністративного й оперативного керівництва, від форми організації й оплати праці цих бригад.



5.8. РОЗВИТОК МОРСЬКИХ ПОРТІВ І ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ

Загальна характеристика проблеми

Чинники, які обумовлюють зростаючу роль морських портів.

Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку у найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну у напрямку Європа – країни Азійсько-Тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС до 2010 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35 %. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі „Північ-Південь” – за експертними оцінками, до 2010 року – на 25-30 %. За прогнозами, суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі і для морського транспорту. У зв'язку з цим Україна має чималі можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за означеними напрямками.

Це вимагає реалізації конкретних заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни. У цьому контексті зростатиме роль морських портів як однієї із найважливіших ланок національної транзитно-транспортної інфраструктури.

Між тим, на сьогодні в Україні існує загроза збереження негативних тенденцій у цій сфері. Зокрема, це зменшення обсягів транзиту територією України за більшістю напрямків, недостатнє завантаження потужностей транспортної системи (зокрема, портів, залізниць) власною вантажною базою. За оцінками експертів, транзитний потенціал України зараз реально використовується лише на 50-60 %, в тому числі невикористаний резерв переробної спроможності українських портів становить понад 30% (2005 р.). За цих умов подальша втрата транзиту при неможливості принципово збільшити власну вантажну базу суттєво вплине на функціонування всього транспортного комплексу країни. Міждержавний транзит через українську територію – це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою. Погіршення становища України у транзитній сфері може мати незворотний характер, якщо сучасні негативні тенденції не будуть враховані на загальнодержавному рівні при розробці національної транспортної політики.

Протягом останніх років зберігається тенденція до зменшення обсягу транзиту та зменшення його частки у загальному вантажообігу портів України. Так, обсяг транзиту у 2002 році в цілому по всіх морських торгових портах становив 48972 тис. т (що складало 44 % від загального вантажообігу), у 2004 році – 42717,3 тис. т (відповідно 38 %), у 2005 – 38906,2 тис. т (відповідно 36 %). Позитивна динаміка зростання обсягу транзиту спостерігається у Ренійському, Ізмаїльському, Усть-Дунайському, Миколаївському, Керченському портах, порту Південний. Негативні тенденції щодо зменшення обсягів транзиту спостерігалися в Іллічівському, Одеському, Феодосійському, Бердянському, Маріупольському портах. При цьому найбільші темпи спаду транзиту – в Феодосійському порту, для якого основну частку транзиту до 2004 року становила нафта російського „Юкосу”.

Останніми роками спостерігається стійка тенденція до зростання загального вантажообігу та транзиту через приватні морські портово-перевалочні комплекси, які не підпорядковані Мінтранзв'язку.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків для України, можуть бути поділені на зовнішні та внутрішні.

Зовнішні чинники

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни у структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів тощо);

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

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

- розширення ЄС та створення більш сприятливих умов для транзиту у Румунії, Болгарії, країнах Балтії (слід очікувати ще більшого зростання конкуренції між портами Румунії, Болгарії та України за транзитні вантажопотоки євразійського напрямку у зв'язку з входженням цих країн до ЄС);

- транспортна політика Російської Федерації щодо модернізації власних портів, транспортної інфраструктури та зменшення залежності від транзиту через територію України (Росія активно реалізує політику переорієнтації своїх вантажів з українських портів на власні порти на Чорному морі та Балтиці. Сьогодні близько 65 % загального обсягу транзитних перевезень залізничним транспортом України та змішаним залізнично-морським сполученням припадає на російських замовників).

Внутрішні чинники

- відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускної здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України, свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька разів нижчу, ніж в цілому для всієї магістралі. Це знижує ефективність функціонування всієї магістралі попри всі позитивні заходи, які були уже реалізовані відповідно до „Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів”);

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

- технічна зношеність основних фондів, базових об'єктів транспортної інфраструктури, відсутність комплексного підходу до технічного оздоровлення галузі;

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

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

- численні перепони при оформленні міжнародних транзитних вантажів, недостатня ефективність заходів щодо збереження вантажів та криміногенна обстановка на дорогах;

- певна невизначеність та недостатня послідовність транспортної політики України, відсутність системного комплексного характеру заходів, що вживаються, відсутність державного протекціонізму у підтримці власних вантажоперевізників та судноплавних компаній, надання їм статусу національних перевізників, відсутність заходів щодо стимулювання експорту власних транспортних послуг (залежність зовнішньої торгівлі від іноземного флоту – вітчизняний флот забезпечує лише 7,5% міжнародних зовнішньоторговельних операцій);

- недостатня активність України у приєднанні і виконанні міжнародних конвенцій та інших нормативно-правових актів щодо транзитних та транспортних перевезень (зокрема, до європейських конвенцій, що регулюють перетин кордону, угод Єврокомісії щодо транспортних операцій, питань оподаткування, приватного права та ін.);

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

- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни у тарифній політиці країн-конкурентів та не сприяє забезпеченню конкурентоспроможності перевезень по території України у порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави і т.п.;

- невизначеність щодо майбутнього функціонування суднового ходу Дунай – Чорне море.

Більшість із названих внутрішніх чинників функціонування транспортного комплексу має системний характер.

Проблема полягає у тому, що порти є лише однією ланкою, яка забезпечує обслуговування транзиту та експортно-імпортних операцій. Важливими ланками загального процесу переміщення транзиту через територію України є залізничний, автомобільний транспорт, пункти перетину сухопутних кордонів у всіх напрямках. Ефективна робота лише портів у цьому транспортному циклі не забезпечує повною мірою кінцевий результат. Тому вирішення проблеми потребує насамперед комплексного підходу, який може бути реалізований лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики, спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, узгоджений розвиток інфраструктури транзиту, вдосконалення

тарифної політики та на формування транзитної привабливості території України, підвищення конкурентоспроможності перевезень.

Підвищення ефективності функціонування портів

Формування вантажної бази портів. Національна вантажна база, яка формується зовнішньоекономічними вантажами, здатна забезпечувати лише 56-60 % вантажообігу портів. За оцінками спеціалістів Асоціації портів України, у найближчі 5 років національна вантажна база навіть за умови позитивних тенденцій у розвитку економіки не здатна забезпечувати повне використання потужностей портів.

Удосконалення тарифної політики, яка не сприяє мінімізації транспортної складової у вартості товарів, що перевозяться через Україну і не забезпечує сприятливого конкурентного середовища Як показує аналіз, фактор зниження тарифів як стимул для залучення додаткових транзитних вантажопотоків в основному себе вже вичерпав. Слід робити акцент не на зниженні тарифів, а на застосуванні конкурентоспроможних ставок тарифів на конкретних напрямках перевезень. Залишаються у 2-3 рази вищими ніж в портах більшості європейських країн ставки зборів при обслуговуванні суден-контейнеровозів, наприклад, в Одеському, Іллічівському портах.

Поліпшення системи митного контролю. Основні проблеми – невпорядкованість системи прикордонного контролю, зловживання, високі ставки зборів за проведення контролю та супутніх операцій, довготривалість та складність процедури контрольно-перевірочних операцій, оформлення документів на транзитні вантажі (насамперед це стосується автомобільних та контейнерних перевезень), слабка технічна оснащеність, плата за митне супроводження та охорону вантажів.

Необхідність технічного оновлення елементів портової інфраструктури, подолання технологічного відставання у забезпеченні основних портових операцій, незначні інвестиції у модернізацію портової інфраструктури.

Відсутність коштів для модернізації. Фіскальна політика держави спрямована на вилучення коштів портів до бюджету без врахування потреб портів акумулювати фінансові резерви для модернізації портової інфраструктури і техніки.

Різний рівень ефективності функціонування портів. Так, порт Маріуполь для переробки 14 млн.т вантажів використовує 15 причалів та має штат близько 5 тис. чол., Іллічівський порт переробляє

такий самий обсяг вантажів, але на 26 причалах і має чисельність персоналу 9,2 тис. осіб. Завантаженість порту Маріуполь становить 72 %, порту Іллічівськ – 43 %.

Основні напрями розвитку портів

Програма соціально-економічного розвитку морських торговельних портів виходить з основних принципів, які закладені в Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2020 року.

Мета програми: зростання обсягів перевалювання вантажів в українських морських портах на 30 відсотків (до 115 млн. тонн у 2010 р.) шляхом введення в експлуатацію спеціалізованих перевантажувальних комплексів в морських портах загальною потужністю 30 млн. тонн на рік.

Основні завдання Програми:

Створити надійну матеріально-технічну базу морських портів, яка відповідає у кількісному відношенні вимогам розвитку української економіки і зовнішньої торгівлі, у якісному відношенні – найвищим світовим стандартам.

Зміцнити взаємодію морських торговельних портів із суміжними видами транспорту і вантажовласниками у межах логістичних товаропровідних систем і міжнародних транспортних коридорів, які проходять по території України.

Підвищити рівень навігаційної і екологічної безпеки в морських торговельних портах.

Підвищити ефективність державного регулювання роботи і розвитку морських торговельних портів, що забезпечить реалізацію інтересів держави без обмеження господарчої самостійності підприємства.

Програма містить комплекс заходів, які передбачають:

- створення і модернізацію термінальних комплексів, впровадження прогресивних транспортно-технологічних систем, їх відповідність світовим стандартам і європейській транспортній системі;
- створення умов, що сприяють збільшенню обсягів міжнародних транзитних перевезень через порти України, доведення до міжнародних стандартів якості транспортних послуг;
- розробку і створення нормативно-правової бази транспортного і транспортно-технологічного забезпечення роботи портів у взаємодії із суміжними видами транспорту, приведення діючого законодавства в цій сфері діяльності у відповідність з міжнародним транспортним правом; ухвалення Закону “Про морські порти України”;

- реформування методів управління і форм господарської діяльності портів з метою приведення їх у відповідність з вимогами розвитку ринку транспортних послуг і світової практики управління портами шляхом структурних перетворень і відокремлення адміністративних і господарських функцій;
- регулювання діяльності портів на державному і регіональному (муніципальному) рівнях з урахуванням їх значимості у загальній системі економіки України, міжнародних і місцевих транспортних шляхів;
- створення інформаційно-керуючих систем, що дозволить підвищити конкурентоспроможність портів України, а також створення умов інформаційної і технологічної взаємодії та координації роботи різних видів транспорту.



6. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

6.1. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Перевезення у повітряному сполученні визначаються Варшавською угодою, Повітряним кодексом України (1993р.), Постановою Кабінету Міністрів України “Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України” (1995р.), положенням “Про порядок видачі Тимчасового дозволу на здійснення міжнародних польотів з (до) аеропортів (аеродромів), в яких відсутні пункти пропуску через державний кордон України” (1996р.), наказом “Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами” (1997р.), положенням “Про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника” (1997р.) та іншими нормативно-правовими документами.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) на регіональних конференціях встановлює: тарифи, знижки, розклад руху. Крім цього, названа міжнародна організація займається уніфікацією перевізних документів, уніфікацією порядку бронювання, розробкою принципів загальних умов перевезень та відносин авіапідприємств з агентами.

Правилами IATA передбачається можливість для перевізника укладати угоду про наскрізне перевезення з іншими авіакомпаніями, що дає відправникам вантажу можливість мати вибір маршруту і розкладу руху, а вантаж може перевозитись практично між будь-якими пунктами по одній накладній і наскрізному тарифу. При цьому у вантажній накладній зазвичай вказується найкоротший маршрут. Якщо ж це не зроблено, то вантаж буде відправлений за тим маршрутом, який, на думку перевізника, забезпечує найбільш швидку доставку.

При вирішенні питання про перевезення вантажу повітряним транспортом необхідно враховувати, яким літаком він буде відправлений: пасажирським або спеціалізованим вантажним. За міжнародними правилами на рейсових пасажирських літаках до перевезення приймаються вантажі, маса одного місця яких не перевищує 200 кг, а габарити відповідають розмірам вантажного люка.

Перевезення важкогазових та великогабаритних вантажів здійснюється спеціалізованими вантажними літаками, які мають вантажні люки і приміщення значних розмірів. Ці літаки обладнані спеціальними засобами для навантаження, швартування і вивантаження.

Для здійснення чартерних рейсів (особливо з перевезень вантажів на міжнародних рейсах) оформляється вантажна накладна міжнародного зразка. Вантажна накладна – перевізний документ, що видається перевізником і є доказом укладання договору на перевезення. Вантажна накладна міжнародного зразка повинна бути заповнена відправником англійською мовою. Внесення у вантажну накладну (комплект включає 12 примірників) даних, що стосуються тарифів і зборів, виконуються перевізником. Три примірники в комплекті є оригіналами і призначаються:

- оригінал № 1 – для перевізника, що видавав накладну. Є документальним свідченням підписання перевізником і відправником договору на перевезення;

- оригінал № 2 – для одержувача. Слідує з вантажем до пункту призначення і видається одержувачу разом з вантажем;

- оригінал № 3 – для відправника. Видається відправнику і служить документальним доказом прийняття вантажу перевізником до перевезення і як документальне свідчення підпису перевізника і відправника під договором на перевезення.

Дев'ять інших примірників в комплекті є копіями і призначені для різних цілей.

Вантажна накладна може бути заповнена самим перевізником. І в цьому випадку буде вважатися, що перевізник діяв від імені відправника і за його дорученням. Якщо вручена разом з вантажем накладна не містить всіх необхідних даних або заповнена неправильно, перевізник має право зробити в ній необхідні доповнення або уточнення, що, однак, не є його обов'язком.

Накладна для повітряних вантажних перевезень служить як доказ про укладання угоди на перевезення і прийняття вантажу для перевезення; відомість відправлених вантажів, куди вносяться перевізні документи, а при необхідності також фіксуються особливі умови відправника; документ для нарахування фрахту; страховий поліс, якщо укладено угоду про страхування через посередника-фрахтувальника; митний документ при вивозі, проїзді або ввезенні; підтвердження поставки.

Для авіап перевезень авіанакладна – такий же документ, що й коносамент у морських перевезеннях. Однак існують суттєві відмінності. Авіанакладна не є оборотнім документом, її не можна індосувати (передати іншій особі за допомогою передавального підпису), вона не може бути документом, що засвідчує право власності на вантаж як такий. В авіанакладної немає оригіналу, що передається вантажоодержувачеві для надання йому права володіння товаром. Вантаж віддається у розпорядження названого вантажоодержувача після пред'явлення ним засвідчуючих його особу документів, підписаної квитанції та сплати необхідних зборів.

Коли повітряним шляхом відправляються вантажі різних відправників, то головний вантажовідправник виписує своєму агентові у кінцевому пункті прибуття не звичайну накладну, а звідну – з вказівкою на кожен окрему партію товару. Після прибуття вантажу агент передає його окремими партіями у розпорядження вантажоодержувачів, вказаних у звідній авіанакладній. Як і в коносаменті, в авіанакладній повинна бути детальна інформація про вантажоодержувача і про товар, що транспортується.

Плата за авіафрахт зазвичай нараховується за масою в кілограмах, при цьому маса заокруглюється на півкілограма у більшу сторону. Коли співвідношення маси й об'єму вантажу перевищує 6 (для Великої Британії – 5), тоді плата стягується з огляду на об'єм вантажу.

Відповідальність за збитки (шкоду) під час повітряних вантажних перевезень поширюється на всі види завданої шкоди, що виникла у період, протягом якого вантаж знаходився в аеропортах чи на борту літака.



6.2. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВІЗНИКА І ВИКОНАВЦЯ ПОВІТРЯНИХ РОБІТ ЩОДО ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ, ЗАПОДІЯНИХ ПАСАЖИРАМ, БАГАЖУ, ПРИЙНЯТИМ ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ІНШИМ КОРИСТУВАЧАМ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ТА ТРЕТІМ ОСОБАМ

Об'єктом цього виду обов'язкового страхування є майнові інтереси страхувальника, які виникають внаслідок зобов'язання

відшкодувати у порядку, встановленому законодавством, пасажиром, вантажовласником, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам збитки, пов'язані з експлуатацією повітряного судна.

Конкретні умови цього виду обов'язкового страхування визначаються договором обов'язкового страхування, який засвідчується полісом.

Страховальником з цього виду обов'язкового страхування є повітряний перевізник, що має право здійснювати пасажирські та вантажні перевезення.

Страховими випадками вважаються:

- авіаційна подія за участю повітряного судна страховальника, внаслідок якої настає його цивільна відповідальність за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю пасажирів та їхньому майну;

- факт пошкодження, псування або заподіяння іншої шкоди багажу, пошти, вантажу, за які страховальник (повітряний перевізник чи виконавець повітряних робіт) несе відповідальність за контрактом на перевезення (за багажною квитанцією або за пасажирським квитком);

- заподіяння шкоди іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам.

Відповідальність за майнові збитки вважається застрахованою на час офіційного перебування пошти, вантажу та багажу на повітряному судні чи під час завантаження (розвантаження) на повітряне судно.

Страхова сума (ліміт відповідальності страховика), встановлена договором з цього виду обов'язкового страхування, не повинна бути меншою:

1) за шкоду, заподіяну пасажиром:

- під час виконання польотів у межах України – суми еквівалентної 20000 доларів США за офіційним курсом гривні до долара США, визначеним Національним банком на день здійснення польоту, за кожне пасажирське крісло і відповідно до кількості пасажирських крісел, передбаченої сертифікатом цього повітряного судна. Страховик (страхова організація) сплачує зазначену страхову суму кожній потерпілій особі;

- під час виконання міжнародних польотів – у межах та на умовах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються пасажирські перевезення;

2) за шкоду, заподіяну пошти, багажу або вантажу – суми, еквівалентної 20 долларам США за офіційним курсом гривні до

долара США, визначеним Національним банком на день здійснення польоту, за кілограм; за речі (ручна кладь), що знаходяться у пасажирів, – суми, еквівалентної 400 долларам США за офіційним курсом гривні до долара США, визначеним Національним банком на день здійснення польоту;

3) за шкоду іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам:

- для повітряного судна з максимальною злітною вагою до 2000 кілограмів – 200000 гривень;
- для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 2001 до 6000 кілограмів – 500000 гривень;
- для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 6001 до 25000 кілограмів – 1000000 гривень;
- для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 25001 до 50000 кілограмів – 5000000 гривень;
- для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 50001 до 100000 кілограмів – 15000000 гривень;
- для повітряного судна з максимальною злітною вагою понад 100000 кілограмів – 20000000 гривень.

Під час виконання міжнародних польотів страхова сума (ліміт відповідальності страховика) встановлюється в межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються повітряні роботи.

Таке страхування має здійснюватися відповідно до уніфікованих умов Об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються у міжнародній практиці.

У разі, коли загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує зазначений розмір страхової суми, відшкодування кожній потерпілій особі пропорційно зменшується.

Страховик несе відповідальність у заявлених обсягах страхової суми, якщо раніше не було заявлено про більшу вартість багажу.

У разі, коли пасажир з дозволу авіаційного перевізника перебуває на борту повітряного судна без квитка і не застрахований згідно з Положенням про порядок і умови проведення обов'язкового страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу при виконанні авіаційних робіт, та пасажирів які перевозяться за його заявкою без придбання квитків, страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування.

Страхове відшкодування не виплачується:

• за збитки, завдані внаслідок природної втрати вантажу в межах, встановлених нормами під час його перевезення, а також впливу температури, вологості чи особливих властивостей, які можуть призвести до загибелі чи псування вантажу (усушка, утруска, загнивання, займання тощо);

- за недостачу вантажу, якщо ціла зовнішня упаковка;
- за пошкодження вантажу черв'яками, гризунами, комахами;
- за збитки, завдані під час доставки вантажу до місця навантаження в повітряне судно і після вивантаження його з повітряного судна;
- за збитки, завдані внаслідок зниження ціни на вантаж, що перевозиться повітряним судном.

У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний у термін, встановлений договором з цього виду обов'язкового страхування, письмово повідомити страховика про настання страхового випадку та надати страховику оригінали (або нотаріально засвідчені копії) таких документів:

- страхового поліса;
- платіжного доручення про сплату страхових внесків;
- посвідчення (сертифікат) про придатність повітряного судна до польотів;
- завдання на політ;
- письмової претензії пасажирів, власників вантажу, третіх осіб або їх правонаступників та документи про розмір збитків (висновки державних та відомчих комісій, обґрунтовані суми збитків);
- страхового акта (сертифіката);
- корінців авіаквитків та багажних квитанцій пасажирів повітряного судна;
- документів на перевезення вантажів та пошти;
- документів реєстрації події з повітряним судном, включаючи політне завдання.

Страховий тариф з цього виду обов'язкового страхування на один рік не може перевищувати:

- двох відсотків страхових сум, визначених договором обов'язкового страхування відповідальності за відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошті, вантажу;
- одного відсотка страхових сум, визначених договором обов'язкового страхування інших користувачів повітряного транспорту та третіх осіб.



6.3. ОBOB'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЕКСПЛУАТАНТА ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЗА ЗБИТКИ, ЯКІ МОЖУТЬ БУТИ ЗАВДАНІ НИМ ПРИ ВИКОНАННІ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ

1. Об'єктом цього виду обов'язкового страхування є майнові інтереси страхувальника, які виникають внаслідок зобов'язання відшкодувати в порядку, встановленому законодавством завдані третім особам збитки під час виконання авіаційних робіт.

2. Конкретні умови цього виду обов'язкового страхування визначаються договором обов'язкового страхування, який посвідчується полісом.

3. Страхувальником з цього виду обов'язкового страхування є виконавець авіаційних робіт, що експлуатує повітряне судно на законних підставах.

4. Страховим випадком вважається авіаційна подія за участю повітряного судна страхувальника, внаслідок якої настає його цивільна відповідальність за заподіяну шкоду життю та здоров'ю третіх осіб, їхньому майну, майну юридичних осіб.

5. Страхова сума (ліміт відповідальності страховика), встановлена договором з цього виду обов'язкового страхування для польотів, виконуваних у межах України, не повинна бути меншою ніж:

- для повітряного судна з максимальною злітною вагою до 2000 кілограмів – 200000 гривень;
- для повітряного судна з максимальною злітною вагою від 2001 до 6000 кілограмів – 500000 гривень;
- для повітряного судна з максимальною злітною вагою понад 6000 кілограмів – 1000000 гривень.

Для міжнародних польотів страхова сума (ліміт відповідальності страховика) встановлюється у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються авіаційні роботи.

6. У разі, коли загальний розмір шкоди за одним страховим випадком перевищує зазначений розмір страхової суми, відшкодування кожній потерпілій третій особі пропорційно зменшується.

7. У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний у термін, встановлений договором з цього виду обов'язкового

страхування, письмово повідомити страховика про настання страхового випадку та надати страховику оригінали (або нотаріально засвідчені копії) таких документів:

- страхового поліса;
- платіжного доручення про сплату страхових внесків;
- посвідчення (сертифікат) про придатність повітряного судна до польотів;
- завдання на політ;
- страхового акта (сертифіката);
- документів реєстрації авіаційної події, що сталася з повітряним судном, включаючи польотне завдання;
- письмової претензії до страхувальника від третіх осіб або правонаступників;
- рішення судових органів (або його копію) про відшкодування страхувальником збитків потерпілим третім особам.

8. Страховий тариф з цього виду обов'язкового страхування на один рік не повинен перевищувати 1 відсотка страхової суми, визначеної договором обов'язкового страхування.



6.4. ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ СУДЕН

Об'єктом цього виду обов'язкового страхування є майнові інтереси страхувальника, які не суперечать законодавству України і пов'язані з володінням та використанням повітряного судна.

Конкретні умови цього виду обов'язкового страхування визначаються договором обов'язкового страхування, який посвідчується полісом.

Страхувальником з цього виду обов'язкового страхування є юридична або фізична особа-власник повітряного судна або повітряний перевізник (виконавець повітряних робіт), що експлуатує це повітряне судно на законних підставах.

Страхова сума, встановлена договором з цього виду обов'язкового страхування, не повинна бути меншою, ніж залишкова балансова вартість повітряного судна. Під час укладання договору

обов'язкового страхування страхова сума повинна бути узгоджена з власником повітряного судна.

Повітряне судно, що є об'єктом обов'язкового страхування, повинно мати: реєстраційне посвідчення про державну реєстрацію цивільного повітряного судна; посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів; документи, що підтверджують право власності (оренди) на повітряне судно; інші документи, яких вимагають державні органи регулювання діяльності повітряного транспорту.

Якщо договором з цього обов'язкового страхування передбачено обов'язкове страхування двох чи більше повітряних суден, вимоги цього Положення застосовуються окремо для кожного повітряного судна.

Згідно з цим Положенням страховим випадком є загибель повітряного судна, що може виникнути з моменту запуску двигунів до вимкнення двигунів після завершення польоту внаслідок авіаційної події.

Загибеллю вважається:

- повна втрата повітряним судном здатності здійснювати політ у зв'язку з руйнуванням основних елементів несучих конструкцій (планера) або у разі, коли компетентною комісією встановлено, що аварійний ремонт цього повітряного судна технічно неможливий чи економічно недоцільний;

- пропажа повітряного судна безвісти, коли повітряне судно після планового польоту, здійснюваного в період дії договору обов'язкового страхування, не прибуло в пункт призначення і заходи щодо його розшуку протягом 60 діб не дали наслідків або його розшук офіційно припинено до закінчення зазначеного терміну;

- втрата повітряного судна у зв'язку з вимушеною посадкою на важкодоступну та непридатну для евакуації цього повітряного судна місцевість;

- цілковите руйнування повітряного судна внаслідок авіаційної події, враховуючи пропажу безвісти.

Договір обов'язкового страхування може передбачати інші страхові випадки з оплатою додаткових страхових платежів за тарифами, встановленими страховиком.

У період дії договору обов'язкового страхування і до настання страхового випадку страхувальник має право на свій розсуд визначити ту чи іншу особу, яка отримає страхові відшкодування. Якщо повітряне судно є власністю кількох осіб, то кожна з них отримує

страхове відшкодування пропорційно їх часткам у праві власності на повітряне судно.

У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний у термін, встановлений договором з цього виду обов'язкового страхування, письмово повідомити страховика про настання страхового випадку та надати страховику оригінали (або нотаріально засвідчені копії) таких документів:

- страхового поліса;
- платіжного доручення про сплату страхових внесків;
- посвідчення (сертифікат) про придатність повітряного судна до польотів;
- завдання на політ;
- страхового акта (сертифіката);
- технічного акта огляду повітряного судна після його пошкодження, а у разі загибелі – акта про списання повітряного судна;
- документів, які засвідчують власність страхувальника на повітряне судно або встановлюють розмір його відповідальності перед власником у разі загибелі або пошкодження повітряного судна.

Якщо заподіяна шкода компенсована іншими особами, страховик сплачує тільки різницю між сумою, що підлягає відшкодуванню за договором страхування, і сумою, що компенсована іншими особами. Про такі компенсації страхувальник зобов'язаний повідомити страховика.

Під час укладання договорів обов'язкового страхування повітряного судна з кількома страховиками страховик відшкодовує збитки в розмірі, що не перевищує його частку в загальній сумі за всіма договорами страхування цього повітряного судна.

Страхові тарифи з цього виду обов'язкового страхування на один рік для повітряних суден з максимальною злітною вагою понад 15000 кілограмів встановлюються у розмірі до 6 відсотків, для повітряних суден з максимальною злітною вагою менш як 15000 кілограмів – до 8 відсотків, для вертольотів – до 10 відсотків страхової суми.



7. ЕКОНОМІЧНА, ПРАВОВА ТА ІНФОРМАЦІЙНА ВЗАЄМОДІЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

7.1. НАПРЯМКИ ВЗАЄМОДІЇ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ В ЕКОНОМІЦІ

Взаємодія видів транспорту у фінансовій області включає наступне коло питань: розробка єдиної методичної основи для тарифних систем, узгодження тарифів у змішаних сполученнях, розробка методики розподілу прибутків при перевезеннях у змішаному сполученні, встановлення розмірів матеріальної відповідальності сторін за перевезення та зберігання вантажів.

Найбільш важливим питанням взаємодії видів транспорту є встановлення тарифів на перевезення. Транспортні тарифи – це ціни, за якими транспорт реалізує свої послуги. Тарифи виступають як засіб: впливу на розміщення виробництва; боротьби за ринок; обліку витрат на транспорті.

Транспортні тарифи на всіх видах транспорту мають схожий розподіл за видами перевезень, за формою побудови та родом відправлень. За видами перевезень тарифи розподіляють на загальні, виняткові (збільшуючі або знижуючі), пільгові та спеціальні. За формою побудови тарифи розрізняють: диференційовані, пропорційні та акордні. Згідно з родом відправлень тарифи бувають: повагонні, автомобільні, контейнерні тощо.

Основні принципи тарифної політики закордонних транспортних підприємств зводяться до наступних положень:

- тариф повинен покривати собівартість перевезень;
- за верхню межу тарифної ставки приймається такий рівень, який може запропонувати конкуруючий вид транспорту;
- між верхньою та нижньою межами тарифу доцільне диференціювання за вартоспроможністю вантажів.

При розрахунку собівартості перевезень потрібно зважати на інфляцію. Ціни завжди ростуть, тому заміна старих транспортних засобів новими більш коштовна, при цьому капітали, що відкладають на заміну старого майна, з плином часу знецінюються майже повністю. На все це потрібно зважати при розрахунках

амортизаційних відрахувань. Якщо цього не робити, то прибутки будуть перебільшеними і з'явиться викривлена уява про добробут підприємства та зросте ймовірність його банкрутства.

Формування тарифів регулюється державними нормативними актами, які обмежують прибутковість транспортних підприємств.



7.2. ПОЛОЖЕННЯ ПРО ФОРМУ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ДОГОВОРІВ (КОНТРАКТІВ)

Це Положення (Затверджене наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 6 вересня 2001 р. № 201) розроблено відповідно до статті 6 Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність” та пункту 9 Постанови Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 17 липня 1995 р. № 523 “Про стан виконання Указу Президента України від 18 червня 1994 року № 319 “Про невідкладні заходи щодо повернення в Україну валютних цінностей, що незаконно знаходяться за її межами”. Воно застосовується при укладанні договорів купівлі/продажу товарів (надання послуг, виконання робіт) та товарообмінних договорів між українськими суб'єктами підприємницької діяльності та іноземними суб'єктами підприємницької діяльності незалежно від форм власності та видів діяльності.

Зовнішньоекономічний договір (контракт)– 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.

Договір (контракт) укладається відповідно до Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність” та інших законів України з урахуванням міжнародних договорів України. Суб'єкти підприємницької діяльності при складанні тексту договору (контракту) мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо та у виключній формі Законом України “Про зовнішньоекономічну діяльність”, іншими законами України.

Зовнішньоекономічний договір (контракт) укладається суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності або його представником у простій письмовій формі, якщо інше не передбачено міжнародним договором України чи законом. Повноваження представника на укладання зовнішньоекономічного договору (контракту) може впливати з доручення, статутних документів, договорів та інших підстав, які не суперечать Закону України “Про зовнішньоекономічну діяльність”. Дії, які здійснюються від імені іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності України, уповноваженим на це належним чином, вважаються діями цього іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності.

Договір (контракт) може бути визнано недійсним у судовому порядку, якщо він не відповідає вимогам законів України або міжнародних договорів України.

Права та обов'язки сторін зовнішньоекономічної угоди визначаються матеріальним та процесуальним правом місця її укладання, якщо сторони не погодили інше, і відображаються в умовах договору (контракту).

1. До умов, які повинні бути передбачені в договорі (контракті), якщо сторони такого договору (контракту) не погодилися про інше щодо викладення умов договору і така домовленість не позбавляє договір предмета, об'єкта, мети та інших істотних умов, без погодження яких сторонами договір може вважатися таким, що неукладений, або його може бути визнано недійсним внаслідок недодержання форми згідно з чинним законодавством України, відносяться:

1.1. Назва, номер договору (контракту), дата та місце його укладання.

1.2. Преамбула.

У преамбулі зазначається повне найменування сторін–учасників зовнішньоекономічної операції, під якими вони офіційно зареєстровані, із зазначенням країни, скорочене визначення сторін як контрагентів (“Продавець”, “Покупець”, “Замовник”, “Постачальник” тощо), особа, від імені якої укладається зовнішньоекономічний договір (контракт), та найменування документів, якими керуються контрагенти при укладанні договору (контракту) (установчі документи тощо).

1.3. Предмет договору (контракту).

У цьому розділі визначається, який товар (роботи, послуги) один з контрагентів зобов'язаний поставити (здійснити) іншому

із зазначенням точного найменування, марки, сорту або кінцевого результату роботи, що виконується.

У разі бартерного (товарообмінного) договору (контракту) або контракту на переробку давальницької сировини визначається також точне найменування (марка, сорт) зустрічних поставок (або назва товару, що є кінцевою метою переробки давальницької сировини).

Якщо товар (робота, послуга) потребує більш детальної характеристики або номенклатура товарів (робіт, послуг) досить велика, то все це зазначається у додатку (специфікації), який має бути невід'ємною частиною договору (контракту), про що робиться відповідна відмітка в тексті договору (контракту).

Для бартерного (товарообмінного) договору (контракту) згаданий додаток (специфікація), крім того, балансується іще за загальною вартістю експорту та імпорту товарів (робіт, послуг).

У додатку до договору (контракту) про переробку давальницької сировини зазначається відповідна технологічна схема такої переробки.

Технологічна схема переробки давальницької сировини повинна відображати:

- усі основні етапи переробки сировини та процес перетворення сировини в готову продукцію;
- кількісні показники сировини на кожному етапі переробки з об'рунтуванням технологічних втрат сировини;
- втрати виконавця переробки на кожному етапі переробки.

1.4. Кількість та якість товару (обсяги виконання робіт, надання послуг).

У цьому розділі визначається, залежно від номенклатури, одиниця виміру товару, прийнята для товарів такого виду (у тоннах, кілограмах, штуках тощо), його загальна кількість та якісні характеристики.

У тексті договору (контракту) про виконання робіт (надання послуг) визначаються конкретні обсяги робіт (послуг) та термін їх виконання.

1.5. Базисні умови поставки товарів (приймання-здавання виконаних робіт або послуг).

У цьому розділі зазначаються вид транспорту та базисні умови поставки (у відповідності до Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів чинної редакції), які визначають обов'язки контрагентів щодо поставки товару і встановлюють момент переходу ризиків від однієї сторони до іншої, а також конкретний строк поставки товару (окремих партій товару).

У випадку укладання договору (контракту) про виконання робіт (надання послуг) у цьому розділі визначаються умови та строки виконаних робіт (послуг).

1.6. Ціна та загальна вартість договору (контракту).

У цьому розділі визначаються ціна одиниці виміру товару та загальна вартість товарів або вартість виконаних робіт (наданих послуг), що поставляються згідно з договором (контрактом), крім випадків, коли ціна товару розраховується за формулою, та валюта контракту. Якщо згідно з договором (контрактом) поставляються товари різної якості та асортименту, ціна встановлюється окремо за одиницю товару кожного сорту, марки, а окремим пунктом договору (контракту) зазначається його загальна вартість. У цьому разі цінові показники можуть бути зазначені в додатках (специфікаціях), на які робиться посилання в тексті договору (контракту).

При розрахунках ціни договору (контракту) за формулою зазначається орієнтовна вартість договору (контракту) на дату його укладання.

У договорі (контракті) про переробку давальницької сировини, крім того, зазначаються її заставна вартість, ціна та загальна вартість готової продукції, загальна вартість переробки.

У бартерному (товарообмінному) договорі (контракті) зазначаються загальна вартість товарів (робіт, послуг), що експортуються, та загальна вартість товарів (робіт, послуг), що імпортуються за цим договором (контрактом), з обов'язковим вираженням в іноземній валюті, віднесеній Національним банком України до першої групи Класифікатора іноземних валют.

1.7. Умови платежів.

Цей розділ визначає валюту платежу, спосіб, порядок та строки фінансових розрахунків та гарантії виконання сторонами взаємних платіжних зобов'язань. Залежно від обраних сторонами умов платежу в тексті договору (контракту) зазначаються:

- умови банківського переказу до (авансового платежу) та/або після відвантаження товару або умови документарного акредитива, або інкасо (з гарантією), визначені відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 21 червня 1995 р. № 444 “Про типові платіжні умови зовнішньоекономічних договорів (контрактів) і типові форми захисних застережень до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), які передбачають розрахунки в іноземній валюті”;

- умови за гарантію, якщо вона є або коли вона необхідна (види гарантії: на вимогу, умовна), умови та термін дії гарантії, можливість зміни умов договору (контракту) без зміни гарантій.

1.8. Умови приймання-здавання товару (робіт, послуг).

У цьому розділі визначаються строки та місце фактичної передачі товару, перелік товаросупровідних документів.

Приймання-здавання проводяться за кількістю згідно з товаросупровідними документами, за якістю – згідно з документами, що засвідчують якість товару.

1.9. Упаковка та маркування.

Цей розділ містить відомості про упаковку товару (ящики, мішки, контейнери тощо), нанесене на неї відповідне маркування (найменування продавця та покупця, номер договору (контракту), місце призначення, габарити, спеціальні умови складування і транспортування та інше), а за необхідності – також умови її повернення.

1.10. Форс-мажорні обставини.

Цей розділ містить відомості про те, за яких випадків умови договору (контракту) можуть бути не виконані сторонами (стихийні лиха, воєнні дії, ембарго, втручання з боку влади та інше). При цьому сторони звільняються від виконання зобов'язань на строк дії цих обставин або можуть відмовитися від виконання договору (контракту) частково чи в цілому без додаткової фінансової відповідальності. Строк дії форс-мажорних обставин підтверджується торговопромисловою палатою відповідної країни.

1.11. Санкції та рекламації.

Цей розділ встановлює порядок застосування штрафних санкцій, відшкодування збитків та пред'явлення рекламацій у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням одним із контрагентів своїх зобов'язань.

Тут мають бути чітко визначеними розміри штрафних санкцій (у відсотках від вартості недопоставленого товару (робіт, послуг) або суми неоплачених коштів, строки виплати штрафів – від якого терміну вони встановлюються та протягом якого часу діють, або їх граничний розмір), строки, протягом яких рекламації можуть бути заявлені, права та обов'язки сторін договору (контракту) при цьому, способи врегулювання рекламацій.

1.12. Врегулювання спорів у судовому порядку.

У цьому розділі визначаються умови та порядок вирішення спорів у судовому порядку щодо тлумачення, невиконання та/або

неналежного виконання договору (контракту) з визначенням назви суду або чітких критеріїв визначення суду будь-якою зі сторін залежно від предмета та характеру спору, а також погоджений сторонами вибір матеріального і процесуального права, яке буде застосовуватися цим судом, та правил процедури судового врегулювання.

1.13. Місцезнаходження (місце проживання), поштові та платіжні реквізити сторін.

При цьому зазначаються місцезнаходження (місце проживання), повні поштові та платіжні реквізити (№ рахунка, назва та місцезнаходження банку) контрагентів договору (контракту).

2. За домовленістю сторін у договорі (контракті) можуть визначатися додаткові умови:

- страхування, гарантії якості, умови залучення субвиконавців договору (контракту), агентів, перевізників, визначення норм навантаження (розвантаження), умови передачі технічної документації на товар, збереження торгових марок, порядок сплати податків, митних зборів, різного роду захисні застереження, з якого моменту договір (контракт) починає діяти, кількість підписаних примірників договору (контракту), можливість та порядок внесення змін до договору (контракту) та ін.

3. Перелік нормативно-правових актів України, що регулюють питання форми, порядку укладання та виконання зовнішньоторговельних договорів (контрактів):

- Цивільний кодекс України;
- Закон України “Про зовнішньоекономічну діяльність”;
- Закон України “Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті”;
- Закон України “Про операції з давальницькою сировиною у зовнішньоекономічних відносинах”;
- Закон України “Про регулювання товарообмінних (бартерних) операцій у галузі зовнішньоекономічної діяльності”;
- Указ Президента України від 4 жовтня 1994 року № 566/94 “Про заходи щодо впорядкування розрахунків за договорами, що укладають суб’єкти підприємницької діяльності України”;
- Указ Президента України від 4 жовтня 1994 року № 567/94 “Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів”;
- Указ Президента України від 10 лютого 1996 року № 124/96 “Про заходи щодо вдосконалення кон’юнктурно-цінової політики у сфері зовнішньоекономічної діяльності”;

- Декрет Кабінету Міністрів України від 19 лютого 1993 р. № 15-93 “Про систему валютного регулювання і валютного контролю”;
- Постанова Кабінету Міністрів України і Національного банку України від 21 червня 1995 року № 444 “Про типові платіжні умови зовнішньоекономічних договорів (контрактів) і типові форми захисних застережень до зовнішньоекономічних договорів (контрактів), які передбачають розрахунки в іноземній валюті”.



7.3. ТИПОВІ УМОВИ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ КОНТРАКТІВ

Економічне зростання у світі, яке супроводжувалось протягом останніх десятиліть випереджальним збільшенням обсягів міжнародної торгівлі, міжнародним кооперуванням виробництва, а також бурхливим розвитком туристичного бізнесу, сприяло зростанню обсягів транспортних перевезень і якісному прогресу транспортної галузі. У свою чергу, транспортні комунікації відіграють кардинальну роль у процесах глобалізації, у формуванні регіональних економічних просторів.

Слід зазначити, що коли йдеться про міжнародні транспортні послуги, маються на увазі перевезення різними видами транспорту (морським, річковим, залізничним, автомобільним, авіаційним, трубопровідним), які здійснюються в процесі міжнародної торгівлі та/або резидентами однієї країни в економічно виражених інтересах резидентів іншої країни.

Прогрес засобів міжнародних транспортних комунікацій у ХХ ст. набув вражаючих масштабів. Вдалося досягти швидкого з'єднання материків: замість тижнів долаття відстані між Старим та Новим світами тепер це стало можливим за лічені години. Транспорт став широко доступним, по-справжньому масовим. Він – невід'ємна складова технологічних циклів. Досить часто міжнародні спеціалізовані виробництва створюються в розрахунок на стабільні та великомасштабні поставки предметів праці, сировини та енергоносіїв з інших країн світу.

Світові тенденції розвитку транспорту не оминули й Україну–державу, що розташована на перетині найважливіших транзитних

і зовнішньоторговельних маршрутів між країнами Східно-Азійського регіону і Європи. Тому питання оцінки об'єктивного потенціалу розвитку транспортної системи України, формування її міжнародно-транзитного статусу, розвитку відповідної інфраструктури, а також вироблення практичної програми дій мають особливо велике значення на етапі формування ринкової економіки в країні, їх розв'язання є найважливішою умовою піднесення економіки країни та її інтеграції до світового господарства.

З організаційного погляду юридичною підставою та інструментом забезпечення перевезень безпосередніми учасниками експортно-імпорتنих операцій є відповідні контракти та технічна документація. Але основні параметри мікрорівневих домовленостей, а також універсальні правила поведінки під час транспортування комерційних вантажів містяться в міжнародних угодах та документах.

За багаторічну практику міжнародної торгівлі та укладання договорів сформувалися численні звичаї, на основі яких були розроблені писані та неписані правила поведінки сторін контрактів – експортерів та імпортерів. Подібна систематизація є необхідною для спрощення та забезпечення гарантій передконтрактного та післяконтрактного або імплементаційного (у значенні – виконувати, реалізовувати) процесу і взагалі для досягнення господарських інтересів суб'єктів комерційної угоди. Саме з такими цілями, а також для упорядкування і подолання труднощів, пов'язаних з відмінностями в торговельній практиці окремих країн, Міжнародною торговою палатою в Парижі видаються правила тлумачення найпоширеніших понять під назвою “Міжнародні комерційні терміни” (скорочено – “Інкотермс”; Incoterms – International Commercial Terms).

Зовнішньоекономічний договір (контракт)

Згідно з визначенням, що дається в Законі № 959, зовнішньоекономічний договір (контракт) – це матеріально оформлена угода двох або більше суб'єктів ЗЕД України та їх іноземних контрагентів, спрямована на встановлення, зміну або припинення їх взаємних прав та обов'язків у зовнішньоекономічній діяльності.

Існують дві відмінності між зовнішньоекономічним договором (контрактом) і звичайними договорами поставки товарів (купівлі-продажу), надання послуг, виконання робіт тощо.

1. Сторонами контракту є юридичні або фізичні особи, як мінімум, двох різних держав, які допускаються відповідно до їх законодавства для здійснення ЗЕД. Однак контракт не набуде

статусу міжнародного в тому випадку, якщо підприємства сторін – суб'єктів різних держав розташовані на території однієї держави. У той же час контракт буде вважатися міжнародним, якщо він укладений між суб'єктами однієї держави, підприємства яких знаходяться на території різних держав.

2. Зміст контракту регулюється не тільки внутрішнім законодавством, але й міжнародним правом і звичаями країни контрагента. Це означає, що контракт укладається згідно із Законом №959 та іншими законами України, але разом з тим суб'єкти ЗЕД мають право під час складання тексту контракту використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації міжнародних органів та організацій, прямо й у винятковій формі не заборонені законами України.

Форма контракту

Як визначено статтею 6 Закону № 959, контракт укладається суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності або його представником у простій письмовій формі, якщо інше не передбачене міжнародним договором України або законом.

Повноваження представника на укладання контракту можуть випливати з довіреності, статутних документів, договорів та інших підстав, які не суперечать цьому Закону. Дії, які здійснюються від імені іноземного суб'єкта зовнішньоекономічної діяльності в Україні уповноваженими на це особами, вважаються діями такого суб'єкта.

Зміст контракту

Під час складання контракту українським суб'єктам ЗЕД треба користуватися Положенням про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів), затвердженим Мінекономіки і з питань європейської інтеграції України, від 06.09.2001 р. № 201. Норми цього документа застосовують під час укладання договорів купівлі-продажу товарів (надання послуг, виконання робіт) і товарообмінних договорів між українськими суб'єктами підприємницької діяльності та іноземними суб'єктами підприємницької діяльності незалежно від форм власності та видів діяльності.

Права й обов'язки сторін контракту визначаються правом місця його укладання, якщо сторонами не передбачене інше, і відображаються в умовах контракту.

До умов, які повинні бути включені до контракту, належать такі:
Назва, номер договору (контракту), дата та місце його укладання;
Преамбула;
Предмет договору (контракту);

Кількість та якість товару;
Базисні умови поставки товарів (приймання-здавання виконаних робіт або послуг);
Ціна та загальна вартість договору(контракту);
Умови платежів;
Умови приймання-здавання товару (робіт, послуг);
Упаковка та маркування;
Форс-мажорні обставини;
Санкції та рекламації;
Урегулювання спорів у судовому порядку;
Місцезнаходження (місце проживання), поштові та платіжні реквізити сторін.

Базисні умови поставки товарів*

У цьому розділі зазначаються вид транспорту, базисні умови поставки. При будь-якій міжнародній угоді неодмінно виникають досить традиційні запитання, на які в контракті мають даватися точні відповіді, а саме – яка зі сторін контракту:

- бере зобов'язання за переміщення товарів з одного пункту в інший;
- несе ризик, якщо ці операції не будуть виконані;
- несе ризик у разі втрати або пошкодження товару під час транспортування;
- несе тягар податкових, митних, банківських і поштово-телеграфних витрат та інших зборів.

Усі ці питання актуальні і важливі під час вирішення проблеми встановлення ціни та організації доставки товару від продавця до покупця. У контракті купівлі-продажу відповіді на ці запитання містяться в розділі “Базисні умови поставки”.

Поняттям “базисні умови поставки” визначаються обов'язки продавця і покупця з доставки товару, включаючи обов'язки із страхування вантажів, оформлення комерційної документації, отримання ліцензій, оплати митних зборів, напряду повідомлень тощо, а також устанавлюється момент переходу від продавця до покупця ризику випадкового знищення або псування товару.

Базисні умови контрактів – це такі типові економіко-правові схеми реалізації експортно-імпортних операцій, які визначають взаємні зобов'язання продавця та покупця у зв'язку з укладанням

* Додатково див. п. 2.4.

і реалізацією контрактів. Основними цілями регламентації в базисних умовах контрактів є доставка товарів від продавця до покупця, уточнення характеру пакування, розподіл повноважень щодо митного очищення товарів, установлення моменту переходу витрат і ризиків випадкової загибелі та пошкодження товару під час транспортування та зберігання товару, зобов'язань покупця прийняти поставку.

Згідно з Указом Президента № 567 базисні умови поставки повинні бути передбачені в контракті відповідно до Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів – Інкотермс у чинній редакції, оскільки Україна належить до числа країн, у яких застосування правил Інкотермс є обов'язковим.

Водночас на органи державної влади покладено обов'язок здійснювати відповідну інформаційну функцію, а саме: публікацію правил Інкотермс та можливих змін, що вносяться до них, а також привести у відповідність до цих правил свою нормативну документацію. Це положення поширюється і на Національний банк України.

Поняття Інкотермс

У вітчизняній зовнішньоекономічній практиці нормативний механізм застосування суб'єктами підприємницької діяльності правил Інкотермс і відповідного державного регулювання було закріплено Указом Президента України від 4 жовтня 1994 р., що наведено вище. З метою однакового тлумачення комерційних термінів національними суб'єктами міжнародної економічної діяльності України, а також їх іноземними контрагентами, усіма учасниками відносин, що виникають у зв'язку з такими договорами, Указом встановлено, що суб'єкти підприємницької діяльності України всіх форм власності, укладаючи договори, у тому числі договори (контракти) міжнародного економічного характеру, предметом яких є товари, застосовують правила Інкотермс. При цьому суб'єкти підприємницької діяльності країни, котрі укладають такі договори, повинні цих правил обов'язково додержуватися.

Інкотермс містить перелік і опис факультативних правил – своєрідних варіантів здійснення договірних поставок, пряме посилення на які є підставою застосування тієї або іншої контрактної моделі. Ці варіанти або базисні умови контрактів, які розміщуються за принципом зростання зобов'язань продавця, регулюють відносини між продавцем і покупцем, які стосуються численних специфічних способів доставки товарів від першого до другого.

Зазначена специфіка зумовлюється тим, який вид транспорту (водний, залізничний, авіаційний, автомобільний) є найбільш доцільним, вигідним або безальтернативним для застосування, які умови перевезення (фрахту) обирають учасники договорів, як вони розподіляють між собою витрати на перевезення, оформлення документів, митних декларацій, виконання інших формальностей, страхування товарів від ризиків, псування та пошкоджень. У цьому зв'язку, враховуючи статус України як морської держави, можна відзначити важливість для вітчизняних експортерів та імпортерів тих базисних умов контрактів, які передбачають транспортування вантажів морськими, взагалі водними шляхами.

Крім того, Інкотермс є засобом уніфікації правил тлумачення термінів, які використовуються в міжнародній торгівлі, що дає змогу запобігати правовій невизначеності та юридичним колізіям, взаємним претензіям, які виникають через різні інтерпретації термінології різними контрагентами й у різних країнах.

Важливо враховувати обмеження застосування Інкотермс: сфера їх дії не виходить за рамки регламентації процесу поставок товарів у матеріальній формі відповідно до загальної угоди з міжнародної купівлі-продажу. Саме на цей момент неодноразово вказувалося експертами Міжнародної торгової палати: Інкотермс використовується тільки для регламентації відносин між продавцем та покупцем, котрі повинні враховувати необхідність укладання та дотримання договорів з перевезення товарів, їх зберігання, страхування, фінансування. Вони ж під час укладання інших угод також повинні враховувати вимоги Інкотермс, оскільки останні вже самі по собі містять вимоги щодо застосовування певних видів транспорту, певні вимоги щодо страхування та ін. Так, помилковим є застосування угоди FOB, якщо не використовується морський транспорт (згідно зі змістом самої аббревіатури «франко борт»).

Інколи сторони зацікавлені в тому, щоб в їх контракт були включені положення, які не передбачено умовами Інкотермс (наприклад, за умови EXW виникає потреба зобов'язати продавця завантажити товар на транспортний засіб покупця; за умови CIF – забезпечити додаткове страхування покупця; за умови DEQ – додати положення про обов'язок продавця оплатити витрати після відвантаження). У таких випадках необхідно передбачити та чітко регламентувати спеціальні умови контрактів.

Класифікація умов

Перелічено базисні умови контрактів відповідно до “Інкотермс – 2000” згідно із заведеним порядком, який загалом відповідає розширенню кола обов’язків продавця і, відповідно, звуження його в покупця (повна характеристика базисних умов контрактів наводиться в п.2.4). Задля уникнення плутанини наведемо основні види офіційної класифікації (найменування) комерційних термінів, які застосовуються в нашій країні – україномовний, англomовний та кодовий міжнародний.

Групи (категорії) Інкотермс

З метою функціональної класифікації та полегшення трактування базисні умови контрактів поділяють на чотири групи (категорії) відповідно до змін у розподілі основних обов’язків та відповідальності між контрагентами (табл. 7.1).

Таблиця 7.1. Позначення комерційних термінів згідно з Інкотермс-2000

Група	Англomовне позначення	Міжнародний код	Україномовне позначення
Група Е Відправлення	Ex works (...named place)	EXW	Франко*-завод (або "На заводі") (... назва місця)
Група F Основне перевезення не сплачене	Free carrier (...named place)	FCA	Франко-перевізник (... назва місця)
	Free alongside (...named port of shipment)	FAS	Франко вздовж борту судна (... назва порту доставки)
	Free on Board (...named port of shipment)	FOB	Франко-борт (...назва порту відвантаження)
Група С Основне перевезення сплачене	Cost and Freight (...named port of shipment)	CFR	Вартість і фрахт (...назва порту призначення)
	Cost, Insurance and Freight (...named port of shipment)	CIF	Вартість, страхування і фрахт (... назва порту призначення)

Група	Англомовне позначення	Міжнародний код	Україномовне позначення
Група С Основне перевезення сплачене	Carriage Paid to (...named place of destination)	CPT	Перевезення оплачене до (... назва місця призначення)
	Carriage, Insurance and Paid to (...named place of destination)	CIP	Перевезення і страхування оплачені до (... назва місця призначення)
	Delivered At Frontier (...named place)	DAF	Поставка до кордону (...назва місця поставки)
Група D Прибуття	Delivered Ex Ship (...named port of shipment)	DES	Поставка з судна (або Доставлено франко-строп судно) (... назва порту призначення)
	Delivered Ex Quay (duty paid) (...named port of shipment)	DEQ	Поставка з пристані (або Доставлено франко-набережна) (... назва порту призначення)
	Delivered Duty Unpaid (...named port of shipment)	DDU	Поставка без оплати мита (... назва місця призначення)
	Delivered Duty Paid (...named port of shipment)	DDP	Поставка з оплатою мита (... назва місця призначення)

Зазначені групи розміщені за принципом зростання зобов'язань продавця. Ці зобов'язання мінімальні у групі "Е", до якої відносять тільки правило EX Works. Змістом угод такого типу є передання продавцем товару покупцеві на власній території, наприклад, у заводському складському приміщенні. Інакше кажучи, йдеться про угоду з мінімальною контрактною ціною, оскільки продавець відповідно до передбачених угодою правил навіть не зобов'язаний завантажувати товар, якщо інше не передбачено конкретною угодою (в реальному житті участь продавця згідно з додатковими

домовленостями у завантаженні товару на транспортний засіб, наданий покупцем, є поширеною практикою).

Види Інкотермс

1. Франко-завод (...назва місця). Умова “франко-завод” (залежно від ситуації “вільно на складі”, “вільно на руднику”) означає поставки безпосередньо із заводу, зі складу, з рудника тощо. Договір такого типу передбачає мінімальні зобов'язання продавця та максимальні – покупця. Якщо не обумовлене інше, то продавець не несе відповідальності ані за транспортування товару, ані навіть за його завантаження. Основною його функцією є надання товару у вказаний термін у місці, зазначеному в договорі (наприклад, на складі або в іншому місці, яке в практиці продавця є звичайним для поставок такого товару). До моменту передання товару продавець несе всі ризики, а також витрати, пов'язані з перевіркою якості товару. Продавець повинен забезпечити відповідне упакування товару. Покупець, приймаючи товар, починає сам нести весь тягар витрат, страхування, ризиків тощо.

Ця базисна умова контрактів може бути реалізованою за допомогою будь-якого зручного та придатного для цього виду транспорту.

2. Франко-перевізник (...назва місця). Відповідно до цієї умови продавець зобов'язаний доставити очищений для експорту товар (тобто товар, за який сплачено мито, на який отримано експортну ліцензію тощо) в обумовлений контрактом пункт (з відповідним обслуговуванням за свій рахунок). Покупець також за свої кошти укладає з перевізником договір про перевезення, згідно з яким зобов'язується виконати або забезпечити відповідні транспортні послуги. Продавець відповідає за завантаження товару, якщо поставка здійснюється в приміщенні продавця, в інших ситуаціях він не несе відповідальності за вантажні роботи. Продавець вважається таким, що звільнився від обов'язку нести всі ризики і відповідальність за збереження товару, в момент передання його перевізникові.

Цей тип контрактів є універсальним, тобто застосовується як при залізничних, так і при автомобільних, морських, авіаційних, а також комбінованих способах перевезень. Він набув поширення у зв'язку з розвитком сучасних, так званих інтермодальних способів транспортування – за допомогою контейнерів, трайлерів та ін.

3. Франко вздовж борту судна (...назва порту доставки). Продавець згідно з цією умовою повинен розмістити товари вздовж

борту судна на набережній, причалі або в ліхтерах (якщо через свої габарити судно не може завантажуватися на рейді) в порту відвантаження, який було вказано. Після цього витрати й усі ризики загибелі або пошкодження товару переходять на покупця, який попередньо мав зафрахтувати судно та сповістити продавця про умови доставки товару.

Зазначена схема передавання товару вимагає, щоб продавець очистив товар від мита для його експорту та виконав усі експортні формальності. (Такий підхід було запроваджено в Інкотермс-2000, а в попередніх редакціях Інкотермс обов'язок митного очищення покладался на покупця. Щоправда, ніщо не заважає сторонам, у разі бажання, записати у відповідному доповненні до контракту, що саме покупець несе відповідальність за цю процедуру.)

4. Франко-борт (...назва порту відвантаження). Умова "франко-борт" означає, що продавець в узгодженому порту повинен розмістити товар на борту судна, яке було зафрахтоване покупцем. Очищення товару від мита на експорт, а також отримання експортних документів здійснюються продавцем. Він зобов'язаний вручити покупцеві чистий бортовий коносамент, який означає, що товар належної якості та з дотриманням усіх необхідних процедур перебуває на борту судна.

Усі ризики і відповідальність за товар покладаються на покупця з моменту перетину ним лінії релінгу (поручня) судна. При цьому завантаження товару в трюм не входить в обов'язки продавця, а оплата цих дій включається у вартість фрахту.

Угоди типу FOB є одними з найпоширеніших серед інших контрактних форм Інкотермс. Ціна FOB у макроекономічних та міжнародних статистичних розрахунках приймається як ціна експорту.

5. Вартість і фрахт (...назва порту призначення). Згідно з договором цього типу продавець здійснює очищення товару від експортного мита та зобов'язується зафрахтувати за власний рахунок судно до порту призначення. Проте ризик загибелі, пошкодження товару та будь-якого збільшення витрат, викликаних подіями, що відбулися після поставки товару на борт судна, переходить від продавця до покупця в момент переходу товару через поручні судна в порту відвантаження. Розвантаження товару в порту здійснює покупець (крім тих випадків, коли товар перевозять на суднах регулярних ліній і роботи, пов'язані з розвантаженням, здійснюються згідно з умовами фрахту, отже, за кошти продавця).

6. Вартість страхування і фрахт (...назва порту призначення). У договірних відносинах, що регулюються цією базисною умовою, обов'язки продавця розширюються порівняно з умовами типу CFR на функцію оплати страхування від ризику загибелі або пошкодження товару під час перевезення (щоправда, за мінімальною ставкою страхування). Продавець виконує митне очищення товару, а покупець несе витрати після завантаження товару на борт судна. Ризики випадкової загибелі або пошкодження товару переходять на покупця в момент перетинання товаром поручнів судна.

Умова застосовується тільки при перевезеннях водними видами транспорту.

Угоди типу CIF є однією з найпоширеніших формул Інкотермс. Ціна CIF у макроекономічних, міжнародних статистичних розрахунках приймається як ціна імпорту.

7. Перевезення оплачене до (...назва місця призначення). Згідно з цією умовою продавець має укласти договір фрахту щодо перевезення товару до погодженого місця призначення, сплативши відповідні послуги. Продавець здійснює очищення товару від мита на експорт.

Ризик загибелі або пошкодження товару, а також будь-які додаткові витрати переходять від продавця до покупця після поставки товару на зберігання перевізникові. Якщо для перевезення до погодженого місця призначення використовуються наступні перевізники, то ризики переходять при поставці товару до першого перевізника.

Умова CPT може використовуватися за будь-якого виду перевезень, включаючи комбіноване транспортування.

8. Перевезення і страхування оплачені до (...назва місця призначення). Умова CIP вимагає від продавця доставити товар перевізникові з оплатою вартості перевезень, очищенням товару для експорту та ін., а також зобов'язує його застрахувати вантаж на користь покупця для усунення ризиків у зв'язку із загибеллю або пошкодженням товару під час перевезення. Таким чином, продавець укладає договір страхування і сплачує відповідний страховий внесок (але, як і у випадку CIF, за мінімальною ставкою страхування).

Так само, як і попередня, ця умова може застосовуватися за будь-якого виду перевезень, зокрема і при перевезеннях різними видами транспорту.

9. Поставка до кордону (...назва місця поставки). Умови DAF вимагають від продавця передати покупцеві очищені для експорту

товари в обумовлені терміни та місце на кордоні (але до митного кордону країни, зазначеної в договорі). Продавець повинен передати покупцеві звичайний транспортний документ (ним може бути складський варіант, доковий варіант, делівері-ордер). На цьому контрактні зобов'язання продавця вважаються завершеними. Ризики щодо випадкової загибелі або пошкодження товару перекладаються на покупця в момент реального передання товару відповідно до умов контракту.

Положення “Поставки до кордону” головним чином призначені для застосування, якщо товар перевозиться залізницею або автомобільним транспортом, але вони можуть застосовуватися і за інших способів перевезення.

10. Поставка з судна (або Доставлено франко-строп судно) (...назва порту призначення). Відповідно до правила “Поставка з судна” зобов'язання продавця щодо поставки вважаються виконаними після того, як неочищений від мита товар передається покупцеві на борту судна в погодженому порту призначення. Для цього продавець має не тільки доставити товар за власний рахунок, а й сповістити покупця про дату прибуття товару та передати йому документацію, яка потрібна покупцеві для отримання товару. Можлива одночасна доставка товарів різним покупцям за єдиним коносаментом (у таких випадках капітан судна отримує вказівки про видачу окремих вантажів пред'явникам “делівері-ордерів”. Цей режим використовується тільки для водних транспортних перевезень.

11. Поставка з пристані (або Доставлено франко-набережна) (...назва порту призначення). Згідно з цим режимом зобов'язання продавця з поставки вважаються виконаними після того, як він надав товар у розпорядження покупця на набережній (товарній пристані) у погодженому порту призначення не очищеним від мита на імпорт. Продавець, який забезпечує фрахт, несе витрати з доставки товару на пристань, на нього також припадають ризики, які пов'язані з транспортуванням і відвантаженням товару на пристань.

Предметом особливого уточнення є питання сплати мита. Якщо сторони бажають, щоб продавець очистив товар від мита на імпорт, вони можуть зафіксувати це у відповідний спосіб.

Цю умову можна використовувати тільки для перевезень водними видами транспорту.

12. Поставка без оплати мита (...назва місця призначення). Ця умова означає, що зобов'язання продавця щодо поставки

вважаються виконаними після того, як він надав неочищений від імпортного мита товар у розпорядження покупця в погодженому місці країни імпорту. Для цього – до фактичного передання товару покупцеві – продавець повинен поставити товар, узявши на себе відповідні витрати і ризики, але за винятком мита, податків та інших офіційних зборів, які виплачуються під час ввезення, а також видатків і ризиків, пов'язаних з виконанням митних формальностей. Покупець сплачує імпортне мито та всі додаткові витрати. Якщо сторони бажають, щоб продавець виконав митні формальності й узяв на себе викликані цим витрати і ризики, це відповідно зазначається в тексті договору.

Зазначений режим можна використовувати при перевезеннях будь-яким видом транспорту. Але тоді, коли поставка здійснюється на борту судна або на пристані в порту призначення, потрібно застосовувати терміни DES або DEQ.

13. Поставка з оплатою мита (...назва місця призначення). Умова DDP означає, що зобов'язання продавця з поставки вважаються виконаними після того, як він надав товар у погодженому місці країни імпорту, причому продавець зобов'язаний узяти на себе ризики й витрати, включаючи транспортні витрати, мито, податки та інші збори з поставки товару до цього місця.

Якщо сторони бажають виключити із зобов'язань продавця деякі витрати, сплачувані при ввезенні товару (наприклад, податок на додану вартість), то це уточнюється відповідною формулою в тексті контракту або у відповідному доповненні (наприклад: "Доставлено, мито сплачене, ПДВ не сплачений (...зазначене місце призначення)").

Умова EXW означає мінімальні зобов'язання продавця, умова DDP – максимальні його зобов'язання.

Цю умову можна використовувати при перевезеннях будь-яким видом транспорту. Але коли поставка здійснюється на борту судна або на пристані в порту призначення, потрібно застосовувати терміни DES або DEQ.

Транспортні умови контрактів

Базисні умови контрактів визначають лише основні обов'язки продавця і покупця і не вичерпують всіх деталей організації доставки товару, витрати на яку є одним з основних чинників, що впливають на ефективність торгової операції. Тому в контракті наперед передбачається розподіл обов'язків і витрат між продавцем і покупцем із цих проблем.

Транспортні умови контрактів – це особливий розділ, в якому детально обумовлюються обов'язки і витрати сторін з організації доставки вантажу.

При підготовці контракту, як правило, проводиться попереднє вивчення можливостей його виконання, яке виявляє такі обставини доставки як наявність транспортних зв'язків між країною експорту і ринком покупця; тарифи і ставки світового ринку залізничного, авіаційного, автомобільного і морського сполучень; ступінь механізації навантажувально-розвантажувальних робіт у передбачуваних пунктах обробки вантажу, вартість цих робіт; вартість зберігання вантажу в місцях перевалювання, пунктах відправлення і призначення; правила і особливі умови перевезення в країні призначення; правила відправлення, правила здачі-приймання вантажу; міжнародні угоди і конвенції, які регулюють перевезення вантажів різними видами транспорту.

Одержані відомості дають можливість, по-перше, правильно вибрати базис поставки і прорахувати продажну/закупівельну ціну товару при реалізації його з доставкою або без доставки; по-друге, вибрати на підставі калькуляції транспортних витрат напрям, за яким найбільш вигідно відправити вантаж; по-третє, правильно сформулювати транспортні умови в контрактах з урахуванням всіх можливих витрат.

Конкретний зміст транспортних умов операції залежить від наступних основних чинників: базисної умови поставки, виду транспорту і способу доставки, транспортної специфіки товару, умов міжнародних договорів і угод, що регулюють умови перевезення.

До питань, пов'язаних з доставкою і які вимагають особливого опрацювання в контракті, відносяться наступні.

Термін відвантаження товару з пункту/порту відправлення (терміни груп E, F і C) або доставки товару в пункт/порт призначення, а також найменування пункту відправлення при базисах поставки EXW групи F і пункту призначення – за умов груп C і D.

У ряді випадків при укладанні контракту немає можливості точно вказати місце призначення або місце, куди продавець повинен поставити товар для здійснення перевезення. У цьому випадку в контракті може бути зафіксований регіон з обмовкою, що надалі покупець уточнить або конкретизує місце призначення. Це необхідно, оскільки при визначенні ціни продавцю важливо знати хоча б орієнтири пункту передачі товару. Якщо необхідного

уточнення не виявилось, на покупця може бути покладена відповідальність за спричинені цим ризики і додаткові витрати. Продавець у цьому випадку має право сам вибрати відповідний пункт в рамках обумовленого регіону.

При цьому необхідно враховувати відповідність транспортних засобів і транспортної упаковки, що використовуються однією стороною, можливість їх обробки в пунктах призначення, визначених іншою стороною за контрактом (наприклад, можливість прийому або відправки контейнерів міжнародного стандарту в національних морських портах або на внутрішніх залізничних станціях; допустимі характеристики суден, що обробляються в морських портах; наявність необхідних навантажувально-розвантажувальних механізмів або комплексів для конкретних видів вантажів і т.п.).

Як вже наголошувалося, відносно термінів групи С існує певна особливість, яка витікає з обов'язку продавця забезпечити за його рахунок укладання основного договору перевезення з вказівкою пункту призначення. У той же час його обов'язки з поставки вважаються виконаними у момент відвантаження в своїй країні. Тому терміни групи С визначають, на відміну від всіх інших термінів, два ключові пункти— відвантаження і призначення. Проте в контракті, як правило, вказується тільки другий пункт, оскільки продавець має нагоду зберегти для себе певну свободу відносно використання конкретного порту відвантаження.

Крім того, для деяких термінів групи С (CIP і CPT) рекомендується не тільки вказувати кінцевий пункт призначення, але і точно визначити місце, де вантаж передається покупцю.

Система взаємної інформації продавця і покупця сприяє, з однієї сторони, готовності товару до вантажних операцій, а з іншої – оптимізує терміни подачі транспортного засобу під вантажні операції.

Ці дані деталізують обов'язки сторін щодо базису поставки у відповідності з конкретними умовами операції, і вони обов'язково повинні бути присутніми у всіх контрактах, оскільки дозволяють синхронізувати виконання договорів купівлі-продажу і договорів перевезення. У залежності від того, хто укладає договір перевезення, дана інформація відноситься або до пункту відправлення товару, якщо це обов'язок покупця, або до пункту призначення, якщо перевезення є обов'язком продавця.

Річ у тому, що за договором перевезення, особливо морським транспортом, сторона, що наймає транспортний засіб, зобов'язана

заплатити штраф за його простій. Якщо затримка транспортного засобу відбувається з вини відправника або одержувача вантажу, то справедливо передбачити відшкодування такого штрафу винною стороною за контрактом купівлі-продажу. Іноді допускається, що сторона за контрактом, винна в простоюванні транспортного засобу, відшкодовує ці збитки безпосередньо перевізнику.

У контракті передбачаються зміст і терміни надання сторонами взаємної інформації у вигляді повідомлень (нотісів), які сторони передають безпосередньо або через експедиторів/агентів і перевізників.

Якщо йдеться про велику партію вантажів, що регулярно поставляються, то між сторонами узгоджується графік подачі суден і відвантаження/вивантаження товару, попартійність і ритмічність поставки.

Система інформації може бути розгорненою або багатоступінчастою за характером, тобто складатися з декількох нотісів, які поступають регулярно в терміни, визначені і обумовлені в контракті. Наприклад, при умові РІВ: "Покупець або його агент повідомляє письмово Продавцю за 15 днів до початку кожного наступного місяця найменування, вантажопідйомність, прапор і позицію суден, передбачених до подачі під вантаження в наступному місяці.

Продавець зобов'язаний протягом 48 годин з часу отримання графіка повідомити Покупця про свою згоду або внести корективи.

Судновласники або капітан зобов'язані дати на адресу Продавця і порту вантаження за 12 і 5 календарних днів до прибуття судна в порт інформацію про плановану дату прибуття судна в порт вантаження, найменування судна, кількість вантажу".

Особливо важливою є розгорнена система інформації при транспортуванні масових і наливних вантажів морським транспортом, оскільки питання сталійного часу, тобто періоду знаходження судна під вантажними операціями, і штрафів за простої судна тут надзвичайно гострі.

Розподіл витрат на доставку між продавцем і покупцем

Максимальні витрати на транспортні операції при виконанні контракту можуть включати:

- оплату вантаження на транспортні засоби усередині країни продавця. Часто ці операції повторюються кілька разів при перевантаженні товару на різні засоби транспорту;
- оплату перевезення товару до межі або до перевізних засобів транспорту, що здійснюють міжнародне перевезення. Якщо товар

здається покупцю на території країни продавця, то ці витрати продавця (до основного перевезення) не включаються в ціну товару за контрактом і відносяться до його накладних витрат, які покриваються з власних засобів продавця. Сюди ж включаються витрати на проміжне зберігання у разі потреби;

- витрати на зберігання і складування при передачі товару для міжнародного перевезення;
- оплату навантажувально-розвантажувальних робіт у пунктах відправлення, призначення і перевалювання при міжнародному перевезенні;
- витрати на основне міжнародне перевезення;
- витрати на складування і зберігання товару після розвантаження в країні ввезення;
- витрати на розвантаження в місці знаходження покупця;
- витрати на оренду транспортного устаткування в країні ввезення/вивезення товару.

Ці витрати розподіляються між продавцем і покупцем залежно від базисної умови поставки.

Особливо пильна увага при укладанні контракту приділяється розподілу витрат на оплату навантажувально-розвантажувальних робіт, пов'язаних з міжнародним перевезенням, оскільки саме з цього питання виникають найбільші розбіжності в його тлумаченні контрагентами через відмінності в комерційній практиці і звичаїв роботи портів і транспортних вузлів обробки вантажів.

Так, згідно з умовою EXW Інкотермс вказує, що продавець не відповідає за вантаження товару на транспортний засіб і не несе ніяких витрат по цій статті. Але якщо продавець за дорученням покупця організовує вантаження, це робиться за рахунок покупця і на його ризик. Проте всі домовленості повинні бути обов'язково зафіксованими в торговому контракті.

У контрактах, укладених на умовах групи F, розподіл витрат на вантаження залежить від чіткого визначення моменту переходу ризику. Наприклад, якщо при перевезенні залізничним транспортом на умовах FCA вантаж здається на склад перевізника або експедитора, то вантаження оплачує, як правило, покупець.

У групі C узгодження повинне бути вироблене щодо оплати вивантаження товару в порту/пункті призначення. Ці питання завжди пов'язуються з умовами оплати витрат за договором перевезення (групи C) і моментом переходу ризику (група F).

Транспортна упаковка і маркіровка

Сторони вільні у виборі договірних умов з цього питання. Проте треба враховувати, що поставка товару в неналежній тарі або неналежній упаковці може призвести до зміни його кількості, якості і до пошкодження або загибелі вантажу в процесі транспортування.

У цьому розділі контракту указуються вигляд і характер упаковки, її якість, розміри, розподіл витрат на неї. Способи оплати упаковки встановлюються в контракті і можуть передбачати як включення її в ціну товару, так і визначення ціни упаковки окремо.

Під транспортною маркіровкою розуміється умовне позначення, що наноситься на упаковку кожного вантажного місця, яке включає дані, необхідні для належного перевезення вантажу і здачі його одержувачу. Зміст маркіровки визначається за угодою сторін на основі правил перевезення вантажів на різних видах транспорту і з врахуванням властивостей самого товару. Причому, нанесення попереджувальної (запобіжної) маркіровки, тобто написів і знаків, які вказують на спосіб поводження з товаром при вантаженні, вивантаженні і зберіганні, признається обов'язком продавця незалежно від вказівок про це в контракті.

Дуже важливо пам'ятати, що Віденська конвенція (п. 1 ст. 32) відносить маркіровку до числа таких засобів, за допомогою яких виробляється чітка ідентифікація товару для цілей договору, що пов'язано з переходом як своєчасного, так і передчасного ризику і витрат з продавця на покупця.

Транспортні засоби та їх особливості

Морський транспорт

На морському транспорті розрізняють дві форми організації руху суден – регулярне і нерегулярне судноплавство. До регулярної форми відносяться лінійне судноплавство і робота послідовними рейсами.

Лінійне судноплавство – це така форма організації роботи флоту, при якій забезпечується рух суден за оголошеним розкладом між наперед встановленими портами. Морське сполучення між певними портами, підтримуване судноплавним підприємством, називається лінією.

Вантажну базу лінійного судноплавства представляють головним чином генеральні (тарно-штучні) вантажі. На лінійних судах перевозяться відносно невеликі партії вантажів, в основному це готові вироби і напівфабрикати.

Лінії поділяються на односторонні, двосторонні і конференціальні. Односторонні лінії характеризуються тим, що на них працюють судна тільки однієї країни або однієї судноплавної компанії. Двосторонні лінії обслуговуються суднами компаній двох країн (за взаємним погодженням) або двох судноплавних підприємств. Конференціальні лінії – це лінії, на яких працюють судна двох і більше компаній з однієї або з різних країн. Основне призначення конференціальних ліній (конференціальних угод) – встановлення однакових тарифів і умов перевезення для всіх учасників перевезень. В основному це робиться для усунення зайвої конкуренції між судноплавними підприємствами, що працюють на одних і тих же напрямках перевезень. Судноплавні підприємства беруть участь у всіх видах лінійних перевезень.

Робота суден послідовними рейсами в заграничній морській перевезенні застосовується переважно для транспортування потоків масових (насипних, навалювальних) вантажів. Як і при лінійних перевезеннях, на тому або іншому напрямі вантажопотоку закріплюється певний тоннаж, але в даному випадку він діє тільки від порту вантаження до порту призначення, без проміжних заходів для дозавантажування. Рух суден узгоджується з клієнтурою, а перевезення здійснюються за спеціальним графіком. Така робота організовується для виконання зовнішньоторговельних контрактів на купівлю або продаж великих партій однорідного вантажу, що поставляється за тривалими контрактами. Питаннями встановлення ліній і підтримки роботи суден послідовними рейсами займаються безпосередньо пароплавства на основі прямих договорів з вантажовласниками.

Нерегулярне (трампове) судноплавство – це робота вантажних суден, не пов'язана з якими-небудь постійними районами плавання, портами вантаження/вивантаження, певними видами вантажів. Саме трампові судна перевозять основну (за обсягом) частину зовнішньоторговельних вантажів. Порядок роботи флоту, тобто конкретний склад суден, що виконують такі перевезення, визначення портів заходу, розклад руху, умови навантаження/розвантаження/перевезення, встановлюється пароплавством, як правило, щоквартально з подальшим уточненням по місяцях.

Транспортні умови контрактів при морському перевезенні вантажів

Обов'язки сторін щодо здійснення доставки товару за контрактом купівлі-продажу зведені в розділ, званий транспортними

умовами контрактів. Зазвичай найбільша кількість обов'язків сторін виникає, коли йдеться про доставку вантажів морським транспортом. За змістом вони деколи розрізняються залежно від бази поставки і характеру вантажу з погляду його транспортування. Для морського перевезення вони складаються приблизно з наступних пунктів:

- термін і порядок відвантаження товару з порту відправлення;
- вказівка документа, якою оформлений договір перевезення;
- місце і порядок здачі товару продавцем покупцю;
- назви портів вантаження і вивантаження (залежно від бази поставки);
- порядок інформування покупця про передбачуваний час приходу судна в порти вивантаження або вантаження (також залежно від бази поставки);
- умови оплати навантажувально-розвантажувальних робіт в портах вантаження і вивантаження;
- норми вантаження/вивантаження, час, встановлений на виконання вантажних робіт, розміри штрафу за перевищення цього часу і розмір винагороди за дострокове закінчення робіт;
- визначення готовності судна до прийому вантажу;
- вимоги до упаковки і тари;
- питання страхування вантажу;
- зобов'язання покупця прийняти вантаж на борту або біля борту в порту призначення.

Сторона, на яку за контрактом покладається обов'язок забезпечення тоннажем, повинна згодом відобразити всі транспортні умови в договорі морського перевезення, що укладається з перевізником, інакше можуть виникнути непорозуміння і суперечності між умовами договору купівлі-продажу і договору морського перевезення.

Залізничний транспорт

Першою угодою, що регламентує організацію і здійснення міжнародних перевезень в області залізничного транспорту, була Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), яка набула чинності з 1 листопада 1951 р. Учасниками СМГС були СРСР, Болгарія, Угорщина, В'єтнам, НДР, Китай, Північна Корея, Монголія, Польща, Румунія і Чехословаччина.

Впридачу до основного тексту СМГС одинадцять країн –учасниць угоди (серед них СРСР) прийняли: Єдиний міжнародний тран-

зитний тариф (ЄТТ), вживаний для начислення платні за перевезення вантажів транзитом дорогами учасників СМГС (згодом був прийнятий також Міжнародний транзитний тариф (МТТ)); Службову інструкцію до СМГС; Правила користування вагонами в міжнародному пасажирському і залізничному вантажному сполученні (ППВ); Правила розрахунків за СМГС.

У СМГС був зафіксований ряд основоположних моментів:

- було визначено, що вантажі можуть перевозитися залізницями двох і більше країн за одним перевізним документом – міжнародною накладною. В цьому випадку перевезення називатимуться прямим міжнародним сполученням;
- перевезення діляться на прямі залізничні, в яких беруть участь тільки залізниці, і прямі змішані, в яких, окрім залізничних доріг, беруть участь інші види транспорту на умовах, регламентуючих роботу залізничних транспортних засобів.

Для раціоналізації і координації транспортної політики республік колишнього СРСР національними залізничними адміністраціями в 1992 р. утворена Рада із залізничного транспорту. Угоди, що укладаються, а також рішення, що приймаються цим органом, створюють правові, економічні і організаційні умови для безперешкодного транспортування вантажів між державами СНД і прибалтійськими країнами, а також транзиту через їх території. Збережені порядок здійснення міжнародних перевезень, встановлений раніше укладеними міжурядовими угодами СРСР з іншими країнами, а також дія конвенцій та інших угод в галузі залізничного транспорту, учасником яких був СРСР.

Для забезпечення скоординованої тарифної політики залізничними адміністраціями країн СНД і Прибалтики в 1993 р. була створена Тарифна конференція як постійно діючий орган. На підставі її рішень всіма залізничними адміністраціями підписана тарифна угода, яка упорядковує взаєностосунки з вантажовласниками, що дозволяє зберегти єдиний тарифний простір.

У рамках Тарифної конференції діє Рада із залізничного транспорту країн СНД і Балтії, головна функція якого – затвердження тарифної політики на певний період. Так, на останньому засіданні Ради була затверджена тарифна політика на 2003 р. Йдеться також про створення єдиних наскрізних ставок на перевезення міжнародних транзитних вантажів.

Відповідальність залізниць при міжнародних залізничних перевезеннях

СМГС надає вантажовласнику право змінити умови укладеного договору, але така зміна може бути вчиненою тільки один раз відправником і один раз одержувачем. Відправник до перетину вантажем межі країни відправлення може узяти вантаж із станції відправлення, змінити станцію призначення, змінити одержувача, повернути вантаж на станцію відправлення. Одержувач має право змінити станцію призначення в межах країни призначення і одержувача вантажу. Всі ці операції можуть бути здійснені тільки тоді, коли вантаж ще не відправлений з прикордонної станції дороги призначення.

Зміна договору відбувається на підставі письмової заяви відправника або одержувача за спеціальною формою, встановленою СМГС. Заява подається відправником на станцію відправлення, а одержувачем – в митницю, на прикордонну станцію дороги країни призначення. Далі діє залізниця, яка попереджає станції на шляху проходження про зміну договору.

Залізниця має право відмовити в зміні договору у ряді випадків, прямо передбачених в СМГС (наприклад, якщо це може порушити правила експлуатації рухомого складу), але тоді вона повинна негайно сповістити про це відправника або одержувача, вказавши причини відмови змінити договір.

Нарахування і стягнення провізних платежів при зміні договору відбуваються на основі загальних правил СМГС, але з урахуванням проведених змін. Якщо вантаж слід повернути назад на станцію відправлення, платня стягується за перевезення до станції, з якою вантаж буде повернений, і окремо – у зворотньому напрямі. За саму зміну договору стягується збір, обчислюваний за внутрішніми правилами залізниць, на яких проводиться ця зміна.

Порядок видачі вантажу в пункті призначення наступний. Після прибуття вантажу на станцію призначення залізниця видає його разом з накладною одержувачу тільки після стягування всіх провізних платежів, причому, за умов СМГС йому слід сплатити всі суми повністю, навіть якщо частина вантажу відсутня. Сума за бракований вантаж може бути повернутою назад в претензійному порядку.

Якщо залізниця або одержувач при перевірці стану вантажу встановлять часткову або повну втрату вантажу або його пошкодження, вони складають комерційний акт, один екземпляр якого видається одержувачу. Але при цьому враховуються норми

природних втрат, також встановлених у СМГС. Комерційний акт являє підставу для матеріальної відповідальності залізниць і вантажовідправників (див. додаток). Окрім випадків безпосереднього псування, втрати і т.п., він може складатися і тоді, коли вантаж і документи виявилися роз'єднаними, а також при перевищенні провізних платежів і при інших порушеннях. Акти складаються при прийманні вантажу як на станції призначення, так і на прикордонних станціях.

Автомобільний транспорт

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів у європейських країнах, включаючи Росію і більшість країн СНД, здійснюються на основі положень Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПГ), укладеної в Женеві в 1956 р. (набула чинності для СРСР 1 грудня 1983 р.).

Дана Конвенція застосовується до всякого договору про автомобільне перевезення вантажів, коли місце вантаження вантажу і місце доставки, вказані в контракті, знаходяться на території двох різних країн, з яких принаймні одна є учасницею Конвенції.

Якщо на частини маршруту перевезення автотранспортний засіб транспортується разом з вантажем, що перевозиться ним, по морю, залізниці, внутрішньому водному шляху або повітрям, дана Конвенція застосовується до всього перевезення в цілому.

За положенням даної Конвенції автоперевізник відповідає як за свої дії і упущення, так і за дії і упущення своїх агентів і всіх інших осіб, до послуг яких він вдається для здійснення перевезення.

Договір перевезення встановлюється за накладною. Повне її найменування – “міжнародна товарно-транспортна накладна”, проте в оперативній термінології вона відома під назвою накладна ЦМР (ЗМІ), за латинською абрєвіатурою назви самої Конвенції.

Накладна складається в трьох оригінальних екземплярах, підписаних відправником і перевізником, причому ці підписи можуть бути віддруковані друкарським способом або замінені штемпелем відправника і перевізника (якщо це допускається законодавством країни, в якій заповнена накладна).

Відправник у накладній вказує:

- найменування, адресу і країну відправника;
- країну і місце розвантаження вантажу;
- країну, місце і дату вантаження вантажу;
- прикладені товаросупровідні документи;

- знаки, номери, кількість місць, рід упаковки і найменування вантажу (якщо вантаж небезпечний, то вказуються ступінь небезпеки і особливості перевезення);
- вага брутто і об'єм вантажу в кубометрах;
- оголошену вартість вантажу;
- умови оплати;
- дату і місце складання накладної;
- час прибуття автотранспортного засобу під вантаження і його відбуття (з підписом і штампом).

Вибір транспорту міжнародних перевезень згідно з умовами Інкотермс –2000

Одним із принципових положень комерційної угоди є вказівка на засіб транспортування товару від продавця до покупця. Транспортне забезпечення контракту є важливим моментом у комерційній діяльності, оскільки значною мірою впливає на собівартість товарів, які є предметом міжнародної торгівлі, навіть на їхні споживчі якості, заради яких товари, власне, купуються. Звичайно, від виду транспорту залежить швидкість доставки товару та терміни реалізації умов контрактів. З характером транспортування пов'язані вимоги до пакування товарів, оформлення документації, страхового забезпечення, можливого використання складських приміщень. Тому в кожному з пропонованих варіантів Інкотермс, а також у рекомендаціях Міжнародної торгової палати міститься вказівка на те, якому способу транспортування і певна базисна умова контрактів відповідає або не відповідає.

Загальний перелік правил та груп Інкотермс відповідно до видів транспорту, які застосовуються під час їх імплементації, містить табл. 7.2.

Поняття “будь-який вид транспортування”, звичайно, не слід розуміти буквально. Очевидно, що і в таких випадках ідеться про найбільш придатні та про непридатні види транспортування. Так, для реалізації вимог EXW очевидно, що особливо частим може бути застосування найбільш гнучкого автотранспорту; водночас зрозуміло, що для цієї самої умови, так само, як і для умови DAF, не може бути типовим авіатранспорт.

В окремих правилах Інкотермс записані додаткові вимоги до продавця або покупця щодо організації транспортного перевезення, відносин із перевізником (при цьому інколи не заперечується можливість внесення змін до базисних умов): в інших правилах це питання

Таблиця 7.2. Вид транспортування і відповідний термін Інкотермс-2000.

Будь-який вид транспортування		
Група E	EXW	Франко-завод (...назва місця)
Група P	FCA	Франко-перевізник (...назва місця призначення)
Група C	CPT CIP	Фрахт/перевезення оплачені до (...назва місця призначення) Фрахт/перевезення і страхування оплачені до (... назва місця призначення)
Група D	DAF DDU DDP	Поставки до кордону (...назва місця доставки) Поставки без оплати мита (...назва місця призначення) Поставки з оплатою мита (...назва місця призначення)
Тільки морський і внутрішньоконтинентальний водний транспорт		
Група P	FAS FOB	Франко вздовж борту судна (...назва порту відвантаження) Франко-борт (...назва порту відвантаження)
Група C	CFR CIF	Вартість і фрахт (...назва порту призначення) Вартість, страхування і фрахт (...назва порту призначення)
Група O	DES DEQ	Поставка з судна (...назва порту призначення) Поставка з пристані (...назва порту призначення)

цілком покладається на розсуд контрагентів. У зв'язку з використанням транспорту в Інкотермс здійснюється регламентація переходу повноважень та відповідальності за товар (наприклад, згідно з умовами FOB моментом такого переходу є перетинання товаром поручнів судна). У ряді випадків регламентуються обов'язки продавця та покупця щодо оформлення та надання транспортної документації.



7.4. ПОГЛИБЛЕННЯ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА УКРАЇНИ

Україна приєдналася до Угоди про спільне фінансування Постійного секретаріату Міжурядової комісії ТРАСЕКА між урядами Сторін Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридора Європа–Кавказ–Азія (ТРАСЕКА). Про це йдеться у постанові Уряду від 16 січня ц.р. № 22.

При цьому українська сторона залишила за собою право здійснення сплати членського внеску до бюджету Постійного секретаріату Міжурядової комісії ТРАСЕКА в межах видатків, передбачених українським законодавством. Мінтранс має забезпечити щорічну сплату членського внеску до бюджету Постійного секретаріату.

У 1998 році Україна в числі двадцяти країн за активної підтримки Європейського Союзу підписала „Основну багатосторонню Угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку транспортного коридора Європа–Кавказ–Азія”, яку ратифіковано Верховною Радою України у 2000 році.

З метою регулювання питань відносно виконання та застосування положень ОБУ сторонами було утворено Міжурядову Комісію ТРАСЕКА, яка складається з вищих посадових осіб сторін (міністрів транспорту). У 2000 році для контролю за реалізацією ОБУ Міжурядова комісія створила Постійний секретаріат.

Починаючи з 2000 року, діяльність Постійного секретаріату фінансувалася Євросоюзом за рахунок бюджетів регіональних проектів Тасіс-ТРАСЕКА. У зв'язку із закінченням у 2006 році дії цієї програми Тасіс Міжурядова комісія прийняла рішення щодо самофінансування роботи секретаріату за рахунок рівних дольових внесків сторін-учасниць, що і зафіксовано у зазначеній Угоді.

Приєднання до Угоди забезпечить повноправну участь України в роботі міжвідомчої комісії ТРАСЕКА. Це сприятиме інтеграції транспорту України в європейські та світові ринки транспортних послуг, подальшому збільшенню обсягів міжнародного транзиту, розвитку регіонального співробітництва між країнами-учасницями програми ТРАСЕКА.

Продовження повноцінної участі України в ТРАСЕКА створює передумови для отримання фінансової допомоги Європейської

Комісії на реалізацію інфраструктурних проектів транспорту, оскільки відповідно до затвердженого бюджету Постійного Секретаріату внески сторін ОБУ складають майже 50 тис. євро для кожної країни. Сплачуватимуться внески рівними долями, а їх розміри уточнюватимуться, виходячи з розміру бюджету, який щорічно затверджуватиметься на засіданнях міжурядової Комісії TRACECA.

З початку реалізації програми Тасіс TRACECA (1993 – 2005 роки) Європейською Комісією було профінансовано реалізацію 53 проектів на загальну суму 110 млн. євро. Україна разом з іншими країнами-учасницями ОБУ брала участь у реалізації проектів „Гармонізація прикордонних процедур”, „Єдина політика обкладання транзитним митом та тарифи”, „Загальна юридична база для транзитних перевезень”, „Підвищення кваліфікації керівного складу транспортної галузі”, „Сприяння торгівлі та інституційна підтримка” тощо.

Безпосередньо в Україні здійснено 13 регіональних проектів технічної допомоги та 3 інвестиційні проекти.

Зокрема в Іллічівському порту реалізовано проекти „Розвиток паромної переправи Іллічівськ–Поті” обсягом 8,6 млн. євро та „Поліпшення транспортної мережі порт/берег у портах Чорного моря” обсягом 0,47 млн. євро. Вони мали величезне значення для розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів України, оскільки Іллічівський порт є єдиною точкою з’єднання транспортного коридора Європа–Кавказ–Азія із Транс’європейською системою транспортних коридорів.

У рамках програми TRACECA було створено стратегічну чорноморську трасу, що з’єднує Україну, Грузію та Болгарію. З 1996 року тут діє автомобільна, а з 1999 року залізнична паромна переправа Іллічівськ–Поті (Батумі)–Варна.

Обсяги перевезень вантажів паромами на лінії Іллічівськ–Поті зростають і в минулому році перевищували 1 млн. тонн.

Планом дій Тасіс-TRACECA передбачається реалізація 13 проектів розвитку транспортно-дорожнього комплексу на загальну суму 30,7 млн. євро, де частка України становить 5,87 млн. євро. В галузі залізничного транспорту передбачено реалізацію проекту „Мережа логістичних центрів для всіх держав TRACECA: Центральна Азія, Кавказ, європейська частина TRACECA” обсягом 5,5 млн. євро, в т.ч. для України 0,5 млн. євро.

Починаючи з 2007 року, згідно з новою програмою „Європейський Інструмент Сусідства та Партнерства” кошти технічної

допомоги ЄС для України надаватимуться Міністерству транспорту та зв'язку за галузевим принципом, а не проектним, як нині. Європейською Комісією на 2007 рік попередньо заплановано надати Україні для розвитку транспорту біля 5,0 млн. євро.

Крім цього, слід врахувати економічний ефект, досягнутий за рахунок переробки вантажів у портах, збільшення корабельних зборів, створення додаткових робочих місць.

Приєднанням до Угоди Україна підтверджує свою її активну позицію у справі подальшої розбудови і підвищення ефективності функціонування транспортного коридора Європа–Кавказ–Азія. Цей стратегічний маршрут забезпечує торговельний оборот між Європою та Азією, обсяги якого в цілому перевищують 2 трлн. дол. США, з яких транспортні послуги становлять понад 200 млрд. доларів.



7.5. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ

Види транспорту в Україні. Єдина транспортна система України

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюються відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечуються державою.

Єдину транспортну систему України становлять:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Залізничний транспорт – одна з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту своєчасно і доброякісно здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, забезпечують безпеку руху, розвивають сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи

та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

До складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи з ремонту рухомого складу і виготовлення запасних частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

Складовою частиною єдиної транспортної системи України є відомчий транспорт. До його складу входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій.

Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг.

Відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту

загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

Окреме місце в єдиній транспортній системі України посідає трубопровідний транспорт. Особливостями його організації і діяльності (систему трубопровідного транспорту в Україні становлять: магістральний трубопровідний транспорт і промисловий трубопровідний транспорт; специфічний спосіб транспортування, відсутність договорів перевезення) зумовлено і спеціальне правове регулювання діяльності цього виду транспорту.

Законодавство про транспорт

Законодавство про транспорт (транспортне законодавство) – це сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і безпосереднього здійснення господарської діяльності на транспорті.

Оскільки єдина транспортна система України налічує кілька видів транспорту, кожен з яких має певні особливості, то і законодавство про транспорт є досить значним за обсягом і різноманітним за змістом.

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються, в першу чергу, загальним Законом України “Про транспорт” від 10 листопада 1994 р., законами України “Про трубопровідний транспорт” від 15 травня 1996 р., “Про залізничний транспорт” від 4 липня 1996 р., “Про автомобільний транспорт” від 5 квітня 2001 р., “Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період” від 20 жовтня 1998 р.

Значний перелік транспортних відносин регулюється транспортними кодексами і статутами окремих видів транспорту: Повітряним кодексом України від 4 травня 1993 р., Кодексом торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р., Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР, Статутом автомобільного транспорту УРСР, Статутом залізниць України. Серед інших актів транспортного законодавства України варто виділити правила перевезення вантажів, що приймаються стосовно різних видів транспорту і різного роду вантажів.

Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

Відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України “Про трубопровідний транспорт”, дія якого поширюється на відносини в галузі трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (від промислів, виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування, а також іншими нормативно-правовими актами України.

Особливості застосування Закону України “Про трубопровідний транспорт” щодо функціонування промислового трубопровідного транспорту визначаються Кабінетом Міністрів України.

Правове становище транспортних організацій

Головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики у галузі транспорту і дорожнього господарства, у сфері використання повітряного простору України та навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, є Міністерство транспорту та зв'язку України.

Міністерство транспорту та зв'язку України є центральним органом державної виконавчої влади, підвідомчим Кабінету Міністрів України, і здійснює керівництво транспортно-дорожнім комплексом, відповідає за його розвиток, координує роботу об'єднань, підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту і дорожнього господарства, що входять у сферу його управління.

Основними завданнями міністерства є: здійснення державного керування транспортним комплексом України; реалізація державної політики становлення і розвитку транспортно-дорожнього комплексу України для забезпечення своєчасного, повного і якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях; забезпечення взаємодії і координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту і дорожнього комплексу, здійснення заходів для створення єдиної транспортної системи України; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту усіх форм власності; забезпечення входження транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем на принципах Європейської транспортної політики.

Кожна з підгалузей єдиної транспортної системи України має свої органи управління, а також транспортні й інші організації, які

входять до цієї підгалузі. Певне уявлення про них може дати система організації залізничного транспорту.

Для забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Крім Міністерства транспорту, яке здійснює державне управління транспортним комплексом, управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснює орган управління залізничним транспортом – Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця), підпорядкований Міністерству транспорту України.

Виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарюючого суб'єкта, належить управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями, які Укрзалізниця проводить централізовано.

Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця. Створення, реорганізація, ліквідація та визначення територіальних меж залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюються рішеннями Кабінету Міністрів України за поданням Міністерства транспорту України. В Україні діють п'ять залізниць – Донецька, Львівська, Одеська, Південно-Західна, Придніпровська.

Повноваження, права та обов'язки залізниць визначаються Законом України “Про залізничний транспорт”, їх статутами. Затвердження статутів залізниць здійснює Міністерство транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України та Антимонопольним комітетом України.

Створення, реорганізація та ліквідація підприємств, установ та організацій, які входять до складу залізниць, затвердження їх статутів (положень), а також укладання контрактів (трудових договорів) з їх керівниками здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також статутами залізниць.

Транспортні господарські договори

Перевезення вантажів залізничним транспортом організуються на договірних засадах. Форму договору про організацію перевезень вантажів встановлюють Правила. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень. Місячне планування перевезення вантажів здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників.

Умови та порядок організації перевезень в усіх видах сполучення визначаються Правилами.

Порядок розроблення, термін подання заявок, затвердження планів та облік виконання перевезень вантажів встановлюються Правилами, а військових перевезень – спеціальними інструкціями.

За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення у зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Основним перевізним документом є накладна, оформлена відповідно до Статуту залізниць та Правил перевезення вантажів і надана залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення.

Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів.

Хоч за загальним правилом завантаження вантажів у вагони (контейнери), а також вивантаження з них здійснюється відправниками та одержувачами, проте залізниці можуть брати на себе виконання вантажних робіт за договорами з відправниками або одержувачами.

Для транспортного обслуговування відправників і одержувачів у місцях загального користування у складі залізниць можуть у встановленому порядку утворюватись підприємства механізованих

вантажних робіт, а на під'їзних коліях – з об'єднання підприємств залізничного транспорту.

Залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезинфіковані вагони та контейнери.

Додаткову підготовку вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, залізниця може здійснювати на підставі договору за рахунок відправника.

Договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування укладається відповідно до цивільного законодавства між замовником та виконавцем у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо). Істотними умовами договору є:

- найменування та місцезнаходження сторін;
- найменування та кількість вантажу, його упакування;
- місце та час навантаження і розвантаження;
- вартість перевезення (ст. 61 Закону України “Про автомобільний транспорт”).

Замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування має право отримати компенсацію згідно із законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Замовник за договором про перевезення вантажу зобов'язаний:

- забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу;
- утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху;
- здійснювати вантажні операції, закріплення, накриття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та очищення автомобільного транспортного засобу від залишків вантажу;
- забезпечувати вимоги законодавства з питань охорони праці і техніки безпеки при вантажних операціях (ст. 62 Закону України “Про автомобільний транспорт”).

Вантажний перевізник має право:

- відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів;

- відмовитися від перевезення вантажу, якщо замовник подає до перевезень вантаж, не обумовлений договором про перевезення, упакування вантажу не відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо;

- одержувати відшкодування від замовника, якщо автомобільний транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини замовника.

Вантажний перевізник зобов'язаний:

- при укладанні договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати для персоналу перевізника встановлені законодавством умови праці та відпочинку;

- забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених законодавством та цим договором;

- забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій ним особі) у пункті призначення;

- відшкодувати замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу (ст. 63 Закону України "Про автомобільний транспорт").

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором.

Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укладати довгострокові договори про організацію морських перевезень.

За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Договір морського перевезення вантажу має бути укладеним у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

1) рейсовий чартер – якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;

2) коносамент – якщо договір не передбачає умови, зазначеної вище;

3) інші письмові докази.

Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, портів відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартету можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Рейсовий чартер підписують фрахтівник (перевізник) і фрахтувальник або їх уповноважені представники.

Прийнявши вантаж до перевезення, перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправникові коносамент, який є доказом прийняття перевізником вантажу, зазначеного у коносаменті.

Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладання договору морського перевезення і прийняття перевізником вантажу, як його описано в цьому документі.

Коносамент складається на підставі підписаного відправником документа, в якому, зокрема, повинні міститися дані, зазначені в пунктах 4–8 ст. 138 Кодексу торговельного мореплавства.

Відправник відповідає перед перевізником за всі наслідки, що виникли в результаті неправильності або неповноти відомостей, зазначених у згаданому документі.

У коносаменті зазначаються:

1) найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні;

2) найменування перевізника;

3) місце приймання або навантаження вантажу;

4) найменування відправника;

5) місце призначення вантажу чи, за наявності чартету, місце призначення або направлення судна;

6) найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або визначення, що коносамент видано “наказу відправника”, або найменування одержувача із зазначенням, що коносамент видано “наказу одержувача” (ордерний коносамент), або визначення, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника);

7) найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;

8) фрахт та інші належні перевізникові платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, чи зазначення, що фрахт повністю сплачено;

9) час і місце видачі коносаменту;

10) кількість складених примірників коносаменту;

11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

За договором фрахтування судна на певний час судовласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальникові для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Надане фрахтувальникові судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Договір фрахтування судна на певний час повинен бути укладеним у письмовій формі. Наявність і зміст договору фрахтування судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

У договорі фрахтування судна на певний час повинні бути зазначені найменування сторін договору, назва судна, його технічні та експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна.

Фрахтувальник може у межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою. Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним із судовласником.

Якщо судно зафрахтоване для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укладати договори перевезення вантажів, підписувати чартери, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів.

За договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальникові (лізингодержувачу) судно без екіпажу для торговельного мореплавства на визначений

термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном та його вартість за договором морського лізингу.

Договір лізингу українського державного судна може бути укладено лише з додержанням вимог, передбачених ст. 17 Кодексу торговельного мореплавства.

Договір лізингу повинен бути укладеним у письмовій формі. Наявність і зміст договору лізингу судна можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

У договорі лізингу судна мають бути зазначені найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудови судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрата пального, термін користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і термін внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані.

За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу чи для виконання маневру.

Законодавець розрізняє два види договорів морського буксирування: договір портового буксирування і договір міжпортового буксирування.

За договором портового буксирування буксировласник за винагороду здійснює введення в порт або виведення з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксируються, швартових та інших операцій у портових водах.

Договір портового буксирування може бути укладеним у усній формі.

За договором міжпортового буксирування власник одного судна (буксира) зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно або інший плавучий об'єкт з одного порту (пункту) до іншого порту (пункту).

Договір міжпортового буксирування укладається у письмовій формі. Договір повинен містити умови про порти (пункти) відправлення і призначення, час буксирування, права та обов'язки сторін, відповідальність за порушення договору, про ті особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, про інші обставини, які сторони вважають за необхідне обумовити окремо.

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору.

Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України.

Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартера (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Перевезення вантажів і буксирування плотів та суден внутрішніми водними шляхами здійснюються за планами, затвердженими у встановленому порядку.

Вантажовідправник зобов'язаний одночасно з пред'явленням вантажу надати пароплавству накладну. Накладна підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху його слідування і видається вантажоодержувачу в пункті призначення разом з вантажем.

На підставі накладної порт або пристань відправлення складає дорожню відомість, що також слідує разом з вантажем і після видачі вантажу в пункті призначення залишається у пароплавства.

На посвідчення приймання вантажу до перевезення вантажовідправникові видається квитанція.

Дата приймання вантажу до перевезення посвідчується календарним штемпелем порту або пристані відправлення на накладній, квитанції і дорожній відомості.

Накладні і квитанції складаються на ім'я певних вантажоодержувачів.



7.6. ПРАВОВА ОСНОВА ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Для організації доставки вантажів необхідно укласти договір перевезень. Загальні положення про договір вміщуються в національних основах цивільного законодавства різних країн. Так, в Україні договір перевезення регламентується Цивільним кодексом. Умови перевезень вантажів та відповідальність конкретизуються законами, статутами (кодексами) залізничного, внутрішнього водного, автомобільного транспорту, Кодексом торговельного мореплавання, Повітряним кодексом, а також правилами, які видані Міністерством транспорту.

По суті, договір – угода двох або декількох юридичних осіб (підприємств, організацій, громадян), що встановлює та регулює їх взаємні права та обов'язки. В договірних правовідносинах розрізняють: суб'єкт, предмет та зміст договору.

Суб'єктами договору є сторони, що його укладають. Таким чином, в транспортних відносинах одним із суб'єктів договору є транспортні підприємства, а другим – юридична особа, що користується послугами транспорту.

Предмет договору – майно, послуги або інша діяльність, з приводу якої укладається договір.

Зміст договору складає сукупність його умов, тобто формулюються права та обов'язки, які сторони покладають на себе.

Призначення договору – регулювання відносин сторін при виконанні перевезень. Умови, що встановлені транспортним законодавством, не можуть змінюватись або відмінятись, вони діють незалежно від угоди сторін, ними необхідно керуватись. Тому умови, встановлені транспортним законодавством, не є предметом угоди сторін і в договір не включаються.

З метою забезпечення стабільності договірних відносин законодавство встановлює, що жодна із сторін не може одноосібно змінити умови договору або відмовитись від його виконання, за виключенням випадків, що передбачені законом.

Значення договору: на його основі організовується та виконується транспортний процес.

Форма договору. Діюче законодавство встановлює письмову та усну форми договорів. Для окремих категорій договорів закон встановлює обов'язкову письмову форму.

За договором перевезень вантажу транспортна організація зобов'язується доставити довірений їй відправником вантаж у пункт призначення та видати його особі, уповноваженій на отримання вантажу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену платню. Предметом договору є транспортні послуги.

Транспортне законодавство, в основному, побудоване на принципі "вини", тобто перевізник з самого початку визнається винним у порушенні, і на нього покладається доведення відсутності своєї вини.

Транспортним законодавством встановлені терміни доставки вантажів. Перевізник звільняється від відповідальності за порушення терміну доставки вантажу, якщо воно виникло не з його вини. За втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезень вантажу перевізник несе майнову відповідальність, якщо не доведе, що вони відбулись не з його вини. У транспортних статутах (кодексах) передбачені випадки, коли доведення вини перевізника у втраті, нестачі та пошкодженні вантажу покладається на вантажовідправника або одержувача вантажу.

Вимоги клієнта до перевізника оформляються у вигляді претензії, а якщо вона не задоволена у встановлений законом термін, то вимоги подаються до суду або арбітражу у вигляді позову.

Діяльність, пов'язана з використанням засобів техніки, які можуть вийти з-під контролю та нанести шкоду довкіллю, є джерелом підвищеної небезпеки. Ті особи, яким належать транспортні засоби, або тимчасово користуються ними (договір оренди, довіреності, тощо) називаються власниками джерел підвищеної небезпеки. Шкода, спричинена джерелом підвищеної небезпеки, повинна бути відшкодована власником як при відсутності його вини або його робітника, так і при випадковому спричиненні.

Організації та громадяни можуть бути звільненими від майнової відповідальності, якщо доведуть, що шкода виникла внаслідок непереборної сили (удар блискавки, землетрус тощо) або наміру потерпілого (стрибнув на ходу з транспортного засобу тощо). Перевізник відшкодовує збитки і тоді, коли вони настали у випадку непереборної сили, якщо не доведе, що поряд з дією непереборної сили настанню та збільшенню шкоди сприяла груба необережність самого потерпілого. При наявності вини робітника організація може пред'явити до нього регресійний позов про сплату коштів, відшкодованих потерпілому.

До міжнародних перевезень відносять перевезення, що здійснюються по території двох і більше країн. Розрізняють звичайні,

прикордонні, транзитні міжнародні перевезення і перевезення в треті країни.

Міжнародні перевезення підлягають особливому правовому регулюванню. Джерелами правового регулювання міжнародних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Співвідношення між нормативними актами національного і міжнародного законодавства визначається ст. 42 Закону України “Про транспорт”, в якій зазначено: якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлені інші правила, ніж ті, що містяться в законодавстві України про транспорт, то застосовують правила відповідного міжнародного договору. Таким чином, національне законодавство застосовується до міжнародних перевезень, якщо не суперечить міжнародним угодам. Необхідно мати на увазі, що міжнародні угоди передбачають лише найбільш загальні умови перевезень. Тому виникає необхідність для регулювання конкретних умов міжнародних перевезень застосовувати норми національного законодавства. Причому, в першу чергу застосовуються нормативні акти національного законодавства, спеціально прийняті для регулювання міжнародних перевезень, а з питань, що не врегульовані цими спеціальними актами, застосовується загальне транспортне законодавство.

За своїм призначенням та основним правовим ознакам договорів міжнародних перевезень однотипний з договором перевезень внутрішнього сполучення. Така подібність обумовлена єдністю предмета обох договорів та широким використанням при укладанні угод про міжнародні сполучення норм національного права. У той же час є ряд відмінностей: договір міжнародних перевезень регламентується насамперед міждержавними угодами, а при їх відсутності – правилами національного законодавства; однією із сторін є іноземна фізична або юридична особа; є відмінності у порядку оформлення (використання міжнародного транспортного документа) в його умовах (термін доставки, перевізні збори, відповідальність перевізника), а також у порядку вирішення можливих спорів (особливі строки для подачі претензій та позовів, спеціальна юрисдикція).



7.7. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Джерелами правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень є: двосторонні міжурядові угоди про міжнародне автомобільне сполучення; багатосторонні конвенції і угоди, розроблені в рамках ООН; норми внутрішнього законодавства.

Двосторонні угоди країн про міжнародне автомобільне сполучення регулюють різноманітні аспекти міжнародних перевезень. Зокрема вони визначають: порядок перетину кордону; дозвільну систему для міжнародних перевезень; порядок здійснення перевезень вантажу і пасажирів; взаємне звільнення від дорожніх податків і зборів, а також від податків на перевезення і володіння автотранспортними засобами; заборону здійснення внутрішніх перевезень іноземним автотранспортом (каботаж); питання транзиту і перевезень у треті країни із цих країн; страхування цивільної відповідальності; положення, що стосуються митних, прикордонних, санітарних та інших правил; порядок перевезення небезпечних, важковагових і великогабаритних вантажів; обов'язки перевізників з додержання норм внутрішнього законодавства країн-учасниць, угоди з питань, не регульованих двосторонньою угодою, та інші аспекти.

Перелічені положення трактуються в різноманітних угодах по-різному, а в деяких взагалі не відображаються.

Найбільш важливим елементом двосторонніх угод є дозвільна система.

Дозвільна система дає можливість обмежувати у кількісному відношенні в'їзд іноземних вантажних автомобілів на територію країни. Це створює передумови для більш рівномірної участі перевізників своєї країни у міжнародних перевезеннях вантажу на основі взаємної вигоди.

Дозвільна система встановлює порядок, згідно з яким в'їзд вантажних автомобілів, зареєстрованих в інших державах, здійснюється тільки за дозволами, що видаються компетентними органами. Основна функція дозволу – перепустка через кордон.

Кількість (контингент) дозволів на рік визначається на засіданнях змішаних комісій, створених компетентними органами країн, які укладають угоду про автомобільне сполучення. Деякі країни проводять жорстку політику обмеження видачі своїх дозволів

іноземним перевізникам. Ряд країн відноситься ліберально. Деякі “транзитні” країни не обмежують видавання дозволів, а стягують з перевізників більші суми шляхових зборів.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні здійснює Міністерство транспорту України. Визначення кількості дозволів виконується державними структурами з урахуванням пропозицій національних асоціацій перевізників. Контингент іноземних дозволів для реалізації українським перевізникам передається державному підприємству “Укрінтеравтосервіс”. При обмеженому контингенті дозволів використовується спеціальна процедура розподілу, що враховує, в першу чергу, інтереси держави.

У випадку, якщо перевезення виконуються між країнами, що не уклали між собою двосторонніх угод, дозволи можуть видаватись іноземним перевізникам у разовому порядку при відповідному звертанні до компетентних органів або в односторонньому порядку компетентний орган будь-якої країни встановлює контингент дозволів для перевізників іншої країни. У ряді випадків перевізники можуть придбати дозвіл безпосередньо при в’їзді в країну на прикордонному переході. Для одержання дозволу на в’їзд або проїзд транзитом в ряді країн необхідно завчасно запросити відповідні компетентні органи.

Комітет з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії (КВТ ЄЕК) ООН рекомендував урядам при укладанні двосторонніх угод про міжнародне автомобільне сполучення включати в угоди перелік вантажів, на перевезення яких не вимагається дозволу. До таких вантажів відносяться: рухоме майно при переселенні; експонати, обладнання і матеріали, призначені для ярмарків і виставок; транспортні засоби, тварини, а також різноманітний інвентар і майно, призначені для проведення спортивних заходів; театральні реквізити, музичні інструменти, обладнання і приладдя для кінозйомок, радіо- і телевізійних передач; тіла померлих; пошкоджені автотранспортні засоби тощо.

У практиці європейських країн існує декілька видів дозволів: дозвіл на один рейс у прямому і зворотному напрямках; дозвіл на рейси, обмеженням кількості яких служить тільки обумовлений період часу; дозвіл на певну кількість рейсів; транзитні дозволи; дозволи на прикордонні перевезення.

Двосторонніми міжурядовими угодами про міжнародне автомобільне сполучення передбачається особливе регулювання

питань перевезень у треті країни. Як правило, на такі перевезення необхідно запитувати спеціальні дозволи компетентних органів країн, що видають їх у виняткових випадках.

У відповідності з внутрішнім законодавством більшості європейських країн і двосторонніми міжурядовими угодами необхідно отримати спеціальні дозволи на перевезення важковагових і негабаритних вантажів. Оскільки маршрут перевезень важковагового вантажу вимагає попереднього погодження, заявки на одержання спеціальних дозволів подаються завчасно у певні організації кожної країни. В ряді країн Європи дозвіл зазвичай видається протягом 10–15 днів.

Спеціального дозволу потребує перевезення небезпечних вантажів. Запит на одержання такого дозволу повинен містити ряд відомостей про характер вантажу, маршрут, упаковку, рухомий склад, час перевезення тощо.

У рамках КВТ ЄЕК ООН за час його існування розроблено біля 40 конвенцій, угод та інших міжнародних документів з питань автомобільного транспорту, направлених на створення умов, сприятливих для розвитку міжнародних перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом, розширення і зміцнення співробітництва в цій галузі.

Діючі міжнародні документи з автомобільного транспорту охоплюють наступні шість груп проблем, які підлягають міжнародному регулюванню і погодженню: юридичні аспекти виконання перевезень; організація дорожнього руху; уніфікація і спрощення митних процедур; режим праці і відпочинку екіпажів транспортних засобів; податкові питання; організація перевезень специфічних категорій вантажів.

Велике практичне значення відіграє Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажу (КДПВ) (1956 р.). Її положення набрали законну чинність після 8 років розгляду і переговорів.

Конвенція застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, коли місце прийняття вантажу і місце здачі вантажу, які означені в договорі, знаходяться в двох різних країнах, з яких принаймні одна є учасником Конвенції.

Конвенція не застосовується до перевезень меблів при переїздах, небіжчиків і перевезень, здійснюваних згідно з міжнародними поштовими конвенціями.

Норми КДПВ носять імперативний характер. Забороняється встановлення не відповідних Конвенції умов у двосторонніх або багатосторонніх угодах. Допускаються зміни положень Конвенції шляхом спеціальних угод між країнами тільки для прикордонних перевезень.

Конвенція уніфіковано регулює основні питання договірних відносин з перевезення вантажу. Разом з тим, в рішенні деяких з них КДПВ посилається на норми національного законодавства.

Для перевезення вантажу в міжнародному сполученні необхідне укладання договору перевезення. Договір перевезення підтверджується виписуванням накладної. Накладна є доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття вантажу перевізником (ст. 9 КДПВ). Однак згідно зі ст. 4 КДПВ відсутність, неправильність або втрата накладної не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення, тобто існування договору може бути доведено не тільки накладною, але й іншими відомостями.

Накладна складається в трьох примірниках, підписаних відправником і перевізником. Перший примірник накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника.

Зміст накладної передбачає наявність обов'язкових даних і відомостей, що вносяться сторонами за їхнім бажанням.

У накладній на міжнародне перевезення повинні бути вказаними: дата і місце її укладання; найменування і адреса відправника; найменування та адреса перевізника; місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його подання; найменування і адреса одержувача; прийнята позначка характеру вантажу і засіб його упакування, а у випадку перевезення небезпечних вантажів – їх звичайна визнана позначка; число вантажних місць, їх маркування і номери; вага вантажу брутто або виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу; зв'язані з перевезенням видатки (перевізні плати, додаткові витрати, митні збори, інші витрати з моменту укладання договору до здачі вантажу); вказівки, що вимагаються для виконання митних та інших формальностей; вказівка, що перевезення виконується незалежно від будь-якого застереження, згідно з положеннями КДПВ.

У випадку необхідності у накладній можуть також міститися вказівки про: заборону перевантаження; видатки, які відправник приймає на свій рахунок; суму виплат, які підлягають відшкодуванню

при здачі вантажу; оголошену вартість вантажу і суму особливої зацікавленості у своєчасній доставці вантажу; інструкції відправника перевізнику відносно страхування вантажу; погоджений сторонами термін виконання перевезення; перелік документів, переданих перевізнику.

Сторони за договором перевезення можуть також внести в накладну будь-які інші вказівки, що будуть ними визнані необхідними (ст. 6 КДПВ).

У КДПВ форма накладної не визначена. Перевезення, що підпадають під дію КДПВ, виконуються згідно з накладною, розробленою Міжнародним Союзом автомобільного транспорту (МСАТ).

При прийомі вантажу до перевезення на перевізника покладається обов'язок з перевірки: правильності записів, зроблених у накладній відносно числа вантажних місць, а також їх маркування і нумерації місць; зовнішнього стану вантажу і його упаковки.

Якщо перевізник не має достатньої можливості перевірити правильність цих відомостей відправника, зовнішнього стану вантажу і його упаковки, він повинен зробити про це обґрунтовані застереження в накладній. Проте застереження не мають обов'язкової чинності для відправника, за винятком випадків, коли він у накладній зробив позначку про їх визнання (ст. 8 КДПВ).

Факт наявності або відсутності застережень перевізника має важливі юридичні наслідки. За відсутності у накладній мотивованих застережень діє презумпція, що вантаж і його упаковка були зовні в доброму стані у момент прийняття вантажу перевізником і що число вантажних місць, їх маркування і номери відповідають вказаним у накладній.

Поряд з цим перевізник зобов'язаний перевірити стан завантаження. Якщо перевізником упущена перевірка навантаження, то це може свідчити про порушення вимоги щодо турботи за схоронність вантажу в частині таких ризиків завантаження, про які перевізник володіє кращою інформацією, ніж відправник. Йдеться про вимоги стосовно технічної справності рухомого складу або особливих властивостей спеціалізованого рухомого складу, що вимагають додержання особливих умов завантаження. У цьому випадку при заподіянні шкоди вантажу можливе притягнення перевізника до відповідальності.

Відправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду, заподіяну особам, обладнанню або іншим вантажам, а також

за будь-які витрати, викликані дефектами упакування вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу і він не зробив відносно цього належних застережень (ст. 10 КДПВ).

Відправник вантажу має право зажадати перевірки перевізником ваги вантажу або його кількості, виражених в інших одиницях виміру. Він може також зажадати перевірки вмісту вантажних місць. У свою чергу перевізник може зажадати відшкодування витрат, пов'язаних з перевіркою. Результати перевірок вносяться в накладну.

Відправник зобов'язаний своєчасно додати до накладної або надати в розпорядження перевізника необхідні документи і повідомити йому всі інші відомості, які вимагаються для виконання митних, санітарних та інших формальностей. Однак перевірка правильності і повноти цих документів і відомостей в обов'язки перевізника не входить.

Відправник несе відповідальність за всі витрати перевізника і збитки, заподіяні йому внаслідок неточності або недостатчі обов'язкових вказівок у накладній або інших вказівок, що можуть вноситись у накладну.

Відправнику надається право оголосити цінність вантажу. Декларація вартості вантажу можлива за умови сплати відправником перевізнику обґрунтованої надбавки до перевізної плати, розмір якої визначається за згодою сторін (ст. 24 КДПВ). При цьому може бути встановлена сума спеціального інтересу в доставці на випадок втрати, пошкодження і прострочення в доставці вантажу у погоджений термін (ст. 26 КДПВ). Необхідно відзначити, що декларація вартості вантажу є не межею його реальної вартості, а межею відповідальності перевізника у випадку незабезпечення ним схоронності вантажу.

Основний обов'язок перевізника – доставити вантаж у пункт призначення в схоронності і своєчасно. Для виконання цього обов'язку перевізник повинен вжити всіх належних заходів.

Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця доставки вантажу або видачі вантажу не тому одержувачу, що вказаний у накладній. Відправник втрачає це право з моменту, коли другий примірник накладної передано одержувачу або коли останнім заявлені до перевізника претензії, пов'язані з несхоронністю вантажу в дорозі або з простроченням у доставці вантажу.

З цього моменту право розпорядження вантажем переходить до одержувача і перевізник повинен керуватися його вказівками.

Право розпорядження вантажем може належати одержувачу з моменту виписування накладної, якщо у накладній відправником зроблена такого роду вказівка. У цьому випадку при розпорядженні одержувача видати вантаж іншій особі останній не має права призначати інших одержувачів.

При реалізації права розпорядження вантажем повинні додержуватися наступні положення: розпорядник вантажу повинен надати перевізнику перший примірник накладної, в яку вносяться нові інструкції, а також відшкодувати перевізнику витрати і збитки, викликані виконанням цих інструкцій; виконання цих інструкцій має бути реальним у момент їх одержання виконавцем, крім того, вони не повинні порушувати хід нормальної роботи підприємства перевізника і завдавати шкоди відправникам або одержувачам інших вантажів, а також не повинні ні в якому разі спричинити поділ відправки.

Якщо з будь-якої причини виконання договору на встановлених накладною умовах неможливе до прибуття вантажу в пункт призначення, то перевізник зобов'язаний запросити відповідну вказівку в особи, яка має право розпоряджатися вантажем. Якщо обставини дозволяють виконати перевезення на інших умовах, ніж передбачено в накладній, і якщо перевізник не зміг своєчасно отримати вказівку від особи, що має право розпоряджатись вантажем, то перевізник повинен вжити всіх належних заходів в її інтересах (ст. 14 КДПВ).

Термін доставки вантажу визначається сторонами і вказується в накладній. Якщо ж цей термін не був обумовлений, то визнається, що тривалість перевезення вантажу не повинна перевищувати час, необхідний у звичайних умовах для виконання такого перевезення сумлінним перевізником.

Не допускається посилення на несправність власного або взятого в оренду рухомого складу, бо перевізник несе повну відповідальність за справний стан своїх транспортних засобів.

Перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його здачі, а також за прострочення при доставці. Ця відповідальність будується за принципом вини. Автори КДПВ виходили з того, що експлуатація автомобіля для

дорожнього перевезення вантажу пов'язана з особливими небезпеками. Але ці небезпеки необхідно віднести до підприємницького ризику, за що перевізник несе не тільки повну відповідальність, але й повинен виявляти особливу передбачливість.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата вантажу, його пошкодження або прострочення при доставці відбулися не з його вини, а внаслідок інструкції розпорядника вантажу, через дефект, властивий вантажу, або обставини, яких перевізник не міг уникнути і наслідки яких він не міг відвернути.

Перевізник звільняється від відповідальності, коли доведе, що несхоронність вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією або декількома обставинами: використанням відкритих і не покритих брезентом автотранспортних засобів, якщо таке використання було обумовлено і про це є припис у накладній; відсутністю або несправністю упаковки вантажу, що за своєю природою схильний до втрати, псування або пошкодження без упаковки, або при незадовільному його упакуванню; завантаження, укладка або вивантаження вантажу виконувались відправником або одержувачем, або особами, що діяли від їх імені; природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких їм притаманна повна або часткова втрата, або пошкодження, зокрема, внаслідок бою, корозії, гниття або впливу паразитів і гризунів; недостатністю або незадовільністю маркування або нумерації вантажних місць; перевезенням живих тварин (ст.17 КДПВ). Якщо перевізник доведе, що при обставинах, які склалися, несхоронність вантажу могла настати внаслідок хоча б одного з цих ризиків, приймається презумпція, що так відбулося насправді. Проте заявник претензії або позову в свою чергу може довести, що шкода ні повністю, ні частково не відбулася через ці особливі ризики (ст.18 КДПВ).

При міжнародних перевезеннях одержання вантажу є не обов'язком, а правом одержувача. Після прибуття вантажу на місце, призначене для розвантаження, одержувач має право зажадати передачі йому другого примірника накладної замість розписки і здачі йому вантажу. Одержувач зобов'язаний сплатити платежі із заборгованості, означені в накладній. У випадку виникнення суперечки з цього приводу перевізник не зобов'язаний пред'являти вантаж до моменту отримання гарантій про сплату платежу. При прийнятті вантажу одержувачем робиться відповідна позначка в третьому примірнику накладної і зобов'язання перевезення вантажу вважається виконаним.

При видачі вантажу одержувачу без стягнення платежу, передбаченого договором перевезення, перевізник зобов'язаний сплатити відправнику відшкодування, що не перевищує суми такого платежу без шкоди для свого права регресу до одержувача.

При виникненні обставин, що перешкоджають здачі вантажу після його прибуття до місця вивантаження, перевізник повинен запросити інструкції у відправника. Якщо одержувач відмовиться прийняти вантаж, відправник має право розпорядитися вантажем. Одержувач, навіть якщо він відмовився від прийняття вантажу, може зажадати його здачі до тієї пори, доки перевізник не отримав від відправника протилежних інструкцій.

Якщо з будь-якої причини виконання договору на встановлених накладною умовах неможливе або після прибуття вантажу на місце призначення виникають перешкоди щодо його здачі, перевізнику надається особливе право – негайно вивантажити вантаж, після чого перевезення вважається закінченим. У такому випадку перевізник приймає на себе зберігання вантажу. Він може довірити зберігання вантажу якій-небудь третій особі і в цьому випадку несе відповідальність лише за необачний вибір такої особи. Перевізник може продати вантаж, не очікуючи інструкцій від правомочної особи, якщо вантаж є таким, що швидко псується, або якщо того вимагає його стан, або ж якщо видатки на зберігання вантажу виявилися б набагато більшими вартості вантажу. В інших випадках перевізник може також продати вантаж, якщо в розумний термін ним не буде отримано від особи, яка має право розпоряджатися вантажем, протилежних інструкцій. Виручена від продажу вантажу сума, за винятком витрат, які підлягають відшкодуванню у зв'язку з борговими зобов'язаннями за накладною, а також понесених витрат на реалізацію товару, повинна бути передана в розпорядження правомочної за договором особи. Ця особа повинна сплатити належну суму перевізнику у випадку, коли виручка не покриває означених витрат. Вантаж продається за нормами права, діючими в пункті продажу, або звичаями. Перевізник має право на відшкодування витрат, викликаних запитом інструкцій або виконанням отриманих інструкцій, якщо ці витрати не є наслідком його вини (ст.16 КДПВ).

Важливим моментом є процедура видачі вантажу. Тут припускається, що одержувач, якщо він приймає вантаж без застережень, отримав вантаж у стані, який описано у накладній.

Одержувач, що приймає вантаж і виявив його несхоронність, повинен зробити перевізнику застереження, які вказують загальний характер втрат або пошкоджень. При цьому, коли йдеться про помітні явні втрати або пошкодження, застереження повинні бути зроблені в письмовій або усній формі не пізніше ніж у момент прийняття вантажу. У відношенні ж непомітних з огляду поверхні вантажних місць втрат і пошкоджень застереження повинні бути зроблені у письмовій формі протягом семи днів з дня прийому вантажу, без урахування неділі і державних свят (ст. 30 КДПВ).

Застереження не є претензіями відносно відшкодування заподіяних збитків. Вони лише констатують у загальній формі без зайвих подробиць факти нестачі, втрати, псування або пошкодження вантажу. Але їх значення велике. У випадку прийняття вантажу без застережень вважається, доки не доведене зворотнє, що одержувачу здано вантаж у стані, означеному в накладній. Завдяки цьому на одержувача покладаються несприятливі наслідки, які випливають з такого приймання.

Шкода, викликана повною або частковою втратою вантажу, відшкодовується в розмірі вартості втраченого вантажу, а при псуванні або пошкодженні – в розмірі суми, на яку знизилася вартість вантажу. Крім того, підлягають відшкодуванню: плата за перевезення, митні збори, інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу у відповідності з розмірами шкоди. Інший збиток не відшкодовується (ст.23,25 КДПВ).

Розмір суми, що підлягає відшкодуванню при несхоронному перевезенні, визначається за вартістю вантажу в момент і у місці прийняття його до перевезення. При визначенні вартості вантажу повинні враховуватися офіційно встановлені ціни і біржові котування, а при їх відсутності – звичайна вартість товару таких же виду і якості. Однак розмір відшкодування не може перевищувати 25 золотих франків за кілограм ваги, якої не вистачає, якщо не обумовлена вартість вантажу. Перерахування суми відповідальності у відповідну національну валюту виконується в день винесення судового рішення або в день, про який сторони домовилися.

Відшкодування збитків у зв'язку з простроченням терміну доставки можна вимагати лише у випадку, якщо перевізник одержує письмове застереження протягом 21 дня з дня видачі вантажу одержувачу. При простроченні доставки вантажу перевізник повинен повернути частину перевізної плати, конкретний розмір

якої визначається за кожну календарну добу затримки у договорі перевезення. Якщо сторона доведе, що в результаті прострочення мали місце додаткові збитки, перевізник зобов'язаний відшкодувати їх, але в розмірі, що не перевищує плати за перевезення. Більш значне за розміром відшкодування може бути зажадане з перевізника тільки у випадку проголошення спеціального інтересу в доставці.

Якщо вантаж не доставлений протягом 30 днів після закінчення погодженого терміну або 60 днів з моменту прийняття вантажу до перевезення і термін доставки не був погоджений, то це є безспірним доказом його втрати. Особа, яка має право розпоряджатися вантажем, може при одержанні відшкодування за втрачений вантаж просити у письмовій формі про її негайне повідомлення у випадку знаходження вантажу протягом року після сплати відшкодування. Прийняття такої вимоги підтверджується письмово. При одержанні повідомлення про знахідку вантажу його розпорядник може протягом 30 днів зажадати подання йому вантажу проти повернення отриманого ним відшкодування і сплати платежів згідно з накладною. За відсутності заяв з боку розпорядника вантажу право розпорядження знайденим вантажем переходить перевізнику (ст. 20 КДПВ).

Заявник вимоги може зажадати сплати відсотків на суму, яка підлягає відшкодуванню. Відсотки обчислюються з розрахунку 5% річних з дня направлення перевізнику претензії в письмовій формі або ж, якщо така претензія не подавалась, з дня подання позову.

Небезпечний вантаж, про який не проінформовано перевізника, може бути в будь-який момент і в будь-якому місці вивантажений, знищений або знешкоджений без всякого відшкодування. Крім того, відправник несе відповідальність за всі витрати і збитки, викликані передачею цього вантажу для перевезення або його перевезенням.

З усіх суперечок перевезення позивач може звернутися тільки в суд країни, на території якої відповідач має місце проживання або місцезнаходження свого основного комерційного підприємства чи відділення, яким був укладений договір перевезення, або знаходиться місце прийняття вантажу до перевезення, або місце, призначене для подання.

Повторне звертання з позовом у суд з приводу одного і того ж перевезення не допускається. Виняток складає випадок, коли рішення суду підлягає виконанню в країні, в якій порушується новий розгляд.

Термін позовної давності встановлюється в один рік. Однак у випадку навмисних неправомірних дій термін позовної давності встановлюється три роки. Строк терміну позовної давності починається: у випадку несхоронності вантажу – з дня подання вантажу; у випадку втрати вантажу – з факту його втрати; при всіх інших умовах – по закінченні тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення.

Пред'явлення претензії в письмовій формі призупиняє перебіг терміну позовної давності до того дня, коли перевізник у письмовій формі відхилив претензію і повернув додані до неї документи. Тягар доказу одержання претензії або відповіді на неї, а також повернення документів, лежить на тій стороні, що посилається на ці факти.

Якщо перевезення, умови якого визначаються єдиним договором, здійснюється послідовно декількома перевізниками, кожний з них несе відповідальність за все перевезення, причому всі наступні перевізники, починаючи з другого, стають учасниками договору перевезення на означених у накладній умовах. При цьому перевізник, який приймає вантаж від свого попередника, вручає останньому підписану ним розписку. Він повинен вписати своє ім'я і адресу в другий примірник накладної. У випадку необхідності він вносить письмові застереження.

Найважливіші питання організації дорожнього руху регулюються європейськими угодами, конвенціями і протоколами. Конвенції про дорожній рух 1949 р. і 1968 р. та європейські угоди, що їх доповнюють, встановили єдині правила дорожнього руху, основні вимоги до автомобілів, причепів і водіїв транспортних засобів, визначили вимоги до реєстраційних номерів, відокремлювальних і розпізнавальних знаків транспортних засобів, допущених до міжнародного руху, а також затвердили макети міжнародного і національного посвідчень водіїв.

Основні нормативні документи, що визначають порядок організації руху на дорогах, систему дорожніх знаків і сигналів, вимоги до рухомого складу, що були прийняті в Україні, розроблялись з урахуванням вимог Конвенцій та інших міжнародних документів.

Перевезення вантажів у міжнародному автомобільному сполученні здійснюється з перетином державних кордонів і пов'язане з виконанням певних прикордонних і митних формальностей. Митному контролю підлягають як вантажі, так і транспортні засоби.

Від того, наскільки спрощені і відпрацьовані митні процедури, залежать простої автотранспорту на кордонах та видатки перевізників. З метою спрощення процедур митного контролю на кордоні розроблені і застосовуються в залежності від регіону міжнародного перевезення вантажу наступні митні документи: єдиний адміністративний документ – в країнах, що входять в Європейську асоціацію вільної торгівлі; скандинавський митний паспорт – в скандинавських країнах; арабський маніфест – в ряді арабських країн.

Скороченню часу на митне оформлення перевезень на кордоні і зниженню транспортних витрат перевізників сприяють: Конвенції про міжнародне перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП 1959 р. і 1975 р., що діють паралельно; Конвенція стосовно тимчасового ввозу автотранспортних засобів, що служать для комерційних цілей, 1957 р., яка дозволяє спростити митне оформлення ввозу автомобільного рухомого складу і виключити внесення заставних сум; Конвенція узгодження умов проведення контролю вантажу на кордонах 1982 р.

Митні конвенції про міжнародне перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП (ще поійменовані Конвенціями МДП і TIR) передбачають використання для транзиту митного документа, що називається книжка МДП (карнет TIR). Ці Конвенції широко застосовуються в різноманітних регіонах Європи, Азії і Африки.

Конвенції передбачають можливість виконання перевезень в автомобілях і контейнерах під митними печатками і пломбами від митниці країни відправлення до митниці країни призначення, як правило, без митного догляду на кордонах за умови використання книжки МДП.

Важливими положеннями Конвенцій є звільнення вантажу, що перевозиться з додержанням процедури МДП, від сплати заставних сум, ввізного і вивізного мита і збору, а також те, що не вимагається спеціального митного документа або будь-яких гарантій на тимчасовий ввіз дорожніх транспортних засобів.

У Конвенціях наведені технічні вимоги до автотранспортних засобів і контейнерів, що допускаються до міжнародного перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП, встановлений порядок допуску автотранспортних засобів і контейнерів до перевезень під митними печатками і пломбами, визначена відповідальність гарантійних об'єднань, дано визначення ряду важливих термінів, а також сформульовані положення про

перевезення важковагових і негабаритних вантажів з додержанням процедури МДП.

Конвенціями передбачені також заходи до осіб, що винні в порушенні законів або митних правил. Зокрема, передбачено, що будь-яке порушення положень Конвенцій тягне застосування до винного санкцій за законами країни, в якій це порушення було вчинене.

Особлива увага в Конвенціях приділена питанням порядку видачі книжок МДП. Кожна країна на певних умовах може надати деяким об'єднанням право видавати книжки МДП за умови, що надана ними гарантія покриває відповідальність, прийняту ними на себе у зв'язку з операціями, при яких застосовуються книжки МДП. При цьому гарантієне об'єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перелічені в книжці МДП, але також і за будь-які вантажі, що знаходяться в запломбованій частині транспортного засобу.

До перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП допускаються вантажні автотранспортні засоби і контейнери, що відповідають технічним вимогам конвенцій МДП і мають свідоцтва, видані компетентними властями країни, в якій проживає або має своє постійне перебування їх власник або перевізник.

Для виконання міжнародного перевезення вантажу із застосуванням книжки МДП необхідно заповнити бланки книжки, що оформляється на кожне перевезення.

На кожний автотранспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Однак єдина книжка МДП може складатися на автопоїзд або на декілька контейнерів, навантажених на один автомобіль або автопоїзд. У цьому випадку у вантажному маніфесті книжки МДП має бути вказано окремо вміст кожного транспортного засобу або контейнера.

Книжка МДП дійсна тільки для одного перевезення і повинна містити таке число відривних листків для її митного оформлення, яке необхідне для здійснення даного перевезення.

Заповнення книжки МДП є обов'язком перевізника. Спочатку заповнюється обкладинка книжки, а після завантаження на основі міжнародної накладної заповнюється вантажний маніфест книжки з розрахунку два листки на кожну країну, включаючи країну відправлення і країну призначення. Вантажний маніфест складається на мові країни відправлення. Митні органи інших країн вздовж шляху сполучення можуть вимагати перекладу маніфесту на мову їхньої країни. У зв'язку з цим рекомендується постачати водіїв завчасно

підготовленими перекладами. Вага, об'єм і всі розміри повинні бути наведені в метричних одиницях, а вартість – у валюті країни відправлення або у валюті, приписаній компетентними властями цієї країни.

Заповнена книжка подається митниці для подальшого оформлення (постановки штампів і позначок на корінцях, що залишаються) і відриву відповідного листа. Книжка МДП є документом суворої звітності і повинна бути повернута в АСМАП України.

Поверненню підлягають також всі книжки, термін чинності яких закінчився; книжки із зіпсованими або використаними всіма відривними листами; книжки, оформлені на автотранспортні засоби, що зняті з експлуатації.

Передача або перепродаж книжки МДП іншому перевізнику заборонений.

У випадку пошкодження митних накладень (пломб і печаток), пошкодження або втрати вантажу екіпаж повинен звернутися до митних органів або компетентних органів країни, на території якої відбулася ця подія, для укладання відповідного протоколу.

В'їзд і виїзд з країни автотранспортних засобів, що здійснюють перевезення вантажу і пасажирів, з точки зору митних формальностей в європейських країнах особливим документом не регламентуються, не враховуючи наявності дозволу і відповідної технічної документації. Тоді як у більшості країн Близького Сходу та в Ірані на автотранспортні засоби (окремо на тягач і на напівпричіп або причіп), що в'їжджають у країну, необхідно оформлювати митний документ на тимчасове ввезення, що називається "Митна талонна книжка" (карнет де пасаж).

Митна талонна книжка є міжнародним митним документом, встановленим "Митною конвенцією стосовно тимчасового ввезення автотранспортних засобів, які використовуються з комерційною метою". Митна талонна книжка є документом, що гарантує сплату ввізного мита і збору, штрафів у випадку порушення правил оформлення книжки та інших приписів Конвенції. На її основі здійснюється і контролюється тимчасове ввезення і вивезення іноземних автотранспортних засобів без сплати митних податків і зборів у країни і з країн, що вимагають пред'явлення цього документа.

Митні талонні книжки виготовляють і продають своїм членам Міжнародна автомобільна федерація і Міжнародний союз із туризму.

На автопоїзд оформляються дві книжки: одна – на тягач і одна – на напівпричіп. Їх термін чинності – один рік з моменту оформлення.

Кожний лист книжки використовується на один в'їзд-виїзд автотransпортного засобу. Лист складається з трьох частин: двох відривних талонів для в'їзду (права частина), виїзду (центральна частина) і корінця листа, що залишається в книжці. При пред'явленні книжки митниця відриває відповідну частину листа, а на корінці робить позначку про в'їзд або виїзд, засвідчуючи її підписом і печаткою. Ці позначки є обов'язковими, бо без них не можна довести митним органам країни, в яку був пропущений автотransпортний засіб, факт виїзду з країни, що може потягти за собою стягнення митних штрафів. Крім цього, за відсутності в корінці позначки про виїзд з країни автотransпортний засіб не може бути допущено в цю країну при повторному в'їзді. Митна талонна книжка повинна оформлюватися французькою мовою. Її переоформлення на інший транспортний засіб не допускається.

У рамках країн-членів ЄЕС була розроблена і застосовувалася митна система "Т". На основі системи "Т" був розроблений "Єдиний адміністративний документ" для митного оформлення вантажу при перевезеннях між ЄЕС і країнами Асоціації вільної торгівлі (АВТ). Він застосовується з 1988 року. Цей документ може застосовуватися при перевезеннях з країн АВТ в інші країни у випадку відсутності у них книжки МДП. При цьому оформлення єдиного адміністративного документа може виконуватися безпосередньо на кордоні.

З метою полегшення міжнародного перевезення вантажу шляхом скорочення вимог у відношенні додержання формальностей, видів і тривалості контролю, національної і міжнародної координації процедур контролю і засобів їх застосування була розроблена і укладена Конвенція узгоджених умов проведення контролю вантажів на кордоні (1982 р.).

Конвенція дає визначення різноманітних видів контролю, яким підлягають вантажі при перетині кордонів, і визначає заходи, що полегшують проведення контролю.

До інших важливих митних документів відносяться Конвенції, що стосуються контейнерів. Вони регламентують тимчасовий безмитний ввіз вантажених і порожніх контейнерів однієї країни на територію іншої. У Конвенціях сформульоване поняття контейнер, наведені технічні вимоги до контейнерів, які допускаються до міжнародних перевезень під митними печатками і пломбами, визначена процедура допуску і розпізнання цих контейнерів і порядок їх реекспорту, встановлені умови тимчасового ввезення.

Зокрема, вказано, що вивезення контейнерів повинно бути виконано протягом трьох місяців з дня їх ввезення через будь-яку митницю. Згідно з Конвенцією допускається використання тимчасово ввезених контейнерів один раз на внутрішніх перевезеннях до їх вивезення.

Процедура тимчасового ввезення передбачає, що власник або підприємство з експлуатації контейнерів зобов'язане надати митним органам докладну інформацію про рух кожного контейнера, включаючи дату і місце його ввезення і вивезення з країни, а також сплачувати ввізні мито і збір у випадку порушень умов тимчасового ввезення, встановлених Конвенцією.

З метою підвищення безпеки дорожнього руху і регламентації умов праці під час виконання міжнародних автомобільних перевезень була розроблена в 1970 р. КВТ ЄЕК ООН за участі Міжнародної Організації Праці ООН "Європейська угода про режим праці і відпочинку екіпажів автотранспортних засобів під час міжнародних перевезень" (ЄУРП).

Угода містить умови, яким повинні відповідати водії транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення, а також встановлює членам екіпажу цих засобів тривалість щоденного відпочинку, щоденну тривалість управління автотранспортним засобом, максимальний час безперервного управління, максимальну тижневу і двотижневу тривалість управління автотранспортним засобом.

Згідно з Конвенцією кожна країна повинна застосовувати на своїй території положення не менш суворі, ніж зазначені в ній (ст. 3 ЄУРП). Під час будь-якого міжнародного автомобільного перевезення підприємство і члени екіпажу повинні додержуватися у відношенні тривалості відпочинку й управління, а також у відношенні складу екіпажу приписів, встановлених національним законодавством, а також діючими арбітражними рішеннями і колективними договорами. Якщо національні приписи менш суворі, ніж положення ЄУРП, то виконується положення Угоди (ст.4 ЄУРП).

Угодою регламентується вік водіїв, які можуть працювати на міжнародних перевезеннях. У загальному випадку до роботи допускаються водії віком від 21 року. Залучення більш молодих водіїв для перевезень пов'язане з цілою низкою застережень.

Склад транспортних засобів з більш ніж одним причепом (напівпричепом) або одним пасажирським напівпричепом з дозволеною масою понад 5 тонн, або автопоїзд з дозволеною вагою понад

20 тонн повинен супроводжуватися двома водіями або із заміною водія, починаючи з 450 км, якщо відстань перевезення більше цього нормативу (ст.10 ЄУРП).

Кожний член екіпажу повинен мати безперервний 11-годинний щоденний відпочинок протягом доби, передуючий будь-якому моменту, коли він виконує один з видів своєї виробничої діяльності.

Відпочинок може бути скорочено до 9 годин не більше двох разів протягом одного тижня за умови, що відпочинок повинен бути використаним у звичайному місці проживання.

За наявності двох водіїв і відсутності місця для сну кожний член екіпажу повинен мати безперервний 10-годинний щоденний відпочинок протягом 27 годин, який передує будь-якому моменту виконання виробничої діяльності. За наявності місця для сну – не менше 8-годинний щоденний відпочинок протягом 30 годин.

Періоди відпочинку повинні використовуватися поза транспортним засобом, а за наявності місця для сну допускається використання транспортного засобу при знаходженні його на стоянці.

Загальний час управління між двома послідовними періодами щоденного відпочинку не повинен перевищувати 8 годин. Тривалість управління не повинна перевищувати 48 годин протягом тижня і 92 години протягом двох тижнів.

Тривалість безперервного управління не повинна перевищувати 4 годин, за виключенням тих випадків, коли водій не може досягнути придатного пункту для зупинки або місця призначення. У такому випадку тривалість управління може бути збільшена до 30 хвилин.

Для водіїв автопоїздів перерва повинна бути не менше 1 години. Ця перерва може бути замінена двома перервами по 30 хвилин кожна, розподіленими протягом щоденного періоду управління.

Для водіїв, за виключенням водіїв автопоїздів, при тривалості управління не більше 8 годин повинна бути надана перерва після 4 годин роботи не менше 30 хвилин. Якщо тривалість управління перевищує 8 годин, водій повинен зробити дві перерви по 30 хвилин кожна.

Кожному члену екіпажу надається щотижневий відпочинок тривалістю 24 години, якому повинен передувати або слідувати за ним період щоденного відпочинку.

Водій може відступати від положень Угоди у випадку небезпеки, надання допомоги або у зв'язку з аварією, а також досягнення придатного пункту для зупинки (ст.11 ЄУРП).

Міжнародні автомобільні перевезення, що виконуються іноземним автотранспортом, у більшості країн оподатковуються різноманітними податками і зборами, пов'язаними з використанням доріг, видаванням дозволів, обмеженнями на ввезення і вивезення палива, з доходами і прибутками, що одержуються від перевезень, оформленням митних і статистичних документів безпосередньо на кордоні, обмеженнями габаритів, вагових параметрів, навантажень на вісь тощо.

Дані про збори публікуються в спеціальній літературі. Зокрема, такі дані наводяться в періодичних виданнях національних асоціацій міжнародних перевізників.

При міжнародних перевезеннях окремих видів вантажу діють спеціальні угоди. 18 європейських країн є учасниками Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДПНВ). Угода розроблена з метою створення уніфікованих правил міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів і складається з двох частин. У першій частині викладені приписи, що стосуються небезпечних речовин і предметів, тари і упаковки, а в другій частині – положення, що стосуються транспортних засобів, які використовують для перевезення небезпечних вантажів.

Згідно з Конвенцією транспортні засоби, призначені для міжнародних автомобільних перевезень небезпечних вантажів, повинні перевірятись компетентними органами країни реєстрації на придатність до цих перевезень і мати спеціальне свідоцтво про допущення до перевезення, що складається на мові країни реєстрації і на одній з наступних мов: англійській, французькій або німецькій.

До міжнародних перевезень небезпечних вантажів допускаються тільки водії, які пройшли спеціальний курс підготовки і отримали відповідне посвідчення.

З метою поліпшення умов збереження якості продуктів, що швидко псуються, під час їх перевезення спеціальними транспортними засобами була розроблена і підписана Угода про міжнародні перевезення харчових продуктів, що швидко псуються, і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (1970 р.).

Угода передбачає: визначення спеціальних транспортних засобів, що використовуються для міжнародного перевезення продуктів, що швидко псуються; порядок перевірки відповідності спеціальних транспортних засобів вимогам міжнародного перевезення таких продуктів; засоби вимірювання і перевірки

ізотермічних властивостей і ефективності пристроїв для охолодження або для обігріву транспортних засобів; температурні режими всередині кузова транспортних засобів при перевезенні продуктів тощо.

Проблема боротьби із забрудненням атмосфери в останні роки набула глобального характеру. У зв'язку з цим за кордоном введені жорсткі стандарти на токсичність і та димність відпрацьованих газів (Правила ЕТК ООН № 49 EURO-2 і EURO-3). Обмеження шуму автомобілів регламентується правилами ЄЕК ООН №51.



7.8. ІНФОРМАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ НА ТРАНСПОРТІ

Інформаційна взаємодія видів транспорту повина забезпечувати сумісність інформації за змістом та формами подання, швидкість та своєчасність видачі інформації одним видом транспорту для прийняття рішень на іншому.

Інформаційне забезпечення важливе у будь-якому виді виробництва, але на транспорті воно відіграє особливу роль. Тому що транспортний процес здійснюється на великих просторах, він виключно динамічний, у ньому беруть участь багато ізольованих робітників, для координації діяльності яких потрібна велика кількість відомостей прогнозного, планового, обліково-статистичного та іншого характеру. При організації взаємодії видів транспорту виникають труднощі з обмеженими можливостями в одержанні інформації про вантажі для перевалки. Якщо морські порти мають точні дані про прибуття кораблів за 10 і більше діб, то залізничні станції отримують інформацію не більш як за 2-3 доби. Глибина інформації про надходження порожніх вагонів на залізниці вимірюється 2-а годинами, а про відвантаження перевалочних вантажів у пунктах відправлення – в межах 4-8 годин.

Досвід великих транспортних вузлів показує, що з моменту початку збору інформації до її обробки витрачається до 8 годин, а сама обробка потребує всього 20 хвилин машинного часу. У зв'язку з цим постає необхідність автоматизації процесів збору та передачі інформації каналами зв'язку.

Аналіз результатів обстежень показує, що інженерно-технічні працівники до 60% свого робочого часу витрачають на збір та обробку інформації. Паралелізм при зборі даних, надлишок відомостей, велика повторюваність одних і тих же показників у різних аналізах, довідках – звичайне явище. Система обліку, що існує в Україні, не забезпечує передачу даних в облікову мережу з перебіжних документів при їх заповненні. Значні витрати ручної праці при перенесенні реквізитів первинних документів у різні допоміжні бланки та книжки. Використання взаємодіючими видами транспорту різних класифікацій вантажів і супроводжувальної вантаж документації потребує багато часу та ручної праці для формування документів при передачі вантажу з одного транспорту на інший.

Закордонні інформаційні системи включають наступні функціональні задачі та підсистеми:

- інформаційну модель номерного обліку, розміщення та стану транспортних засобів, які беруть участь у перевезеннях;
- підсистему автоматизованого оформлення транспортної документації і складання вантажної, експлуатаційної та касово-фінансової звітності;
- підсистему аналізу фінансової ефективності перевезень;
- задачу аналізу впливу на перевезення рівня тарифів та додаткових зборів за різні операції;
- задачу комплексного аналізу залежності між фінансовими та експлуатаційними показниками систем перевезень вантажів у змішаному сполученні.

Подальший розвиток інформаційних систем видів транспорту відбувається у напрямку росту матеріально-технічної бази та з'єднання всіх систем в єдину інформаційну систему, з наступним впровадженням безпаперової технології передачі інформації.

Технологія управління на всіх видах транспорту в значній мірі залежить від розвитку систем інформації. У країнах з розвинутою економікою для безпосереднього автоматизованого обміну даних стандартного формату між ЕОМ різноманітних комерційних партнерів з мінімумом ручних операцій використовується система обміну інформацією ЕОІ. Сфера використання ЕОІ досить широка і охоплює всі види перевезень різними видами транспорту, виробничі підприємства, банки, фінанси, митниці тощо.

Основними задачами ЕОІ є скорочення обсягів обробки паперових документів і прискорення операцій. Для цього

використовується стандартна мова EOI PACT, що прийнята у міжнародному обміні даними.

Основними видами повідомлень, які використовує EOI при проведенні операцій між партнерами, є фактура (рахунок) і замовлення. У число інших стандартизованих повідомлень входять: зміна замовлення, відповідь на запит, попередній вибір, формування груп товарів тощо.

Широке застосування електронно-обчислювальної техніки викликає ще одну технічну проблему – узгодження засобів зв'язку та інформаційної техніки.

Сучасні інформаційні системи базуються на широкому використанні автоматичних засобів ідентифікації (розпізнавання) транспортних вантажних одиниць. Це дозволяє створювати інформаційні системи, що працюють у реальному масштабі часу, з великою точністю, сумісні на всіх видах транспорту.

Так, Міжнародна організація зі стандартизації (ICO) схвалила міжнародний стандарт на автоматичну систему ідентифікації вантажних контейнерів і рухомого складу транспорту. В основу цього стандарту було покладено стандарт ідентифікації контейнерів, розроблений у 1990р. Інститутом національних стандартів США, а також промислові стандарти на системи автоматичної ідентифікації на залізничному і автомобільному транспорті. Ці системи ідентифікації засновані на технології AMTEX, є сумісними та частково збігаються і можуть у майбутньому забезпечити автоматичну ідентифікацію для великої кількості транспортних засобів.

Технологія AMTEX заснована на посиленні та прийомі сигналів високої частоти, віддзеркалених спеціальними табличками-маркерами, що встановлюють на залізничних локомотивах, вагонах, вантажних автомобілях, тягачах, напівпричепах, контейнерах і шасі для комбінованих перевезень. На табличку-маркер наносять дані, що включають основні характеристики транспортного обладнання, такі як номер, тип, розмір, вантажопідйомність. Стандарти регламентують розміри табличок-маркерів, обсяг записаної інформації, місце їх розташування на транспортному засобі, а також вимоги до обладнання для зчитування інформації, її швидкості і точності.

За допомогою випромінювально-приймальної антени віддзеркалений від маркера сигнал приймається і надходить у пристрій для розгадування. Маркер стійкий відносно помилкових спрацювань. Обмін інформацією у системі проводиться у мікрохвильовому

діапазоні, завдяки чому вона може функціювати при будь-яких погодніх умовах, видимості у тумані, при обледенінні та забрудненні стінок контейнерів або транспортних засобів. Зчитування інформації можливе при швидкості руху транспортних засобів до 130 км на годину.

Зчитуючий пристрій встановлюють на вхідних воротах терміналів, зважувальних пристроях, паливних станціях, вздовж залізничних колій, а також в інших ключових пунктах для одержання необхідної інформації і передачі її на центральну ЕОМ для наступної обробки та видачі необхідних даних про місцезнаходження і стан транспортних засобів, вантажів, які перевозять.

На основі цієї технології удосконалюють системи інформації транспортних вузлів і цілих регіонів.



8. ТРАНСПОРТ І ЛОГІСТИКА

8.1. ОКРЕМІ ЕЛЕМЕНТИ ЛОГІСТИКИ

Матеріально-технічна база залізничного транспорту

Господарство залізниці включає вантажні двори й товарні контори, діяльність яких здійснюється за єдиним технологічним процесом залізничної станції. Вантажні двори є особливою частиною станційної території, на якій розміщені комплекс будівель і дороги. Завданнями вантажних дворів є приймання, навантажування, розвантажування, видача, сортування і тимчасове зберігання вантажів. Будують вантажні двори на станціях, які обслуговують великі населені пункти, де обсяги надходження та відправлення вантажів досить великі, а промисловим, будівельним і торговельним підприємствам економічно не вигідно мати залізничні під'їзні шляхи. На вантажному дворі зосереджують усі основні об'єкти і пристрої комерційного характеру, що слугують для переробки вантажів (криті й відкриті склади, контейнерні майданчики, сортувальні платформи, майданчики для переробки вагових вантажів, будівлі та пристрої для спеціалізованого навантажування і розвантажування вантажів, ваги, вантажно-розвантажувальні механізми, службові й технічні приміщення). Останнім часом на залізницях почали будувати механізовані вантажні двори, де повністю механізовано процеси переробки вантажів та багато допоміжних операцій (відкриття і закриття люків піввагонів тощо).

Вантажні двори будують глухими з паралельним або послідовним розміщенням виставочних доріг чи наскрізними з двобічними в'їздом і виїздом. Фронти навантаження і розвантаження різних вантажів на них розміщують, забезпечуючи: 1) добрий зв'язок з прилеглими промисловими підприємствами та населеними пунктами; 2) найбільш економічну технологію маневрених робіт – подачі й прибирання вагонів; 3) потокову схему обслуговування вантажних фронтів автотранспортом, можливість постановки автопричепів на ніч; тимчасову стоянку (у разі потреби) для тягачів і автомобілів, вільну постановку їх для навантажування і розвантажування; 4) можливість безпосереднього перевантаження з вагонів в автомобілі й навпаки, приділяючи особливу увагу додержанню санітарно-гігієнічних вимог та охороні праці.

Вантажний двір – це складова частина станції, тому його розташування і розвиток мають відповідати її загальним вимогам. Остаточну схему розташування складів і доріг на вантажному дворі вибирають за допомогою техніко-економічного порівняння кількох її варіантів. Товарні контори призначені для оформлення вантажних перевезень та розрахунків з вантажовідправниками та вантажодержувачами. Територіально їх розміщують біля в'їзду на вантажні двори, що пояснюється характером їх роботи. Щоб прискорити оформлення навантажень і розвантажень, на під'їзних шляхах організовують спеціальні відділення (філії) товарної контори.

У товарній конторі: оформляють документи на вантажі, призначені для перевезення; проводять грошові розрахунки за перевезення; стягують штрафи та збори; передають інформацію одержувачам про надходження вантажу; здійснюють облік виконання плану перевезень; приймають замовлення на подачу вагонів, дозволених до навантаження; відшукують вантаж і складають комерційні акти та проводять інші операції. Нині у відділеннях залізниць створені вузлові розрахункові контори, що виконують основні функції товарних контор усіх станцій. Це дає змогу механізувати й централізувати багато комерційних операцій, широко використовувати ЕОМ.

Тривалість роботи і штат вантажного двору і товарної контори.

Тривалість роботи встановлюють так, щоб можна було якомога краще обслуговувати відправників та одержувачів вантажів, а також якнайраціональніше використовувати засоби для перевезення. На великих станціях товарні контори працюють цілодобово, на дрібних – в одну або дві зміни. Вантажний двір повинен працювати в тому самому режимі, що й товарна станція. У нічний час на вантажному дворі можуть, наприклад, лише видавати або тільки приймати вантажі для перевезення. На станціях, де організовано централізоване завезення і вивезення вантажів автомобільним транспортом загального користування, вантажний двір, як правило, працює цілодобово. До рухомого складу залізничного транспорту належать локомотиви й вагони. На залізницях України використовують два види тяги: тепловозну й електровозну. Вагонний парк складається з простих вагонів, платформ, піввагонів, цистерн, ізотермічних та спеціальних вагонів. Найбільше тут піввагонів. Усі вагони за кількістю осей поділяються на чотири-, шести-

й восьмивісні. Експлуатаційні характеристики вагонного парку визначають за такими показниками.

1. Технічний коефіцієнт тари вагонів, який визначають за відношенням маси всієї тари вагона до його вантажопідйомності: $T_k = P_t / B_v$, де T_k – технічний коефіцієнт тари вагона; P_t – маса тари; B_v – вантажопідйомність вагона.

При зменшенні технічного коефіцієнта тари вагона скорочується обсяг роботи, пов'язаної з перевезенням тари вагонів, завдяки чому зменшуються витрати на транспорт, використання легких сплавів, синтетичних матеріалів, знижується маса тари до 18 т (чотиривісних вагонів) і, відповідно, коефіцієнт тари вагона до 0,288.

2. Вантажний коефіцієнт тари вагонів визначають відношенням маси тари до маси вантажу, навантаженого у вагони. Він відображає використання вантажопідйомності вагонів при перевезенні відповідних вантажів. Чим вищий цей коефіцієнт, тим гірше використовується вантажопідйомність вагонів: $B_k = P_t / B_v$, де B_k – вантажний коефіцієнт тари вагона; P_t – маса тари вагона, т; B_v – маса вантажу, завантаженого у вагон, т.

3. Вантажний коефіцієнт тари для критих вагонів становить 0,62-0,5, піввагонів 0,5-0,38, платформ 0,54-0,51, цистерн 0,85-0,56.

4. Коефіцієнт використання вантажопідйомності вагона визначають за відношенням маси вантажу, завантаженого у вагон, до вантажопідйомності вагона: $K_t = B_v / B_{ван.в}$, де K_t – коефіцієнт використання вантажопідйомності; B_v – маса вантажу, завантаженого у вагон, т; $B_{ван.в}$ – вантажопідйомність вагона, т.

Цей коефіцієнт залежить від багатьох чинників і насамперед від способів укладання та розміщення вантажу у вагоні, ступеня трамбування і пресування вантажу та ін. Значно впливає на використання вантажопідйомності вагона об'єм на маса вантажу (т/м³). Чим більше наближається коефіцієнт до одиниці, тим краще використовується вантажопідйомність вагона. Якщо коефіцієнт дорівнює одиниці, вантажопідйомність вагона використовується повністю.

5. Коефіцієнт використання місткості вагона визначають відношенням об'єму, зайнятого вантажем, до повної місткості (об'єму) вагона: $K_m = V_{ван} / V_B$, де K_m – коефіцієнт використання місткості вагона; $V_{ван}$ – об'єм, зайнятий вантажем у вагоні, м³; V_B – об'єм вагона, м³.

Величина цього коефіцієнта залежить від тих самих чинників, що й коефіцієнт вантажопідйомності. При перевезенні вантажів

з великою об'ємною масою не завжди повністю використовується місткість вагона, тобто вона обмежується його вантажопідйомністю. При перевезенні легких вантажів місткість вагона використовується повністю, а вантажопідйомність – ні.

5. Коефіцієнт питомого об'єму вагона – відношення корисного об'єму кузова вагона до його вантажопідйомності. Він відображає розмір корисного об'єму (m^3), що припадає на одну тунну вантажопідйомності вагона: $K_{по} = V_B / V_v$,

де $K_{по}$ – коефіцієнт питомого об'єму вагонів; V_B – корисний об'єм вагона, m^3 ; V_v – вантажопідйомність вагона, т. Величина цього коефіцієнта в простих чотиривісних вагонів – $1,5 m^3/t$.

Характеристика автомобільного і водного транспорту

Технічна база сучасного автомобільного транспорту є сукупністю засобів та шляхів сполучення, технічних пристроїв і будівель. Засобами сполучення є автомобілі, автомобілі-тягачі, напівпричепи, причепи транспортного призначення, що перевозять вантажі й пасажирів. Засоби сполучення називаються рухомих складом автомобільного транспорту. Вони поділяються на транспортні, призначені для перевезення вантажів, і спеціальні – для виконання різних нетранспортних робіт за допомогою встановленого на них обладнання. На автомобільному транспорті загального користування використовують переважно транспортні засоби загального призначення з кузовом типу “бортова платформа”, що називається бортовим (бортовий автомобіль, бортовий причіп), та спеціального – автомобілі, причепи, напівпричепи та причепи-розпуски транспортного призначення, кузови, що спеціально пристосовані для перевезення одного або кількох однорідних вантажів. Залежно від типу двигуна розрізняють автомобілі й автомобілі-тягачі з карбюраторними, дизельними двигунами, газобалонні, газотурбінні, електричні.

За прохідністю автомобілі поділяють на: дорожні (обмеженої прохідності) - для роботи на дорогах, у тому числі й на ґрунтових; підвищеної і високої прохідності – для роботи у важких дорожніх умовах і на бездоріжжі. Залежно від конструкції двигуна (пристрою для перетворення енергії двигуна в роботу на подолання опору рухові транспортних засобів) автомобілі підвищеної і високої прохідності поділяються на колісні, напівгусеничні, колісно-гусеничні та амфібії. Автомобілі-тягачі поділяються на сідельні та буксирні. Сідельні тягачі працюють у зчепленні з напівпричепами і не мають кузова. На рамі тягача встановлений опорно-зчіпний пристрій, який

з'єднує напівпричіп з тягачем. Буксирні тягачі призначені для роботи з причепами-ваговозами. Їх роблять на базі шасі вантажних автомобілів і обладнують зчіпними пристроями.

Причепи буксуються автомобілями та автомобілями-тягачами, з'єднуючись з ними за допомогою буксирного пристрою. За кількістю осей причепа бувають одно-, дво- і багатівісними.

Напівпричепи призначені для роботи у зчепленні із сідельними автомобілями-тягачами. Вони можуть бути одно-і двовісними, до того ж осі містяться в задній їх частині. У передній частині напівпричепи є зчіпний пристрій для з'єднання з автомобілем-тягачем і стійки з котками для підтримування відчепленого напівпричепи в стійкому положенні. Причепи-розпуски застосовують для перевезення довгомірних вантажів. Вони бувають одно- та двовісними. Відстань між автомобілем і віссю причепа-розпуску може змінюватись при перевезенні вантажів різної довжини. Автопоїзд є автомобілем чи автомобілем-тягачем у зчепленні з одним або кількома причепами чи автомобілем-тягачем з напівпричепом.

Застосування автопоїздів забезпечує більш повне використання запасу потужностей автомобілів і автомобілів-тягачів, підвищення їх продуктивності порівняно з одиничними автомобілями, зниження витрат палива, собівартості перевезень, зменшення кількості водіїв. На думку західноєвропейських спеціалістів, найбільш економічним вантажним транспортним засобом є автопоїзд, що складається з двовісного тягача з тривісним причепом.

Вантажні автомобілі і причіпні засоби розрізняються за вантажопідйомністю і типом кузова. Автомобілі, причепи, напівпричепи залежно від вантажопідйомності умовно поділяються на такі групи: особливо малої вантажопідйомності – до 0,5 т; малої – від 0,5 до 2 т; середньої – від 2 до 5 т; великої – від 5 до 15 т; особливо великої – 15 т і більше. Автомобілі особливо малої вантажопідйомності застосовуються переважно для розвезення товарів народного споживання і для торговельної мережі.

Автомобілі малої вантажопідйомності слугують для перевезень дрібних партій вантажів, а в містах – як вантажні таксі. Автомобілі середньої та великої вантажопідйомності призначені для перевезень масових вантажів у різних галузях народного господарства. Автомобілі великої і особливо великої вантажопідйомності застосовують на великих будовах, для перевезення руди, вугілля, матеріально-будівельних та інших вантажів, при розробці родовищ

корисних копалин. На шасі автомобілів, причепів, напівпричепів встановлюються кузови різних типів: бортова та безбортова платформи, самоскидний кузов, цистерна, фургон, панелевоз, кузов, обладнаний для перевезення довгомірних вантажів.

Максимальне осьове навантаження показує частину повної маси автомобіля, що припадає на найбільш навантажену вісь, як правило, на задню. Цей показник є істотним для визначення маршруту транспортних засобів при перевезеннях вантажу, тому що для деяких шляхових споруд (мости, шляхопроводи) існує обмеження стосовно навантаження на осі автомобіля. Шляхові автомобілі залежно від гранично допустимих осьових навантажень поділяються на групи "А" і "Б". До групи "А" належать автомобілі й автопоїзди з критичним осьовим навантаженням не більше 10 мс, які можуть рухатись лише дорогами вищих класів, що мають більш стійке капітальне покриття, а до групи "Б" – з максимальним навантаженням на вісь не більше 6 мс і такі, що можуть рухатися по всій мережі автодоріг країни.

Автомобілі й автопоїзди, в яких осьове навантаження перевищує 10 мс, належать до груп позашляхових. Габаритні розміри рухомого складу лімітують довжину, ширину й висоту автомобілів та автопоїздів, що має велике значення для забезпечення маневреності одиниці (особливо під час руху вулицями міст) та безпечності руху, а також для реалізації пропускнуєї спроможності доріг та заданої швидкості. Загальна критична маса і габаритні розміри автомобіля чи автопоїзда залежать від кількості його осей. Шляхи сполучення – це шляхи руху рухомого складу, тобто доставки вантажів і пасажирів.

Залежно від адміністративного підпорядкування, економічного та культурного значення розрізняють автодороги: загальнодержавного, республіканського, обласного, районного значення, міські, населених пунктів (вулиці), підприємств і організацій промисловості, сільського, лісового господарства, по яких здійснюються внутрішньогосподарські перевезення, під'їзні шляхи до великих міст і промислових центрів. За інтенсивністю руху (кількістю автомобілів за добу) розрізняють 5 категорій доріг: 1) понад 7000 автомобілів за добу; 2) від 3000 до 7000; 3) від 1000 до 3000; 4) від 200 до 1000; 5) до 200 автомобілів за добу. До технічних пристроїв та будівель автомобільного транспорту належать гаражі, авторемонтні майстерні, станції технічного обслуговування.

Вантажні автомобільні перевезення розрізняють за:

1) галузевими ознаками – перевезення промислових, будівельних, сільськогосподарських, торговельних вантажів, а також вантажів комунального господарства, поштових;

2) розміром партій вантажів – масові перевезення великої кількості однорідних вантажів та дрібними партіями вантажів різної номенклатури;

3) територіальними ознаками – внутрішньовиробничі, міські, приміські (до 50 км за межами населеного пункту), міжміські (більш як 50 км за межами міста), внутрішньорайонні, міжрайонні та міжнародні перевезення;

4) способом виконання: місцеві – здійснюються одним автотранспортним підприємством; прямого сполучення – при перевезенні діють кілька автотранспортних організацій; змішаного сполучення – перевезення двома або кількома видами транспорту. Для перевезень вантажів, пасажирів, багажу, пошти та забезпечення високої якості вантажних і комерційних операцій пароплавства повинні мати вантажні та технічні причали з необхідним обладнанням і устаткуванням, що забезпечують зберігання, навантаження і розвантаження вантажів з відповідними вантажопідйомністю, технічним станом і складом.

Велика різноманітність дорожніх умов і широка номенклатура вантажів, що перевозяться, зумовили значну кількість типів суден, які можна класифікувати так: 1) за наявністю джерел рушійної сили – на самохідні й несамохідні; 2) за призначенням і складом перевезень – на пасажирські, вантажні, вантажопасажирські, буксирні; 3) за характером вантажів, що перевозяться, – на наливні й суховантажні, в тому числі на універсальні та спеціальні (лісовози, рудовози, рефрижератори); 4) за матеріалом, з якого зроблено корпус, – на металеві, дерев'яні, композитні, пластмасові, залізобетонні; 5) за районами плавання – на озерні, річкові; 6) за архітектурним оформленням та умовами перевезення – на трюмні, палубні, напівпалубні, відкриті з люковим закриттям і без нього, бункерні, судна-майданчики; 7) за наявністю вантажних пристроїв – на само- й несаморозвантажувальні; 8) за приписом до вантажних ліній – на транзитні й місцеві.

Основними показниками річкових та морських суден є водотоннажність, вантажопідйомність, вантажомісткість, розміри – довжина, ширина, висота борту та осадження у навантаженому й порожньому стані. Вантажне осадження судна визначають від зовнішньої

обшивки до вантажної ватерлінії (при повному завантаженні). Вантажопідйомність судна – це кількість вантажу на ньому при навантаженні до вантажної ватерлінії. Вантажопідйомність судна визначають як різницю між його ваговою водотоннажністю з повним вантажем (тобто масою води, витісненої судном) і водотоннажністю без вантажу. Розрізняють повну й чисту вантажопідйомність судна. Повна є критичною кількістю вантажу, що приймається на судно, в тому числі й запаси води, палива, провіанту; чиста – лише маса вантажу без маси службового вантажу. Чиста вантажопідйомність морських суден становить 80–93 % повної вантажопідйомності. При перевезенні легких вантажів обмежувальним фактором є не вантажопідйомність, а вантажомісткість судна, що означає його спроможність вміщувати визначену кількість вантажу (m^3). Вантажомісткість судна обчислюється за об'ємом його критичних вантажних приміщень. Розрізняють ординарну та складну, або подвійну, вантажомісткість, під якою розуміють спроможність судна вміщувати визначену кількість вантажів (m^3) почергово. За характером вантажу, що перевозиться, розрізняють такі види вантажомісткості.

1. Для тарнопакувальних і штучних вантажів– характеризує об'єм вантажних приміщень, крім просторів, що не можуть бути використані для навантаження через криволінійність обрисів корпусу судна та різні виступи на ньому.

2. Для сипких вантажів (зерно)– включає площу вантажних приміщень, крім невеликих підпалубних просторів. При перевезенні насипних вантажів ця вантажомісткість використовується повністю.

3. Для наливних вантажів – включає увесь об'єм наливних вантажів. Під питомою вантажомісткістю (γ) розуміють відношення вантажомісткості судна до його чистої вантажопідйомності $\gamma = v/p$. Цей показник визначає, скільки метрів місткості судна припадає на 1 т чистої вантажопідйомності. Кожен вид вантажу характеризується його вантажним об'ємом (γ), вираженим у кубічних метрах на 1 т. Між вантажопідйомністю судна і вантажним об'ємом існує певна залежність.

На морському транспорті найпоширенішими є спеціалізовані судна. Судна, призначені для перевезення генеральних вантажів, мають дві і більше палуби з великою кількістю люків. Суховантажні судна призначені для перевезення будь-якого вантажу – генерального, наливних, якщо є спеціальні танки для рідких вантажів. Для перевезення зерна часто використовують однопалубні судна з великими трюмами. Несамохідні суховантажні судна призначені

для перевезення масових вантажів, для яких потрібні укриття від атмосферних опадів і які перевозяться на тентованих палубних баржах. Використовуються також буксирні судна для штовхання барж, криголамні річкові, будуються судна більш придатні для плавання на водосховищах і озерах.

Короткі відомості про складське господарство видів транспорту

Для вивчення складського господарства й аналізу стану його розвитку необхідно класифікувати склади, тобто поділити на однорідні групи (класи). Така класифікація дає змогу охарактеризувати мережу складів, окремі їх види, пояснити, як створюються ці види, яке значення мають у процесі товароруку. Склад – це спеціальне стаціонарне або рухоме приміщення, вмістище або інше місце зосередження матеріальних цінностей. Він забезпечує необхідний ступінь їх збереженості, як правило, обладнаний власними або обслуговується залученими засобами механізації (автоматизації) робіт.

Складську мережу класифікують за різними ознаками. За видом виконуваних функцій склади поділяють на сортувально-розподільчі, транзитно-перевалочні і накопичувальні. Найпоширеніші сортувально-розподільчі склади, які становлять значну частку у складському товарообороті. На таких складах здійснюють приймання товарів від місцевих та іногородніх постачальників, а також їх сортування, комплектування партій товарів відповідно до замовлень від роздрібних торговельних підприємств.

На сортувально-розподільчих складах, як правило, утримують поточні товарні запаси протягом відносно недовгого часу. Тому функція зберігання товарів на цих складах не є основною. Транзитно-перевалочні склади призначені переважно для перевідправлення різними видами транспорту товарів із районів виробництва до пунктів споживання. Ці склади виконують роль перевалочних пунктів. Тут вивантажують товари, привезені одним видом транспорту, приймають їх за масою та кількістю місць, сортують, навантажують на інший вид транспорту. Накопичувальні склади існують для сезонного і тривалого зберігання товарів. Велике значення тут має контроль за якістю зберігання товарів. Накопичувальні склади переважають в оптовій торгівлі. Поряд з основними функціями накопичення та зберігання товарів вони виконують допоміжні технологічні операції, пов'язані з прийманням і відпуском

товарів оптовим покупцям: перепакування, сортування, переробка, розфасовування.

Залежно від товарної специфікації, що зумовлена асортиментом товарів, які підлягають зберіганню, розрізняють склади універсальні, спеціалізовані, вузькоспеціалізовані, комбіновані, неспеціалізовані та змішаного зберігання.

Універсальні склади призначені для зберігання і складської переробки практично усіх груп непродовольчих і продовольчих товарів. На спеціалізованих складах зберігають і здійснюють переробку однієї будь-якої групи товарів.

Вузькоспеціалізовані склади використовують для зберігання товарів одного виду, як правило, простого асортименту, але таких, що вимагають особливого режиму зберігання.

На комбінованих складах усі складські операції здійснюють з товарами різних груп, що входять до складу споживчого комплексу (“спорт і туризм”, “товари для молоді”).

Неспеціалізовані склади призначені для зберігання двох і більше груп товарів і проведення різних технологічних операцій з ними. Ці групи товарів, на відміну від попередніх видів складів, не пов’язані між собою (склади гастрономічних, м’ясо-рибних, інших товарів).

На складах змішаного зберігання операції виконують з основними видами непродовольчих і продовольчих товарів. Важливою ознакою класифікації складів є їх технічна будова, від якої залежить режим зберігання товарів. За цією ознакою розрізняють загально-товарні та спеціальні склади.

Загальнотоварні склади призначені для зберігання і складської обробки товарів, які не потребують особливих умов, а спеціальні – для зберігання товарів, фізико-хімічні ознаки яких потребують будівель або технологічних пристроїв певної конструкції.

Бувають спеціальні склади: немеханізовані, механізовані, комплексно механізовані, автоматизовані, автоматичні.

Немеханізовані – це склади з ручною переробкою вантажів.

На механізованих складах та їх дільницях механізовано локальні технологічні операції при ручних операціях на укладанні та комплектуванні продукції.

На комплексно механізованих складах механізовано вантажо-переробку по всьому технологічному циклу.

Атоматизованими є комплексно механізовані склади або їх дільниці, що мають автоматизовану систему пошуку та розміщення

вантажів (АСПРВ), програмно-керований працетехнічний або автооператорний комплекс (ПКРАК), який експлуатується в максимальному режимі, або комплекс устаткування з локальними системами автоматизованого управління з електронною автоматикою. Автоматичні склади – це програмно-керовані автоматизовані склади, що експлуатуються в автоматизованій системі управління технологічним процесом (АСУТП) з управлінням від ЕОМ без безпосередньої участі людини, тобто склади-автомати.

Важливими ознаками класифікації складів є кількість поверхів та висота приміщень. За цими ознаками розрізняють одноповерхові низьковисотні з робочою висотою до 7,2 м, середньовисотні з висотою від 7,2 до 12,6 м, висотні з висотою понад 12,6 м та багатоповерхові склади.

За транспортними умовами, тобто за розміщенням поблизу залізничних чи водних шляхів сполучення, склади називають прирейковими (біля магістральних залізничних шляхів або тих, що мають під'їзні дороги), пристаньськими (на річкових пристанях, що мають причали), портовими (біля морських портів), неприрейковими (внутрішньоміські), що не мають безпосереднього зв'язку з транспортними шляхами.

Складські будівлі за конструктивними особливостями бувають закритими, напівзакритими, відкритими. Закриті склади переважають серед складських будівель. Як правило, будівлі, поділені на окремі приміщення, призначені для виконання різних видів робіт (приймання, зберігання, розфасовування, комплектування партій товарів та ін.) і розташовані у певній послідовності.

Закриті склади розрізняють за утепленістю, кількістю поверхів, матеріалами, з яких зроблено стіни, вогнестійкістю (неспалимі, важкоспалимі, спалимі). До напівзакритих належать склади з навісами. За конструкцією вони можуть бути або зовсім без стін, або мати одну, дві, три стіни. Висота їх досягає 4–6 м. Довжина може бути різною, але не більше 100 м. Фундаменти навісів асфальтують або бетонують. Відкриті склади – це різні майданчики з незначним нахилом до країв для стоку дощових і талих вод. На них зберігаються матеріальні цінності, стійкі проти температурного й атмосферного впливу.

Залежно від температурного режиму чи утепленості закриті склади поділяють на неутеплені (неопалювані), утеплені (опалювані) та склади-холодильники. Неутеплені (неопалювані) склади

використовують переважно для зберігання товарів у скляній, м'якій чи іншій тарі. Їх будують без горищного покриття, утепленої підлоги та дверних тамбурів. Утеплені (опалювані) склади мають горище або з'єднані з дахом утеплені покриття, дверні тамбури, утеплені підлоги. На таких складах створюють умови для захисту товарів від різних перепадів зовнішньої температури та вологості повітря.

Склади-холодильники обладнані пристроями для підтримання в камерах для зберігання товарів мінусової температури. Ці склади призначені для зберігання швидкопсувних товарів. Розрізняють склади-холодильники індивідуального, спільного та загального користування. Склад індивідуального користування може бути у віданні однієї торговельної організації або підприємства, які використовують його площу та обладнання за власним розсудом, однак приміщення його можна здавати в оренду. Серед складів спільного користування розрізняють кооперативні та об'єднані. Кооперативні належать кільком торговельним підприємствам, організаціям, що об'єднали кошти для будівництва великого складського комплексу, і використовуються ними. Об'єднані склади належать одній торговельній організації, однак використовують їх кілька таких утворень.

До складів загального користування належать спеціально побудовані складські будівлі, здані в тимчасову експлуатацію будь-якому торговельному підприємству (організації). Зазвичай ці склади перебувають у віданні транспортно-експедиційних та контейнерних служб залізничного транспорту, а також автотранспортних підприємств.

Важливою ознакою класифікації складів є форма власності. Згідно з Законом України "Про власність" (1991) склади можуть бути державними, колективними, приватними і спільними. Певну частку мають становити невеликі приватні склади, викуплені із складського фонду,— здебільшого в роздрібній торгівлі або побудовані на власні кошти приватних осіб. Набули розвитку спільні склади із змішаною формою власності (державна, колективна, приватна юридичних та фізичних осіб України та інших держав). Поступово, із впровадженням Програми приватизації в життя, частка складської мережі у власності держави зменшуватиметься. У складських приміщеннях широко використовують спеціальне обладнання, яке дає змогу зберігати матеріали (товари) різних видів, типів і різного призначення. Воно також підвищує ефективність використання площі та об'єму сховища, сприяє найбільш

раціональному використанню вантажно-розвантажувальних і транспортних засобів.

Це обладнання за фізико-хімічними властивостями матеріальних цінностей, що зберігаються, можна поділити на 3 основні групи: для зберігання штучних і затарених матеріалів (металу, інструменту, різних виробів); для зберігання сипких матеріалів (цементу, вугілля, алебастру); для зберігання нафтопродуктів та інших рідин (бензину, гасу, дизельного палива).

Обладнання для зберігання штучних і затарених матеріалів та виробів включає різні типи універсальних і спеціалізованих стелажів. Стелажі являють собою металоконструкції із сортового прокату чи гнучких профілів різного перетину, що створюють осередки для зберігання вантажу. Їх виготовляють із дерева, великорозмірних, схожих на літери “Г” й “Т”, залізобетонних елементів. За конструкцією опорних поверхонь для вантажу розрізняють стелажі полицеві й безполицеві, каркасні, консольні, пірамідальні, стоякові.

На полицевих стелажах вантаж зберігається у пакетованому вигляді, як правило, на плоских стандартних піддонах. Безполицеві та каркасні стелажі використовують у комплекті зі спеціальною складською ящиковою тарою, в яку спочатку укладається продукція, що надійшла на склад. На цих стелажах зберігають продукцію виробничо-технічного призначення широкої номенклатури. Стоякові стелажі призначені для зберігання сортового металу, труб одного таромаркорозміру, кругляку.

Для зберігання металопрокату і труб застосовують консольні стелажі (одно- і двобічні), на яких укладають продукцію у спеціальні металеві піддони (касети) завдовжки до 6 м. Для зберігання продукції спеціального призначення, наприклад барабанів з кабелем, використовують пірамідальні стелажі. Досить поширені також автоматизовані елеваторні стелажі для зберігання і зручного комплектування дрібноштучних вантажів широкої номенклатури. На складах використовують вантажні піддони різних конструкцій (розбірні й нерозбірні). За будовою виділяють піддони: плоскі – без надбудов над верхньою площиною настилу; стоякові – з постійними або знімними стояками; ящикові – з постійними, знімними або відкидними стояками. Виготовляють піддони з дерева, металу, пластмаси, пресованого паперу, а також комбіновані – дерев'яно-металеві.

Для зберігання різних сипких матеріалів використовують бункери, засіки, траншеї, естакади. Бункери – це ємкості різної форми (круглі, прямокутні, конічні), що мають зверху завантажувальний, а знизу – розвантажувальний отвір з механічним затвором. Затвор може бути зв'язаним з автоматичним дозатором, ваговим пристроєм, що дає змогу відпускати споживачеві певну кількість металу. Бункери можуть бути металевими, залізобетонними та з інших матеріалів (дерев'яні з металевим каркасом), а за видом улаштування – надземні, підземні та напівзаземлені. Для зберігання нафтопродуктів на складах використовують резервуари і дрібну тару (бочки, бідони тощо). Резервуари бувають металеві й неметалеві (залізобетонні, бетонні та цегляні). Металеві резервуари за формою можуть бути циліндричними (вертикальні та горизонтальні); квадратними, прямокутними, краплеподібними, сферичними та ін. За способом влаштування резервуари поділяють на наземні, напівпідземні та підземні.

У складському господарстві використовують ваги загального призначення. За конструкцією вони бувають гирьові, шкальні, шкально-гирьові, циферблатні, автоматичні, напівавтоматичні. За використанням та установкою розрізняють ваги настільні, товарні (платформні), пересувні та стаціонарні, автомобільні стаціонарні та пересувні, вагонні, кранові, конвеєрні, бункерні (порційні). Для складської переробки різних матеріалів застосовують різні типи підйомно-транспортних машин і пристроїв.

Класифікують їх за такими ознаками:

1) за продуктивністю і рівнем використання ручної праці – основні засоби механізації (мостові, козлові, баштові крани, конвеєри, навантажувачі, крани-штабелери); допоміжні (ручні візки, роликові доріжки, блоки, домкрати);

2) за напрямом переміщення вантажів, у горизонтальному напрямі і з незначним нахилом – електро- та автовізки, конвеєри, скрепери; у вертикальному напрямі з різним нахилом – елеватори, ліфти, штабелери, підйомники; у змішаному напрямі – електро- та автотранспортні вантажувачі, крани усіх видів;

3) за характером переміщення вантажів, періодичної дії – електро- та автовізки, підйомники-навантажувачі, крани; безперервної дії – конвеєри, елеватори, спіральні спуски;

4) за видом рушійної сили, механізми з електричними двигунами – електронавантажувачі, електрокари, електроштабелери,

електрокрани; механізми з двигунами внутрішнього згоряння – автокари, автотранспортувачі, дизельні крани; пристрої для самопереміщення вантажів – похилі спуски, роликові доріжки прямолінійні та гвинтові; механізми ручної дії – візки, крани, лебідки;

5) за конструкцією: стаціонарні засоби – крани на колоні, консольні; напівстаціонарні засоби – мостові, баштові, залізничні крани; засоби вільного переміщення – всі засоби підлогового підйомно-транспортного призначення: автокрани, плавучі крани, аерокрани.

Серед великої кількості різних машин і засобів для переробки окремих видів матеріалів не всі можна зручно й доцільно використовувати. Зручність та економічна ефективність застосування тих чи інших механізмів залежить від вантажообороту, характеру перероблюваних матеріалів, їх маси, габаритних розмірів та ін. Тільки ретельний аналіз та економічні розрахунки дадуть змогу вибрати найвигідніший для даного складу тип підйомно-транспортної машини чи іншого пристрою.



8.2. РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В ЛОГІСТИЦІ

Характеристика технологічних процесів транспорту

Для переміщення матеріального потоку використовують транспорт. Ефективності логістики сприяє розробка єдиного, оптимального для виробництва, складського і транспортного господарства технологічного процесу.

Під єдиним технологічним процесом розуміють раціональну систему організації роботи станцій примикання та під'їзних шляхів промислових підприємств, що пов'язує технологію обробки составів і вагонів на станціях примикання та під'їзних шляхах і забезпечує єдиний ритм перевезень та виробничого процесу промислових підприємств. Він передбачає використання ефективних методів праці, коопероване застосування технічних засобів транспортних цехів підприємств та залізничних станцій тощо.

Цей процес відображається в документі, який визначає порядок роботи під'їзного шляху і станції примикання. Він має забезпечити найраціональніше використання технічних засобів транспортного цеху підприємства і станції примикання, прискорення обороту вагонів на станції та під'їзному шляху. Головне завдання

роботи за єдиним технологічним процесом – використання внутрішніх ресурсів для прискорення обороту вагонів і виконання перевезень, зобов'язань, зазначених у договорі на експлуатацію під'їзного шляху.

Єдиний технологічний процес розробляється комісією у складі головного інженера відділення (голова), представників відділів експлуатації, планово-технічного, вантажного, шляхового інженера локомотивного відділу і представників підприємства, якому належить під'їзний шлях. Комісія керується положеннями Статуту залізниць, правилами перевезень та рекомендаціями щодо складання єдиних технологічних процесів роботи під'їзних шляхів та станцій примикання.

Технологічні процеси роботи вантажного двору і товарної контори є складовою частиною загального технологічного процесу. В окремих випадках для великих вантажних дворів, контейнерних пунктів та сортувальних платформ складають самостійні (окремі) технологічні процеси, пов'язані з технологією роботи станції, часом подачі та прибирання вагонів під вантажні операції. Технологічний процес передбачає послідовність і тривалість комерційних операцій, що виконуються на вантажному дворі та в товарній конторі. У більшості випадків його розробляють за такою схемою.

Розділ 1. Стисла характеристика вантажного двору і товарної контори:

- масштабна схема розташування шляхів та обладнання вантажного двору, їх спеціалізація і розміри (довжина, площа тощо); перелік складів (відкритих і закритих), їх корисна площа та розрахункова місткість (в тоннах);
- перелік засобів механізації вантажно-розвантажувальних робіт та їх розрахункова продуктивність;
- перелік засобів механізації і автоматизації операцій у товарній конторі та їх продуктивність;
- план товарної контори, схема розташування машин, обладнання, довідкових вказівок та розміщення робітників;
- обсяг комерційних операцій, що виконуються тепер і виконуватимуться у найближчі два-три роки;
- відомість наявного і потрібного (розрахункового) штату робітників вантажного двору і товарної контори, включаючи вантажників та механізаторів;

- перелік об'єктів вантажного двору (сортувальна платформа, контейнерна площадка, підвищений шлях тощо), режим їх роботи (в одну-дві зміни, цілодобово) у звичайні, святкові, вихідні дні;
- розрахункова потреба в автотранспорті для завезення і вивезення вантажів у робочі й вихідні дні (по об'єктах);
- характер нерівномірності надходження вантажів на об'єкти (мінімум, максимум, у середньому) і роботи товарної контори (за періодами доби);
- розклад приймання вантажів дрібними відправленнями і в контейнерах;
- завдання на формування прямих і перевантажуваних вагонів, що завантажуються дрібними відправленнями і контейнерами;

Розділ 2. Оперативне планування і управління комерційною роботою:

- стислий опис порядку розробки і затвердження добового плану роботи та його форми;
- схема інформації про надходження вантажів, прибуття їх на станцію і подання на вантажний двір під розвантаження;
- графік (розклад) роботи маневрового локомотива на об'єктах вантажного двору;
- схема управління роботою вантажного двору і товарною конторою;
- схема зв'язку диспетчера з об'єктами і стислий регламент подавання команд і одержання інформації від робітників, зайнятих виконанням комерційних операцій;
- форма диспетчерського графіка (звіту), в якому за встановленими періодами фіксується оперативне становище на вантажному дворі і в товарній конторі;
- схема і стислий звіт про виконання кошторисного завдання і добового плану роботи;
- таблиці норм часу на виконання комерційних операцій; іменний список осіб, відповідальних за забезпечення нормальної роботи об'єктів;
- технічні норми завантаження вагонів основними вантажами, що відправляються через вантажний двір;
- сітковий графік виконання вантажних і комерційних операцій на вантажному дворі і в товарній конторі.

Розділ 3. Технологія вантажних і комерційних операцій

Зазначається порядок приймання вантажу, призначеного для перевезення, навантаження на рухомий склад, вивантажування

з вагонів, складування, навантаження на автотранспорт і видача одержувачу на всіх об'єктах вантажного двору. Тут також регламентується робота товарної контори – оформлення і пересилання перевізних документів. Обов'язковою складовою частиною технологічного процесу є графіки виконання операцій. Вони регламентують затрати часу і порядок виконання окремих операцій за елементами.

У товарній конторі доцільно складати графіки на обробку одного документа (відправлення), на вантажному дворі – окремо графіки на приймання, навантаження, розвантаження та видачу вантажів на складах станції і безпосередньо у вагон з вагона на одне відправлення (повагонне або дрібне) і на всю групу вагонів, які подаються одночасно. В усіх випадках, коли у виконанні операцій беруть участь кілька робітників, у графіку треба зазначити виконавців всіх елементів, враховувати можливість паралельності їх роботи.

На основі технологічного процесу розробляють інструктивно-технологічні карти для робітників провідних професій: приймальників-здавальників вантажів, механізаторів, товарних касирів, таксирувальників, комерційних агентів, інформаторів, диспетчерів тощо. У карті зазначають посаду, місце роботи, дають перелік і послідовність операцій та норми часу на їх виконання, а також показують, від кого робітник одержує завдання і перед ким звітує за його виконання. В карті, залежно від місцевих умов, можуть бути зазначені й інші дані. Інструктивно-технологічні карти вивішують на всіх робочих місцях, де виконуються ті чи інші технологічні операції. Один примірник їх додається до технологічного процесу роботи вантажного двору і товарної контори.

Перш ніж розпочати складання технології робіт вантажного двору і товарної контори, бригада збирає і аналізує матеріали, дані звітів, що характеризують обсяг і характер роботи. Вона також ретельно досліджує робочі місця робітників провідних професій, вивчає умови і рівень організації праці.

У процесі такого дослідження проводять хронометражні спостереження за виконанням технологічних операцій, визначають поза виробничі витрати робочого часу і причини, що зумовили їх, а також вузькі місця в роботі вантажного двору і товарної контори. У ході роботи вивчають найбільш раціональні прийоми виконання окремих операцій.

Визначаючи технологічні норми, необхідно мати на увазі, щоб вони були реальними і забезпечували: 1) скорочення простоїв

рухомого складу як під операціями, так і в очікуванні на них; 2) підвищення рівня використання вантажопідйомності і місткості вагонів та автомобілів; 3) підвищення продуктивності праці комерційних робітників, механізаторів, вантажників; 4) поліпшення використання засобів механізації та автоматизації вантажних і комерційних операцій.

Одна з головних умов успішного виконання технологічного процесу – суміщення операцій і, по можливості, не послідовне, а паралельне їх виконання. Великим резервом підвищення продуктивності праці є вміле суміщення професій і повне завантаження усіх робітників протягом дня.

Паралельне завезення і вивезення вантажу на станцію і зі станції – основна форма взаємодії залізничного і автомобільного транспорту. Дедалі більша увага приділяється організації перевезень за схемою вагон – автомобіль і автомобіль – вагон, без проміжного зберігання вантажу на складі. За умов вивантажування з вагона в автомобіль за прямим варіантом засобами станції операції “вивантажування”, “видача” та “навантажування” є сумісними.

Основна умова організації роботи за прямим варіантом – забезпечення завантажування й розвантажування рухомого складу у встановлені терміни при подаванні вагонів і автомобілів за графіками. Для цього на станціях здійснюють необхідні організаційно-технічні дії, а саме:

- єдине керівництво вантажно-розвантажувальними роботами (з вагонами і автомобілями), що виконуються засобами механізованих станцій вантажно-розвантажувальних робіт;
- єдиний технологічний процес виконання комерційних операцій при прийманні та видачі вантажів;
- контактний графік вантажно-розвантажувальних робіт з вагонами та автомобілями.

Слід враховувати місцеві умови роботи вантажного двору і автомобільного транспорту. Можливі такі схеми роботи за прямим варіантом:

- на місця вантажно-розвантажувальних робіт одночасно надходять вагони й автомобілі згідно з контактним графіком;
- на станціях завжди є певна кількість автомобілів, готових до приймання вантажів, що надходять залізницею.

За прямим варіантом завантажують не увесь вагон, а лише частину його. Найефективнішою є організація роботи за першою схемою. При цьому дорога має забезпечувати ритмічність підведення

рухомого складу і своєчасну подачу його до вантажно-розвантажувальних фронтів у встановлений технологічним процесом час. Сутність контактного графіка полягає в тому, що в ньому суміщені за часом, обсягом перевезень процеси, які виконуються залізничним і автомобільним транспортом. Контактний графік забезпечує найвигідніші виробничі взаємозв'язки і послідовність виконання окремих операцій з обробки рухомого складу з мінімальними затратами часу і коштів. Отже, тільки узгоджена робота транспорту, складського господарства фірми дає змогу забезпечити оптимальну логістичну систему переміщення матеріального потоку.

Підготовка вантажу до перевезень

Вантажі, призначені для перевезення, мають бути у транспортальному стані, тобто упакованими в стандартну тару, мати правильне маркування, при потребі спресованими. Відповідність виду тари виду вантажу, що транспортується, визначають за стандартами на тару. Якщо упаковка того чи іншого вантажу не передбачена стандартом, він має бути пред'явленим у тарі, яка перебуває в доброму стані і забезпечує його збереження. Для штучних вантажів і тих, що перевозяться навалом, насипом та в контейнерах, тара не потрібна. При перевезенні тарно-пакувальних і штучних вантажів повагонними відправленнями лише залізницею вантажовідправник повинен нанести не менш ніж на десять вантажних місцях кожного відправлення маркірування, тобто зазначити найменування вантажовідправника, станцій відправлення і призначення, залізниці, одержувача, а також порядковий номер вантажного місця та ін.

При перевезенні вантажів повагонними відправленнями у змішаному залізнично-водному чи залізнично-автомобільному сполученні, а також вантажів дрібними відправленнями, незалежно від виду сполучення, відправницьке маркірування наносять на кожне вантажне місце.

При перевезенні експортних вантажів вантажовідправник маркірує їх латинськими літерами, зазначаючи: найменування відправника, номер вантажного місця, місце призначення вантажу, його масу нетто і брутто. Маркірування імпорتنих товарів, вантажів містить такі дані: найменування імпорту, номер доручення для перевезення та номер вантажного місця, маса нетто і брутто вантажу, пункт призначення і найменування вантажоодержувача. Якщо вантаж потребує обережного поводження з ним, відправник

наносить додаткове спеціальне маркірування словами або знаками. Вагони, що подаються вантажовідправнику залізницею під навантаження, мають бути у доброму технічному і комерційному стані. Для забезпечення безпеки руху поїздів, збереження рухомого складу та вантажів, що перевозяться, при розміщенні вантажів на рухомому складі вантажовідправники зобов'язані дотримуватись таких вимог:

- розміщувати вантажі на рухомому складі у межах встановленого габариту навантаження;
- нависне обладнання слід підняти і міцно закріпити в горизонтальному положенні так, щоб воно було на відстані не менш як 200 мм від підлоги платформи;
- частини й деталі машин, які легко знімаються, мають бути демонтованими й упакованими, а частини, що піддаються корозії, змащеними або пофарбованими;
- самохідні машини повинні бути в загальмованому стані; люки й двері піввагонів, борти платформи для запобігання їх відкриттю на шляху руху мають бути надійно закріплені;
- навантаження на один люк піввагона не повинно перевищувати 4,3 т.

При перевезенні деяких вантажів у відкритому рухомому складі передбачається кріплення їх відповідно до технічних умов навантаження та кріплення вантажів.

Вантажі у вагоні слід розміщувати рівномірно, з таким розрахунком, щоб при перевезенні забезпечувалась їх стійкість. Важкі вантажі вкладають на нижніх рядах, більш легкі – на верхніх. Навантаження і кріплення вантажів, не передбачені технічними умовами, здійснюють так:

1) вантажовідправник не пізніше ніж за 5 днів до початку навантаження вантажу, не передбаченого технічними умовами, подає начальнику станції заяву з додаванням масштабних креслень чи ескізів способів навантаження та кріплення, а також пояснювальну записку про надійність кріплень;

2) відділення залізниці разом зі спеціалістами підприємства, що розробили спосіб кріплення вантажів, а в окремих випадках із залученням інших компетентних спеціалістів, розглядає схеми навантаження та кріплення вантажів, перевіряє розрахунки кріплення та складає відповідний акт (перший примірник акта видається вантажовідправнику, другий з додаванням креслень та

пояснювальною запискою – начальнику станції, а третій – залишається у справах відділення залізниці);

3) на основі затвердженої документації відбуваються навантаження та кріплення вантажів під керівництвом відповідальної особи вантажовідправника та під наглядом старшого вагаря станції. Після закінчення навантаження правильність розміщення вантажів та їх кріплення (відповідно до затверджених креслень) перевіряє начальник станції або його заступник, а на великих станціях – інший робітник станції, якого для цього виділяє керівництво залізниці;

4) після закінчення перевірки правильності навантаження та кріплення відповідальна особа вантажовідправника і начальник станції на зворотньому боці накладної письмово підтверджують правильність навантаження;

5) наступні відвантаження таких самих вантажів з використанням рухомого складу відповідного типу здійснюються з посиланням на раніше складений та затверджений акт навантаження.

Методичні вказівки щодо здійснення розрахунків кріплення містяться в першому розділі технічних умов навантаження і кріплення. Середня швидкість доставки вантажу відрізняється від середньої маршрутної швидкості переміщення навантаженого вагона від станції навантаження до станції розвантаження, оскільки враховує час перебування вантажу на станціях навантаження і розвантаження. Цей час складається з часу перебування вантажу на складі станції.

На станції навантаження вантаж перебуває з моменту його прийняття для відправлення від власника (з 24 год. дня приймання) до навантаження його у вагон (склад) та з моменту навантаження до відправлення завантаженого вагона зі станції. На станції розвантаження вантаж міститься у вагоні від моменту його надходження на станцію до моменту розвантаження. Однак у разі розвантаження вантажу засобами одержувача (на місцях загального користування) його вважають доставленим своєчасно, якщо вагон поданий на шляхи розвантаження у встановлений час.

За діючими правилами швидкість доставки визначають до моменту вивантаження чи подачі під навантаження. Відправник, пред'являючи вантаж для перевезення, подає станції відправлення на кожне відправлення накладну, яка є основним перевізним документом. Після оформлення накладна набуває форми й сили договору перевезення, що укладається відправником і залізницею.

Не зважаючи на те, що одержувач не бере участі в оформленні цього договору, він і надалі входить у договірні відносини і зобов'язаний виконувати певні вимоги: прийняти й вивезти вантаж, очистити вагон, внести додаткові платню та збори тощо.

Договір перевезення вступає в силу, коли вантаж був прийнятий станцією відправлення разом з накладною, а відправник сплатив тариф. Дату приймання вантажу для перевезення засвідчують відбитком на накладній календарного штемпеля станції. Накладна супроводжує вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом з ним. Вона має як розрахункове, так і юридичне значення, тому її слід заповнювати чітко. У разі зміни відомостей, що були в накладній, відправник зобов'язаний заповнити новий бланк. Відправник несе відповідальність за правильність даних, зазначених у накладній. Передбачено складання спеціальних накладних при перевезенні масових вантажів маршрутами чи групами вагонів, в універсальних контейнерах, у прямому, змішаному, залізнично-водному, залізнично-автомобільному сполученні тощо. Відправник вказує на лицьовому боці накладної: швидкість перевезення, станцію і дорогу призначення, найменування відправника та одержувача, їх цифрові коди, поштові адреси, знаки та марки, кількість місць, вид упакування, назву вантажу, технічну норму навантаження вагона, масу вантажу.

У графі “Місце для особливих відміток та штемпелів” відправник зобов'язаний зазначити всі вимоги, яких треба дотримуватись при перевезенні. Наприклад, для небезпечних вантажів ставляться штемпелі: “Небезпечний”, “Отруйний” тощо. Найменування станції та шляху повинно суворо відповідати алфавітному списку залізничної станції.

Особливе значення має правильність найменування вантажу відповідно до Тарифного посібника № 1 (кн. 1, розд. В). Під найменуванням вантажу у відповідних випадках роблять помітки: “За пломбами відправника”, “Провідник відправника (чи одержувача)”, зазначаючи його прізвище, ім'я та по батькові, номер паспорта і посвідчення про відрядження. У графі “Відправник” розбірливо ставить підпис представник останнього, який має довіреність на оформлення здачі вантажу для перевезення.

На зворотньому боці накладної у графі “Вантаж розміщений та закріплений згідно з гл ... технічних умов вірно” відправник ставить підпис. У товарній конторі, одержавши накладну, перевіряють

правильність оформлення приймання вантажу. Провізні платежі та додаткові збори, а також відомості, необхідні для використання тарифу, зазначають у главах “Тарифні відмітки” та “Розрахунок платежів”. Залізничну накладну складають з 4 частин: 1) сама накладна; 2) дорожня відомість; 3) корінець дорожньої відомості; 4) квитанція про приймання вантажу для перевезень.

Дорожню відомість разом з накладною відправляють до станції призначення вантажу. В ній одержувач ставить підпис, засвідчуючи ним одержання вантажу, після чого її пересилають до фінансової служби дороги.

Корінець дорожньої відомості залишається на станції відправлення і слугує основним документом для обліку та звітності про виконання плану перевезень.

Квитанцію про приймання вантажу для перевезення – важливий юридичний документ, який свідчить про приймання залізницею вантажу від відправника. Після розрахунку за перевезення її видають на руки відправникові в обмін на приймальну марку.

Для дотримання спеціальних умов при перевезенні небезпечних вантажів (як і в накладній) у правому верхньому куті дорожньої відомості ставлять відповідний штампель червоного кольору. У верхній частині зазначають термін доставки вантажу. На зворотному боці дорожньої відомості на відривному талоні вантажної квитанції та корінці ставлять календарний штампель станції про час прийняття вантажу для перевезення.

Здача вантажу на станції

Завозять вантажі на станцію для перевезення за накладною, яка попередньо візується станцією. На вантажному дворі накладна й вантажі пред’являються вагареві залізниці. При прийманні вантажів на станції перевіряють відповідність пред’явленої кількості вантажних місць кількості їх, зазначеній у накладній, а також правильність відправницького маркірування, стан тари. Після приймання вантажі зважують (якщо маса вантажу не була зазначена вантажовідправником на окремих вантажних місцях) і показник маси зазначають у накладній.

Вантажовідправник одержує приймальну марку, яку у товарній конторі обмінюють на вантажну квитанцію після внесення вантажовідправником платежів, які він повинен сплатити за перевезення вантажу.

При відправленні вантажів з під’їзних шляхів вантажовідправника натурне приймання вагар станції не здійснює. Присутність

вагаря необхідна лише для спеціального контролю за правильністю навантаження вантажу на рухомому складі. При використанні відкритого рухомого складу перевіряють кріплення вантажів відповідно до технічних умов навантаження.

Вантажно-розвантажувальні роботи в пунктах загального користування, що належать залізницям, як правило, виконують засобами залізниць. Навантаження і розвантаження небезпечних, швидкопсувних, негабаритних, важких, наволочних та інших вантажів, що вимагають особливих умов чи спеціального обладнання, виконують засобами вантажоодержувачів. Залізниці зобов'язані виконувати вантажно-розвантажувальні роботи на складах загального користування при перевезенні товарів народного споживання і сільськогосподарських вантажів.

На під'їзних шляхах та в інших місцях незагального користування вантажно-розвантажувальні роботи виконують, як правило, засобами вантажовідправників чи вантажоодержувачів. Залізниця за договорами з вантажоодержувачами та вантажовідправниками може виконувати всі види вантажно-розвантажувальних робіт на складах, відкритих площадках та в інших місцях зберігання вантажів, у вантажних дворах, на станціях та під'їзних шляхах, включаючи навантаження вантажів на автомобіль.

Організація приймання вантажів на станції прибуття

Для своєчасної підготовки вантажоодержувачів, фронтів вивантаження вантажу та його приймання, звільнення площ складів, підготовки вантажно-розвантажувальних механізмів та робочої сили залізниці за угодою з вантажоодержувачами організовують інформаційне бюро для повідомлення про надходження вантажу. За інформацію передбачається плата у встановленому розмірі. У разі несвоєчасної інформації про надходження вантажу, залізниця сплачує вантажоодержувачу штраф у встановлених розмірах. Крім попередньої інформації про наближення вантажу, передбачається повідомлення вантажоодержувачів про надходження вантажів у цей самий день не пізніше 12 год. наступного дня. Якщо залізниця не повідомила вантажоодержувача про надходження вантажу, штраф за простій вагонів і плату за зберігання вантажів протягом простроченого залізницею часу до повідомлення про прибуття вантажу не стягують.

Одержавши повідомлення про прибуття вантажу на станцію, вантажоодержувач у товарній конторі оформляє його одержання.

Він перевіряє правильність нарахування платежів за перевезення, вносить необхідні суми, розписується у дорожній відомості і одержує накладну й перепустку на вивезення вантажу з території станції.

Якщо вантаж надійшов у справному вагоні зі справними пломбами, а також без будь-яких слідів пошкодження чи втрати при перевезенні на відкритому рухомому складі чи у критих вагонах без пломб (коли це допускається правилами перевезень), то залізниця зобов'язана за вимогою вантажоодержувача переважити 10 % вагонів, що прибули за добу, або 10 % вагонів кожного виду вантажів, проте не менше двох вагонів. Якщо маса вантажу на станції відправлення була визначена розрахунковим шляхом (обміром або умовно), то при прибутті цих вантажів на станцію призначення у справному рухомому складі з непошкодженими пломбами і без будь-яких слідів втрати вантажу при його перевезенні на відкритому рухомому складі вантаж не зважують.

При одержанні тарно-пакувальних і штучних вантажів, маса яких на станції відправлення була визначена за стандартною масою чи за масою, зазначеною на вантажних місцях, вантаж також не переважують, а перевіряють лише пошкоджені вантажі. Перевірка маси вантажів, які перевозяться навалом, у пунктах загального користування здійснюють на вимогу вантажоодержувача до початку вивантажування. У випадках, коли вагони з такими вантажами подаються під вивантажування на підйомні шляхи локомотивом залізниці, вантажовідправник може вимагати перевірки маси вантажу в момент приймання вагонів від залізниці.

Якщо вантажоодержувач приймає вантаж від станції без перевірки його маси, він на зворотньому боці накладної робить відмітку про прибуття вантажу у справному вагоні зі справними пломбами (чи без слідів втрати при перевезенні вантажу у відкритих вагонах чи в критому вагоні без пломб) і видачу без переважування. Цю відмітку засвідчує начальник станції або завідуючий вантажним двором. Вантаж, що надійшов у несправному рухомому складі чи у вагоні з пошкодженими пломбами або із слідами пошкодження, псування, втрати тощо, перевіряється начальником станції або його заступником за участю вагара та вантажоодержувача. Масу вантажу, як правило, визначають на вагах типу, який зазначений у накладній при відправленні вантажу. Якщо розходження у масі, визначеній при відправленні вантажу, порівняно з масою, встановленою при його одержанні, не перевищує 0,1 %, то маса вантажу вважається правильною.

За зважування вантажу на товарних вагах стягується плата у встановленому розмірі, крім випадків, коли при перевірці виявлено недостачу вантажу, що перевищує норми природного убутку, коли вантаж надійшов у несправному вагоні чи у вагоні з пошкодженими пломбами або коли є сліди втрати вантажу при перевезенні у відкритому рухомому складі чи у звичайних вагонах без пломб. Для встановлення втрат вантажу при перевезенні за масою і вартістю, причини його пошкодження тощо залізниця зі своєї ініціативи чи на вимогу вантажоодержувача може запросити експертів.

При видачі і контрольному зважуванні вантажу на станціях призначення враховують встановлені правилами норми природного убутку.



8.3. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКІ ПОСЛУГИ

Переваги транспортно-експедиційних послуг

Одним з найважливіших завдань логістики є надання транспортно-експедиційних послуг. Особлива увага приділяється цьому в Україні в останні роки. Такими є послуги, які надаються клієнтам з перевезення вантажу, його експедиції різними організаціями посередників (як українських, так і зарубіжних).

За способом організації вантажні перевезення поділяються на децентралізовані й централізовані, що бувають прямими, змішаними та комбінованими, а також контейнерними і пакетними. При децентралізованій організації перевезень доставку вантажів здійснює одержувач, який замовляє транспорт, виконує навантаження, експедирування та розвантаження вантажу. При цьому постачальник не зацікавлений у механізації вантажних робіт, скороченні простоїв рухомого складу та ефективному його використанні.

Централізовані перевезення є прогресивним способом виконання транспортного процесу та експлуатації рухомого складу. Перевезення вантажів таким способом дає змогу поліпшити використання рухомого складу, підвищити продуктивність праці на всіх стадіях переміщення вантажів, звільнити вантажовідправників та вантажоодержувачів від турбот стосовно транспортування вантажів. При централізованих перевезеннях істотно скорочуються невиробничі простоя транспортних засобів. Більші простоя за умов “самовивезення” пояснюються такими

причинами: вантаж не готовий до перевезення; не готові товарно-транспортні документи; відсутній чіткий графік, внаслідок чого виникають стихійні черги під завантаження.

Організація централізованих перевезень дає змогу вчасно підготувати вантаж і документи на нього для перевезення, а також скласти графік черговості подання і навантаження транспортних засобів. Скорочення приблизно утричі простоїв забезпечує зростання у 3 рази кількості їздок за один день.

Усі перелічені вище чинники роблять рухомий склад більш продуктивним при централізованих перевезеннях у тоннах за годину приблизно в 4 рази, а в тонно-кілометрах за годину – більш ніж у 6 разів, що сприяє зниженню собівартості перевезень у 2,5 рази. При децентралізованому перевезенні вантажів споживачі для навантаження автомобілів користуються послугами вантажників та експедиторів. Тому виникають не тільки додаткові транспортні витрати споживачів, а й витрати, пов'язані з непродуктивними витратами часу вантажниками та експедиторами.

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

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

Централізовані перевезення організаціями посередників здійснюються на основі договорів. При цьому своєчасно виконується план реалізації продукції і, в свою чергу, вдосконалюється сам

процес перевезень, знижуються витрати на транспортування. За системи централізованих перевезень транспортні організації є організаторами процесу доставки вантажу одержувачам і виконують усі пов'язані з процесом перевезення транспортно-експедиційні операції (приймання вантажу та одержання товарно-транспортних та інших супроводжувальних документів, охорона його на шляху слідування, здача вантажоодержувачам і оформлення товарно-транспортних та інших супроводжувальних документів). Вони також беруть на себе матеріальну відповідальність за збереження вантажу, що перевозиться.

Організація централізованих перевезень

Централізованим перевезенням мають передувати певні підготовчі заходи, а саме: перевірка пункту навантаження та складання паспорта вантажовідправника, де зазначено обсяг перевезень, пропускну здатність, стан під'їзних шляхів, режим роботи. Враховується також створення вантажовідправниками умов для безперебійного виконання вантажно-розвантажувальних робіт, використання засобів механізації, безпеки руху автомобілів та їх вільного маневрування у будь-який час перевезень.

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

Посередники у перевезенні:

- контролюють наявність і підготовку вантажу до перевезення, стан під'їзних шляхів та забезпеченість вантажно-розвантажувальними механізмами;

- перевіряють своєчасність прибуття автомобілів за встановленим графіком, організують їх розподіл під навантаження і розвантаження, вживають заходів щодо завантаження автомобілів до їх повної вантажопідйомності та щодо запобігання наднормативним простоям рухомого складу в пунктах навантаження і розвантаження;

- підтримують зв'язок з диспетчерськими пунктами на навантажувальних площадках вантажовідправників та контролюють виконання оперативного плану перевезень по кожному об'єкту;

- вживають у разі потреби оперативних заходів для переведення автомобілів з одного об'єкта на інший;

- ведуть облік виконання плану перевезень, перевіряють своєчасність доставки вантажу одержувачам, правильність оформлення дорожніх листів та інших товарно-транспортних документів.

Вантажоодержувачі передають заявки на одержання необхідних матеріалів вантажовідправникам-постачальникам чи збутовим організаціям, які на підставі цих заявок складають зведені заявки на перевезення вантажу (зведені накази-наряди чи наряди-замовлення) і передають їх до автотранспортної організації.

Організація централізованих перевезень передбачає:

- укладання договорів з вантажовласниками;

- розробку раціональних маршрутів перевезень і графіків роботи рухомого складу;

- складання оперативних планів перевезень;

- визначення видів транспортних засобів та їх кількості;

- організацію транспортно-експедиційного обслуговування.

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

У результаті у змінно-добовий план заносять такі дані: найменування замовника; час подачі рухомого складу; пункт призначення та одержувача; назву вантажу; спосіб навантаження і розвантаження; марку автомобіля; змінне завдання; обсяг перевезень. Після цього розробляють календарний графік перевезень, який потім узгоджують з клієнтом.

Для цього:

- 1) аналізують показники використання транспортних засобів, які обслуговують підприємство оптової торгівлі, складський

комплекс, базу. Ці дані аналізу використовують при виборі рухомого складу;

2) визначають споживачів продукції – постійних, сезонних і тимчасових. Складають картку споживача. У неї заносять дані у міру виконання робіт;

3) визначають та узгоджують зі споживачем добову поставку продукції;

4) визначають можливості вантажних робіт на складському комплексі та розвантажувальних робіт у споживачів. Основним є визначення рівня використання механізмів на складському комплексі споживача. Після аналізу рівня механізації розробляють і об'рунтовують нормативи часу на навантажувальні й розвантажувальні роботи;

5) складають карти дислокації споживачів, на яких відмічають місце розташування автопідприємства, складського комплексу та підприємств постачальників і споживачів продукції;

6) визначають та об'рунтовують відстані перевезення вантажів;

7) споживачів групують за напрямками та розмірами доставки. Групування за напрямками дає змогу визначити вантажовідправлення в різні райони міста та за його межі. За допомогою нескладних схем та картограм створюють схему перевезень між пунктами відправлення і призначення, визначають обсяг транспортних робіт у тонно-кілометрах, що є підставою для розроблення раціональних маршрутів перевезень;

8) об'рунтовують тип рухомого складу для постачання продукції споживачам. Для того щоб вибрати належний вид автомобіля, треба враховувати: відповідність транспортного засобу виду вантажу, що перевозиться, його упакуванню, розміру партій і відстані перевезення; шляхові умови; тип і потужність вантажно-розвантажувальних засобів та їх відповідність вантажопідйомності рухомого складу. Критеріями вибору типу автомобіля можуть бути: годинна продуктивність автомобіля; собівартість перевезення; зведені витрати;

9) на основі розрахунку раціональних маршрутів та заповнення карток споживача складають календарні графіки доставки продукції споживачам. Узгоджений графік доставки продукції є планом раціональної організації роботи усіх учасників транспортного процесу.

Особливу увагу слід приділяти маршрутизації перевезень, тому що використання раціональних маршрутів є безсумнівною

перевагою централізованих перевезень над децентралізованими, що підвищує їх економічну ефективність. Створення маршрутів дає змогу скоротити простої автомобілів під навантаженням та розвантаженням, підвищити їх продуктивність, а отже, зменшити кількість засобів перевезення, що надходять на підприємства-вантажовідправники при тому самому обсязі перевезень. Коли розроблені маршрути, визначені й дотримуються терміни постачання, виробничі запаси споживачів можуть скорочуватись у 1,5-2 рази.

Маршрути перевезень (рис. 8.1.) можуть бути маятниковими, їх різновидами є променеві, кільцеві, зонно-кільцеві. Крім того, є маршрути, за якими здійснюють розвезення, збирання вантажів або збірно-розвізні операції.

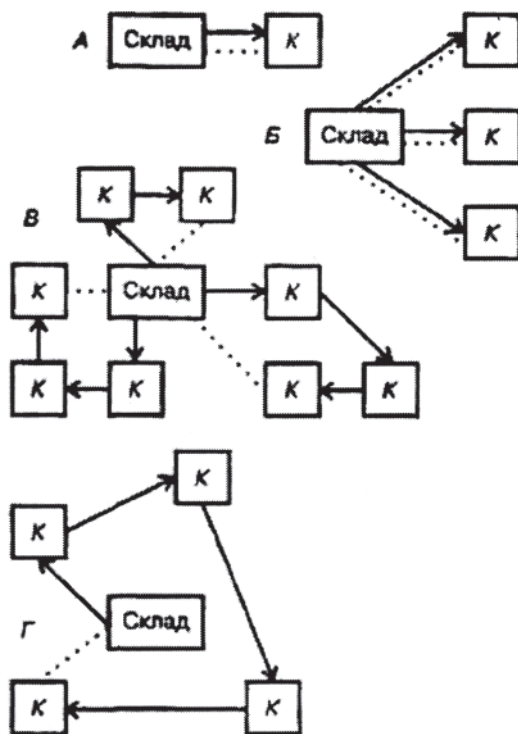


Рис. 8.1. Види маршрутів централізованих перевезень:
 А– маятниковий; Б– променевий; В– зонно-кільцевий;
 Г– кільцевий; К– клієнт

На практиці найчастіше здійснюються маятникові маршрути зі зворотним холостим пробігом та кільцеві розвізні. При помашинному відправленні вантажів основним завданням маршрутизації є складання оптимального плану повернення порожніх автомобілів, що забезпечує максимально можливий коефіцієнт використання пробігу і відповідно – мінімальні транспортні витрати.

Особливості експедиторських послуг

Перевізний процес включає операції, які зобов'язаний виконати відправник або одержувач вантажу, а саме:

- складання і передача станції декадних заявок на навантаження повагонних відправлень та вантажів у контейнерах;
- оформлення облікових карток виконання плану перевезень вантажів;
- заповнення перевізних документів та одержання дозволу (візи) на вивезення вантажу на станцію;
- одержання на станції комерційних актів;
- розкредитування перевізних документів;
- підготовка вантажу до перевезення, доставка його на вантажний двір станції та здача на перевезення;
- одержання вантажу, навантаження на автомобільний транспорт, доставка та супроводження зі станції на свій склад;
- одержання у товарній конторі квитанцій про прийняття вантажів до перевезення;
- одержання накладних та інших документів на вантажі, що надійшли;
- придбання і заповнення бирок маркірування відправлень; внесення платежів за перевезення вантажів і виконання додаткових операцій.

Крім того, багато відправників і одержувачів зацікавлені в додаткових послугах транспортних організацій:

- у попередньому повідомленні про підхід вантажу під розвантаження;
- в інформації про час подачі під навантаження чи розвантаження контейнерів, що доставляються автомобільним транспортом на склад одержувача;
- у перевірці кількості місць і маси вантажу, коли залізниця робити цього не зобов'язана;
- у повідомленні одержувачів про відправлення на їх адресу вантажів;

- у виконанні деяких операцій, що пов'язані з перевезенням зовнішньоторговельних вантажів;
- у перепакуванні, обшивці вантажів, відправленні тари, спеціальному маркіруванні.

Для виконання усіх цих операцій потрібні висококваліфіковані робітники (експедитори), а також робітники для виконання вантажно-розвантажувальних робіт та супроводження вантажу зі складу станції до складу одержувача чи від складу відправника до складу станції. Утримання такого штату не вигідне для підприємств.

Усі роботи, покладені на відправника та одержувача, можна поділити на чотири групи: транспортні – завезення і вивезення вантажу; вантажно-розвантажувальні – навантаження, розвантаження, сортування, упакування, комплектування дрібних відправлень у повагонну партію тощо; експедиційні – оформлення здачі вантажу до відправлення та одержання вантажів, що надійшли, внесення платежів за перевезення і додаткові операції; допоміжні – виконуються залежно від потреби в них. Коли всі ці операції виконують спеціалізовані організації за дорученням відправників чи одержувача, тоді таке підприємство називається транспортно-експедиторським (ТЕП). Воно виступає посередником між вантажовласником та перевізником.

Експедиційні послуги можуть надаватись як різними транспортними організаціями, так і організаціями посередників. Для всіх цих організацій вони є однією з найважливіших операцій. Підставою для надання експедиторських послуг є договір, який укладається між відправником, одержувачем і ТЕП. Стосунки сторін, що не передбачені договором, регулюються законодавством. ТЕП має право взяти на себе увесь комплекс послуг чи тільки частину їх, залежно від укладеного договору.

У договорі зазначають порядок і терміни виконання операцій з обслуговування. ТЕП можуть виконувати деякі допоміжні операції: упакування, переупаковування та поділ великих вантажів на більш дрібні, заміну пошкодженої тари, відправницьке маркірування деяких вантажних місць, супроводження вантажів на шляху прямування, зберігання їх до відправлення тощо.

Обов'язком вантажовідправника є своєчасна підготовка вантажу до здачі.

Порядок виконання транспортно-експедиторських операцій (ТЕО) з вантажами, що приймаються до відправлення, є таким.

Вантажовідправник своєчасно, до пред'явлення вантажу для відправлення, подає в ТЕП заповнену накладну відповідного виду транспорту та повідомлення (якщо послуга полягає в доставці вантажу на станцію чи в порт відправлення). Складати накладну може ТЕП за дорученням вантажовідправника.

Одержані накладні візуються безпосередньо ТЕП або через товарну контору залізниці, порту чи пристані. У більшості ТЕП існує такий порядок приймання та супроводження вантажу експедитором. На завізовані накладні ТЕП виписує наряд у трьох примірниках. Своєчасно, перед днем приймання вантажів, ТЕП дає своєму експедиторові або шоферу-експедитору накладну і два примірники наряду з відправлення (наряд і дублікат наряду) під розписку на корінці наряду, що залишається в ТЕП для обліку.

Вантажовідправників повідомляють напередодні про час прибуття експедитора на склад для одержання вантажу. Експедитор (шофер-експедитор), що має постійне доручення на право одержання вантажу, після прибуття на склад вантажовідправника подає останньому накладну і наряд на відправлення з дублікатом. Накладну, складену ТЕП, підписує вантажовідправник.

При здачі вантажу відправником і прийнятті його експедитором визначають масу вантажу зважуванням на вагах або обчисленням загальної маси вантажу, який здають, виходячи з маси, зазначеної на вантажних місцях чи стандартної маси вантажних місць. Приймання вантажу засвідчується підписом експедитора в наряді на відправлення, що залишається у вантажовідправника. У дублікаті наряду на відправлення і дорожньому листі водія вантажовідправник відмічає час прибуття автомобіля на склад і відправлення його зі складу.

Після прибуття на станцію, в порт чи на пристань експедитор здає вантаж за накладною на склад. Вагар складу розписується у дублікаті наряду на відправлення про прийняття вантажу та відмічає час прибуття і відправлення автомобіля. Експедитор (шофер-експедитор) звітує перед ТЕП за дублікатом наряду на відправлення. На корінці наряду на відправлення роблять відмітку про виконання операції. Накладна від вагара складу передається в товарну (вантажну) контору станції, порту чи пристані, де її таксують, після чого виписують дорожню відомість. Товарний касир транспортно-експедиційної організації розкредитує в товарній конторі всі накладні на вантажі, що відправляються, тобто сплачує за вантажовідправників та одержує квитанцію на прийнятий для

перевезення вантаж. Квитанції за здані до перевезення вантажі після їх обробки в розрахунковій групі передають вантажовідправнику.

Послідовність виконання ТЕО з вантажами, що прибувають на адресу вантажоодержувачів, у більшості ТЕП така. Після прибуття вантажів на станцію, в порт чи на пристань перевізні документи надходять у товарну (вантажну) контору; тут їх таксують в порядку контролю та перевірки сплат. Товарний касир ТЕП розкредитовує за вантажоодержувачів документи й одержує накладні за вантаж, що прибув з виписаними на них дозволами на вивезення зі станції, порту чи пристані.

У ТЕП на кожну накладну чи групу накладних залежно від кількості вантажів для відправлення виписують по два примірники наряду на прибуття та реєстр. Експедитору передають: накладну, дозвіл на вивезення вантажу, наряд на прибуття, реєстр у двох примірниках.

Під час приймання вантажу експедитор звертає увагу на його збереженість. У разі виявлення будь-яких пошкоджень чи псування вантаж не приймається, про що повідомляється транспортно-експедиційна організація, а вона викликає вантажоодержувача для перевірки вантажу.

Видача вантажу експедитором (шофером-експедитором) на склад вантажоодержувача засвідчується підписом і штампом на наряді на прибуття, зазначають також час простою автомобіля. Накладну разом з реєстром передають (під розписку на другому примірнику реєстру) вантажоодержувачеві.

Експедитор (шофер-експедитор) звітує перед ТЕП про виконання операцій за нарядом і другим примірником реєстру.



8.4. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

Регламентована однайменним Законом, який визначає правові та організаційні засади транспортно-експедиторської діяльності в Україні і спрямований на створення умов для її розвитку та вдосконалення.

У положеннях Закону деталізовані та розкриті терміни:

транспортно-експедиторська діяльність – підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, 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, річкового та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Дія цього Закону поширюється на відносини, що виникають при транспортному експедируванні вантажів усіма видами транспорту, крім трубопровідного.

Положення цього Закону поширюються також на випадки, коли обов'язки експедитора виконуються перевізником.

Відносини в галузі транспортно-експедиторської діяльності регулюються Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Законами України “Про транспорт”, “Про зовнішньоекономічну

діяльність”, “Про транзит вантажів”, цим Законом, іншими законами, транспортними кодексами та статутами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов’язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цим Законом, застосовуються норми міжнародного договору.

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.

Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб’єкти господарювання.

Е к с п е д и т о р и відповідно до законодавства можуть на добровільних засадах об’єднуватися в об’єднання: асоціації, ліги, союзи тощо.

Об’єднання експедиторів створюються для:

- 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.

О с н о в н и м завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг.

Кабінет Міністрів України організовує і забезпечує проведення державної політики та державний контроль у сфері транспортно-експедиторської діяльності, спрямовує і координує роботу органів виконавчої влади, які здійснюють державне регулювання в цій сфері діяльності.

Д е р ж а в н а підтримка транспортно-експедиторської діяльності формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і передбачає:

- додержання прав і законних інтересів експедиторів, перевізників та споживачів їх послуг;

- стимулювання зростання обсягів експорту транспортно-експедиторських послуг, у тому числі шляхом спрощення системи розрахунків;

- створення рівних умов на ринку транспортно-експедиторських послуг та недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також при оподаткуванні транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною;

- участь експедиторів у розробці нормативно-правових актів з питань транспортно-експедиторської діяльності;

- створення умов для організації підготовки і підвищення кваліфікації працівників у сфері транспортно-експедиторської діяльності;

- сприяння розвитку міжнародного співробітництва, адаптації законодавства України до міжнародних вимог у сфері транспортно-експедиторської діяльності.

- е к с п е д и т о р и надають клієнтам послуги відповідно до вимог законодавства України та держав, територією яких транспортуються вантажі, згідно з переліком послуг, визначених у правилах здійснення транспортно-експедиторської діяльності, а також інші

послуги, визначені за домовленістю сторін у договорі транспортного експедирування.

Транспортно-експедиторські послуги надаються клієнту при експорті з України, імпорті в Україну, транзиті територією України чи іншими державами, внутрішніх перевезеннях територією України.

Експедитори за дорученням клієнтів:

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організують перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до умов договорів (контрактів), укладених на підставі вимог Міжнародних правил щодо тлумачення термінів "Інкотермс";

- фрахтують національні, іноземні судна та залучають інші транспортні засоби і забезпечують їх подачу в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів;

- здійснюють роботи, пов'язані з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;

- ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів;

- організують охорону вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;

- організують експертизу вантажів;

- здійснюють оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;

- надають в установленому законодавством порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та наряди на відвантаження;

- забезпечують виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам перевізників;

- здійснюють страхування вантажів та своєї відповідальності;

- забезпечують підготовку та додаткове обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;

- забезпечують оптимізацію руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат;

- здійснюють розрахунки з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;
- оформляють документи та організують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надають підготовлений транспорт, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством;
- надають інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

Договір транспортного експедирування

та його виконання

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

Договір транспортного експедирування укладається у письмовій формі.

Істотними умовами договору транспортного експедирування є:

- відомості про сторони договору:

для юридичних осіб – резидентів України: найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України;

для юридичних осіб – нерезидентів України: найменування, місцезнаходження та державу, де зареєстровано особу;

для фізичних осіб – громадян України: прізвище, ім'я, по батькові, адресу місця проживання та індивідуальний ідентифікаційний номер у Державному реєстрі фізичних осіб – платників податків та інших обов'язкових платежів;

• для фізичних осіб – іноземців, осіб без громадянства: прізвище, ім'я, по батькові (за наявності), адресу місця проживання за межами України;

- вид послуги експедитора;
- вид та найменування вантажу;
- права, обов'язки сторін;
- відповідальність сторін, у тому числі в разі завдання шкоди внаслідок дії непереборної сили;
- розмір плати експедитору;
- порядок розрахунків;
- пункти відправлення та призначення вантажу;

- порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта;
- строк (термін) виконання договору;
- а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Зовнішньоекономічні договори (контракти) транспортного експедирування повинні відповідати вимогам законодавства про зовнішньоекономічну діяльність.

Для систематичного надання послуг експедитора можуть укладатися довгострокові (генеральні) договори транспортного експедирування.

У разі залучення експедитором до виконання його зобов'язань за договором транспортного експедирування іншої особи у відносинах з нею експедитор може виступати від свого імені або від імені клієнта.

За договором транспортного експедирування експедитор може організувати перевезення за одним товарно-транспортним документом вантажів кількох різних клієнтів, які прямують з одного пункту відправлення та/чи в один пункт призначення, за умови, що експедитор виступає від імені усіх цих клієнтів як вантажовідправник та/чи вантажоодержувач.

Платою експедитору вважаються кошти, сплачені клієнтом експедитору за належне виконання договору транспортного експедирування.

У плату експедитору не включаються витрати експедитора на оплату послуг (робіт) інших осіб, залучених до виконання договору транспортного експедирування, на оплату зборів (обов'язкових платежів), що сплачуються при виконанні договору транспортного експедирування.

Підтвердженням витрат експедитора є документи (рахунки, накладні тощо), видані суб'єктами господарювання, що залучалися до виконання договору транспортного експедирування, або органами влади.

Перевезення вантажів супроводжується товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного спілкування залежно від обраного виду транспорту або державною мовою, якщо вантажі перевозяться в Україні.

Такими документами можуть бути:

- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill);
- міжнародна автомобільна накладна (CMR);

- накладна СМГС (накладна УМВС);
- коносамент (Bill of Lading);
- накладна ЦІМ (СІМ);
- вантажна відомість (Cargo Manifest);
- інші документи, визначені законами України.

Факт надання послуги експедитора при перевезенні підтверджується єдиним транспортним документом або комплектом документів (залізничних, автомобільних, авіаційних накладних, коносаментів тощо), які відображають шлях прямування вантажу від пункту його відправлення до пункту його призначення.

У Законі упорядковані права та обов'язки експедитора і клієнта. Закон наділяє експедиторів правом об'єднуватися в об'єднання – асоціації, ліги, союзи тощо.

Експедитор має право:

- обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення, обирати або змінювати порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання транспортно-експедиторських послуг, діючи в інтересах клієнта згідно з відповідним договором транспортного експедирування;

- відступати від вказівок клієнта в порядку, передбаченому договором транспортного експедирування;

- на відшкодування в погоджених з клієнтом обсягах додаткових витрат, що виникли в нього при виконанні договору транспортного експедирування, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах клієнта;

- притримувати вантаж, що знаходиться в його володінні, до моменту сплати експедитору плати і відшкодування витрат, здійснених ним в інтересах клієнта, або до моменту іншого забезпечення виконання клієнтом його зобов'язань у частині сплати експедитору плати та відшкодування вказаних витрат, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування;

- не приступати до виконання обов'язків за договором транспортного експедирування до отримання від клієнта всіх необхідних документів та іншої інформації щодо властивостей вантажу, умов його перевезення, а також іншої інформації, необхідної для виконання експедитором обов'язків, передбачених договором транспортного експедирування.

Клієнт має право:

- визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту;

- вимагати від експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу;
- давати вказівки експедитору, які не суперечать договору транспортного експедирування та документам, наданим експедитору;
- змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажодержувача, завчасно повідомивши про це експедитора, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту відповідно до договору транспортного експедирування.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші права експедитора та клієнта.

Обов'язки експедитора

Експедитор зобов'язаний надавати транспортно-експедиторські послуги згідно з договором транспортного експедирування і вказівками клієнта, погодженими з експедитором у встановленому договором порядку.

За необхідності відступати від вказівок клієнта, зокрема в разі виникнення загрози пошкодження вантажу, безпеці людей і довкілля експедитор зобов'язаний попередньо отримати згоду клієнта на таке відступлення. У разі якщо немає можливості попередньо повідомити про це або якщо відповідь на такий запит не отримано експедитором у належний за наявними обставинами строк, експедитор має право діяти на свій розсуд, повідомивши клієнта про свої дії, як тільки таке повідомлення стане можливим.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки експедитора.

Обов'язки клієнта

Клієнт зобов'язаний своєчасно надати експедитору повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його перевезення, іншу інформацію, необхідну для виконання експедитором своїх обов'язків за договором транспортного експедирування, а також документи, що стосуються вантажу, які потрібні для здійснення митного, санітарного та інших видів державного контролю і нагляду, забезпечення безпечних умов перевезення вантажу.

Клієнт зобов'язаний у порядку, передбаченому договором транспортного експедирування, сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтверджені витрати, понесені експедитором в інтересах клієнта з метою виконання договору транспортного експедирування.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки клієнта.

Страхування при транспортно-експедиторській діяльності

Експедитор здійснює страхування вантажу та своєї відповідальності згідно із законом та договором транспортного експедирування.

Відповідальність експедитора і клієнта

Експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу, якщо проводилося контрольне зважування у присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом, відповідність упакування даним товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування.

За невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування і цим Законом, експедитор і клієнт несуть відповідальність згідно з Цивільним кодексом України, іншими законами та договором транспортного експедирування.

Експедитор несе відповідальність за дії та недогляд третіх осіб, залучених ним до виконання договору транспортного експедирування, у тому ж порядку, як і за власні дії.

Спори у сфері транспортно-експедиторської діяльності вирішуються відповідно до закону.



8.5. ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗОВНІШНЬОТОРГОВЕЛЬНИХ І ТРАНЗИТНИХ ВАНТАЖІВ

Загальні положення

Переважно покупці та продавці самі не в змозі здійснити всю необхідну роботу для підготовки свого вантажу до транспортування за кордон. У такому разі вони користуються послугами спеціалізованих фірм. Цю роботу можна доручити транспортно-експедиторському підприємству (ТЕП), яке надає великий комплекс послуг із транспортно-експедиторського обслуговування (ТЕО) вантажів. Це, зокрема, такі послуги:

- фрахтування суден і розрахунки за фрахтом;

- розрахункові операції за зовнішньоторговими контрактами;
- телексна інформація;
- консультації щодо розрахункових і експедиційних операцій;
- митне декларування вантажів;
- навантажувально-розвантажувальні роботи;
- зберігання вантажів;
- автоперевезення;
- оформлення товаророзпорядчої документації;
- страхування вантажів;
- сортування, перетарювання, нагромадження, комплектація вантажних партій збірних відправлень, маркування і перемаркування вантажів, а також інші операції, які не виконуються перевізниками у пунктах перевалки та збереження вантажів.

ТЕП, регулярно транспортуючи велику кількість вантажів, має знижку за фрахт суден та інших транспортних засобів, що зменшує фрахтові витрати їхніх клієнтів. Цим компенсується вартість послуг ТЕП для експортерів та імпортерів.

Правила визначають основні умови здійснення транспортно-експедиторського обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів (надалі, як правило, – вантажі) та порядок організації їх перевезення і є обов'язковими для всіх учасників транспортно-експедиційного процесу.

Транспортно-експедиторська діяльність

ТЕО вантажів здійснюється суб'єктами підприємницької діяльності – експедиторами, які діють за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів (надалі – вантажовласники).

Експедитори виконують свої функції без будь-якого втручання в господарську діяльність транспортних підприємств.

Транспортно-експедиційні послуги, які надаються експедиторами, складаються з комплексу послуг, пов'язаних з підготовкою та відправленням вантажів, проведенням взаєморозрахунків, контролем за проходженням і одержанням вантажів.

Експедитори відповідно до доручень вантажовласників:

- організовують перевезення та перевалку вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та повітряним транспортом;
- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організовують перевезення зовнішньоторговельних вантажів різними видами транспорту територіями зарубіжних країн відповідно до умов контрактів;

- фрахтують національні та іноземні судна і забезпечують їх подачу в порти для своєчасного відправлення вантажів;
 - надають послуги, пов'язані з прийманням, накопиченням, доробкою, сортуванням та комплектуванням вантажів, передають їх транспортним організаціям для перевезення;
 - проводять своєчасні розрахунки з портами і транспортними організаціями за перевезення, перевалку та зберігання зовнішньоторговельних вантажів;
 - оформляють документи відповідно до митних, карантинних і санітарних вимог, страхують вантажі;
 - ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів і залізничних станцій;
 - забезпечують із залученням відповідних транспортних підприємств та організацій збереження вантажів під час їх перевезення, перевалки та зберігання;
 - організовують експертизу вантажів у портах і на залізничних станціях;
 - здійснюють оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання;
 - подають в установленому порядку транспортним підприємствам заявки на відправлення експортних, транзитних і реекспортних вантажів та наряди на відвантаження імпорتنих, транзитних і знятих з експорту вантажів;
 - вирішують з транспортними організаціями та іншими власниками транспорту питання відправлення вантажів, що надійшли у некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам цих транспортних засобів;
 - складають обмірні ескізи на негабаритні та надважкі вантажі, організовують фумігацію вантажів;
 - організовують перевезення особистих речей громадян.
- Транспортні підприємства:*
- організовують зберігання вантажів, у тому числі реекспортних і знятих з експорту, під час їх перевезення, перевантажування і складування;
 - здійснюють в установлені терміни доставку вантажів за призначенням і забезпечують своєчасне навантаження та розвантаження транспортних засобів за цінами і тарифами, визначеними чинним законодавством України;

- ведуть облік руху вантажів і запасної тари, надають необхідні відомості експедитору для подальшого інформування вантажовласників;

- проводять інвентаризацію вантажів на підставі заяв експедитора за його участю і за його рахунок;

- забезпечують доступ до вантажосупровідних і перевізних документів, створюють рівні умови та сприяють експедиторам у здійсненні ними своїх функцій.

Відносини учасників транспортно-експедиційної діяльності встановлюються на основі договорів. Учасники цієї діяльності вільні у виборі предмета договору, визначенні зобов'язань, інших умов взаємовідносин, що не суперечать чинному законодавству.

Вантажовласники надають експедиторам відомості та документи для виконання покладених на них зобов'язань (ліцензії, сертифікати, свідоцтва, декларації тощо).

Кожен із учасників транспортно-експедиційного процесу вправі передати виконання частини своїх обов'язків іншому учаснику на підставі договору, в якому визначаються умови відповідних послуг і порядок їх оплати.

Планування перевезень вантажів всіма видами транспорту здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Транзитні перевезення

Транзитні перевезення – це перевезення через територію України вантажів (продукції, товарів), вироблених за її межами без будь-якого їх використання в Україні та передачі іншому власнику.

До транзитних перевезень прирівнюють також транспортування через територію України нафти, нафтопродуктів, природного газу та інших рідин і газоподібних речовин трубопроводами.

Транзитні перевезення здійснюються відповідно до чинного в Україні митного, транспортного та іншого законодавства, а також цих Правил.

Проходження транзитних вантажів, а також транспортних засобів може здійснюватися як з перевантаженням, складуванням, роздрібненням партій, зі зміною виду транспорту, так і без таких операцій.

Транзитні перевезення здійснюються найбільш раціональними шляхами сполучення через відповідні пункти пропуску державного кордону. При цьому створюються рівні умови проходження вантажів (продукції, товарів), незалежно від того, який

державні вони належать, чи будь-яких інших обставин, що стосуються їхнього власника.

Ці правила не поширюються на транзит багажу, який перевозиться пасажирами, та на поштові відправлення, а також на транзит вантажів військового призначення.



ДОДАТКИ

1. ОСНОВНІ ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Автобус – пасажирський автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно.

Автобусний маршрут (маршрути, рейс) загального користування – визначений уповноваженим органом шлях проходження автобуса між відповідно обладнаними пунктами для перевезення пасажирів у встановленому порядку.

Автовокзал – комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та з персоналом для одночасного обслуговування 150 і більше пасажирів.

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

Автостанція – споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та з персоналом для одночасного обслуговування до 150 пасажирів.

Багаж – речі, товари, предмети та інші матеріальні цінності, що відправляються пасажиром за окрему плату за наявності проїзних документів у багажному вагоні, який прямує в тому ж напрямку, що й пасажир.

Вантаж – матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі.

Вантажна автомобільна станція – комплекс будівель, споруд, призначених для виконання вантажних, складських і комерційних робіт з вантажами та надання транспортно-експедиторських послуг перевізникам.

Вантажний термінал – комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначений для виконання вантажних, складських і комерційних робіт з вантажами, надання технічних послуг дорожнім транспортним засобам, транспортно-експедиторських та інших послуг перевізникам.

Вантажі – будь-які товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України під митним контролем, крім транспортних засобів, що їх перевозять.

Вантажне відправлення – транспортні засоби (номерні вузли чи агрегати), що надходять в Україну на адреси громадян, які не перебували за кордоном, або транспортні засоби (номерні вузли чи агрегати), що відправляються за межі України на адреси фізичних чи юридичних осіб і власники яких не в'їжджають в Україну.

Вантаж експрес-перевізника (вантаж) – консолідовані за єдиним транспортним документом МЕВ або МЕВ, яке не ввійшло до складу цих консолідованих МЕВ за своїм характером чи за розмірами або з інших причин, і переміщувані експрес-перевізниками через митний кордон України.

Вантажна митна декларація (ВМД) – заява, що містить відомості про товари та інші предмети і транспортні засоби та мету їх переміщення через митний кордон України або про зміну митного режиму щодо цих товарів, а також інформацію, необхідну для здійснення митного контролю, митного оформлення, митної статистики, нарахування митних платежів.

Вантажне місце – умовна одиниця вантажу для приймання його для перевезення або здачі вантажоодержувачу при здійсненні навантаження або розвантаження рухомого складу.

Вантажний контейнер – одиниця транспортного обладнання багаторазового використання, призначена для перевезення та короткочасного зберігання вантажів без проміжних перевантажень, зручна для механізованого навантаження та розвантаження, завантаження та вивантаження (внутрішній об'єм дорівнює 1 куб. м і більше).

Вантажні операції – навантаження вантажу на залізничний рухомий склад, вивантаження вантажу із залізничного рухомого складу, сортування дрібних відправлень та контейнерів, перевантаження, перевалка на транспортні засоби іншого виду транспорту.

Вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення.

Вантажовідправник – будь-яка фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення.

Вантажобагаж – вантаж, що перевозиться в пасажирських і поштово-багажних поїздах.

Вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку.

Вантажоодержувач (одержувач вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж.

Відправка – товари, прийняті до перевезення від одного відправника за однією дорожньою відомістю на одній станції відправлення одному одержувачу на одну станцію призначення.

Відправник небезпечного вантажу – зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка підготує та подає цей вантаж для перевезення.

Відходи – будь-які речовини, матеріали і предмети, що утворюються у процесі людської діяльності і не мають подальшого використання за місцем утворення чи виявлення та яких їх власник позбувається, має намір або повинен позбутися шляхом утилізації чи видалення.

Видалення – будь-яка операція, зазначена у розділі А додатка 1 до Положення про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних відходів та їх утилізацією/видаленням.

Виготівник – підприємство, установа, організація або громадянин-підприємець, які виробляють товари для реалізації.

Виконавець – підприємство, установа, організація або громадянин-підприємець, які виконують роботи або надають послуги.

Виробник відходів – будь-яка особа, діяльність якої призводить до утворення відходів, або, якщо ця особа невідома, то особа, яка володіє цими відходами та/або здійснює над ними контроль.

Внутрішньостанційні перевезення – перевезення вантажу з однієї під'їзної колії на іншу в межах однієї станції.

Габарит рухомого складу – граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, в якому, не виходячи назовні, повинен розміщуватися як навантажений, так і порожній рухомий склад, встановлений на прямій горизонтальній колії.

Габарит наближення будівель – граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, всередину якого не повинні заходити ніякі частини споруд та пристроїв. Виняток можуть

становити лише пристрої, призначені для безпосередньої взаємодії їх із рухомим складом (вагонні уповільнювачі в робочому стані, контактні проводи з деталями кріплення, поворотна частина колонки при набиранні води тощо).

Громадяни – громадяни-резиденти та громадяни-нерезиденти.

Громадяни-резиденти – громадяни України, іноземні громадяни, а також особи без громадянства, які постійно проживають в Україні, у тому числі ті, які тимчасово перебувають за кордоном.

Громадяни-нерезиденти – іноземні громадяни, особи без громадянства та громадяни України, які постійно проживають за кордоном, у тому числі ті, які тимчасово перебувають на території України.

Декларант – юридична або фізична особа, яка здійснює декларування товарів та інших предметів у митниці відправлення з метою перевезення їх у митницю призначення; цією особою може бути: власник товарів або, за його дорученням, відправник чи одержувач; митний брокер; експедитор; перевізник.

Декларація на ввезення/вивезення, транзит транспортного засобу індивідуального користування, вузла чи агрегата (декларація форми МД-7) – документ, у якому містяться відомості про власника транспортного засобу, транспортний засіб та мету переміщення транспортного засобу через митний кордон України. У декларації також містяться зобов'язання про зворотне ввезення/вивезення, транзит та доставку транспортного засобу з одного митного органу в інший.

Застосовується для здійснення митного оформлення транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України фізичними особами, контролю за виконанням зобов'язань про зворотне ввезення/вивезення, транзит та доставку з одного митного органу в інший.

Документ контролю за доставкою товарів між митницями (залізничними станціями) (ДКД) – митний документ (провізна відомість, четвертий основний аркуш ВМД або роздрукований витяг з електронної копії попереднього повідомлення (ПП), порядок заповнення якого встановлюється Держмитслужбою), що містить відомості про характеристики товарів, відправника, одержувача, транспортний засіб тощо, потрібні для надійного контролю за доставкою цих товарів між митницями.

Документи, що підтверджують правомірність користування (в тому числі з правом розпорядження) транспортним

засобом – нотаріально засвідчені доручення на право користування транспортним засобом (видані як фізичними, так і юридичними особами), належним чином оформлені договори найму, прокату, оренди тощо.

Договір – усна чи письмова угода між споживачем і продавцем (виконавцем) про якість, терміни, ціну та інші умови, за якими здійснюються купівля-продаж, роботи та послуги. Письмова угода може оформлятися квитанцією, товарним чи касовим чеком або іншими документами.

Договір про перевезення вантажів – двостороння угода між перевізником, вантажовідправником чи вантажоодержувачем, що є юридичним документом, яким регламентуються обсяг, термін та умови перевезення вантажів, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо їх додержання.

Домашній транспортний документ – індивідуальний номерний транспортний документ на кожне МЕВ у консолідованому вантажі, у якому наведено дані про відправника, одержувача, а також загальний опис товарів (предметів) у МЕВ. Домашній транспортний документ є водночас угодою між відправником МЕВ та експрес-перевізником про перевезення і пред'явлення МЕВ митниці для проведення митного оформлення.

Дорожній лист – документ встановленого законодавством зразка для визначення та обліку роботи автомобільного транспортного засобу.

Дорожня багажна (вантажобагажна) відомість – перевізний документ установленої форми, який є письмовою угодою між відправником і залізницею про перевезення багажу чи вантажобагажу. Дорожня відомість супроводжує багаж чи вантажобагаж на всьому шляху перевезення до кінцевої станції призначення.

Експортер – будь-яка особа, яка перебуває під юрисдикцією держави експорту та здійснює експорт вантажів.

Експрес-перевізник – це транспортна або транспортно-експедиційна компанія, створена відповідно до чинного законодавства України, яка здійснює прискорене перевезення міжнародних вантажів згідно з Конвенцією для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшава, 1929 р.).

Експедитор з перевезення вантажів – працівник, який забезпечує виконання комплексу операцій транспортно-експедиторського обслуговування під час перевезення вантажів.

Екологічно обгрунтоване поведження – вжиття всіх практично можливих заходів для забезпечення захисту довкілля та здоров'я людини від можливого негативного впливу під час поведження з відходами.

Експорт відходів – будь-яке вивезення відходів за межі національної території з інших причин, ніж транзит.

Єдиний транспортний документ – транспортний документ, за яким здійснюється перевезення вантажу. Як єдиний транспортний документ можуть використовуватися загальні авіанакладні (AWB – airwaybill, MAWB – master airwaybill), CMR, BILL OF LADING (коносамент) тощо.

Забезпечення експрес-перевізника – пластикова одноразова номерна пломба експрес-перевізника.

Заінтересована держава – будь-яка держава експорту, імпорту чи транзиту вантажів.

Залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.

Залізниця – статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту, і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі.

Замовлення на перевезення вантажів – документ, що його подає вантажовідправник перевізникові на доставку обумовленої партії вантажів в узгоджені терміни.

Замовник – вантажовідправник або вантажоодержувач, який уклав з перевізником договір про перевезення вантажів.

Здавання вантажу – подання вантажоодержувачу перевізником вантажу, згідно з товарно-транспортним документом, з наступним розвантаженням і оформленням документів про його передачу вантажоодержувачу.

Засоби захисту рослин – хімічні, біологічні та інші засоби, які використовуються для захисту рослин від шкідників, хвороб і бур'янів.

Засоби транзиту – механічні засоби, контейнери, що використовуються учасниками транзиту для надання (виконання) транзитних послуг (робіт).

Залізнична станція відправлення – залізнична станція на території України, з якої починається переміщення товарів, що перебувають під митним контролем.

Залізнична станція призначення – залізнична станція на території України, де закінчується переміщення товарів, що перебувають під митним контролем.

Збірник правил перевезення і тарифів залізничного транспорту – офіційне періодичне видання, в якому публікуються затверджені згідно зі Статутом залізниць України нормативні акти з питань перевезення.

Збори – ціннові ставки, за якими проводяться розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу.

Зобов'язання про доставку транспортного засобу з одного митного органу в інший – письмове зобов'язання, що надається власником транспортного засобу або уповноваженою ним особою митним органам при доставці транспортного засобу (номерного вузла чи агрегата) з однієї митниці в іншу (увезенні в Україну, вивезенні з України, транзиті), з обов'язковим зазначенням терміну його виконання. Невиконання зобов'язання (у тому числі несвоєчасне виконання) тягне за собою відповідальність, установлену чинним законодавством.

Зобов'язання про зворотне вивезення/ввезення транспортного засобу – письмове зобов'язання, що надається власником транспортного засобу або уповноваженою ним особою митним органам при тимчасовому ввезенні транспортного засобу в Україну (вивезенні з України), з обов'язковим зазначенням терміну його виконання. Невиконання зобов'язання (у тому числі несвоєчасне виконання) тягне за собою відповідальність, установлену чинним законодавством.

Зобов'язання про транзит – письмове зобов'язання, що надається власником транспортного засобу або уповноваженою ним особою митним органам при ввезенні транспортного засобу, номерного вузла чи агрегата на митну територію України з метою транзиту, і де обов'язково зазначається термін виконання зобов'язання. Невиконання зобов'язання (у тому числі несвоєчасне

виконання) тягне за собою відповідальність, установлену чинним законодавством.

Зона митного контролю – частина пункту пропуску на митному кордоні України або в інших місцях; територія, у межах якої митниця здійснює митний контроль.

Зоологічні, ботанічні, мінералогічні колекції:

зоологічні колекції – спеціально зібрані живі колекції зоопарків, зоосадів, океанаріумів тощо, а також колекції опудал, препаратів, частин і залишків тварин;

ботанічні колекції – спеціально зібрані живі колекції ботанічних садів, дендраріїв, дендропарків, оранжерей, а також гербарії, банки насіння тощо;

мінералогічні колекції – спеціально зібрані колекції мінералів, гірських порід, зразки корисних копалин, палеонтологічні колекції тощо.

Зупинка – спеціально обладнаний пункт для очікування автобуса та посадки і висадки пасажирів.

Імпортер – будь-яка особа, яка перебуває під юрисдикцією держави імпорту та здійснює імпорт вантажів.

Імпорт вантажів – будь-яке ввезення вантажів на національну територію з інших причин, ніж транзит.

Істотний недолік – недолік, який робить неможливим чи недопустимим використання товару (роботи, послуги) відповідно до його цільового призначення або не може бути усунутий щодо цього споживача, або для його усунення необхідні великі затрати праці та часу, або він робить товар (роботу, послугу) іншим, ніж передбачено договором, або проявляється знову після його усунення.

Комерційні документи – документи, які дають вартісну, якісну та кількісну характеристику товару. Ці документи оформляє на своєму бланку продавець, а покупець на підставі їх здійснює оплату. Вартісна характеристика товару надається в рахунку та у проформі рахунка. Окрім рахунків, до комерційних документів належать специфікація, упаковальний лист, сертифікат якості тощо.

Компетентний орган – спеціально уповноважений державний орган, який забезпечує виконання положень Базельської конвенції про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних вантажів та їх видаленням.

Компетентний орган з перевезення небезпечних вантажів – орган, що таким визнається Кабінетом Міністрів України з метою

виконання міжнародних договорів України у сфері перевезень небезпечних вантажів.

Консолідований вантаж – вантаж, що перевозиться одним автотранспортним засобом і складається з двох і більше партій товарів для різних одержувачів.

Контейнерний пункт – комплекс будівель, споруд, обладнаних технічними засобами, призначений для виконання навантажувально-розвантажувальних, складських і комерційних операцій з контейнерами, а також робіт з технічного обслуговування і ремонту контейнерів та надання транспортно-експедиторських послуг перевізникам.

Контроль транзитних вантажів – діяльність спеціально уповноважених органів виконавчої влади та їх службових осіб у пунктах пропуску через державний кордон України з перевірки відповідності транзитних вантажів і транспортних засобів транзиту вимогам митного, санітарного, ветеринарного, фітосанітарного, радіологічного, екологічного та інших видів контролю, що встановлюються виключно законами та міжнародними договорами України.

Легковий автомобіль – пасажирський автомобіль з числом місць для сидіння не більше дев'яти з місцем водія включно.

Маніфест (реєстр) – товаросупровідний документ, у якому заявлено всі МЕВ, що містяться в цьому вантажі, та який може виступати в ролі єдиного транспортного документа при перевезенні консолідованих МЕВ під митним контролем з митниці відправлення до митниці призначення. Про МЕВ документального характеру в маніфесті можуть зазначатися загальна кількість місць та загальна вага.

Маркування – потрібні написи, зображення та умовні позначки, вміщені на упаковці, бирках або самому товарі, який відвантажуються для належного перевезення та здачі вантажу одержувачу.

Маршрути перевезення небезпечних вантажів – залізничні шляхи, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, морський та повітряний простір, де дозволено рух транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі.

МЕВ документального характеру – ділові папери, письмова кореспонденція ділова чи приватна, авіаквитки, а також будь-які повідомлення, інформація або дані на будь-яких носіях інформації (паперових чи електромагнітних, у тому числі на дискетах, компакт-дисках, плівках тощо), що не мають промислової цінності та заявленої вартості й не містять інформації, переміщення якої через

митний кордон України заборонено законодавством або на переміщення якої потрібні дозволи відповідних державних органів.

МЕВ недокументального характеру – МЕВ, умістом якого є товари (предмети) із заявленою вартістю. Таке МЕВ обов'язково супроводжується інвойсом.

МЕВ некомерційного характеру – МЕВ, у товаросупровідних документах на яке зазначено його некомерційний характер, наприклад “not for sale or resale” (“не для продажу чи перепродажу”), “no commercial value” (“не має комерційної вартості”), “value is for customs purposes only” (“вартість тільки для митниці”).

Механічний транспортний засіб – транспортний засіб, що приводиться в рух за допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім мопедів).

Міжнародне експрес-відправлення (МЕВ) – товари (предмети), належним чином упаковані (крім заборонених законодавством України до переміщення через митний кордон України), що перевозяться експрес-перевізником будь-яким видом транспорту з метою доставки одержувачу у визначений термін.

Міжнародне залізничне сполучення – перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти між Україною та іноземними державами.

Міжнародне перевезення небезпечних вантажів – перевезення небезпечних вантажів з території України на територію іноземної держави; з території іноземної держави на територію України; транзитом через територію України.

Міжміські перевезення – перевезення вантажів, що здійснюються за межі міста (населеного пункту).

Міські перевезення – перевезення різnorodних за структурою вантажів у межах міста.

Місця зберігання небезпечних вантажів – спеціально облаштовані місця, майданчики, складські приміщення та споруди, де зберігаються прийняті до/після перевезення небезпечні вантажі.

Мисливські трофеї – шкіра, роги, ікла та черепа мисливських тварин, в тому числі копитних та хижих тварин, здобуті (набуті) в установленому порядку на території України.

Митниця відправлення – будь-який митний орган України, з якого для всієї кількості товарів та інших предметів або їх частини починається переміщення.

Митне забезпечення – пломби, печатки, штампи, голографічні мітки та інші засоби ідентифікації, що використовуються митними органами для відображення та закріплення результатів митного контролю та митного оформлення.

Митне забезпечення – засвідчення митними органами проведення митного оформлення товарів та інших предметів, щодо яких установлено відповідний митний режим, яке включає проставлення уповноваженими особами митниці номерного штампа “Під митним контролем”, особистої номерної печатки тощо, а також пломбування транспортних засобів, тари та інших видів ємностей, в яких переміщується товар.

Зразки митного забезпечення та порядок їх розміщення на документах, транспортних засобах, різних видах тари та ємностей визначаються нормативними актами Державної митної служби України.

Митниця відправлення – митний орган на території України, з якого починається переміщення товарів, що перебувають під митним контролем.

Митні обмеження – заборона на відчуження та на видачу доручення на користування (у тому числі з правом розпорядження) іншим фізичним особам (крім батьків, одного з подружжя, дітей, рідних братів і сестер) або юридичним особам, що встановлюється митними органами: при тимчасовому ввезенні транспортних засобів в Україну; при поданні митним органам належним чином оформлених документів на правомірність володіння чи користування транспортними засобами та технічних (реєстраційних) документів на них або за відсутності таких документів.

Після закінчення терміну митні обмеження втрачають чинність.

Документи, що підтверджують правомірність володіння транспортними засобами: придбаними (отриманими) у фізичних та юридичних осіб – нотаріально засвідчені в країні придбання або засвідчені в консульських установах чи посольствах України в країні придбання договори купівлі-продажу, міни чи дарування; придбаними в торговельних організаціях чи інших фірмах, організаціях, установах (або оформленими через торговельні організації, фірми, організації, установи) – оформлені на відповідних бланках і завірені печатками оригінали рахунків, чеків, рахунків-фактур, інвойсів та інших документів, виданих організаціями країни, де здійснювався продаж. У цих документах обов’язково зазначаються дата продажу, номери шасі, кузова,

двигуна транспортного засобу, його модель та рік виготовлення, а також прізвище, ім'я, по батькові особи, якій продано транспортний засіб (номерний вузол, агрегат).

Документами, що підтверджують правомірність володіння транспортними засобами, також є належним чином оформлені в країні придбання технічні паспорти, технічні талони, сервісні книжки, реєстраційні свідоцтва та інші документи, видані уповноваженими органами країни із зазначенням власника транспортного засобу.

Страхові поліси, оформлені на транспортні засоби в країні придбання на власника, товаросупровідні та транспортні документи, засвідчені відповідними органами (митними органами, поліцією тощо) й оформлені на власника, можуть розглядатися як додаткові документи, що підтверджують правомірність володіння.

Митне оформлення – процедура поміщення транспортних засобів, товарів в умови відповідного митного режиму та виконання митницею процедур митного контролю зі справлянням установлених мита, податків, митних та інших зборів і заповненням відповідних документів.

Митниця призначення – митний орган на території України, де закінчується переміщення товарів, що перебувають під митним контролем.

Митниця призначення – будь-який митний орган України, де закінчується переміщення товарів та інших предметів.

Митні процедури – здійснення контролю за дотриманням порядку переміщення товарів, їх огляд, оформлення документів, накладання митного забезпечення, перевірка правильності заповнення вантажної митної декларації, нарахування сум, що підлягають сплаті, підготовка статистичних даних та інші дії, що виконуються митними органами України відповідно до законодавства України в галузі митної справи.

Митний режим – сукупність положень, що визначають з метою митного оформлення статус товарів і транспортних засобів, переміщуваних через митний кордон України.

МЛС ТЕО – митний ліцензійний склад (МЛС), що використовується транспортно-експедиційною організацією (ТЕО).

Мопед – двоколісний транспортний засіб, що має двигун з робочим об'ємом не більш як 50 куб. см.

Накладна – основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до Статуту залізниць України та

Правил і наданий залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення.

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.

Небезпечні відходи – відходи, фізичні, хімічні чи біологічні характеристики яких створюють чи можуть створити значну небезпеку для навколишнього природного середовища та здоров'я людини та які потребують спеціальних методів і засобів поводження з ними.

Небезпечні речовини – речовини, віднесені до таких класів: клас 1 – вибухові речовини та вироби; клас 2 – гази; клас 3 – легкозаймисті розчини; клас 4.1 – легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 – речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 – речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 – речовини, що окислюють; клас 5.2 – органічні пероксиди; клас 6.1 – токсичні речовини; клас 6.2 – інфекційні речовини; клас 7 – радіоактивні матеріали; клас 8 – корозійні речовини; клас 9 – інші небезпечні речовини та вироби;

Недолік – окрема невідповідність товару (роботи, послуги) вимогам нормативних документів, умовам договорів або вимогам, що пред'являються до нього, а також інформації про товар (роботу, послугу), яка надана виготівником (виконавцем, продавцем).

Непряме міжнародне сполучення – перевезення між Україною та іноземними державами з переоформленням транспортного документа в процесі транспортування.

Несупроводжуваний багаж – транспортні засоби (номерні вузли й агрегати), що відправляються їх власником (або за його дорученням іншою фізичною чи юридичною особою, організацією) в Україну окремо від власника.

Номерні вузли та агрегати – вузли та агрегати, на які при здійсненні митного оформлення видаються Посвідчення на реєстрацію номерних агрегатів в органах ДАІ МВС України або інших реєстраційних органах і при заміні яких реєстраційними органами в технічних паспортах (свідоцтвах про реєстрацію) робиться відповідна відмітка про заміну.

Обсяг перевезень – кількість вантажу, перевезеного або заявленого вантажовідправником і прийнятого перевізником для доставки одержувачу (в тоннах).

Одержувач небезпечного вантажу – зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка одержує небезпечний вантаж від перевізника.

Особа – будь-яка фізична чи юридична особа.

Особа, що відповідає за утилізацію/видалення – будь-яка особа, якій відвантажуються відходи і яка здійснює їх утилізацію/видалення.

Пакування – формування та скріплення вантажів в укрупнену вантажну одиницю, які забезпечують при доставці у встановлених умовах їх цілість, збереження та дозволяють механізувати вантажно-розвантажувальні та складські роботи.

Партія товарів – товари та інші предмети, що надходять на станцію призначення одночасно у складі одного відправлення, на адресу одного вантажоодержувача, від одного вантажовідправника, з однієї станції відправлення.

Партія товарів або партія вантажу:

за умови перевезення залізничним транспортом – товари та інші предмети, що надходять на одну станцію призначення одночасно у складі однієї партії для відправлення, на адресу одного вантажоодержувача, від одного вантажовідправника за одним або декількома транспортними документами, з однієї станції відправлення;

за умови поставки трубопровідним транспортом – товари, що надходять за одним актом про приймання-передання протягом терміну, потрібного для переміщення товару в обсязі, зазначеному в акті. Визначений термін не може бути більшим за один місяць;

за умови перевезення іншими видами транспорту – товари та інші предмети, що відправляються на адресу одного вантажодержувача за одним транспортним документом, від одного вантажовідправника, а також товари, що пересилаються за однією поштовою накладною або переміщуються як ручна поклажа однією особою, яка перетинає митний кордон України.

Перевізні документи – накладна та інші залізничні документи на вантаж.

Перевізник – залізниці, які беруть участь у переміщенні багажу і вантажобагажу та несуть відповідальність за доставку цих відправлень від залізничної станції (митниці) відправлення до залізничної станції (митниці) призначення відповідно до чинного законодавства України.

Перевізник – будь-яка особа, яка здійснює транспортування вхідних.

Перевізник – надавач послуги з перевезення пасажирів чи (та) вантажу автомобільним транспортом загального користування.

Перевізник – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює автомобільні перевезення вантажів на комерційній основі або за свій рахунок.

Перевезення небезпечних вантажів – діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення.

Переміщення через митний кордон України – ввезення на митну територію України, вивезення з цієї території або транзит через територію України товарів та інших предметів.

Під'їзди до залізничних станцій – автомобільні шляхи, які примикають до території залізничної станції.

Під'їзні колії – залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

Підкарантинні матеріали – об'єкти і матеріали, які входять до категорії підкарантинних матеріалів та об'єктів, підлягають фітосанітарному контролю на державному кордоні та супроводжуються фітосанітарними документами.

Підконтрольні об'єкти – об'єкти, які входять до категорії підкарантинних матеріалів та об'єктів і контролюються спеціалістами державної служби з карантину рослин.

Поводження з відходами – збирання, перевезення, зберігання, оброблення, утилізація і видалення відходів, включаючи контроль за цими операціями та нагляд за місцями утилізації/видалення.

Подорожній лист – первинний документ про облік вантажних автомобільних перевезень, що всебічно характеризує роботу автомобіля і водія з моменту їх виїзду з автотранспортного підприємства і до повернення на підприємство.

Повідчення на реєстрацію транспортного засобу (номерних агрегатів) в органах ДАІ МВС України (бланк форми МД-6) – документ суворої звітності, що видається митними органами власнику транспортного засобу (довіреній особі) для реєстрації в установлений законодавством термін зазначеного в ньому транспортного засобу у відповідних реєстраційних органах на ім'я особи, вказаної в ньому, і є підтвердженням здійснення митного оформлення.

Правила перевезення вантажів (Правила) – нормативний акт, що конкретизує положення, які регламентують участь та обов'язки сторін у процесі перевезення вантажів.

Приймач-здавач вагона – службовець станції, який приймає багаж та вантажобагаж до перевезення в багажному вагоні та видає його на станціях зупинки поїзда представникам станції або пасажиру.

Приймання вантажу – подання вантажовідправником підготовленого для відправлення вантажу та товарно-транспортних документів перевізнику з наступним навантаженням на транспортний засіб та оформлення документів про прийняття вантажу перевізником для відправлення.

Прийняття ВМД для оформлення – процедура попередньої перевірки відомостей, зазначених у ВМД, на відповідність вимогам, визначеним у нормативних актах з митних питань, та поданим комерційним документам.

Прикордонний пункт з карантину рослин – це пункт з карантину рослин, що розміщений при морських, річкових портах (на пристанях), на залізничних станціях і в аеропортах (на аеродромах), на підприємствах поштового зв'язку, автомобільних дорогах (автовокзалах, автостанціях), пунктах пропуску на державному кордоні України.

Причіп – транспортний засіб, призначений для руху в з'єднанні з механічним транспортним засобом. До цього виду транспортного засобу належать напівпричепа і причепа-розпуски.

Причіп – автомобільний транспортний засіб без власного джерела енергії, який повністю опирається на дорогу колесами, призначений для перевезення пасажирів чи вантажів і пристосований для буксирування автомобілем.

Продавець – підприємство, установа, організація або громадянин-підприємець, які реалізують товари за договором купівлі-продажу.

Проміжна митниця – будь-який митний орган, де здійснюється часткове довантаження, розвантаження, перевантаження товарів або інші операції з товарами, пов'язані з необхідністю зміни транспортного засобу, митного режиму, усунення загрози псування вантажу тощо.

Промисловий залізничний транспорт – транспортнотехнологічний комплекс, який забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування і не належить до нього.

Промислова сировина – сировина, що видобувається і виробляється у промисловості.

Пропуск через митний кордон України – дозвіл митниці на використання товарів та інших предметів на митній території України або за межами цієї території з метою, заявленою митниці.

Пряме залізничне сполучення – перевезення вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу у межах двох і більше залізниць України.

Пряме змішане сполучення – перевезення, що здійснюється залізницями та іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом протягом усього шляху слідування.

Перевізник – власник товарів або уповноважена ним особа, яка здійснює безпосередньо переміщення вантажу, у тому числі на договірній основі, від місця відправлення до місця призначення.

Перевізник небезпечного вантажу – юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу.

Підприємство – українські підприємства, установи та інші організації, а також будь-які іноземні суб'єкти господарської діяльності.

Повне оформлення ВМД – проставлення на всіх її аркушах особистої номерної печатки інспектора митниці.

Предмети – будь-які предмети, що переміщуються через державний кордон України.

Пункт пропуску через державний кордон України – ділянка місцевості або частина території прикордонної залізничної, автомобільної станції, морського, річкового порту, аеропорту (аеродрому) з комплексом будівель, споруд та інженерно-технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю й пропуск через державний кордон України осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Рахунок-фактура (англ. invoice, account, final invoice, франц. facture, нім. Rechnung, Faktura, Handels faktura) – вид комерційного рахунка. Окрім свого основного призначення як документа, в якому зазначено суму належного за товар платежу, рахунок-фактура може бути використаним як супровідний документ.

Регіональна сортувальна станція (РСС) – організаційна структура, створена для виконання агентських угод з міжнародними корпораціями в галузі міжнародного прискореного транспортування вантажів та підпорядкована ЦСС.

Режим зони митного контролю – порядок доступу й перебування в такій зоні, включаючи службових осіб, які безпосередньо забезпечують процес митного контролю й оформлення, та громадян, які проходять митний контроль або уповноважені пред'явити до такого контролю товари, транспортні засоби та інші предмети, а також порядок переміщення товарів, транспортних засобів та інших предметів за межі зони митного контролю.

Реімпорт відходів – ввезення на національну територію раніше експортованих за її межі відходів.

Речовини – матерія будь-якого походження (органічна, мінеральна) різноманітного хімічного складу і фізичного стану.

Санкціоновані об'єкти для утилізації/видалення – об'єкти для утилізації або видалення відходів, на експлуатацію яких з цією метою отримано письмовий дозвіл або ліцензію спеціально уповноважених органів.

Сировина – предмети праці, які зазнали під її впливом певних змін і підлягають подальшій переробці.

Сідельний тягач – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для буксирування напівпричепа.

Спеціальний автомобіль – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для виконання спеціальних робочих функцій.

Спеціалізований автомобіль – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів або вантажів певних категорій.

Споживач – громадянин, який придбає, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити товари (роботи, послуги) для власних побутових потреб.

Стоянка таксі – спеціально обладнаний пункт для зупинки таксі та посадки пасажирів.

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності – будь-які юридичні особи, їх об'єднання чи структурні одиниці, інші суб'єкти господарської діяльності та фізичні особи, зареєстровані як суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності згідно із Законом України "Про зовнішньоекономічну діяльність".

Суб'єкт перевезення небезпечних вантажів – підприємство, установа, організація або фізична особа, які відправляють, перевозять або одержують небезпечні вантажі (відправники, перевізники та одержувачі).

Суміжні служби – державні служби (інспекції), які контролюють додержання вимог чинного законодавства з питань екологічного, ветеринарного, санітарного, фітосанітарного, епідеміологічного, радіологічного та інших видів контролю.

Таксі – спеціальний легковий автомобіль, обладнаний таксометром і призначений для перевезення пасажирів та багажу в порядку індивідуального користування.

Тара – основний елемент упаковки, що являє собою виріб для розміщення продукції.

Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу – система цінкових ставок та правил їх застосування, за якими проводяться розрахунки за перевезення залізницями.

Технічні умови навантаження і кріплення вантажів – обов'язкові для дотримання всіма учасниками перевезення вимоги щодо розміщення, закріплення, способу навантаження, розвантаження вагонів, забезпечення безпеки руху, збереження залізничного рухомого складу та вантажів.

Технічно-розпорядчий акт (ТРА) – документ, що засвідчує безпечно і безперешкодне приймання, відправлення та проходження поїздів через станцію, безпеку внутрішньостанційної маневрової роботи і дотримання техніки безпеки.

ТЕО – транспортно-експедиційна організація.

Товари – будь-яка переміщувана через державний кордон України продукція, у тому числі продукція, на яку поширюються права інтелектуальної власності.

Товари або вантажі – будь-які товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України під митним контролем у будь-якому митному режимі, за винятком транспортних засобів, що перевозять ці товари та інші предмети.

Товарна партія – товари одного чи різних найменувань, які придбані в Україні та вивозяться (пересилаються в несупроводжуваному багажі), а також пересилаються в міжнародних поштових відправленнях громадянами України, іноземцями та особами без громадянства за митний кордон України на суму у валюті України, еквівалентну 100000 єкю, перераховану за курсом Національного банку на день оформлення митної декларації.

Товарно-транспортні документи – документи, відповідно до яких здійснюється переміщення транспортних засобів, у тому числі документи, за якими здійснюється перевезення до пункту пропуску (при вивезенні товарів) та від пункту пропуску до місця призначення (при ввезенні товарів). До основних документів на транспортний засіб належать лист контролю та свідоцтво про допущення транспортного засобу до перевезення товарів та інших предметів під митним контролем.

Товаросупровідні документи – документи, що слідуєть разом з товарами й містять дані про товари, що переміщуються транспортним засобом. До основних товаросупровідних документів зокрема належать вантажна митна декларація, товарно-транспортна накладна, рахунок-фактура, відвантажувальна специфікація, упакувальний лист тощо.

Товарно-транспортна документація – комплект юридичних документів, на підставі яких здійснюють облік, приймання, передавання, перевезення, здавання вантажу та взаємні розрахунки між учасниками транспортного процесу.

Товарно-транспортна накладна – єдиний для всіх учасників транспортного процесу юридичний документ, що призначений для

списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх переміщення, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, а також для розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи.

Транспортний засіб – пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також установленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Транспортні засоби – залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери.

Транспортні засоби – транспортні засоби, що власним ходом прибувають на митну територію України або відбувають з цієї території та використовуються для міжнародних перевезень вантажу, багажу та пасажирів.

Транзит вантажів – перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України.

Транзит відходів – безперервне перевезення відходів від одного кордону національної території до іншого без зберігання, за винятком зберігання, обумовленого технологічним процесом перевезення відходів.

Транзит через територію України – переміщення товарів та інших предметів під митним контролем територією України між двома або в межах одного пункту пропуску.

Транзитні послуги (роботи) – безпосередньо пов'язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів (контрактів) перевезення, транспортного експедирування, доручення, агентських угод тощо.

Транскордонне перевезення – будь-яке переміщення вантажів з району, який перебуває під національною юрисдикцією однієї держави, у район чи через район, який перебуває під національною юрисдикцією іншої держави, або у район чи через район, який не перебуває під юрисдикцією будь-якої держави, за умови, що таке перевезення стосується, принаймні, двох держав.

Транспортна послуга – перевезення вантажів та комплекс допоміжних операцій, що пов'язані з доставкою вантажів автомобільним транспортом.

Транспортні засоби – транспортні засоби, що прибувають на митну територію України, тимчасово на ній перебувають або

вибувають з цієї території та використовуються для міжнародних перевезень вантажу, багажу й пасажирів.

Увезення в Україну й вивезення з України – фактичне переміщення через митний кордон України товарів, транспортних засобів та інших предметів.

Утилізація – будь-яка операція, зазначена у розділі Б додатка 1 до Положення про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних відходів та їх утилізацією/видаленням.

Учасник перевізного процесу – юридична особа, представник якої прийняв багаж або вантажобагаж для перевезення або зберігання.

Учасники транзиту – вантажовласники та суб'єкти підприємницької діяльності (перевізники, порти, станції, експедитори, морські агенти, декларанти та інші), які у встановленому порядку надають (виконують) транзитні послуги (роботи).

Фітосанітарний контроль на державному кордоні (зовнішній карантин рослин) – система заходів, спрямована на охорону території України від проникнення з-за кордону карантинних та інших небезпечних шкідників, хвороб рослин і бур'янів (карантинні об'єкти), що можуть завдавати значні збитки народному господарству України. Фітосанітарний контроль поширюється на всі підкарантинні матеріали та об'єкти, транспортні засоби, що надходять в Україну.

Центральна сортувальна станція (ЦСС) – організаційна структура відповідного експрес-перевізника, створена ним для виконання агентських угод з міжнародними корпораціями в галузі міжнародного прискореного транспортування вантажів.



2. ОСНОВНІ ТЕРМІНИ ТА ВИЗНАЧЕННЯ З ТЕХНОЛОГІЇ КОМБІНОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ*

Загальні терміни

Автомобільно-залізничні перевезення – комбіновані перевезення залізничним і автомобільним транспортом.

В англійській мові термін “контрейлерні перевезення” стосується не комбінованих перевезень взагалі, а конкретно – перевезень автомобільних напівпричепів залізницею.

Вантажне відправлення – вантаж, відправлений на підставі одного договору про перевезення.

У комбінованих перевезеннях даний термін може використовуватися з метою статистичного підрахунку вантажних одиниць або автотранспортних засобів. Під об'єднанням кількох вантажних відправлень у повну партію мається на увазі концентрація й укрупнення вантажних партій.

Вертикальний метод навантаження і розвантаження (“LO-LO” – lift-on-lift-off) – навантаження і вивантаження ІТО з використанням піднімального устаткування.

Горизонтальний метод навантаження та розвантаження (“RO-RO” – roll-on-roll-off) – навантаження чи розвантаження автотранспортних засобів або ІТО з вагона на судно, або з судна на їхніх власних колесах або колесах, якими вони оснащуються для цієї мети. У випадку “рухомого шляху” самі автотранспортні засоби в'їжджають на залізничну платформу чи з'їжджають з неї.

Інтермодальні перевезення – послідовне перевезення вантажів двома чи більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту.

Комбіновані перевезення – інтермодальні перевезення, у межах яких значна частина європейського рейсу припадає на залізничний, внутрішній водяний або морський транспорт, будь-який початковий і/або кінцевий відрізок шляху, на якому використовується автомобільний транспорт, є максимально коротким.

Логістика – процес організації ланцюга матеріально-технічного забезпечення та керування цим ланцюгом у найширшому розумінні.

* Рекомендовано КВТ ЄЕК ООН.

Даний ланцюг може охоплювати як постачання сировини, необхідної для виробництва, так і керування матеріальними ресурсами на підприємстві, доставляння на склади й у розподільні центри, сортування, перероблення, упакування й остаточний розподіл у місцях споживання.

Межа відповідальності – максимальна грошова сума, виплачувана перевізником вантажовідправникові за будь-яке ушкодження вантажу чи його втрату, за які перевізник відповідає за договором про перевезення. Гранична сума визначається за домовленістю або відповідно до закону.

Морські перевезення на невелику відстань – перевезення вантажів морем між портами, розміщеними в Європі, а також між європейськими портами і портами, розташованими в неєвропейських країнах, що омиваються замкненими морями, якими проходять кордони європейських країн.

Мультиmodalні перевезення – перевезення вантажів двома або більше видами транспорту.

Несупроводжувані комбіновані перевезення – перевезення автотранспортних засобів або інтерmodalних транспортних одиниць (ІТО, див. IV) без водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, паромів або поїздів).

Перевалювання – переміщення ІТО з одного виду транспорту на інший.

“Рухомий шлях” (RoLa) – перевезення укомплектованих автотранспортних засобів з використанням горизонтального методу навантаження чи розвантаження на залізничних платформах зі зниженою підлогою.

Супроводжувані комбіновані перевезення – перевезення укомплектованих автотранспортних засобів у супроводі водія з використанням іншого виду транспорту (наприклад, паромів або поїздів).

Фідерні перевезення – морські перевезення на невелику відстань між, щонайменше, двома портами з метою згрупування (розподілу) вантажів (зазвичай контейнерів) в одному з цих портів для перевезення у відкритому морі чи після такого перевезення.

Учасники комбінованих перевезень

Агент-експедитор/експедитор – посередник, який організовує перевезення вантажів і/або надання супутніх послуг за дорученням вантажовідправника.

Вантажовідправник – особа (фізична чи юридична) або компанія, які передають вантажі у відання інших осіб чи компаній (агент-експедитор/експедитор, перевізник/оператор перевезення) для його доставки одержувачу.

Вантажоодержувач – особа, котра має право отримати доставлені вантажі.

Оператор перевезення/перевізник – особа, безпосередньо відповідальна за перевезення вантажів або така, що використовує для перевезення третю сторону.

Оператор мультимодальних перевезень (ОМП) – будь-яка особа, котра укладає договір мультимодальних перевезень і бере на себе відповідальність за його здійснення як оператор перевезення.

Принципал – особа, стосовно якої інша особа виступає як агент.

Фактичний перевізник/субпідрядник – третя сторона, котра здійснює повне або часткове перевезення.

Транспортні одиниці

Автопоїзд – автотранспортний засіб з причепом (в англійській мові для його позначення іноді використовується термін “drawbar-trailer combination” (“тягач із причепом”).

Бимодальний напівпричіп (залізнично-автомобільний) – автомобільний напівпричіп, який після оснащення його залізничними візками може бути перетворений на залізничний вагон.

Вагон з “кишенями” – залізничний вагон з передбаченими в його підлозі заглибинами-кишенями для коліс напівпричепів.

Вагон кошикового типу – залізничний вагон, обладнаний пристосуваннями для вертикального перевантаження, зі знімним підрамником, який припускає навантаження в нього і вивантаження з нього напівпричепів або автотранспортних засобів завдовжки не більше як 12 м.

Вагон типу “спайн” – залізничний вагон із центральним шасі, призначеним для перевезень напівпричепів.

Вагон зі зниженою підлогою – залізничний вагон зі зниженою вантажною площадкою, виготовлений спеціально для перевезень ІТО.

Вагон “рухомий шлях” – залізничні вагони з низькою підлогою, які утворюють у зчепленні «рухомий шлях».

Двоюрисний вагон – залізничний вагон, призначений для перевезень контейнерів у два яруси.

Зчленований транспортний засіб – автотранспортний засіб з напівпричепом.

ЛЕШ ("LASH"- lidhter-abord-ship) – судно-ліхтеровоз, на яке навантажуються річні баржі. Ці баржі об'єднуються в склад, який штовхають і транспортують до місця знаходження ліхтеровоза, де вони підіймаються на його борт за допомогою підйомних кранів.

Напівпричіп – транспортний засіб без двигуна, котрий використовується для перевезення вантажів і призначений для зчеплення з автотранспортним засобом таким чином, щоб значна частина його ваги і навантаження передавалися на цей автотранспортний засіб. Напівпричепи можуть спеціально обладнуватися для комбінованих перевезень.

Панамакс – судно з габаритами, котрі дають йому змогу проходити через Панамський канал; його максимальні параметри: довжина – 295 м, ширина – 32,25 м, осадка – 13,5 м.

Причіп (трейлер) – транспортний засіб без двигуна, котрий використовується для перевезення вантажів і призначений для зчеплення з автотранспортним засобом, крім напівпричепів.

Суперпанамакс – судно, у якого щонайменше один із габаритів перевищує габарити судна панамакс.

Фідерне судно – судно, призначене для обслуговування фідерних портів з основного порту, який обслуговується материнськими суднами.

Вантажні одиниці

Вантажна одиниця – контейнер або знімний кузов.

Інтермодальна транспортна одиниця (ІТО) – контейнери, знімні кузова та напівпричепи, придатні для інтермодальних перевезень.

Знімний кузов – одиниця перевезення вантажу, розміри якої відповідають габаритам автотранспортного засобу, обладнана вантажно-розвантажувальними пристосуваннями, призначеними для її переміщення між різними видами транспорту, як правило, автомобільним і залізничним.

Контейнер – загального призначення ємність для перевезень вантажу, досить міцна для повторного використання, зазвичай придатна для штабелювання й оснащена пристосуваннями, котрі надають можливість транспортувати її різними видами транспорту.

Контейнер підвищеної місткості – стандартний контейнер 180, висота якого становить 9 футів і 6 дюймів (2,9 м), а не 8 футів (2,44 м).

Кутові фітін'у – вузли кріплення, розміщені зазвичай у верхніх і нижніх кутах контейнера, в які вводяться твістлоки або

інші пристосування, призначені для підймання, штабелювання та закріплювання контейнера.

Ці фітінґи дедалі частіше використовуються на знімних кузовних вагах, проте не в кутах, а в місцях, які відповідають місцям розташування куткових фітінґів на 20- або 40-футових контейнерах.

Морський контейнер – контейнер, який є досить міцним для штабелювання в комірчастому контейнеровозі та для підймання із зачепленням зверху. Більшість морських контейнерів відповідає нормам Міжнародної організації зі стандартизації (ISO).

Надмісткий контейнер – контейнер, розміри якого перевищують стандарти ISO і можуть варіюватися, становлячи, наприклад, за довжиною 45 футів (13,72 м), 48 футів (14,64 м) або 53 фути (16,10 м).

Повітряний контейнер – контейнер, який відповідає нормам авіаперевезень.

Стафінґ/стріпінґ – навантаження вантажу в ІТО або його вивантаження з неї.

Сухопутний контейнер – контейнер, виготовлений відповідно до норм Міжнародного союзу залізниць (UIC) для використання в залізнично-автомобільних комбінованих перевезеннях.

ТЕУ (TEU) – одиниця, еквівалентна двадцятьом футам. Стандартна одиниця, якою є контейнер ISO завдовжки 20 футів (6,10 м); використовується для статистичних вимірів щодо транспортних потоків або пропускної спроможності. Один стандартний 40-футовий контейнер серії ISO дорівнює 2 ТЕУ.

Тара – вага ІТО або транспортного засобу (вагона, автомобіля) без вантажу.

Твістлок – стандартний пристрій для закріплення ІТО на судах та інших транспортних засобах.

Штабелювання (стакінґ) – збереження або перевезення ІТО з установленням їх одна на іншу.

Одиничний вантаж

“БІГ-БЕГ” (Торгова марка) – змінний мішок, вкладений у ІТО, досить міцний для підймання і перевезення масових вантажів різного типу.

Одиничний вантаж – вантажна одиниця, котра перебуває на піддоні чи попередньо упакована, розміри якої по периметру відповідають габаритам піддона і яка може бути поміщена в ІТО.

Піддон – як правило, дерев'яна платформа для підймання та штабелювання вантажів. Піддони мають стандартні розміри.

Найчастіше в Європі використовуються піддони з такими габаритами: 1000x1200 мм (180) і 800x 1200 мм (ЕКС).

Інфраструктура й устаткування

Вилковий навантажувач – транспортний засіб, обладнаний вилковими пристосуваннями з силовим приводом, які входять у “кишені” ІТО чи під піддони, і переміщують або штабелюють такі вантажні одиниці в порту або на складі.

Вантажний двір – єдина ділянка великих розмірів із розміщеними на ній терміналом, іншими технічними пристроями й адміністративними будівлями (агентські фірми, вантажовідправники, митниця) для комбінованих перевезень, а також представництвами компаній, зайнятих цими перевезеннями.

Вантажна колія – залізнична колія, на якій здійснюються операції з навантаження і вивантаження ІТО, а також їх перевалка з вагона на рампу чи на автотранспортні засоби.

Вантажні габарити для залізниць – профіль залізничних колій, через який повинен пройти залізничний рухомий склад з вантажем (вагони з ІТО), обмежений розмірами тунелів і габаритами наближення будівель. Є три міжнародні габарити, визначені UIC:

Габарит А – загальна висота вагона і ІТО складає 3,85 м над рівнем голівок рейок (РГР) і 1,28 м з обох боків від осі колії;

Габарит В – загальна висота вагона і ІТО складає 4,08 м над РГР і 1,28 м з обох боків від осі колії;

Габарит С – загальна висота вагона і ІТО складає 4,65 м над РГР і 1,45 м з обох боків від осі колії.

Іншим габаритом, який має особливе значення для комбінованих перевезень, є габарит У+: загальна висота вагона і ІТО складає 4,18 м над рівнем рейок і 1,36 м з обох боків від осі колії. Взагалі, існує багато інших габаритів, визнаних залізницями (МСККПі “Інтерконтейнер”).

Звичайний кран – підймальний кран, на якому вантаж утримується стрілою за допомогою троса.

Для навантаження або вивантаження ІТО трос повинен бути з'єднаним з кутковими елементами ІТО.

Логістичний центр – географічне об'єднання незалежних компаній і підприємств, які займаються вантажними перевезеннями (наприклад, транспортних посередників, вантажовідправників, операторів перевезень, митних органів), а також супутніх послуг

(наприклад, зі збереження, технічного обслуговування та ремонту), що включає щонайменше один термінал.

В англійській мові використовується також термін “freight vil- lage”, а в італійській – “interporto”.

Порто-франко – зона, у межах якої товари можуть виго- товлятися і/або зберігатися без сплати мита і податків.

Портальний кран – мостовий кран, конструкція якого вклю- чає горизонтальний портал, встановлений на опорах, які є або стаціо- нарними, або переміщуються рейковою колією, чи мають пневмохід з відносно обмеженим маневром в одній площині. Вантаж може перемішуватися горизонтально, вертикально й у бічному напрямку.

Такі крани зазвичай забезпечують переміщення вантажів з автотранспортного засобу на залізницю або із судна на берег.

Портальний навантажувач – портальний підйомник на пнев- моходу, призначений для переміщення чи штабелювання контей- нерів на укріпленій поверхні.

Приватна під’їзна колія – пряме залізничне сполучення з якоюсь компанією.

Рампа “RO-RO” – зазвичай регульована пряма або похила рампа, яка дає змогу автотранспортним засобам заїжджати на судно чи залізничний вагон або виїжджати з них.

Спредер – регульований фітінг на піднімальному устаткуванні, призначений для з’єднання з фітінгами верхніх кутів ІТО або для з’єднання за допомогою механізмів захоплення ІТО знизу.

Сухопутний порт – внутрішній термінал, безпосередньо пов’язаний з морським портом.

Термінал – місце, обладнане для перевалки і збереження ІТО.

У французькій мові для контрейлерних перевезень використо- вується також термін “chantier terminal”.

Транспортний вузол – центральний пункт збирання, сорту- вання, перевалки і розподілу вантажів для визначеного району.

Ця концепція походить від терміна, використовуваного в повітряних перевезеннях як пасажирів, так і вантажів. Вона припускає збирання та розподіл вантажів через єдиний пункт (концепція “Хаб енд Споук”).

Штабелер-підйомник – транспортний засіб – тягач, обладна- ний фронтальним механізмом для підймання, штабелювання або переміщення ІТО.



**3. ЛІТЕРИ, ЯКІ НАЛЕЖАТЬ КРАЇНАМ І НАНЕСЕНІ
НА РОЗПІЗНАВАЛЬНИХ ЗНАКАХ АВТОМОБІЛІВ,
ЩО БЕРУТЬ УЧАСТЬ У МІЖНАРОДНОМУ
ДОРОЖНЬОМУ РУСІ**

A	Австрія	CZ	Чехія	GCA	Гватемала
AFG	Афганістан	D	Німеччина	GH	Гана
AL	Албанія	DR	Данія	GR	Греція
AND	Андорра	DOM	Домініканська респ.	H	Угорщина
AUS	Австралія	DY	Бенін (Дагомея)	HJK	Йорданія
B	Бельгія	DZ	Алжир	HK	Гонконг
BG	Болгарія	E	Іспанія	I	Італія
BR	Бразилія	EFR	Кенія	IL	Ізраїль
BRN	Бахрейн	EE	Естонія	IND	Індія
BRU	Бруней	EFU	Уганда	ID	Іран
C	Куба	EC	Еквадор	IDL	Ірландія
CDN	Канада	ES	Сальвадор	IRQ	Ірак
CH	Швейцарія	ET	Египет	IS	Ісландія
CS	Берег Сл. Кістки	ETH	Ефіопія	J	Японія
CL	Цейлон	F	Франція	JA	Ямайка
CO	Колумбія	FJI	Фіджі	K	Камбоджа
CR	Коста-Ріка	GB	Вел. Британія	KO	Півд. Корея
CRO	Хорватія	GBY	Мальта	KWT	Кувейт
CY	Кіпр	GBZ	Гібралтар	L	Люксембург

LAO	Лаос	PY	Парагвай	SGH	Сінгапур
LS	Лесото	R	Румунія	SK	Словаччина
LAR	Лівія	RF	Аргентина	SN	Сенегал
LT	Литва	RB	Боснія	SP	Сомалі
LV	Латвія	RC	Китай	SYR	Сирія
M	Мальта	RCA	ЦАР	T	Таїланд
MA	Марокко	RGB	Конго	TC	Камерун
MAL	Малайзія	RCH	Чилі	TG	Того
MC	Монако	RH	Гаїті	TN	Туніс
MEX	Мексика	RI	Індонезія	TR	Туреччина
MS	Мавританія	RL	Ліван	U	Уругвай
MV	Малаві	RM	Мадагаскар	UA	Україна
N	Норвегія	RMM	Малі	USA	США
NIC	Нікарагуа	RN	Нігерія	V	Ватикан
NL	Нідерланди	RP	Філіппіни	VN	В'єтнам
NZ	Нова Зеландія	RSM	Сан-Марино	WAG	Гамбія
P	Португалія	RU	Бурунді	WAL	С'єрра-Леоне
PA	Панама	RUS	Росія	WAN	Нігерія
PAK	Пакистан	RWA	Руанда	W	Венесуела
PAN	Ангола	S	Швеція	ZA	ПАР
PE	Перу	SD	Свазиленд	ZR	Заїр
PL	Польща	SE	Фінляндія		

**Три перші цифри кодів номерних знаків автомобілів держав,
акредитованих в Україні**

001	Росія	024	Австрія	051	ООН
002	США	025	Єгипет	053	Словенія
003	Китай	026	Аргентина	054	Бельгія
004	Вел. Британія	027	Японія	055	Молдова
005	Франція	028	Канада	056	Куба
006	Німеччина	029	Португалія	058	ПАР
007	Угорщина	030	Італія	060	Лівія
008	Литва	031	Іспанія	061	Світ. банк
009	Болгарія	032	Словаччина	063	Сирія
010	Вірменія	033	Румунія	064	Сінгапур
011	Австралія	034	Туреччина	065	Ірландія
012	Ізраїль	035	Норвегія	066	Нідерланди
013	Білорусь	036	Норвегія	070	Киргизстан
014	Польща	037	Алжир	075	Туніс
015	Естонія	038	Швейцарія	076	Ємен
016	КНДР	040	Ватикан	077	Сербія
017	Швеція	042	Респ. Корея	081	Йорданія
018	Мексика	044	Данія	083	Люксембург
019	Греція	045	Латвія	086	Перу
020	Індія	046	Хорватія	090	Бангладеш
021	Іран	048	Чехія	098	ЄЕК ООН
022	Монголія	049	Фінляндія	099	ЄБРР
023	В'єтнам	050	Малайзія		

4. ПОКАЗНИКИ ВИКОРИСТАННЯ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

4.1. Перевезення вантажів за видами транспорту

Вид транспорту	(млн. т)			
	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2003 р.
Всього	6286	2456	1529	1642
наземний	6167	2422	1514	1623
залізничний ¹	974	360	357	445
автомобільний ²	4897	1816	939	961
трубопровідний	296	246	218	217
водний	119	34	15	19
морський	53	21	6,3	9
річковий	66	13	8,3	10
авіаційний	0,2	0,0	0,0	0,1

¹ 1990, 1995 рр. – відправлення вантажів, 2000-2003 рр. – перевезення вантажів.

² 2002 р. – з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних підприємцями-фізичними особами.

4.2. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування (млн. пас.)

Вид транспорту	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2003 р.
Всього	14977	6816	7827	7713
наземний	14917	6802	7820	7701
залізничний	669	577	499	477
автомобільний (автобуси)*	8331	3483	2604	3297
трамвайний	2007	822	1381	1132

Вид транспорту	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2003 р.
Всього	14977	6816	7827	7713
тролейбусний	3232	1359	2582	1922
метрополітенний	678	561	754	873
водний	45	12	6	9,1
морський	26	8	4	6,9
річковий	19	4	2	2,2
авіаційний	15	2	1	2,4

* 2002 р. – з урахуванням автомобільних пасажирських перевезень, виконаних фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу. За 2002 р. обсяги автоперевезень пасажирів у сфері малого бізнесу склали 1,3 млрд. пасажирів.

4.3. Частка окремих видів транспорту у загальному перевезенні вантажів (відсотків)

Вид транспорту	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2002 р.
Всього	100	100	100	100
залізничний ¹	15	14	23	25
морський	1	1	0	1
річковий	1	1	1	0
автомобільний ²	78	74	61	61
авіаційний	0	0	0	0
трубопровідний ³	5	10	15	13

¹ 1990, 1995 рр. – відправлення вантажів, з 2000 р. – перевезення вантажів.

² 2002 р. – з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних підприємцями-фізичними особами. ³ З 1995 р. – з урахуванням аміаку.

4.4. Вантажоборот за видами транспорту (млрд. т/км)

Вид транспорту	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2003 р.
Всього	1039,3	544,0	394,1	457,6
наземний	761,7	415,2	379,6	442,5
залізничний	474,0	195,8	172,8	225,3
автомобільний ¹	79,7	34,5	19,3	24,5
трубопровідний	208,0	184,9	187,5	192,7
водний	277,5	128,8	14,5	14,6
морський	265,6	123,1	8,6	9,9
річковий	11,9	5,7	5,9	4,7
авіаційний	0,1	0,0	0,0	0,5

¹ 2002 р. – з урахуванням комерційних вантажних перевезень, виконаних підприємствами-фізичними особами.

4.5. Відправлення (перевезення) вантажів за видами транспорту, тис.тонн

Роки	залізничний		морський	річковий	автомобільний	авіаційний
	відправлення	перевезення				
1980	981079,0		47061,0	51340,6	4391508,0	268,0
1985	1023820,0		56485,9	56687,9	4727019,0	273,1
1990	974253,0		53253,3	65728,1	4896319,1	167,3
1995	360225,3		20797,8	12844,6	1816401,0	19,0
2000	295921,0	357381,6	6316,3	8349,8	938916,1	19,5
2005	379926,7	450277,3	8575,2	12868,6	1120715,3	126,3

4.6. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, тис.пас.

Роки	залізничний	морський	річковий	автомобільний (автобуси)	авіаційний
1980	648869,0	28478,4	24789,0	7801058,0	12492,4
1985	695129,0	28660,6	23817,4	8076846,0	12616,0
1990	668979,0	26256,7	19090,3	8330512,0	14833,0
1995	577431,5	7817,0	3594,1	3483173,0	1914,9
2000	498683,0	3760,5	2163,3	2603804,5	1164,0
2005	445553,1	11341,2	2247,6	3836514,5	3813,1



ЛІТЕРАТУРА

1. Аксьонов І.М., Довганюк С.С., Зеркалов Д.В. Довідник залізничника. У восьми книгах. Книга друга: Перевезення пасажирів/За редакцією Д.В. Зеркалова – К.: Основа, 2004. – 436 с.
2. Воркут А.І., Коцюк О.Я., Лебідь І.Г., Мельниченко О.І. Транспортно-експедиторська діяльність. К.: НТУ, 1998. – 264 с.
3. Гутаревич Ю.Ф., Зеркалов Д.В., Говорун А.Г., Корпач А.О., Мержиєвська Л.П. Екологія та автомобільний транспорт: Навч. посібник. – К.: Арістей, 2006. – 292 с.
4. Заворицький В.Й., Кизима С.С., Ткачук В.М., Воркут Т.А. Транспорт і шляхи сполучення, 1996, 170 с.
5. Зеркалов Д.В. Международные автомобильные перевозки. В четырех книгах. Справочник.–К.: Основа, 2005.–Кн. 1. Правовая основа. – 396 с.
6. Зеркалов Д.В. Транспорта система України. Довідник. – К.: Основа, 2007. – 620 с.
7. Зеркалов Д.В. Транспорт України: Довідник. У двох книгах. Кн. 1. – К.: Основа, 2002. – 462 с.
8. Зеркалов Д.В. Транспорт України: Довідник. У двох книгах. Кн. 2. – К.: Основа, 2003. – 564 с.
9. Зеркалов Д.В. Довідник залізничника. Економіка. – К.: Основа, 2006. – 616 с.
10. Зеркалов Д.В. Довідник залізничника. Станції. – К.: Основа, 2007. – 632 с.
11. Зеркалов Д.В., Зайончковський І.В., Пероганич Ю.Й., Павленко О.Є., Шамрай Д.О., Яновський В.П. Довідник залізничника: Перевезення вантажів/ За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 552 с.
12. Зеркалов Д.В. Международное торговое право. Справочник. К.: Дакор, КНТ, 2006. – 628 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
13. Зеркалов Д.В. Торговельне право України. Довідник. К.: Дакор, КНТ, 2007. – 336 с. (Серія: Зовнішньоекономічна діяльність).
14. Зеркалов Д.В. Международные расчеты. Условия поставки товара. Справочник. К.: Дакор, КНТ, 2007. – 432 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
15. Зеркалов Д.В., Коба В.Г., Кушнірчук В.Г., Петров В.І. Порти України. Перевезення вантажів. Навчальний посібник. – К.: Основа, 2003. – 624 с.
16. Зеркалов Д.В., Коцюк О.Я. Нормативно-правова основа вантажних перевезень. – К.: Науковий світ, 2001. 64 с.

17. Зеркалов Д.В. Международные перевозки. Терминология. – К.: Основа, 2004. – 512 с.
18. Зеркалов Д.В., Доманський В.А., Транспортне страхування. Довідник/ За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004.–568 с.
19. Зеркалов Д.В. Митний контроль на транспорті. Довідник. – К.: Основа, 2004. – 392 с.
20. Зеркалов Д.В., Зайончковский І.В., Пероганич Ю.Й., Павленко О.Є., Шамрай Д.О., Яновський В.П. Довідник залізничника: Перевезення вантажів / За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 552 с.
21. Зеркалов Д.В. Безопасность международной торговли. Справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 456 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
22. Зеркалов Д.В. Транспортное обеспечение международной торговли. Справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 532 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность)
23. Зеркалов Д.В. Организация международных автомобильных перевозок. Справочник. – К.: Дакор, КНТ, 2007. – 406 с. (Серия: Внешнеэкономическая деятельность).
24. Коцюк О.Я. Взаємодія видів транспорту. – К.: УТУ, 1999. – 107 с.
25. Левковець П.Р., Зеркалов Д.В., Мельниченко О.І., Казаченко О.Г. Управління автомобільним транспортом. Навчальний посібник. За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Арістей, 2006.– 416 с.
26. Левковець П.Р., Мельниченко О.І., Зеркалов Д.В. Перевезення небезпечних вантажів. Навчальний посібник/ За редакцією Д.В. Зеркалова. – К.: Арістей, 2005. – 268 с.
27. Правдин Н.В., Негрей В.Я. Взаимодействие различных видов транспорта. – М.: Транспорт, 1989. – 208 с.
28. Транспортная логистика/ Под ред. Л.Б.Миротина. М.: Экзамен, 2002. – 512 с.
29. Шамрай Д.А., Яновська Т.Г., Дорошенко Н.В., Зеркалов Д.В. Управління залізничним транспортом. У чотирьох книгах. Кн. 1. Організаційно-правова основа. Інфраструктура /За редакцією Д.В.Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 352 с.
30. Шамрай Д.А., Яновська Т.Г., Дорошенко Н.В., Зеркалов Д.В. Управління залізничним транспортом. У чотирьох книгах. Кн. 2. Перевезення.Тарифи / За редакцією Д.В.Зеркалова. – К.: Основа, 2004. – 280 с.
31. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту: Навчальний посібник. – К.: Арістей, 2007. – 544 с.: іл.



Навчальне видання

Яцківський Любомир Юрійович
Зеркалов Дмитро Володимирович

Загальний курс транспорту

Книга 2

Навчальний посібник

Коректор – І.Г. Трохимчук
Комп'ютерна верстка – О.М. Ладанай

Підписано до друку 16.07.2007.
Формат 60x84/16. Папір офсетний.
Друк офсетний. Гарнітура Arial.
Ум. друк. арк.29,29. Зам. №942.

Видавництво «Арістей»

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до
Державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів
видавничої продукції ДК № 1066 від 27.09.2002 р.

02105, м. Київ, вул. Тампере, 13 б
т./ф. (+38 044) 451-44-66 (багатоканальний)
aristey@optima.com.ua (комерційний відділ)
aristey1@optima.com.ua (видавничий відділ)
www.aristey.kiev.ua