



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

УПРАВЛІННЯ КРОС-КОРДОННИМИ
ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

Підручник

Харків 2024

УДК 656.073.5(075)

У-66

*Рекомендовано вченою радою Українського державного
університету залізничного транспорту як підручник
(витяг з протоколу № 6 від 11 грудня 2023 р.)*

Рецензенти:

професор, д-р техн. наук Олена Кирилова (Одеський національний морський університет),

професор, д-р техн. наук Микола Мороз (Кременчуцький національний університет імені М. Остроградського),

доцент, кан. техн. наук Михайло Музикін (Університет митної справи та фінансів)

Колектив авторів:

С. В. Панченко, А. В. Прохорченко, Г. О. Прохорченко,
О. А. Малахова, Г. М. Сіконенко

У 66 Управління крос-кордонними перевезеннями: Підручник /
С. В. Панченко, А. В. Прохорченко, Г. О. Прохорченко та ін. –
Харків: УкрДУЗТ, 2024. – 350 с., рис. 117, табл. 20.
ISBN

У підручнику висвітлено актуальні питання управління крос-кордонними перевезеннями в Україні та світі. Викладено досвід спрощення крос-кордонних процедур у Північній Америці, Азійському регіоні та Європейському Союзі (ЄС). Приділено увагу імплементації Директив і Регламентів ЄС в Україні для удосконалення крос-кордонних перевезень у межах мережі TEN-T. Висвітлено операції з вантажами і пасажирями, вимоги нормативно-правової бази при крос-кордонних перевезеннях; схеми крос-кордонних перевезень з урахуванням умов перевезень за Incoterms 2020. Розглянуто прикордонні переходи в Україні, їхню спеціалізацію з урахуванням підвищення ефективності їхнього управління і вимоги до транспортної безпеки в міжнародних перевезеннях.

УДК 656.073.5(075)

ISBN

© Колектив авторів, 2024.
© Український державний університет
залізничного транспорту, 2024.

ЗМІСТ

ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1. ОСНОВНІ ПОНЯТТЯ І ТЕРМІНИ В УПРАВЛІННІ КРОС-КОРДОННИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ. ВПЛИВ КОРДОНУ НА РОЗПОДІЛ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ. ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНІСТЬ	11
1.1. Основні поняття і терміни в управлінні крос-кордонними перевезеннями	11
1.2. Вплив кордону на розподіл транспортних потоків. Інтероперабельність	15
Контрольні запитання до розділу 1	22
РОЗДІЛ 2. ДОСВІД СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПІВНІЧНІЙ АМЕРИЦІ	23
2.1. Передумови розвитку крос-кордонних перевезень у Північній Америці	23
2.2. Транспортна інфраструктура для крос-кордонних перевезень Північної Америки	33
Контрольні запитання до розділу 2	49
РОЗДІЛ 3. УПРАВЛІННЯ КРОС-КОРДОННИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ В АЗІЇ ТА СВІТІ	50
3.1. Аналіз ринку електронної комерції та умови розвитку в Азійському регіоні	50
3.2. Функціонування Асоціації держав Південно-Східної Азії та її вплив на регіон	55
3.3. Особливості крос-кордонних перевезень в Азійському регіоні	57
Контрольні запитання до розділу 3	67
РОЗДІЛ 4. МОДЕЛІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МЕЖАХ THE NEW SILK ROAD	68
4.1. Сучасний стан економіки КНР та ініціатива «Один пояс, один шлях»	68

4.2. Україна та ініціатива «Один пояс, один шлях»	72
4.3. Особливості крос-кордонних перевезень між КНР та Україною	73
Контрольні запитання до розділу 4	77
РОЗДІЛ 5. ДИРЕКТИВИ ЄС У МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ЄВРОПАКЕТІВ В УКРАЇНІ. КРОС-КОРДОННІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ «СХІД-ЗАХІД»	
5.1. Терміни та визначення понять	78
5.2. Етапи лібералізації залізничного ринку Європейського Союзу	80
5.3. Україна та кроки до відкриття ринку залізничних перевезень з Європейським Союзом	87
5.4. Зміни в Україні перед відкриттям ринку залізничних перевезень	89
Контрольні запитання до розділу 5	92
РОЗДІЛ 6. RAIL NETEUROPE (RNE). ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКА МЕРЕЖА ВАНТАЖНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОРИДОРІВ TEN-T. УПРАВЛІННЯ ВАНТАЖНИМИ ЗАЛІЗНИЧНИМИ КОРИДОРАМИ (RFC)	
МЕРЕЖІ TEN-T	93
6.1. Терміни та визначення понять	93
6.2. Rail NetEurope (RNE). Транс'європейська мережа вантажних залізничних коридорів TEN-T	94
6.3. Управління вантажними залізничними коридорами (RFC) мережі TEN-T	97
Контрольні запитання до розділу 6	102
РОЗДІЛ 7. ІНТЕГРАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ УКРАЇНИ ДО ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКОЇ МЕРЕЖІ TEN-T. ПРАВИЛА ПРИЄДНАННЯ ДО RFC. НОРМАТИВНА БАЗА. СХЕМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	
7.1. Інтеграція транспортної мережі України до мережі TEN-T	103
7.2. Правила приєднання до RFC. Нормативна база. Схеми перевезень	106
Контрольні запитання до розділу 7	109

РОЗДІЛ 8. ОСНОВИ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЇ БАЗИ ПРИ КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ. МОЖЛИВОСТІ OSJD ПРИ ВПРОВАДЖЕННІ КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	110
8.1. Загальні відомості про міждержавну організацію з міжнародних залізничних перевезень OTIF	110
8.2. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (COTIF)	122
8.3. Організація співробітництва залізниць	142
8.4. Конвенція про пряме міжнародне залізничне сполучення	152
8.5. Гармонізація міжнародного транспортного права	164
8.6. Співробітництво міжнародних залізничних організацій	168
Контрольні запитання до розділу 8	171
РОЗДІЛ 9. ПРИКОРДОННІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕХОДИ ЗАХОДУ ТА ПІВНОЧІ УКРАЇНИ. СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ, СПЕЦИФІКАЦІЯ, ТЕХНОЛОГІЧНІ МОЖЛИВОСТІ	172
9.1. Пункти пропуску і контролю на державному кордоні України та їхня класифікація	172
9.2. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Республікою Польща	175
9.3. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні зі Словачькою Республікою	187
9.4. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Угорщиною	190
9.5. Залізничні пункти пропуску і контролю на кордоні з Республікою Білорусь	194
Контрольні запитання до розділу 9	196
РОЗДІЛ 10. ПРИКОРДОННІ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕХОДИ ПІВДНЯ ТА СХОДУ УКРАЇНИ. СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ, СПЕЦИФІКАЦІЯ, ТЕХНОЛОГІЧНІ МОЖЛИВОСТІ	197
10.1. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Румунією	197
10.2. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Молдовою	205

10.3. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з російською федерацією	209
Контрольні запитання до розділу 10	210
РОЗДІЛ 11. ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА ВАНТАЖІВ І ПАСАЖИРІВ У МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ. УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ	211
11.1. Транспортна безпека вантажів і пасажирів у міжнародних перевезеннях	211
11.2. Управління ризиками в крос-кордонних перевезеннях	221
Контрольні запитання до розділу 11	228
РОЗДІЛ 12. СХЕМИ КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З УРАХУВАННЯМ УМОВ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА INCOTERMS 2020	229
12.1. Правила Incoterms 2020 як норми з підвищення ефективності перевезення	229
12.2. Особливості використання Incoterms 2020 у міжнародній практиці	248
Контрольні запитання до розділу 12	257
РОЗДІЛ 13. КОДУВАННЯ ТОВАРІВ ТА УНІФІКАЦІЯ ІНФОРМАЦІЇ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ. ОСОБЛИВОСТІ ПОБУДОВИ СХЕМ КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ОСНОВНИХ ВАНТАЖІВ З УРАХУВАННЯМ УМОВ INCOTERMS 2020	258
13.1. Кодування товарів та уніфікація інформації при міжнародних перевезеннях вантажів	258
13.2. Універсальний показник відстаней для міжнародних вантажних перевезень: перелік залізничних станцій, залізничних пунктів приймання/доставлення - DIUM	268
13.3. Особливості побудови схем крос-кордонних перевезень основних вантажів з урахування умов Incoterms 2020	273
Контрольні запитання до розділу 13	289

РОЗДІЛ 14. ОПЕРАЦІЇ З ВАНТАЖАМИ ТА ПАСАЖИРАМИ ПРИ КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ	290
14.1. Операції з вантажами на різних етапах процесу крос-кордонних перевезень	290
14.2. Операції з пасажирями на різних етапах процесу крос-кордонних перевезень	314
Контрольні запитання до розділу 14	320
РОЗДІЛ 15. ОСОБЛИВОСТІ КРОС-КОРДОННИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У ТРАНСПОРТНОМУ ПРАВІ ЦІМ	321
Контрольні запитання до розділу 15	337
БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК	338

ВСТУП

Управління крос-кордонними перевезеннями є однією з найважливіших галузей сучасної транспортної і логістичної діяльності. Для здобувачів вищої освіти і фахівців, які навчаються в галузі організації міжнародних перевезень, знання та розуміння цієї теми мають вирішальне значення. Актуальність управління крос-кордонними перевезеннями сьогодні важко переоцінити, оскільки у світі зростає обсяг міжнародних торговельних операцій, а розвиток економіки будь-якої країни, зокрема України в умовах широкомасштабного російського вторгнення, залежить від ефективності крос-кордонних перевезень пасажирів і вантажів.

Крос-кордонні перевезення стали невід'ємною складовою будь-якого міжнародного ланцюга постачань. Їхня успішність визначається не лише ефективністю, але й безпекою, економічністю і дотриманням регульованих норм різних країн. Це особливо актуально в контексті митного регулювання та дозвільних систем, які є різними в кожній країні та потребують глибокого розуміння для успішного перетину кордонів.

Слід зазначити, що залізниця з усіх видів транспорту є найбільш складною ланкою при виконанні крос-кордонних перевезень. Крос-кордонні поїзди мають відповідати правилам експлуатації країни, до якої вони заїжджають або через яку вони проходять. Це означає, що необхідно забезпечувати зміну локомотивів і локомотивних бригад, а також урахувати технічні і технологічні вимоги залізниць відповідних країн. Навіть енергосистеми мережі в країнах відрізняються, що створює додаткові технічні виклики. Ці процеси чітко показують, що міжнародні залізничні перевезення характеризуються складними процесами управління і організації. Ураховуючи це, важливо, щоб майбутні фахівці мали комплексні знання з управління крос-кордонними перевезеннями вантажів і пасажирів. Ця галузь потребує не лише технічних навичок, але і

здатності працювати в умовах міжнародного співробітництва, розуміння правових аспектів, економічної логістики та інших важливих аспектів.

У підручнику міститься комплексна і детальна інформація з різних тем, які стосуються управління крос-кордонними перевезеннями. Перший-шостий розділи присвячені таким темам: основним поняттям і термінам в управлінні крос-кордонними перевезеннями пасажирів і вантажів; впливу кордону на розподіл транспортних потоків; інтеперабельності; розглянуто досвід спрощення процедур крос-кордонних перевезень у Північній Америці, Азії та світі; моделі перевезень у межах The New Silk Road і Директиви ЄС в міжнародних перевезеннях та імплементації залізничних європакетів в Україні; управлінню вантажними залізничними коридорами (RFC) мережі TEN-T. У розділах 7-15 розглянуто особливості крос-кордонних перевезень в Україні. Приділено увагу основам нормативно-правової бази при крос-кордонних перевезеннях з урахуванням дії права OSJD та COTIF. Детально розглянуто особливості роботи прикордонних залізничних переходів України та приділено увагу транспортній безпеці. Вивчено схеми крос-кордонних перевезень з урахуванням умов перевезень за Incoterms 2020. Досліджено особливості крос-кордонних перевезень вантажів у контексті транспортного права СІМ, надано зрозуміле тлумачення правових норм і вимог. Розглянуто операції, пов'язані з обслуговуванням вантажів і пасажирів під час крос-кордонних перевезень, включаючи логістичні та транспортні аспекти.

Підручник «Управління крос-кордонними перевезеннями» є виданням, яке має теоретичну та практичну цінність, буде корисним для науковців, викладачів, аспірантів, здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня спеціальності 275.02 Транспортні технології (на залізничному транспорті) при вивченні організації міжнародних перевезень, а також фахівців-практиків підприємств різних форм власності.

Отже, цей підручник спрямований на підготовку фахівців, які зможуть успішно управляти складними завданнями крос-кордонних перевезень і сприяти подальшому розвитку українського транспортного ринку.

Запрошуємо до читання!

РОЗДІЛ 1. Основні поняття і терміни в управлінні крос-кордонними перевезеннями пасажирів і вантажів. Вплив кордону на розподіл транспортних потоків. Інтегрованість

1.1. Основні поняття і терміни в управлінні крос-кордонними перевезеннями

Крос-кордонні перевезення (англ. cross-border transportation) включають діяльність, інфраструктуру і транспортні потоки для перевезення пасажирів і вантажів через міжнародний кордон.

Міжнародними вважаються перевезення вантажів і пасажирів між двома чи кількома державами. Вони виконуються на умовах, встановлених укладеними цими державами міжнародними угодами (транспортними конвенціями).

ЗЕД (зовнішньоекономічна діяльність) – це діяльність суб'єктів господарської діяльності України та іноземних суб'єктів господарської діяльності, побудована на відносинах між ними, що має місце як на території України, так і за її межами.

Географічний кордон/межа (англ. boundary) - це абстрактна лінія, що розділяє території, над якими дві держави мають суверенітет. Оскільки кордон є юридичною особою (англ. legal entity), то його точне місце має бути визначено в договорі між двома державами. Це означає, що для того, щоб держава мала чітко визначену територію, вона повинна мати договори про кордони з усіма суміжними державами.

Кордон (англ. border) — це більш широко визначена географічна цілість, яка включає елементи природного та антропогенного середовища, які визначають кордон і контролюють проходження через нього.

Іноді відмінність між **географічним кордоном і кордоном** полягає в точності визначення, наприклад можна сказати, що річка визначає

географічний кордон між двома країнами, тоді як кордон – це точна лінія (лінія розмежування), розташована десь на річці.

Функції кордону:

- оборонна - захист території держави;

- митний та імміграційний контроль.

Офіційний статус державного кордону України визначається Законом України «Про державний кордон України» [1].

Стаття 1. Державний кордон України.

Державний кордон України є лінією і вертикальною поверхнею, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України – суші, вод, надр, повітряного простору.

Стаття 2. Визначення державного кордону України і забезпечення його захисту та охорони.

Державний кордон України визначається Конституцією та законами України, а також міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Захист державного кордону України є невід'ємною складовою загальнодержавної системи забезпечення національної безпеки і полягає у скоординованій діяльності військових формувань і правоохоронних органів держави, організація і порядок діяльності яких визначаються законодавством. Ця діяльність провадиться в межах наданих їм повноважень шляхом вжиття комплексу політичних, організаційно-правових, дипломатичних, економічних, військових, прикордонних, імміграційних, розвідувальних, контррозвідувальних, оперативно-розшукових, природоохоронних, санітарно-карантинних, екологічних, технічних та інших заходів.

Координація діяльності військових формувань і правоохоронних органів держави з захисту державного кордону здійснюється Державною прикордонною службою України.

Охорона державного кордону України є невід'ємною складовою загальнодержавної системи захисту державного кордону і полягає у здійсненні Державною прикордонною службою України на суші, морі, річках, озерах та інших водоймах, а також Збройними Силами України в повітряному та підводному просторі відповідно до наданих їм повноважень заходів з метою забезпечення недоторканності державного кордону України.

Стаття 3. Встановлення державного кордону України.

Державний кордон України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, встановлюється:

1) на суші - за характерними точками і лініями рельєфу або чітко видимими орієнтирами;

2) морі - за зовнішньою межею територіального моря України;

3) судноплавних річках – за серединою головного фарватеру або тальвегу річки; несудноплавних річках (ручаях) – за їхньою серединою або серединою головного рукава річки; озерах та інших водоймах – за прямою лінією, що з'єднує виходи державного кордону України до берегів озера або іншої водойми. Державний кордон України, що проходить по річці (ручаю), озеру чи іншій водоймі, не переміщується як при зміні обрису їхніх берегів або рівня води, так і відхиленні русла річки (ручаю) у той чи інший бік;

4) водосховищах гідровузлів та інших штучних водоймах – відповідно до лінії державного кордону України, яка проходила на місцевості до їхнього заповнення;

5) залізничних і автодорожніх мостах, греблях та інших спорудах, що проходять через прикордонні ділянки судноплавних і несудноплавних річок (ручаїв), – за серединою цих споруд або їхньою технологічною віссю, незалежно від проходження державного кордону України на воді [1].

Стаття 9. Перетинання державного кордону України.

Перетинання державного кордону України здійснюється на шляхах сполучення через державний кордон з додержанням установленого порядку.

Залізничне, автомобільне, морське, річкове, поромне, повітряне та пішохідне сполучення через державний кордон України здійснюється **в пунктах пропуску**, що встановлюються Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства і міжнародних договорів України, а також поза пунктами пропуску через державний кордон України у випадках, визначених законодавством.

Пункт пропуску через державний кордон України – це спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах (аеродромах) із комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропускання через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Автомобільний, повітряний, морський, поромний, річковий, залізничний та пішохідний види сполучень через державний кордон України здійснюється лише в пунктах пропуску та пунктах контролю [2].

Пункти пропуску та пункти контролю поділяються:

- **на міжнародні** (пропускання громадян і транспортних засобів усіх держав);
- **міждержавні** (пропускання громадян України та суміжних держав, а також транспортних засобів, що їм належать);
- **місцеві** (спрощене пропускання громадян України та суміжних держав, які проживають у прикордонних областях (районах), а також транспортних засобів, що їм належать).

Пропускання осіб, які перетинають кордон, здійснюється Державною прикордонною службою України за дійсними документами на право в'їзду на територію України чи виїзду з неї.

Пропускання транспортних засобів, вантажів, товарів та іншого майна через державний кордон проводиться відповідно до чинного законодавства та міжнародних договорів України.

При перетинанні громадянами державного кордону проводиться прикордонний контроль, який передбачає перевірку документів і підстав на право в'їзду в Україну чи виїзду з України, а також здійснюється огляд транспортних засобів, вантажів, товарів (предметів) та іншого майна.

Прикордонний контроль здійснюється:

- при в'їзді в Україну – перед проведенням інших видів контролю;
- виїзді з України – після завершення всіх необхідних видів контролю.

Після завершення перевірки співробітником Держприкордонслужби в пункті пропуску або пункті контролю в паспорті громадянина ставиться штамп з відповідною позначкою «В'їзд» або «Виїзд», а також інші необхідні позначки. Паспорт (інший документ) повертається громадянину.

Загалом на державному кордоні України функціонують 230 пунктів пропуску та пунктів контролю: 199 пунктів пропуску, 31 пункт контролю.

Пункти пропуску та пункти контролю за категоріями: 166 міжнародних, 31 міждержавний, 33 місцевих.

Пункти пропуску та пункти контролю за видом сполучення: 100 автомобільних, 29 повітряних, 28 морських, два поромних, 10 річкових, 59 залізничних, два пішохідних [2].

1.2. Вплив кордону на розподіл транспортних потоків. Інтероперабельність

На цьому етапі розвитку глобальної економіки, що характеризується зростанням обсягу різноманітних вантажів, що знаходяться в різних місцях походження та призначення, особливого значення набувають крос-кордонні перевезення як фундаментальний елемент підтримки світової економіки. Глобалізація передбачає збільшення потоків людей і товарів через міжнародні кордони. Економічний розвиток тихоокеанської Азії та

Китайської Народної Республіки (КНР), зокрема, був останнім часом домінуючим чинником зростання міжнародних перевезень. Оскільки торговельні відстані часто є значними, це підвищує вимоги до галузі морського судноплавства та портової діяльності. З розвитком промислової та виробничої діяльності КНР імпортує велику кількість сировини і енергії та експортує все більшу кількість промислових товарів. Порти провінції Гуандун (Guangdong) на сьогодні обробляють стільки контейнерів, скільки всі порти Сполучених Штатів Америки разом (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Основні напрямки глобальної торгівлі

Слід виділити важливі компоненти крос-кордонних перевезень, які сприяють торгівлі (рис. 1.2):

- 1. Транспортна інфраструктура** – термінали, транспортні засоби та мережі.
- 2. Транспортні послуги** – стосуються складного комплексу послуг, що беруть участь у міжнародному перевезенні пасажирів і вантажів. Включає такі види діяльності, як розподіл, логістика, фінанси, страхування та маркетинг.

3. Транзакційне середовище - стосується складних правових, політичних, фінансових і культурних умов, у яких працюють міжнародні транспортні системи. Включає такі аспекти, як обмінні курси, регулювання, квоти і тарифи, а також переваги споживачів.



Рис. 1.2. Основні компоненти крос-кордонних перевезень [93]

Незважаючи на лібералізацію торгівлі, нові технології для зв'язку та спостереження, а також вдосконалення прикордонних процедур, перетин кордонів залишається однією з головних проблем у світовому транспорті (рис. 1.3).

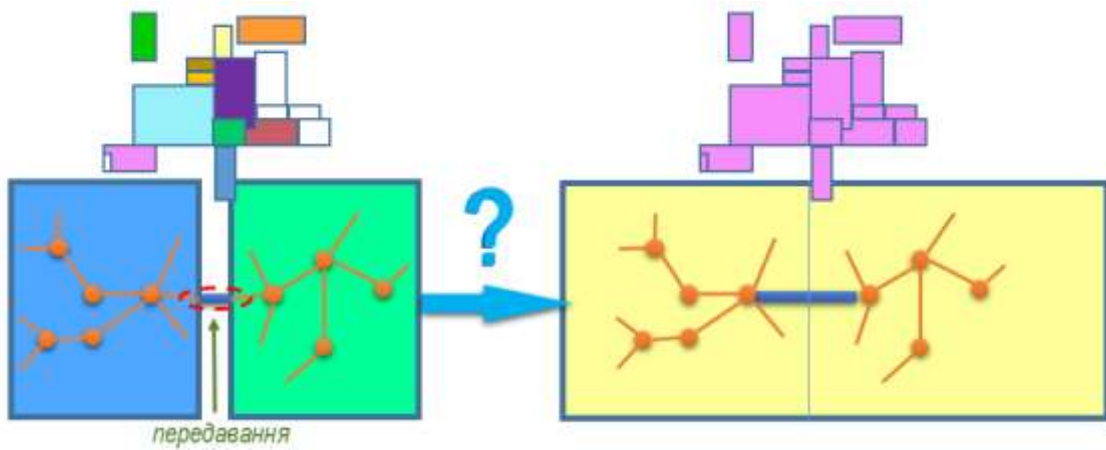


Рис. 1.3. Проблемні місця при організації крос-кордонних перевезень [93]

Серед інших проблем важливу роль відіграє інтероперабельність систем.

Інтероперабельність (англ. interoperability) – здатність системи до взаємодії з іншими системами.

При розгляді можливостей взаємодії залізничної системи України з залізничними системами Європейського Союзу (ЄС) комплексні проблеми інтероперабельності набувають великого значення (рис. 1.4), зокрема різні можливості залізничних систем України та країн ЄС у плані реалізації пропускної спроможності. Наприклад, АТ «Укрзалізниця» пунктами перетину з Республікою Польща може забезпечити передання 50 составів на добу, а залізнична система Республіки Польща здатна прийняти лише 20 составів на добу.

Також значення має вартість перевезення при організації крос-кордонних маршрутів, яка в різних залізничних системах може значно відрізнятись.

Різні джерела живлення в окремих країнах потребують трудомісткої зміни локомотива на прикордонних станціях, якщо локомотив не обладнаний для іншої напруги. Крім того, залізничні системи можуть експлуатуватися на коліях з різною шириною. Так, в Україні, російській федерації, Казахстані використовуються залізничні колії шириною 1520 мм,

Іспанії та Португалії в експлуатації є іберійські колії шириною 1668 мм, у той час як майже в усій Центральній Європі використовують колію шириною 1435 мм. Різна ширина колії потребує додаткових операцій з перевантаження вантажів або заміни ходової частини вагона [3].

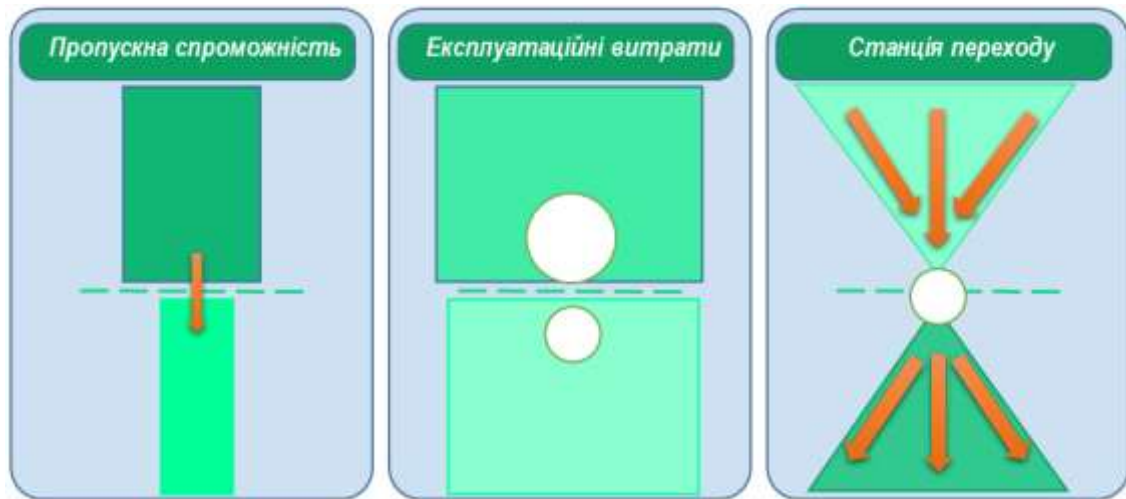


Рис. 1.4. Проблеми при взаємодії залізничної системи України з країнами Європейського Союзу

На нормативно-правовому (національному) рівні не дано загального визначення поняття «міжнародні перевезення», однак в окремих внутрішніх нормативно-правових актах і конвенціях зустрічаються визначення міжнародних перевезень, що здійснюються тими чи іншими різновидами транспорту. Міжнародними вважаються перевезення вантажів і пасажирів між двома чи кількома державами. Вони виконуються на умовах, установлених укладеними цими державами міжнародними угодами (транспортними конвенціями).

Міжнародні перевезення здійснюються різними видами транспорту, тому для їхнього правового регулювання характерною є наявність міжнародних договорів, які визначають норми для конкретного виду транспорту і змішаних перевезень (кількома видами транспорту), певного виду товарів чи певними засобами перевезення (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Класифікація міжнародних перевезень за видами

Правове регулювання крос-кордонних перевезень здійснюється за допомогою:

- міжнародних договорів:
 - а) багатосторонніх договорів (конвенцій);
 - б) двосторонніх договорів (угод між державами);
- внутрішнього права держави.

Правовому регулюванню міжнародних перевезень за допомогою міжнародних договорів і внутрішнього права притаманний як матеріальний, так і колізійний метод. Переважають матеріальні норми, оскільки більшістю міжнародних договорів визначаються уніфіковані єдині правила міжнародних перевезень. Така уніфікація на міжнародному рівні має галузевий характер (за видами транспорту), тому ускладнює змішані перевезення. З метою вирішення питання було прийнято ряд міжнародних договорів щодо спрощення порядку змішаних перевезень, зокрема

Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980 р. (Україна не є учасницею) [4].

Україна є членом таких міжнародних транспортних організацій: Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), Міжнародної морської організації (ІМО), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, Дунайської Комісії, Міжурядової організації з міжнародних перевезень залізничним транспортом (ОТІФ), Організації співробітництва залізниць (ОСЖД (прийнято вживати таку аббревіатуру російської назви «Организация сотрудничества железных дорог»)) тощо.

До законів України, які регулюють міжнародні перевезення, належать:

- Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР;
- Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI;
- Закони України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР, «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. № 1172-XIV, «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР, «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. № 2344-III тощо.

Міжнародні залізничні перевезення експортних, імпорتنих і транзитних вантажів у межах залізниць України виконуються згідно з міжнародними угодами та відповідними правилами, положеннями, окремими договорами в рамках цих угод (рис. 1.6).



Рис. 1.6. Види міжнародних залізничних перевезень

Контрольні запитання до розділу 1

1. Дайте визначення «крос-кордонні перевезення».
2. Дайте визначення «кордон».
3. Які основні функції кордону?
4. У чому полягає відмінність між географічним кордоном і кордоном?
5. Де здійснюється перетинання державного кордону України?
6. Як класифікуються пункти пропуску та пункти контролю?
7. Як класифікуються міжнародні перевезення за видами транспорту?
8. Перелічіть компоненти крос-кордонних перевезень.
9. Дайте визначення «інтероперабельність».
10. Які ви можете назвати Закони України, що регулюють міжнародні перевезення?

РОЗДІЛ 2. Досвід спрощення процедур крос-кордонних перевезень у Північній Америці

2.1. Передумови розвитку крос-кордонних перевезень у Північній Америці

Дослідження ринку світової торгівлі та міжнародних перевезень показують, що існуючі головні центри торгівлі мають великий вплив на розвиток світового товарообігу. На сьогодні найбільший обсяг світового товарообігу має Європейський Союз, а серед країн-лідерів – США та КНР, які в різні роки займають перші місця.

Країни з найбільшими обсягами міжнародної торгівлі та крос-кордонних перевезень:

1. Сполучені Штати Америки (США).
2. Китайська Народна Республіка (КНР).
3. Федеративна Республіка Німеччина.
4. Японська держава.
5. Французька Республіка.
6. Сполучене Королівство Великої Британії і Північної Ірландії.

Для вивчення крос-кордонних перевезень доцільно почати розгляд головних центрів із Північної Америки. Серед розвинутих країн світу США довгий час були лідерами індустріального розвитку. Однак з кінця 1980-х рр. індустріальний сектор почав скорочуватися як у результаті аутсорсингу виробництв за кордон, так і з причин конкуренції з країнами, що мали дешеву робочу силу. Тому поступово скорочується розрив у розвитку з іншими країнами та нові гравці з'являються на міжнародному ринку, серед яких КНР.

З різних причин, включаючи збільшення контейнерних вантажів (більшість яких навантажується в порту Монреалю), постійно зростаючу

конкуренцію між видами транспорту з дерегуляцією та лібералізацією торгівлі і, що найважливіше, той факт, що морське транспортування залишається найдешевшим видом транспорту за перевезену тонну, морський шлях виконує свою функцію в основному як транзитний коридор для масових вантажів.

При розгляді крос-кордонних перевезень у Північній Америці необхідно виділити два «вузьких» місця в морських перевезеннях, які створюють певні обмеження, – морський шлях Святого Лаврентія та Панамський канал.

У 1871 р. Канада та США розпочали тривалий процес переговорів про спільне управління річкою Святого Лаврентія, який зрештою призвів до розвитку морського шляху Святого Лаврентія в 1954 р. Це доповнювало попередні торговельні угоди, які давали змогу товарам, виробленим у США, подорожувати через Канаду та повертатися до США без мит. Це було особливо актуально вздовж Великих озер, які є кордоном між Канадою та США.

Система шлюзів і каналів, що тягнеться від Монреалю до Верхнього озера, утворює морський шлях Святого Лаврентія, що забезпечує доступ до Великих озер і американського Середнього Заходу (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Морський шлях Святого Лаврентія

Морський шлях Святого Лаврентія складається з двох систем. Перша ділянка з'єднує Монреаль із озером Онтаріо: перший шлюз – Сент-Ламберт – біля виходу з порту Монреалю, а останній – Ірокез, який піднімає кораблі приблизно на 1 м. Між озерами Онтаріо та Ері розташована ділянка каналу Велленд, яка піднімає кораблі на 99 м через Ніагарський схил. Опинившись на озері Ері, озера Гурон і Мічиган легко доступні. Щоб дістатися до Верхнього озера, потрібно пройти через шлюзи Су, де кораблі піднімаються додатково на 7 м.

Панамський канал – судноплавний канал, що сполучає Панамську затоку Тихого океану з Карибським морем і Атлантичним океаном, розташований на Панамському перешийку на території держави Панама (рис. 2.2).



Рис. 2.2. Панамський канал

Довжина каналу 81,6 км, зокрема 65,2 км сушею і 16,4 км дном Панамської та Лімонської бухт (для проходження суден глибокою водою). Завдяки Панамському каналу морський шлях із Нью-Йорка до Сан-Франциско скоротився з 22,5 до 9,5 тис. км. Проводження суден через Панамський канал здійснюється лоцманською службою Панамського каналу. Середній час проходження судна каналом 9 год, мінімальний 4 год 10 хв.

Максимальна пропускна спроможність 48 суден на добу. Щороку через споруди каналу проходять близько 17,5 тис. суден, що везуть понад 203 млн т вантажу. Обсяг перевезених вантажів основними торговельними шляхами наведено в табл. 2.1 [5].

Як видно з табл. 2.1, найбільший обсяг перевезень у 2022 р. спостерігався між США та Азією – 266,8 тис. т, тоді як між Азією та Європою обсяг перевезень був значно менше – 3,3 тис. т.

Починаючи з другої половини 1990-х рр. спостерігалось збільшення товарообігу між США, Канадою та Мексикою. Однією з причин стало підписання в 1994 р. Північноамериканської угоди про вільну торгівлю (НАФТА, англ. North American Free Trade Agreement, NAFTA) [6].

Таблиця 2.1

Обсяги вантажів, перевезених Панамським каналом, тис. т

Маршрут	2022 р.	2021 р.	Частка попереднього року
Східне узбережжя США – Азія	266,848	268,020	- 0,4 %
Східне узбережжя США – Західне узбережжя Південної Америки	45,407	41,435	+ 9,6 %
Європа – Західне узбережжя Південної Америки	26,341	25,676	+2,6 %
Східне узбережжя США – Західне узбережжя Центральної Америки	22,239	19,602	+ 13,4 %
Східне узбережжя Південної Америки – Азія	16,567	20,947	- 20,9 %
Азія-Європа	3,308	2,223	+ 48,8 %

Згідно з цією угодою з січня 1994 р. було розпочато формування найбільшого у світі ринку, створення якого передбачалося завершити у 2009 р.

Це було важливим кроком, оскільки Мексика є третім за величиною торговим партнером США (після Канади та Китаю) і другим за величиною експортним ринком для американської продукції. Двостороння торгівля товарами та послугами склала 678 млрд дол. США, і ця торгівля прямо чи опосередковано підтримує мільйони робочих місць у США. У 2018 р. США продали Мексиці американських продуктів на 265 млрд дол. США і послуг на суму 34 млрд дол. США. Мексика є першою або другою за величиною країною експорту для 27 штатів США [6].

Впровадження NAFTA стимулювало розвиток економік цих країн і розвиток крос-кордонних перевезень між ними. Ця Угода мала декілька особливостей. По-перше, була першим інтеграційним угрупованням континентального масштабу. По-друге, країни, що входили до Угоди, мали різні рівні економічного розвитку, при цьому слід зазначити, що економічний рівень Мексики значно нижчий, ніж США та Канади. По-третє, центричність торгівлі навколо США - основні торговельні та інвестиційні канали в межах угруповання спрямовані переважно зі США або до США; більша частина зовнішньоторговельного обороту Канади і Мексики припадає на торгівлю зі США. Щодо канадсько-мексиканських торговельних та інвестиційних зв'язків, то до останнього часу вони залишалися надто слабкими. По-четверте, географічне розташування – США, Канада та Мексика є водночас і атлантичними, і тихоокеанськими країнами, вони майже рівновіддалені від двох інших потужних світових економічних регіонів - Західної Європи та Азійсько-Тихоокеанського регіону, що дає можливість рівномірно розвивати економічні зв'язки з ними і суттєво впливати на розвиток цих зв'язків.

Однак, незважаючи на цілі Угоди – позбутися перешкод у торгівлі, створити умови для справедливої конкуренції, збільшити доцільність інвестування, спільно захищати права інтелектуальної власності, запровадити

ефективний механізм співпраці та розв'язання суперечностей, а також розвивати тристоронню, регіональну та багатосторонню співпрацю, дебати про доцільність спостерігалися впродовж усього строку дії.

Серед критичних зауважень виділялися такі основні наслідки NAFTA для США:

- втрата 700 тис. робочих місць через релокацію бізнесу до Мексики;
- шантаж працівників компаніями, змушуючи їх працювати за нижчі зарплати, погрожуючи переїздом до Мексики;
- катастрофічний ефект на мексиканське сільське господарство, що змусило десятки тисяч людей тікати до США;
- Китай зайшов на американський ринок, скориставшись принципами NAFTA, які США вирішили імплементувати також і в СОТ, МВФ і Світовому банку [7].

З іншого боку, NAFTA мала не дуже позитивний вплив на Мексику. Хоча скасування митних бар'єрів зі США та Канадою створило можливості для тисяч мексиканських підприємств у галузі автомобілебудування та привернуло увагу до країни з боку великих американських корпорацій, загальний рівень безробіття і бідності залишається без змін. А економічне зростання Мексики сповільнилося в період, коли інші країни Центральної та Південної Америки переживало справжній бум. Мексика стала більш залежною від імпорту продовольства, а її сільське господарство не витримало конкуренції зі США та Канадою. Це позбавило тисячі людей роботи і вони почали мігрувати до США [8].

За підсумками 20 років функціонування NAFTA, дослідники зазначають, що зона вільної торгівлі не призвела до істотного скорочення розриву в заробітній платі в Мексиці, з одного боку, і в США та Канаді – з іншого.

Тому 30 листопада 2018 р. між США, Канадою та Мексикою була підписана нова Угода – Agreement between the United States of America, the United Mexican States and Canada (англ. USMCA) (за першими літерами у назвах країн) [9].

У кожній країні використовується своя назва Угоди: у США – United States–Mexico–Canada Agreement (USMCA); Канаді – Canada–United States–Mexico Agreement (CUSMA); Мексиці – Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

USMCA є в основному модернізацією 25-річної NAFTA, а саме щодо інтелектуальної власності та цифрової торгівлі. Ключові зміни порівняно з попередником включають посилені екологічні та робочі норми; збільшення стимулів для виробництва автомобілів у США (з квотами для виробництва автомобілів у Канаді та Мексиці); більше доступу до молочного ринку Канади; збільшений ліміт безмитної сплати мита для канадців, які купують американські товари онлайн (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Порівняльна таблиця змін у сферах діяльності
при функціонуванні USMCA та NAFTA

Сфера діяльності	USMCA	NAFTA
1	2	3
Молочна продукція	США зможуть експортувати 3,6 % молочного ринку Канади, Канада позбудеться системи ціноутворення «Клас 7»	1 % експорту молочного ринку Канади до США, система ціноутворення «Клас 7». Обмеження на ввезення ультрафільтрованого молока США в Канаду
Автомобільна галузь	75 % запчастин країн-учасниць; 40 % кожного автомобіля мають вироблятися працівниками, які заробляють 16 дол. на годину або більше; Канаді дозволено відправляти 2,6 млн автомобілів у США та	62,5 % запчастин країн-учасниць, відсутність вимог за квотами і заробітною платою

Продовження табл. 2.2

1	2	3
	Мексика без тарифів і відправляти запчастини на суму 32,4 млрд дол. у США і 108 млрд дол. у Мексику без шкоди для тарифів	
Права на інтелектуальну власність	Природничі науки: 10 років. Авторські права: 70 років	Природничі науки: зобов'язання відсутні. Авторські права: 50 років
Мінімальна вартість відправлення	Канада – мінімальний рівень податку підвищено до 40 канад. дол. (32 дол. США). Канада також забезпечить безмитні доставки до 150 канад. дол. (120 дол. США). Канада також дозволить імпортеру сплатити податки протягом 90 днів після в'їзду	Канада – мінімальний рівень податку 20 канад. дол. (16 дол. США)
Оплата праці	Вимоги до законодавства Мексики щодо покращення роботи профспілок. Вимоги щодо оплати праці: від 40 до 45 % автомобілів, вироблених у Північній Америці, мають виготовлятися на заводі, де платять мінімум 16 дол. за годину (впродовж п'яти років після підписання USMCA)	Відсутні вимоги щодо мінімальної ставки за годину роботи
Державні закупівлі	Тільки між Мексикою та США, Канада – щодо Угоди про державні закупівлі COT	Тристоронні зобов'язання
Питання щодо врегулювання спорів між інвесторами та державами	Не застосовується до суперечок між США і Канадою	Тристоронні зобов'язання

Продовження табл. 2.2

1	2	3
Вихід з угоди	Угода розрахована на 16 років, підлягає перегляду кожні шість років, після чого США, Мексика і Канада можуть прийняти рішення про продовження USMCA	Будь-які три країни можуть вийти за повідомленням за шість місяців

USMCA дуже схожий на NAFTA, має багато схожих положень і вносить незначні зміни порівняно з попередньою Угодою. У дослідженнях Міжнародного валютного фонду прогнозується, що USMCA негативно вплине на торгівлю в автомобільному, текстильному та швейному секторах, водночас створюючи скромні сукупні вигоди з точки зору добробуту, здебільшого завдяки покращенню доступу до ринку товарів, з незначним впливом на реальний ВВП [10].

Важливим є визначення позитивних і негативних наслідків нової угоди [11, 12], результати аналізу наведені в табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Переваги та недоліки для країн-членів NAFTA в процесі переходу до USMCA

Країна	Переваги	Недоліки
1	2	3
США	В автомобільному секторі USMCA заохочує виробництво в США і регіональне економічне зростання; Мексика і США погодилися не обмежувати доступ до ринків у Мексиці для сирів США, маркованих	Доступ до закупівель між США і Мексикою та США і Канадою регулюватимуть різні організації, тим самим знижується конкурентоспроможність американських товарів перед канадськими

1	2	3
	<p>певними назвами; спрощення митних процедур і процедур торгівлі, оскільки Канада і Мексика домовилися підвищити свої мінімальні рівні вартості доставки для податків і мит при перевезеннях з більш низькою вартістю, даючи змогу цим перевезенням відбуватися з мінімальними офіційними процедурами в'їзду</p>	
Мексика	<p>Канада і Мексика домовилися про жорсткі стандарти інтелектуальної власності, включаючи суворі правозастосовні положення про боротьбу з контрафакцією і піратством, ефективний захист комерційної таємниці і повноваження співробітників правоохоронних органів щодо припинення підозрюваних контрафактних товарів у дорозі. USMCA включає главу для торговельної угоди США, яка допоможе знизити і запобігти нетарифним бар'єрам за рахунок підвищення</p>	<p>Великі енергетичні компанії можуть також кинути виклик Мексиці через вимоги глави 11, що може обмежити новий уряд Мексики, оскільки він прагне реформувати енергетичну політику</p>

1	2	3
	прозорості, прийняття рішень на основі фактичних даних і внутрішньодержавного внутрішнього контролю	
Канада	Найкращий захист з боку США стимулюватиме новаторів впроваджувати свої ідеї, навички і прибуткові бізнес-проекти в канадську економіку	Канада отримує меншу вигоду від більш суворих правил прав інтелектуальної власності, ніж США, з огляду на відмінності в розмірах цих секторів в обох країнах

2.2. Транспортна інфраструктура для крос-кордонних перевезень Північної Америки

Впровадження NAFTA стимулювало розвиток економік цих країн і розвиток крос-кордонних перевезень між ними.

За статистичними даними, найбільший обсяг крос-кордонних перевезень мають такі види транспорту з оборотом (рис. 2.3):

- 1) автомобільний – 67,4 млрд дол.;
- 2) залізничний – 16,2 млрд дол.;
- 3) морський – 8,2 млрд дол.;
- 4) трубопровідний – 6,2 млрд дол.;
- 5) авіаційний – 4,0 млрд дол.

Мережа автошляхів Північної Америки дуже добре розвинена в усіх трьох країнах, що є однією з причин лідерства у крос-кордонних перевезеннях (рис. 2.4). У США є найбільша система у світі з 6,4 млн км (4 млн миль) доріг, приблизно 75 360 км (46 830 миль) цих автомагістралей –

між штатами, тобто переважно багатосмугових автомагістралей із двома проїжджими частинами. Мексиканська національна мережа автомобільних доріг (NHN) має 393 473 км (244 492 миль). Мексика має важливу мережу платних доріг (9818 км, або 6102 миль), які з'єднують її великі міста.

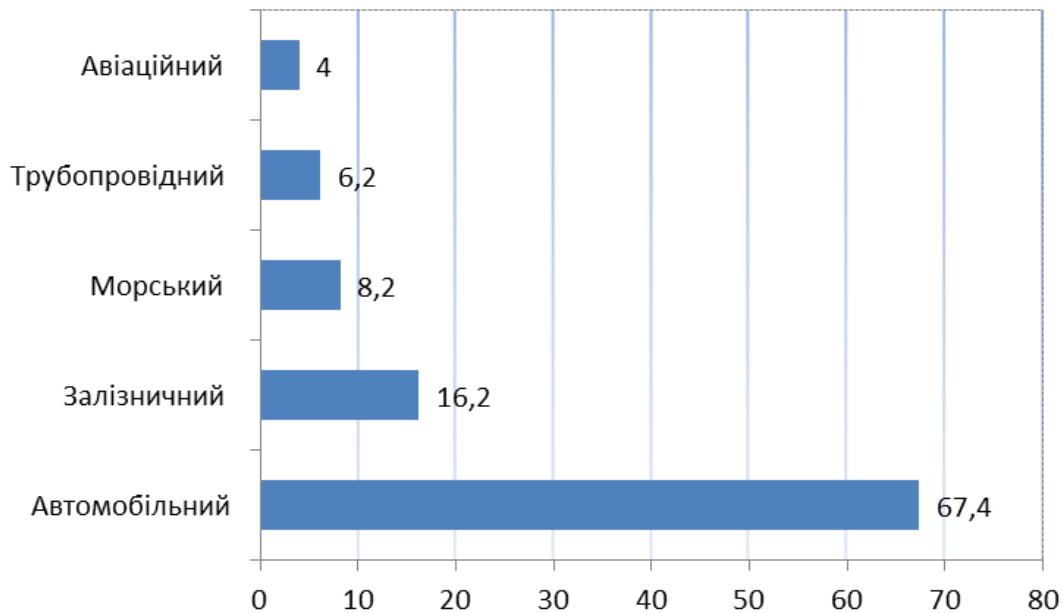


Рис. 2.3. Обсяги крос-кордонних перевезень у Північній Америці за 2021 р.

Залізнична система Північної Америки добре розвинена та взаємопов'язана (рис. 2.5). Усі вантажні залізниці мають однакову стандартну колію (1435 мм, або 4 фути 8 1/2 дюйма), і жодна з них не електрифікована, що робить сполучення дуже ефективним, даючи змогу обмінюватися вагонами та локомотивами. Це призводить до створення інтегрованої системи, яка ефективно управляє розподілом вантажів у Північній Америці, з'єднуючи кожне велике місто і кожен морський і сухопутний порт. Тільки в США залізнична мережа становить майже 140 000 миль (225 000 км).



Рис. 2.4. Мережа автомобільних шляхів Північної Америки

Для забезпечення крос-кордонних перевезень у США функціонує *система морських портів*, при цьому вантажопотік розподілений між усіма портами нерівномірно, основна частина припадає лише на 10 мегаполісів і досягає 60 % усіх міжнародних перевезень (рис. 2.6).

Такий рівень концентрації портової діяльності створює дисбаланс у торгових потоках країни. У той час як кілька портів обробляють більшість міжнародних вантажів, більшість портів працюють тільки з вантажами, що

переміщуються всередині країни. Товари завантажуються до суден у порту і вивантажуються в іншому порту, але не залишають територію штатів, фактично 96 % вантажів переміщуються всередині США. У результаті концентрація основної міжнародної торгівлі на обмеженій кількості портів вже показала вразливість такої системи.

Десять найбільших портових комплексів США розташовані на великій географічній віддаленості один від одного та забезпечують міжнародні зв'язки США з усім світом.



Рис. 2.5. Мережа залізничних шляхів Північної Америки

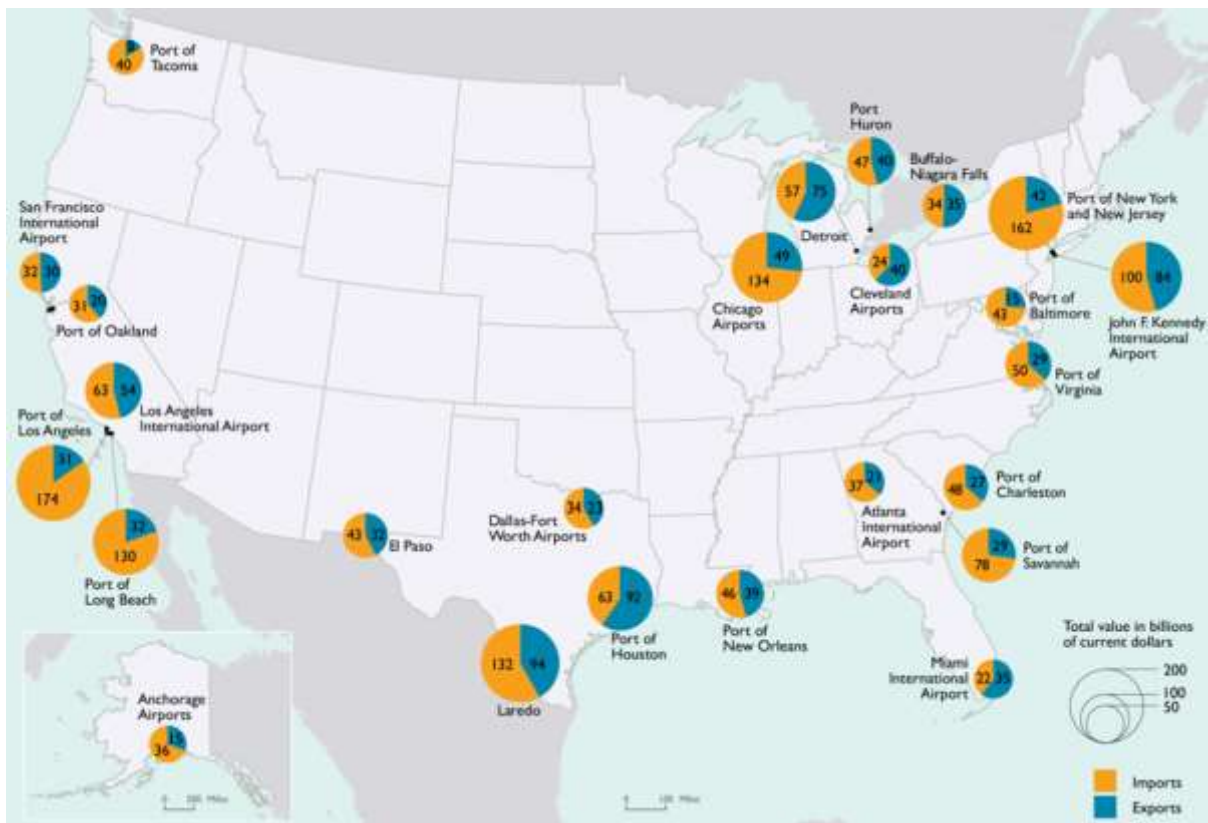


Рис. 2.6. Система морських портів США

1. Порт Лос-Анджелес Лонг-Біч-Санта-Ана-Каліфорнія.

Орієнтований на Азіатсько-Тихоокеанський регіон.

Область Лос-Анджелес штату Каліфорнія може похвалитися не тільки двома з найбільших портів у Західній півкулі – порти Лос-Анджелеса та Лонг-Біч, але також має один із найжвавіших вантажних аеропортів як у внутрішньому, національному, так і міжнародному сполученні. Аеропорт Лос-Анджелеса (LAX) разом із портовими спорудами переробляють широкий спектр міжнародних товарів: електроніка, машинобудування, текстиль. Вантажі з цього вантажного центру йдуть по всій країні, багато з яких надходять від азіатських торгових партнерів, таких як Китай (211,3 млрд дол.) і Японії (58,5 млрд дол.).

Починаючи з 2000 р. порт Лос-Анджелеса був найбільш завантаженим контейнерним портом у Західній півкулі. З рекордними обсягами контейнерної торгівлі економічна діяльність порту, включно з його зв'язком

з одним із дев'яти робочих місць у Південній Каліфорнії та майже 3 млн робочих місць по всій країні, є кращим чинником зростання загальної економіки США.

У 2022 р. загальний обсяг усієї міжнародної торгівлі, імпорту та експорту, що переміщується в морських контейнерах через морські порти США, дорівнював 38,7 млн двадцятифутових еквівалентних одиниць (англ. Twenty-foot Equivalent Units, TEU) [14].

Порт Лос-Анджелеса займав 16 % усього ринку у 2022 р. Цей відсоток відображує внесок порту в усю міжнародну контейнерну водну торгівлю США у 2022 р. Порт обробив близько 6 млн завантажених TEU, що становить 16 % загальної кількості 38,7 млн TEUs. За загальними даними портів Лос-Анджелеса і Лонг-Біч, ці два порти разом обробляли 29 % усієї міжнародної водної торгівлі в контейнерах у США, тобто 29 % усіх вантажів, які США імпортували чи експортували в контейнерах по воді.

Обсяги торгівлі порту за календарні роки наведено в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

Обсяги роботи порту Лос-Анджелес

Показник	2022	2021	2020
1	2	3	4
Автомобілі (од.)	112 044	102,767	103,453
Вантажопідйомність	219 MMRT (2021/22 фінансовий рік)	222 MMRT (2020/21 фінансовий рік)	183 MMRT (2019/20 фінансовий рік)
Об'єм контейнера	9,9 млн TEU	10,7 млн TEU	9,2 млн TEU
Заходи круїзних суден (загальна кількість пасажирів)	229 (995 819)	61 (151 971)	34 (173 947)
Прибуття суден (усіх типів)	1,819	1,863	1654

1	2	3	4
П'ять лідерів імпорту в контейнерах (TEU)	меблі (683 789), автозапчастини (359 795), одяг (269,190), пластик (267 711), взуття (262 910)	меблі (766 066), автозапчастини (318 825), одяг (306 093), пластик (281 252), взуття (231 176)	меблі (644 136), автозапчастини (291 316), одяг (282 180), електроніка (226 631), пластик (210 751)
П'ять лідерів експорту в контейнерах (TEU)	корми для домашніх тварин/тварин (181 073), папір/макулатура (146 613), соєві боби (104 057), тканини/бавовна-сирець (83 076), перероблений метал (62 157)	корми для домашніх тварин/тварин (211 353), папір/макулатура (135 402), соєві боби (86 007), тканини/бавовна-сирець (57 675), перероблений метал (52 674)	корми для домашніх тварин/тварин (193 986), папір/макулатура (175 553), соєві боби (123 691), перероблений метал (94 542), тканини/бавовна-сирець (90 878)
П'ять найбільших торгових партнерів (вартість вантажу)	Китай/Гонконг (34 млрд дол.), Японія (38 млрд дол.), В'єтнам (33 млрд дол.), Тайвань (20 млрд дол.), Південна Корея (16 млрд дол.)	Китай/Гонконг (132 млрд дол.), Японія (37 млрд дол.), В'єтнам (28 млрд дол.), Тайвань (18 млрд дол.), Південна Корея (16 млрд дол.)	Китай/Гонконг (115 млрд дол.), Японія (35 млрд дол.), В'єтнам (23 млрд дол.), Тайвань (17 млрд дол.), Південна Корея (14 млрд дол.)
П'ять основних зовнішньоторговельних маршрутів (відсоток оброблених вантажів)	Північно-Східна Азія (71 %), Південно-Східна Азія (24 %), Субконтинент Індія (2 %), Північна Європа (2 %), Мексика/Центральна Америка (0,3 %)	Північно-Східна Азія (73 %), Південно-Східна Азія (21 %), Субконтинент Індія (2 %), Північна Європа (1 %), Мексика/Центральна Америка (1 %)	Північно-Східна Азія (72 %), Південно-Східна Азія (21 %), Субконтинент Індія (2 %), Північна Європа (2 %), Близький Схід (1 %)

2. Порт Нью-Йорк-Нью-Джерсі.

Орієнтований на регіон Європа.

Порт Нью-Йорка та Нью-Джерсі є найбільшим контейнерним портом у США на Східному узбережжі та другим за величиною в країні [15].

Портові об'єкти Управління порту складаються з понад 3000 акрів власності, розташованих на його основних об'єктах:

- порт Ньюарк (PN);
- морський термінал Управління порту Елізабет (Elizabeth PAMT);
- морський термінал Хауленд Хук (Howland Hook MT);
- порт Джерсі у Нью-Джерсі (Port Jersey PAMT);
- морський термінал Brooklyn-Port Authority (Brooklyn PAMT).

Порт Нью-Йорка та Нью-Джерсі є одним із найбільших вантажних активів у країні. Порт активно розвивається та показує стабільне зростання обсягів перевезень за 2020-2022 рр. (рис. 2.7).



Рис. 2.7. Обсяги перевезень порту Нью-Йорка та Нью-Джерсі за 2020-2022 рр.

Примітно, що в цьому транспортному вузлі на аеропорти припадає практично така сама у вартісному вираженні грошова сума, як і на морські порти. Великий обсяг авіап перевезень має міжнародний аеропорт імені Джона Ф. Кеннеді та міжнародний аеропорт Ньюарк Ліберті. Нью-Йорк –

це місто глобальних, корпоративних штаб-квартир. В окрузі є дві зони зовнішньої торгівлі (англ. foreign trade zone, FTZ).

Зона зовнішньої торгівлі (ЗЗТ) – це визначена територія, у якій іноземні та вітчизняні товари вважаються урядом США такими, що знаходяться за межами митної території країни. Ці зони можуть бути дуже вигідними для компаній, які займаються зовнішньою торгівлею, останні товари можуть бути ввезені в ЗЗТ без офіційного митного в'їзду, імпортних квот та інших імпортних обмежень. Мита і акції не нараховуються, поки товар не потрапить до торгівлі США.

У порті Нью-Йорка зона зовнішньої торгівлі FTZ 1 заснована в 1937 р. і була першою у США. Інша зона зовнішньої торгівлі, FTZ 49, розташована в Нью-Джерсі.

Показники роботи порту за 2021-2022 рр. наведені в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Показники роботи порту Нью-Йорка та Нью-Джерсі

Показник	2022 р.	2021 р.
1	2	3
П'ять лідерів імпорту продуктів (TEU)	Напої, алкоголь, оцет 250 765. Готові овочі, фрукти, горіхи 123 404. Крупи, борошно 100 503. Напівфабрикати 63 283. Риба та рибні продукти 56 323	Напої, алкоголь, оцет 253 458. Готові овочі, фрукти, горіхи 113 387. Крупи, борошно 91 364. Напівфабрикати 58 508. Риба та рибні продукти 59 237
П'ять лідерів імпорту (TEU)	Меблі 598 739. Прилади, машини та частини 361 395. Пластмаси та вироби з них 360 882.	Меблі 632 093. Прилади, машини та частини 330 530. Пластмаси та вироби з них 335 947

1	2	3
	Електричні машини та частини 225 828. Одяг та аксесуари 178 536	Електричні машини та частини 198 751. Одяг та аксесуари 152 968
П'ять лідерів експорту (TEU)	Транспортні засоби та запчастини 217 947. Целюлоза 205 680. Пластмаси та вироби з них 82 151. Деревина та вироби з деревини 63 176. Прилади, машини та частини 60 005	Транспортні засоби та запчастини тощо 217 515. Целюлоза 192 044. Пластмаси та вироби з них 87 870. Деревина та вироби з деревини 67 910. Прилади, машини та частини 64 413
П'ять найбільших торгових партнерів (метричних тонн)	Китай 1 332 644. Індія 393 135. В'єтнам 343 095. Італія 264 444. Німеччина 175 081	Китай 1 288 860. Індія 386 091. В'єтнам 311 007. Італія 236 874. Німеччина 184 074

3. Порт Детройт, Мічиган.

Орієнтований на регіон USMCA.

Детройт – це цілий регіон, у якому розташовані різноманітні вантажні і транспортні об'єкти, які чудово сплітаються в єдину мережу. Порт розташований у районі Великих Озер і сухопутних прикордонних пунктів з Канадою, що робить цей регіон одним із найжвавіших місць торгівлі в Північній Америці та за її межами.

Щороку, майже 175,8 млрд дол. обертаються в міжнародній торгівлі, що транспортуються автомобільним і залізничним транспортом між Детройтом і Канадою, спираючись виключно на місцеву транспортну інфраструктуру. Цей північноамериканський логістичний вузол має

потенціал розширення, оскільки знаходиться в одному з найжвавіших перехресті міжнародної торгівлі.

Порт Детройта, який має звання найбільшого внутрішнього порту Мічигану, розташований на західному боці річки Детройт. Адміністрація порту округу Детройт управляє портом, який складається з кількох морських терміналів для обробки наливних вантажів, а також пасажирів. Сталь є найціннішим товаром порту, тоді як руда лідирує з точки зору найбільшої кількості вантажів, перевантажених у тоннажі. Інші вантажі, що обробляються в порту, – це камінь, вугілля та цемент.

Щороку Управління порту контролює мільйони тонн вантажів на 29 приватних і державних терміналах порту Детройта, включаючи міжнародні та внутрішні товари, які відправляються в порт і вивозяться з нього. Оскільки це третій за величиною порт із перевалки сталі в країні, порт є рушійною силою економіки США. На власному терміналі порту Детройт обробляються сталеві, алюмінієві та проєктні вантажі для підтримки виробничої спільноти в південно-східному Мічигані [16].

4. Порт Х'юстон, Техас.

Орієнтований на регіони Латинської Америки, Європи.

Х'юстон – це найбільше місто в штаті Техас і четверте за кількістю жителів місто в США. У місті знаходяться провідні світові виробники нафтової, газової і хімічної промисловості. Одними з найважливіших об'єктів для економіки та інфраструктури міста є космічний центр імені Ліндона Джонсона, найбільший американський міжнародний торговий порт, Х'юстонський судноплавний канал.

Великий портовий комплекс, що розтягнувся на 25 миль у довжину з безліччю портових споруд, дає змогу працювати практично з усіма видами вантажів. Через цей порт як відправляють стандартні вантажі в контейнерах, так і є можливість транспортування важких і негабаритних вантажів та

обладнання. Зручним транспортним доповненням до морського порту є два аеропорти, орієнтовані на авіарейси як на територію країни, так і в інші країни.

У порт Х'юстон також функціонує зона зовнішньої торгівлі FTZ 84, яка включає багато приватних і портових об'єктів, розташованих по всьому Х'юстону та окрузі Гарріс, штат Техас [17].

5. Анкорідж, Аляска.

Орієнтований на Азіатсько-Тихоокеанський регіон.

Анкорідж – великий глибоководний морський порт США, розташований на тихоокеанському узбережжі, на березі затоки Кука у штаті Аляска.

Порт Анкорідж складається з чотирьох причалів для суховантажів, нафтових і контейнерних причалів. В основному він спеціалізується на перевезенні нафти, газу та риби і є головним центром постачання гірничодобувної промисловості Аляски. Анкорідж розташований за тисячі кілометрів від внутрішніх материкових ринків США і має давню історію роботи з тихоокеанським ринком. Це основний морський порт Аляски, орієнтований на вантажообіг із Японією та Західним узбережжям. Мінімальний час польоту від 90 % світових розвинених промислових ринків складає 9,5 год. Транспортний вузол доповнює міжнародний аеропорт Тед Стівенс. Цей аеропорт був вантажним центром Northwest Airlines Cargo, колись найбільшим перевізником країни, і досі має функціонуючий вантажний бізнес, у компаній FedEx Express і UPS там є центри обробки вантажів [18].

6. Порт Ларедо, Техас.

Орієнтований на регіон USMCA.

Ларедо не є найбільшим портом за обсягами вантажопотоків або пасажиропотоків, але це важлива гавань Техасу, про яку мало хто чув, і це

Крос-кордонні перевезення без перевантаження на кордоні породжують такі проблеми:

1. Дотримання технічних стандартів для перевізників, які можуть відрізнятись між двома державами.
2. Обмеження на каботаж, які обмежують можливість постачальників транспортних послуг продавати свої послуги в іншій країні.
3. Дисбаланс крос-кордонних потоків.

Обмеження технічних стандартів CUSMA/USMCA: три країни мають дуже різні стандарти для вантажівок (англ. truck size and weight, TSW). Мексика та Канада дозволяють вищу загальну вагу та мають більш ліберальні правила щодо довгомірних автопоїздів (LCV), ніж у США (рис. 2.9), що ще більше ускладнює ситуацію. Канадські провінції та штати США мають власні правила TSW, що призводить до 66 різних режимів регулювання в зоні USMCA і дає перевізникам вибір між обміном вантажів між вантажівками з різними конфігураціями або операцією з конфігурацією з найменшим загальним знаменником, яка буде законною в усіх юрисдикціях – як правило, одна вантажівка з напівпричепом, що перевозить не більше 36 288 кг (80 000 фунтів) (рис. 2.10).

Каботаж (внутрішній транзит) – це надання транспортних послуг між двома пунктами в межах однієї країни компанією, зареєстрованою в іншій країні. Дозвіл на здійснення каботажних перевезень, як правило, обмежений у країнах CUSMA/USMCA.

Традиційно через правила каботажних перевезень багато країн залишали за собою право перевозити національних пасажирів і вантажі національним транспортним компаніям.

Наприклад, канадська вантажівка може перевозити вантаж із канадського місця відправлення до пункту призначення в США і навпаки, але канадська вантажівка не може перевозити вантаж між двома пунктами в межах США. Тоді канадська вантажівка має повернутися порожньою до Канади. Обмеження на каботаж призводять до порожніх зворотних рейсів.

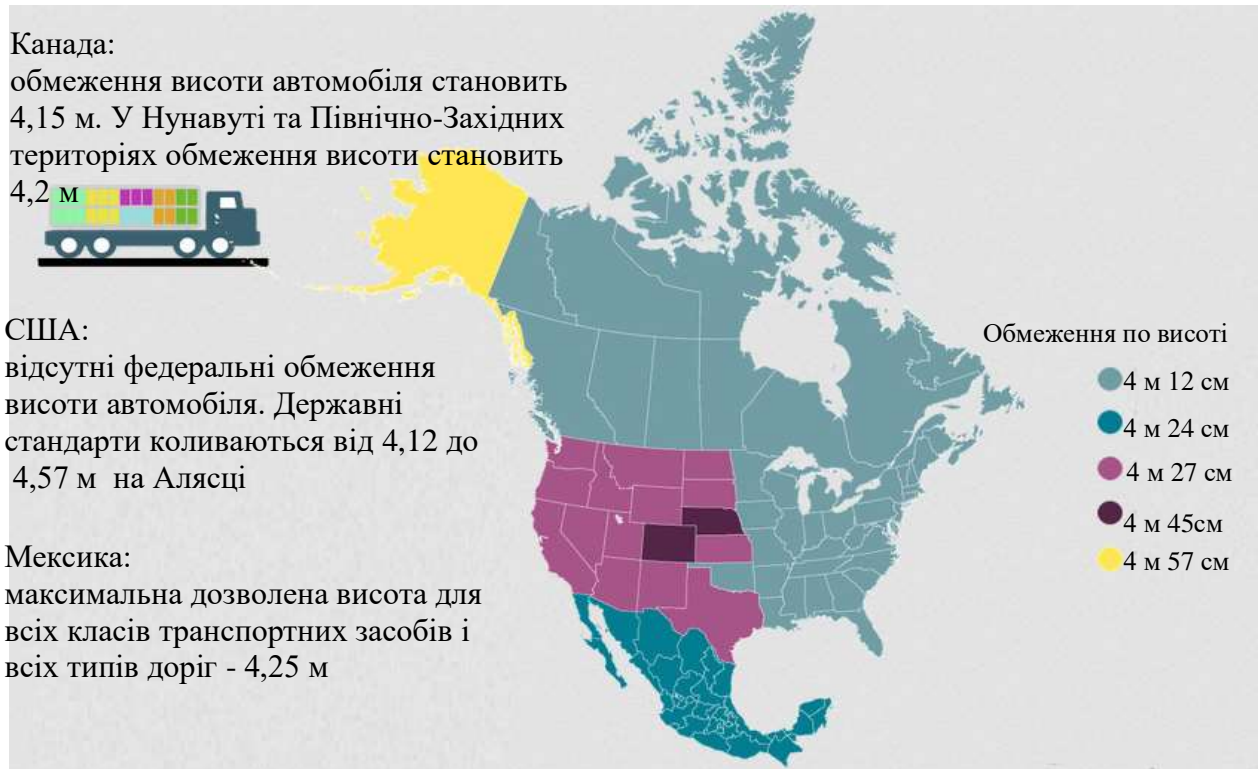


Рис. 2.9. Обмеження технічних стандартів у зоні дії USMCA

Країна	Вид засобу та вагові обмеження	Візуалізація транспортного засобу
Канада	шестивісний тягач-напівпричіп (46,5 кг)	
	восьмивісний тягач-напівпричіп (63,0 кг)	
США	п'ятивісний тягач-напівпричіп (36,3 кг)	
	п'ятивісний подвійний причіп (36,36 кг)	
Мексика	шестивісний тягач-напівпричіп (48,0 кг)	
	восьмивісний тягач-напівпричіп (62,5 кг)	

Рис. 2.10. Види вантажних автомобілів при організації крос-кордонних перевезень у зоні USMCA

Слід зазначити, що існує чотири **пасажирські залізничні маршрути**, які проходять через кордон між США та Канадою. Одним із чотирьох міжнародних пасажирських залізничних маршрутів є екскурсійний поїзд у Скагвеї, Аляска, яким управляє WP&YR. Маршрут відомий як екскурсія на вершину Білого перевалу. Amtrak забезпечує три інші міжнародні пасажирські залізничні послуги між США та Канадою (рис. 2.11).

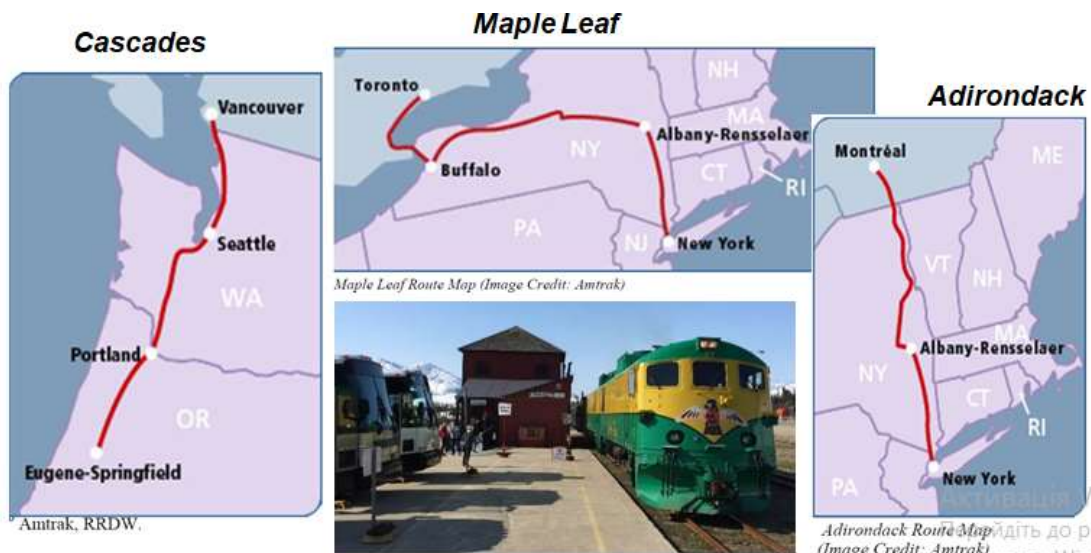


Рис. 2.11. Основні залізничні пасажирські туристичні маршрути

Транскордонні авіаційні потоки в Північній Америці є особливо показовими, оскільки вони є інтенсивними та відбуваються в певних Port of Entry. Через відмінності в правилах авіаперевезень альтернативні американські прикордонні аеропорти (англ. alternative American border airports) використовуються канадцами (рис. 2.12) [93].

Крім того, між Канадою та США існує угода про попереднє оформлення (англ. pre-clearance agreement), що дає змогу пасажиром, які прямують до США, проходити митне очищення в основних канадських аеропортах.

Попереднє оформлення (попереднє митне очищення, Preclearance) означає домовленість між двома країнами, яка дає змогу митним та імміграційним службовцям країни призначення перебувати в країні походження, щоб проходити митне оформлення або забороняти допуск мандрівників чи товарів до країни призначення.

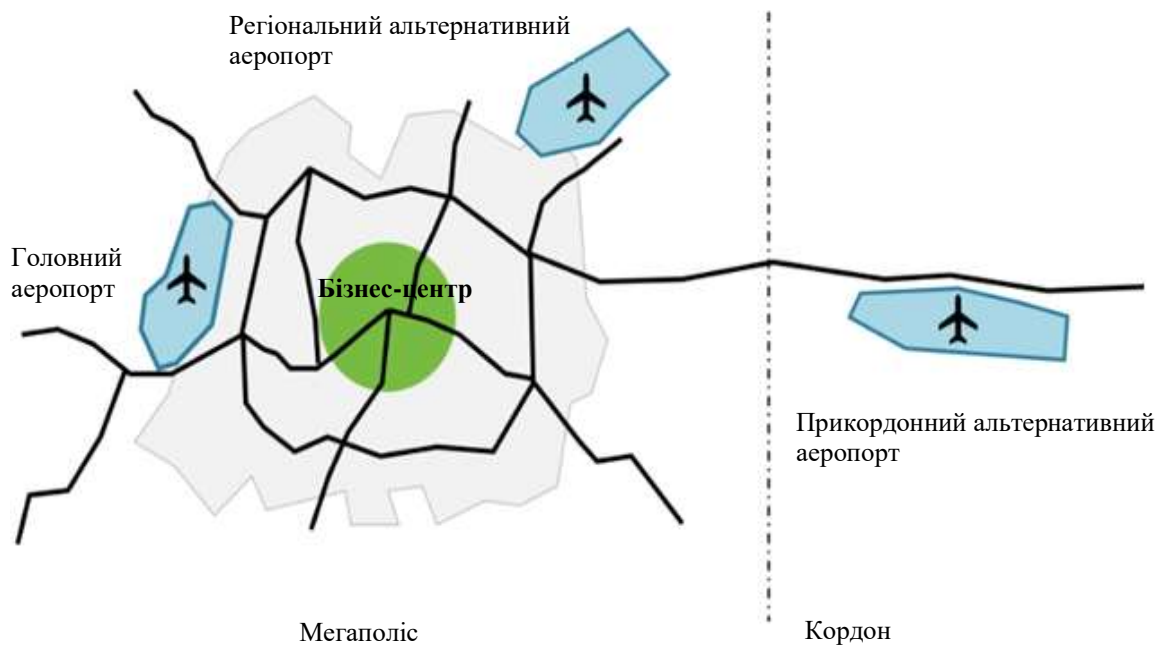


Рис. 2.12. Схема альтернативного аеропорту

Контрольні запитання до розділу 2

1. Наведіть країни з найбільшими обсягами міжнародної торгівлі та крос-кордонних перевезень.
2. Назвіть «вузькі місця» при організації крос-кордонних перевезень у Північній Америці.
3. Дайте визначення NAFTA.
4. Які наслідки для економік країн, що підписали угоду, від впровадження NAFTA?
5. У чому полягає відмінність CUSMA від NAFTA?
6. Назвіть переваги США від впровадження вимог CUSMA.
7. Перелічіть недоліки Канади від впровадження вимог CUSMA.
8. Що є причиною лідерства автомобільного транспорту у крос-кордонних перевезеннях Північної Америки?
9. Дайте визначення «каботажу».
10. Яка причина обмеження деяких країн каботажу?

РОЗДІЛ 3. Управління крос-кордонними перевезеннями в Азії та світі

3.1. Аналіз ринку електронної комерції та умови розвитку в Азійському регіоні

Пандемія COVID-19 мала великий вплив на світові ринки, прискорила зростання глобальної логістики, збільшила розрив між лідерами сектору та гравцями, які мають зниження обсягів торгівлі. Ринок стає більш динамічним, з'являється багато нових стартапів, що створює все гострішу конкуренцію. У відповідь гравці, які давно знаходяться на міжнародних ринках, діють, щоб консолідуватися за допомогою діяльності злиття і поглинання (англ. mergers and acquisitions, M&A) або розширення кола операцій, вийшовши на нові ринки [20].

Особливо це стосується азійського ринку, де всі прогнози вказують на те, що наступні роки відновлення континенту випередить решту світу. Очікується, що на азійський ринок припаде 57 % зростання глобального ринку логістики електронної комерції до 2025 р.

Електронна комерція (англ. E-commerce) – це сфера цифрової економіки, що включає всі фінансові та торгові транзакції, які проводяться за допомогою комп'ютерних мереж, і бізнес-процеси, пов'язані з проведенням цих транзакцій [21].

Існує шість основних типів електронної комерції, головна відмінність яких – це сторони, що взаємодіють: бізнес, споживач, адміністрація. Розглянемо кожен із них детальніше.

B2B – електронна комерція для бізнесу (англ. business-to-business, B2B). Це вид електронної комерції, який працює за принципом «від бізнесу – бізнесу», коли одна компанія надає свої послуги або товари іншій фірмі, а не рядовим споживачам, приблизно 80 % електронної комерції належать до цього типу. Прикладом є співпраця Sony Group Corporation та

Apple. Sony Group Corporation виробляє модулі камер для iPhone та iPad, продаючи їх безпосередньо Apple.

B2C – електронна комерція для споживача (англ. business-to-client, B2C). Це вид електронної комерції, коли компанія надає свої товари та послуги безпосередньо користувачеві. Наприклад, компанія Apple продає iPhone, iPad, iMac та іншу продукцію власного виробництва безпосередньо клієнтам.

C2C – електронна комерція від споживача до споживача (англ. client - to-client, C2C). Це електронна комерція у випадку продажу товарів одного споживача безпосередньо іншому без участі виробника товарів. Можна розглянути принцип роботи e-commerce на прикладі OLX (Україна) або eBay Inc (США).

C2B – електронна комерція від споживача до бізнесу (англ. client - to-business, C2B). Це протилежність комерції B2C, оскільки вже споживач надає щось бізнесу. Найпростіший приклад: людина робить вироби зі шкіри (гаманці, портмоне тощо), але продає їх не безпосередньо покупцям, а інтернет-магазину. Той одразу платить йому гроші за кожен товар, а сам потім взаємодіє із клієнтами.

B2A – бізнес-адміністрування. Це електронна комерція, що охоплює онлайн-транзакції, які проводять компанії та державне управління, застосовується у фіскальному та соціальному забезпеченні, при роботі з різними юридичними документами тощо. Наприклад, сюди можна віднести державні закупівлі через інтернет.

C2A – електронна комерція між споживачами та адміністрацією. Поки не дуже популярний тип електронної комерції, який включає транзакції між споживачами та органами державного управління. Наприклад, запис на прийом до лікаря та оплата медичних послуг, формування податкових декларацій і відповідні платежі, дистанційне навчання тощо [22].

Навіть нечисленні оцінки передбачають, що крос-кордонна електронна торгівля товарами до 2030 р. зросте приблизно до 1 трлн дол.

США у товарній вартості порівняно з поточною вартістю приблизно 300 млрд дол. (рис. 3.1) [22].



Рис. 3.1. Очікувані темпи розвитку ринку Е-комерції до 2030 р.

Прогнозується, що Азійський регіон відновлюватиметься швидше, ніж інші регіони, і буде в центрі всієї логістичної діяльності як у зростанні, так і інвестиціях (рис. 3.2, 3.3) [24].



Рис. 3.2. Динаміка розвитку ринку логістики в електронній комерції

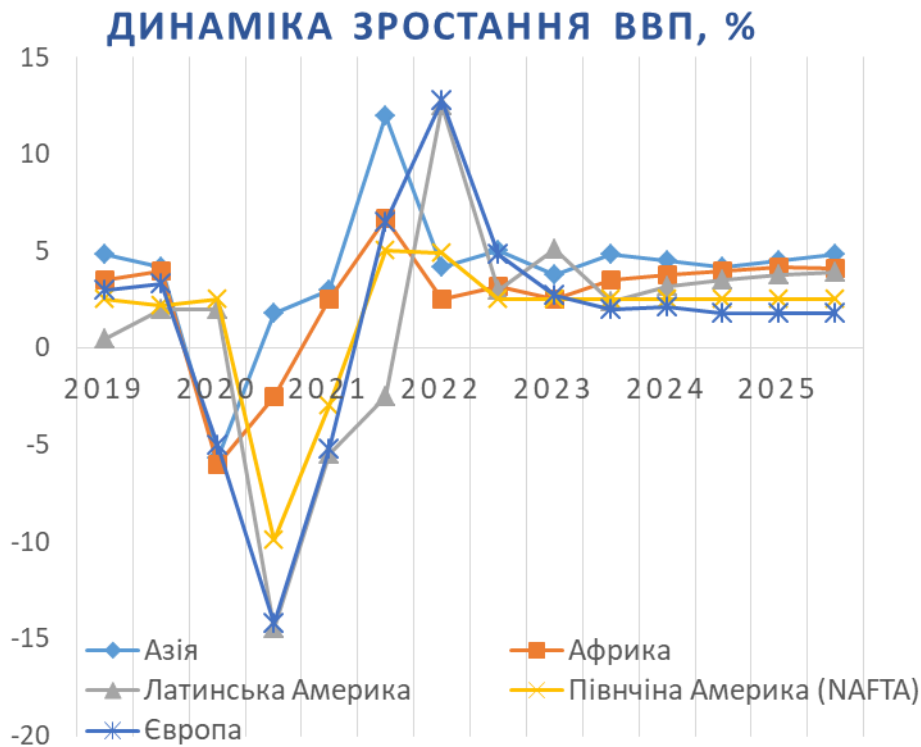


Рис. 3.3. Прогнозні темпи відновлення ВВП після пандемії COVID-19

Що стосується зростання, то до 2030 р. Азія становитиме близько половини зростання світової торгівлі. Зростання торгівлі між Азією та рештою світу становитиме близько 55 %, а решту складатиме зростання торгівлі всередині Азії.

Крім того, багато азіатських країн можуть очікувати надзвичайного зростання своїх внутрішніх економік. Очікується, що зростання ВВП в Азії становитиме 4,5 %, що більш ніж удвічі перевищує середній світовий показник – 2,0 %. До 2025 р. 30 % світового споживання буде припадати на Азію. Хоча Китай, Японія та Індія залишатимуться найбільшими логістичними ринками в Азії, Індія, Індонезія, В'єтнам і Таїланд демонструють найвищий потенціал зростання [24].

За геосхемою ООН, уся Азія поділяється на регіони, зображені на рис. 3.4.

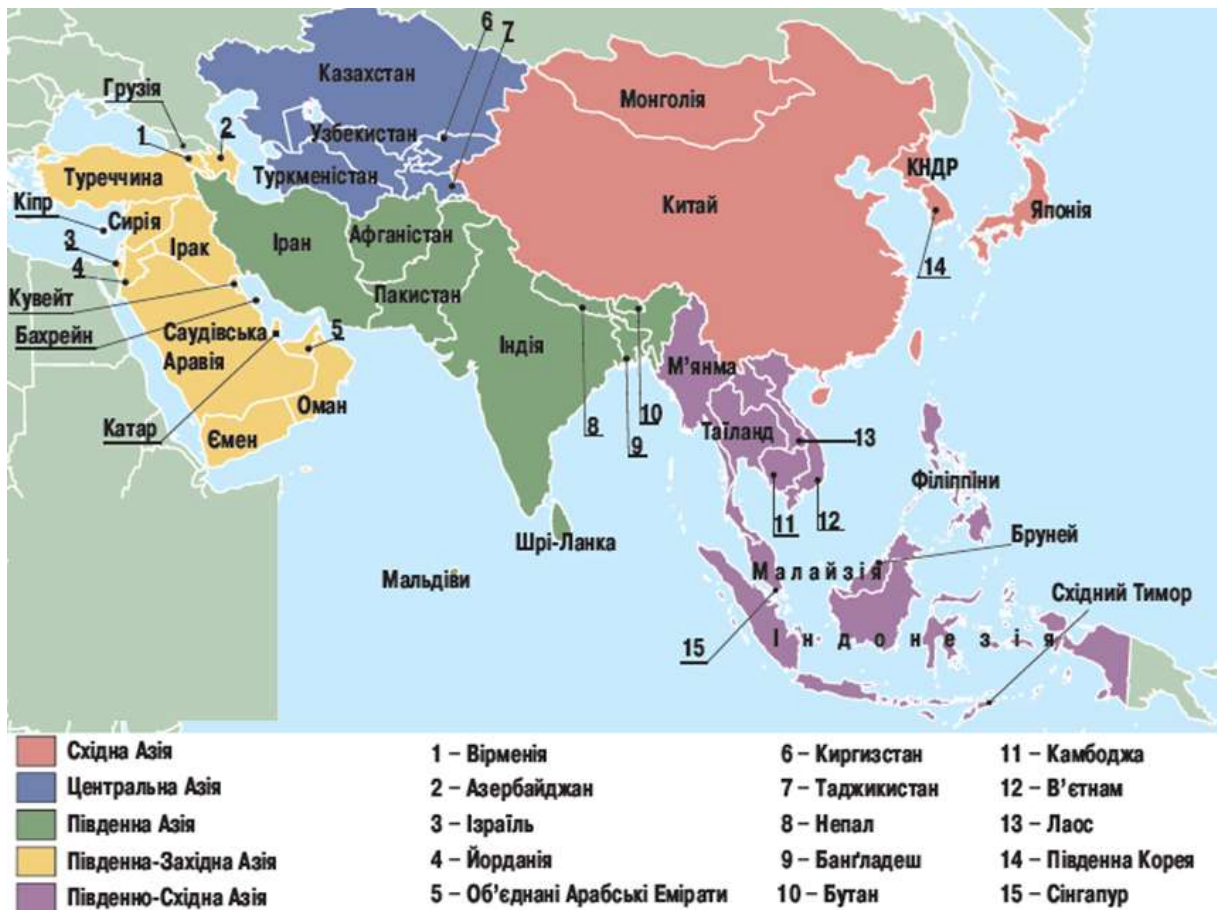


Рис. 3.4. Субрегіони Азії

До Центральної Азії відносять Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан та Узбекистан.

Східна Азія: Китай (охоплює і Народну Республіку Китай, і Тайвань), Гонконг, Японія, Макао, Монголія, Північна Корея, Південна Корея.

Південна Азія: Афганістан, Бангладеш, Бутан, Індія, Мальдіви, Непал, Пакистан, Шрі-Ланка.

Південно-Східна Азія: Бруней Даруссалам, Камбоджа, Індонезія, Лаос, Малайзія, М'янма, Філіппіни, Сінгапур, Таїланд, Тимор-Лешті, В'єтнам.

Західна Азія: Вірменія, Азербайджан, Бахрейн, Кіпр, Грузія, Ірак, Ізраїль, Йорданія, Кувейт, Ліван, Оман, Катар, Саудівська Аравія, Держава Палестина, Сирія, Туреччина, Об'єднані Арабські Емірати, Ємен, Іран (Ісламська Республіка).

3.2. Функціонування Асоціації держав Південно-Східної Азії та її вплив на регіон

У 1967 р. з метою сприяння регіональному співробітництву в економічній, соціальній і культурній сферах, прискоренню економічного зростання, соціального прогресу та культурного розвитку в регіоні була створена Асоціація держав Південно-Східної Азії, АСЕАН (англ. Association of SouthEast Asian Nations, ASEAN) [25, 26].

Країни-учасниці: безпосередньо організацію в 1967 р. створили Філіппіни, Малайзія, Індонезія, Сінгапур і Таїланд.

У період з 1984 до 1999 р. до них приєдналися Бруней Даруссалам, В'єтнам, Лаос, М'янма та Камбоджа.

Організація об'єднує країни з населенням понад 600 млн осіб і сукупним ВВП близько 2,2 трлн дол. (2014 р.), що перетворює АСЕАН на епіцентр і рушійну силу регіональної економічної інтеграції.

Функціональна та інституційна діяльність АСЕАН здійснюється відповідно до положень Хартії (Статуту) АСЕАН, яка була ратифікована в 2007 р. і набула чинності в грудні 2008 р. Хартія АСЕАН складається з 55 статей, декларує такі основні принципи та цілі:

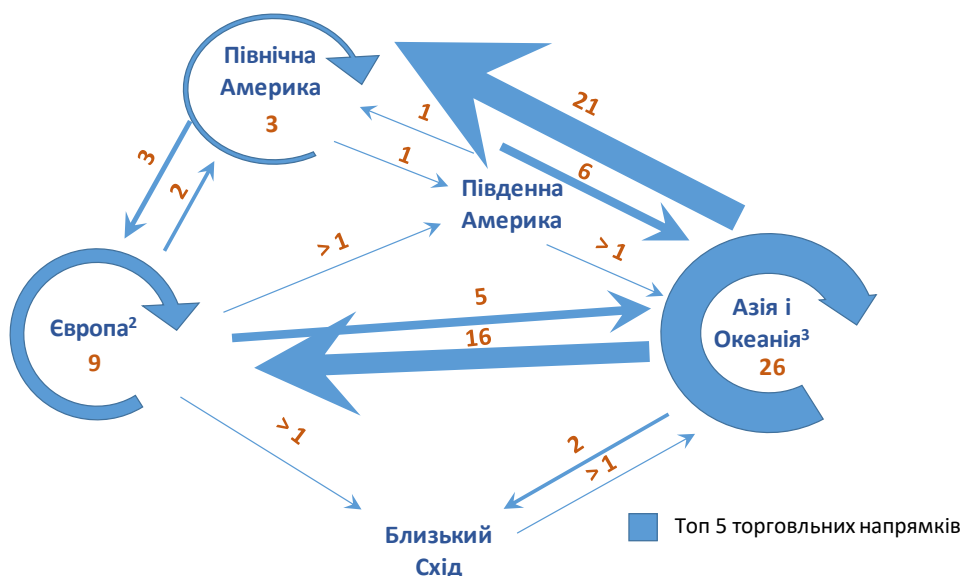
- 1) визнання головної ролі АСЕАН в регіональному співробітництві;
- 2) повага до принципів територіальної цілісності, суверенітету, національної самоідентифікації, невтручання у внутрішні справи країн-членів;
- 3) сприяння регіональному миру та мирному розв'язанню спірних питань;
- 4) дотримання міжнародного права в питаннях прав людини, соціальної справедливості та багатосторонньої торгівлі;
- 5) створення органу щодо захисту прав людини;
- 6) сприяння регіональній інтеграції та розвитку дружних відносин з Європейським Союзом.

Вищим керівним органом АСЕАН є саміт лідерів (голів держав і урядів) країн-членів, який відповідно до Хартії може відбуватися двічі на рік. Водночас передбачено проведення екстрених зустрічей керівництва АСЕАН. Організаційно-координувальну та консультативну роль виконують щорічні наради міністрів закордонних справ. Щороку відбуваються наради міністрів фінансів, економіки й сільського господарства. При цьому їхні найважливіші рішення мають затверджувати міністри закордонних справ. Поточне керівництво здійснює Постійний комітет у складі міністра закордонних справ країни-голови та послів решти країн-членів.

Секретаріат АСЕАН перебуває в столиці Індонезії – м. Джакарті, його очолює Генеральний секретар (строк повноважень – п'ять років).

У кожній країні АСЕАН організована діяльність Національних секретаріатів. За різними напрямками працюють 29 комітетів і 122 робочі групи, що дає змогу щорічно проводити понад 300 заходів на рівні міністрів, найвищих посадових осіб та експертів у межах АСЕАН [25, 26].

Регіон швидко розвивається. Так, у 2020 р. було 9,3 млрд крос-кордонних замовлень, 60 % із них були міжконтинентальними (рис. 3.5).



60% від всіх міжнародних замовлень складає крос-кордонна електронна комерція

¹ Обсяги, які не можуть бути враховані як торговельний потік, не включені. Крос-кордонні потоки товарів часто не збігаються з фізичними потоками через комерційні фактори та фактори ланцюга поставок

² включно Росію і Туреччину

³ включно Індію

Рис. 3.5. Обсяги крос-кордонних перевезень за 2020 р.

Після короткого уповільнення внаслідок обмеженої ємності повітряних вантажів міжнародні поставки зараз зростають вдвічі швидше, ніж внутрішні. У 2020 р. пандемія вплинула на структуру потоків товарів: внутрішньорегіональні потоки - особливо в Північній Америці та Європі – зросли внаслідок збоїв у ланцюзі поставок і дефіциту транспортних потужностей. Тому клієнти вагалися, чи купувати товари з Азії, але зараз обсяги закупівель збільшуються.

3.3. Особливості крос-кордонних перевезень в Азійському регіоні

При здійсненні доставок на такі значні відстані доцільно організувати **мультиmodalні перевезення**, які включають два або більше видів транспорту [27]. Мультиmodalна стратегія може допомогти впоратися з різноманітними перебоями в перевезенні вантажів, наприклад існує дуже обмежене пряме авіасполучення з Китаю до Мексики, тому пропонується доставка з Китаю в Мексику через США, при якій продукцію доставляють повітряним транспортом із Китаю до Лос-Анджелеса чи Далласа, а потім продукція доставляється вантажівками до кінцевого клієнта в Мексиці; оскільки тарифи на морський фрахт зростають, контейнерні перевезення з Таїланду в Батам, Індонезія, стають дорогими через повільніший двотижневий транзит. Рішення: для клієнта компанія перевозить товари вантажівкою до Сінгапуру, завершуючи подорож короткою океанською подорожжю, що скорочує час доставки на сім днів.

При виборі виду чи видів транспорту для перевезення доцільно розглянути критерії, які обмежують вибір:

- 1. Товар.** Характеристики товару (розмір, строк придатності, небезпечний матеріал) можуть обмежити ваші можливості. Наприклад, легкозаймисті речовини, аерозольні балончики та багато інших продуктів не можна транспортувати повітрям.

2. **Терміновість.** Можна заощадити гроші, якщо допустимий довший час доставки, але це не завжди працює. Наприклад, компоненти, які направляються на завод Apple перед випуском нового iPhone, не перевозяться морським транспортом.

3. **Місце виробництва та місце призначення.** Звідки ви доставляєте? Чи є у вас легкий доступ до морських портів чи міжнародних аеропортів? Місце призначення також може вплинути на вибір режиму. Коли авіап перевезення технологічної компанії зі списку Fortune 100 до Шанхаю були скасовані через COVID-19, менеджери скерували вантажі до міжнародного аеропорту Гонконгу та скоординували розподіл вантажівкою з Гонконгу безпосередньо на заводи в Китаї.

4. **Вартість.** Швидше завжди краще, коли йдеться про доставку. Але дотримання бюджету на транспортування має вирішальне значення для підтримки прибутковості.

5. **Пропускна спроможність.** Можуть виникати труднощі щодо можливостей пропускну́ї спроможності, особливо на вантажонапружених напрямках. Наприклад, компанія з виробництва електроніки доставляла вантаж повітрям із Батама, Індонезія, до Лос-Анджелеса через Сінгапур. Але переробна спроможність в авіатранспорті з Батама обмежена, тому компанія зараз застосовує мультимодальну технологію - доставлення товару через океан морським транспортом до Сінгапуру, потім у Лос-Анджелес з використанням авіаційного транспорту. Розглянемо як приклад доставку товару з Шанхаю (Китай) до Хошиміну (В'єтнам) (рис. 3.6).

При організації перевезень за цим маршрутом можна було б використати морський транспорт, оскільки він дешевше, однак при детальному аналізі виявляється, що час транзиту морським транспортом становить вісім-дев'ять днів, тоді як час транскордонного транзиту автомобільним транспортом між Хошиміном і Шанхаєм становить п'ять днів. Отже, автомобільний транспорт має перевагу.

Але в перевезенні автомобільним транспортом також потрібен вибір між двома моделями перевезення (рис. 3.7).

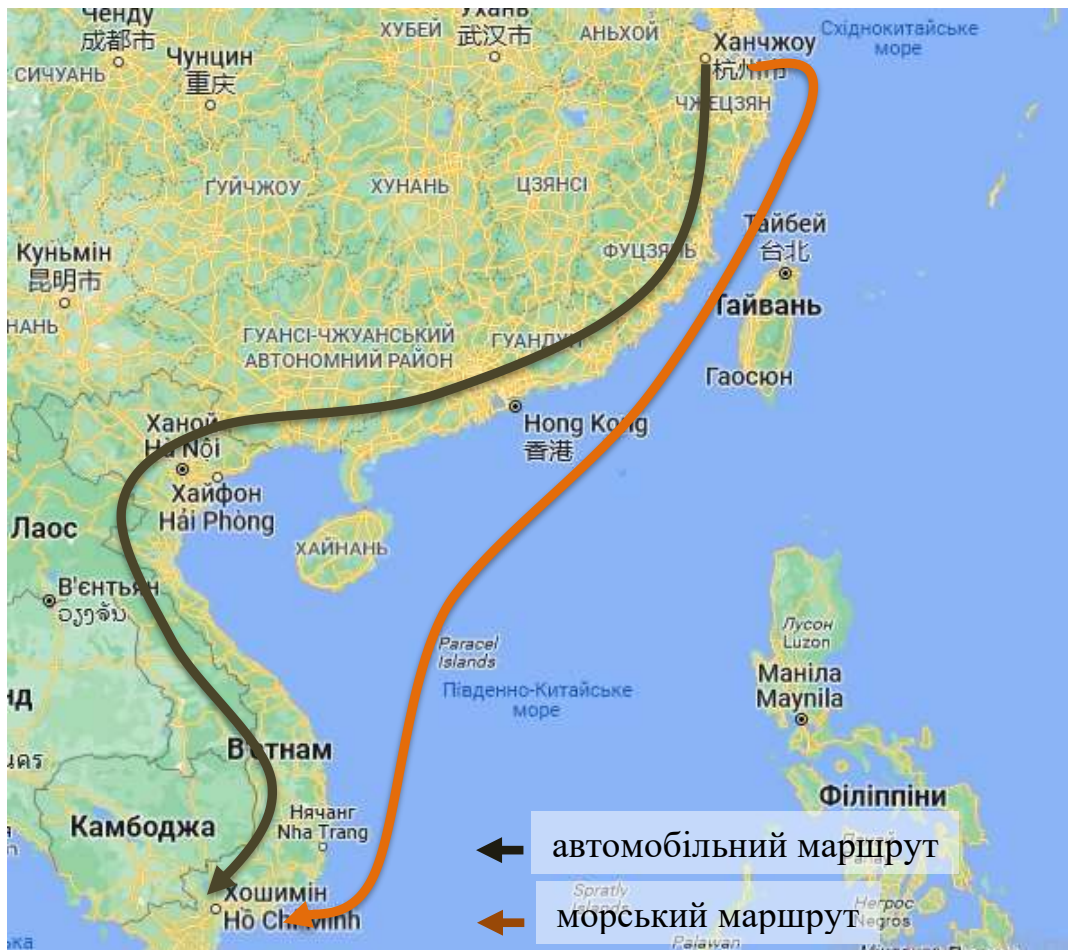


Рис. 3.6. Маршрути крос-кордонних перевезень з Китаю до В'єтнаму



а

б

Рис. 3.7. Маршрути крос-кордонних перевезень з Китаю до В'єтнаму за технологіями FTL (а) і LTL (б)

FTL (англ. full truckload) - технологія перевезень, призначена для великих відправок, які заповнюють всю автівку; вантажівка пломбується і до місця призначення прямує без зупинок і знімання пломб; завдяки цьому має точний час доставки; краще збереження за рахунок пломбування; прийнятно для крихких вантажів.

LTL (англ. less-than-truckload) – технологія, призначена для невеликих обсягів, вантажі декількох компаній знаходяться в одній автівці; зручна для малого бізнесу; на шляху прямування має зупинки для розвантаження-завантаження дрібних партій вантажу (за рахунок цього можливі ушкодження вантажу); за рахунок зупинок важко прогнозований час прибуття до місця призначення (рис. 3.8).

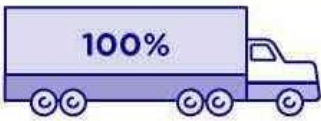
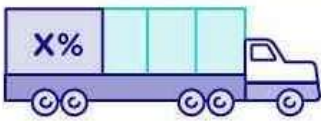
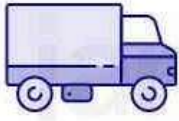
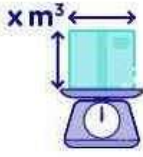


	FTL-технологія	LTL-технологія
Розміщення вантажу	 <p>Вантаж одного відправника займає всю автівку</p>	 <p>Вантаж одного відправника займає частину автівки</p>
Вартість	 <p>Оплата за всю автівку</p>	 <p>Оплата за вагу та об'єм вантажу</p>
Розклад руху	Розклад за чітко визначеним часом	Гнучкий розклад
Зупинки в русі	 <p>Прямує до місця призначення без зупинок</p>	 <p>Прямує до місця призначення з зупинками для вивантаження частини вантажу</p>

Рис. 3.8. Характеристики перевезень за технологіями FTL та LTL

Можна розглянути можливість доставлення авіаційним транспортом, але за маршрутом Хошимін-Шанхай вартість перевезення автомобільним транспортом становить приблизно чверть вартості авіаперевезення, а весь процес наземного транспортування без зміни виду транспортування з використанням FTL гарантує збереження вантажу. До того ж вантажівки можна замовити на будь-який час, на відміну від суден чи літаків. Отже, на розглянутому маршруті крос-кордонних перевезень автомобільний транспорт має перевагу.

При організації крос-кордонних перевезень найчастіше використовується **традиційна модель ланцюга доставок в Азії**, що має такі характеристики:

- купуйте оптом;
- доставляйте у великих океанських контейнерах до країни призначення;
- використовуйте внутрішній транспорт до місця виробництва.

Така традиційна модель постачання добре працює для проміжних продуктів або предметів, необхідних для кінцевого виробництва. За оцінками, 60 % світової торгівлі припадає на проміжні продукти.

Часто складування та комплектування/пакування дешевші в країні виробництва. Особливо це стосується азійських економік. Міжнародні консолідатори та дистриб'ютори мають перевагу в тому, що вони знаходяться ближче до місця виробництва, оминають океанський транзит і відправляють свої великі потоки посилок безпосередньо до країни призначення.

Використовуючи міжнародне пряме впорскування, міжнародні дистриб'юторські центри можуть забезпечити доставку вітчизняним дистриб'юторам протягом кількох днів за конкурентоспроможною вартістю одиниці.

Зростаюча популярність **моделі прямого впорскування** (англ. direct-injection model або Direct Injection Shipping) є ще однією причиною

зростання ринку крос-кордонної доставки товарів [28]. У цій моделі кілька замовлень транспортуються оптом до країни призначення, а потім розділяються на окремі пакети, які передаються внутрішнім логістам, відповідальним за доставку «останньої милі».

Характеристики моделі прямого впорскування:

- перевезення споживчих товарів здійснюється оптом вантажним повітряним транспортом;
- транспортні етикетки «останньої милі» кожного замовлення наносяться на основі місця походження споживчих товарів;
- імпортер товарів народного споживання (англ. the consumer good) позначається як клієнт (англ. customer), а не онлайн-продавець.

Доставка з прямим впорскуванням насправді досить проста. За допомогою цього методу онлайн-продавці можуть обійти традиційні кур'єрські служби та методи ланцюга поставок. Ось як це працює:

1. Споживчий товар пакується та готується в місці відправлення, де також заповнюються документи і наноситься транспортна етикетка пункту призначення.
2. Споживчий товар надсилається до центру консолідації, де він буде згрупований з іншими замовленнями, які мають бути доставлені в те саме місце призначення.
3. Споживчі товари доставляються повітряним транспортом разом або «насіпом» з іншими замовленнями.
4. Споживчий товар проходить електронну митницю в пункті призначення.
5. Споживчий товар пересилається до місцевої поштової чи кур'єрської служби, яка доставить його клієнту.

Переваги прямого впорскування:

1. **Винятки щодо імпортних або митних зборів.** Це особливо актуально для місцевих торговців, які регулярно доставляють товари до

США. Розділ 321 «Виняток щодо введення інформації» передбачає, що індивідуальні замовлення на суму менше 800 дол. звільняються від імпортних мит [29].

2. **Швидша доставка.** Пропонують швидшу доставку, ніж звичайні поштові служби, оскільки товари зазвичай доставляються до країни призначення прямими рейсами. Це також дає змогу здійснювати процес підбору та пакування в країні виробництва, що набагато дешевше, особливо в Азії.

3. **Доступність.** Доставлення з прямим впорскуванням пропонує конкурентоспроможні тарифи, оскільки модель базується на групуванні товарів різних компаній електронної комерції, що надходять до однієї країни, щоб знизити загальну вартість доставлення за кілограм (у логістиці чим більший обсяг, тим нижча вартість доставлення).

4. **Задоволеність клієнтів.** Оскільки доставлення з прямим впорскуванням забезпечує швидкість і нижчу вартість, це чудовий спосіб порадувати клієнтів, які враховують такі чинники перед купівлею споживчих товарів онлайн.

5. **Масштабованість.** Швидкість і нижчі витрати також корисні для власників бізнесу. З меншими витратами та більшою гнучкістю відносно часу навіть меншим роздрібним торговцям буде легше розширювати свій бізнес [28].

Використовуючи різні моделі доставлення, з метою надбання більшої стійкості багато компаній активно децентралізують свої ланцюжки доставлення, відкриваючи більше центрів концентрації вантажів.

Ще одна причина децентралізації ланцюгів постачання полягає в тому, що коли продажі в електронній комерції досягають значних масштабів і здається, що внутрішньорегіональні потоки та внутрішні потоки на великих ринках можуть зрости, компанії можуть вирішити створити локальні центри виконання для покращення якості та швидкості обслуговування.

Так, Alibaba, найбільший у світі онлайн торговельний майданчик, з літа 2021 р. має центральний хаб в аеропорту Льежа в Бельгії, який слугує вантажним терміналом, центром концентрації та офісом компанії. Звідси зручно та швидко доставляти свої товари по Європі. Однак в Alibaba є амбітні плани - забезпечити 72-годинне доставлення в будь-яку точку світу. Щоб розширити свої логістичні можливості, особливо в B2C, китайський конгломерат придбав контрольний пакет Cainiao і зараз розширює свою мережу в Європі [30].

Аеропорт Льежа було обрано європейським центром у глобальній мережевій операції, створеній Cainiao Network, логістичним підрозділом китайського оптового продавця електронної комерції Alibaba. Основними перевізниками товарів є ASL Airlines Belgium і AirBridgeCargo, які доповнюються чартерними рейсами Silk Way. Отже, вони поділені за приміщеннями різних операторів, і на сьогодні їх не можна ідентифікувати як обсяг Cainiao у статистиці аеропорту.

Також можна спостерігати зростання ролі Лаосу в крос-кордонних перевезеннях в Азії. Лаос, невелика держава в Південно-Східній Азії, перетворюється на регіональний логістичний центр завдяки залізничному сполученню зі своїми сусідами.

Німецька логістична компанія DHL є першою міжнародною експедиторською компанією, яка пропонує двосторонні залізничні вантажні перевезення між Куньміном і В'єнтьяном через китайсько-лаоську залізницю. Залізничне сполучення є першим у своєму роді на ринку, скорочуючи транзитний час між Куньміном і В'єнтьяном з двох днів дорогою приблизно до 20–24 год.

Найбільш завантажені пункти перетину кордону

Одними з найбільш завантажених прикордонних пунктів для транскордонної торгівлі є тайсько-малайзійський кордон із Садао (Тайланд) / Букіт Каю Хітам (Малайзія) і Садао (Тайланд) / Паданг Бесар (Малайзія) - два основні прикордонні пункти.

Іншим завантаженим прикордонним пунктом є кордон Пінсян (Китай) / Ланшон (В'єтнам) між В'єтнамом і Китаєм. Нарешті, Джохор (Малайзія) і Туас (Сінгапур) між Малайзією та Сінгапуром, а також Араньяпратхет (Тайланд) і Пойпет (Камбоджа) є одними з найбільш завантажених кордонів у регіоні. Також перспективним є напрямок між Таїландом і М'янмою, де спостерігається збільшення торгівлі [31].

Серед особливості крос-кордонних перевезень в Азійському регіоні можна виділити такі:

1. **Каботаж.** При організації крос-кордонних перевезень в Азійському регіоні потрібно зауважити, що, на відміну від країн ЄС, де вантажівки можуть легко перетинати кордони, комерційні транспортні засоби в Південно-Східній Азії, зареєстровані в одній країні, не можуть в'їхати в іншу країну. Наприклад, малайзійські вантажівки не можуть в'їхати в Таїланд, а тайські вантажівки не можуть в'їхати в Малайзію. Так само китайські вантажівки не можуть в'їхати до В'єтнаму, а в'єтнамські вантажівки – до Китаю.

Є два винятки. Перший – Лаос, куди можуть заїхати вантажівки з В'єтнаму і Таїланду. Другий – Сінгапур, куди допускають малайзійські вантажівки.

Обмеження щодо транспортних засобів вимагають додаткової обробки, оскільки вантажі слід перевантажувати на основних пунктах пропускання. Це створює більший ризик пошкодження під час перевантаження. Щоб мінімізувати цей ризик, постачальники послуг логістики використовують метод Lift On / Lift Off (LoLo). LoLo означає, що компанія перевантажує весь контейнер за допомогою крана з однієї вантажівки на іншу на кордоні [31].

2. **Відмінності в оформленні митних документів.** Існують значні відмінності в митних вимогах між країнами, що може призвести до затримок на міждержавних кордонах. Незважаючи на ініціативи щодо

створення більш узгодженого митного процесу, вантажовідправники все ще стикаються з проблемами оформлення під час перетину кордону.

Наприклад, під час доставлення до країн CLMV (англ. Cambodia, Laos, Myanmar and Vietnam) важливо розуміти, що процеси митного оформлення можуть бути складнішими і тривалішими через менш розвинену інфраструктуру та слабкіші логістичні мережі в цих регіонах.

Одним із способів вирішення таких проблем є співпраця з міжнародними постачальниками, які мають досвід роботи в країнах CLMV і можуть запропонувати підтримку в навігації в процесі митного оформлення.

3. Сезонний фактор. Високий сезон – це вагомий чинник в Азійському регіоні. У певні пори року деякі пункти перетину кордону стикаються з надзвичайно великими обсягами, що призводить до тривалого часу очікування для вантажовідправників.

Наприклад, це відбувається під час китайського Нового року – імпорт із Китаю може бути затримано чи заблоковано, або наприкінці місяця, коли деякі галузі перевозять більше товарів, ніж зазвичай.

Окрім більш тривалого часу доставлення, вантажовідправники можуть зіткнутися з відсутністю вантажівок і робочої сили, оскільки водії не завжди повертаються на роботу одразу після свят.

4. Безпека вантажу. Безпека вантажу є важливою для всіх видів транспорту. Однак дорожні умови в Південно-Східній Азії є особливо складними, зокрема при експорті з Китаю. Тому при організації крос-кордонних перевезень необхідно переконатися, що вантаж у належний спосіб закріплений ремнями або обмежувачами на підлозі, або встановити спеціальні подушки безпеки. Також потрібно переконатися, що водій має досвід праці в складних дорожніх умовах.

5. Доцільність застосування мультимодальних перевезень. Вантажовідправники все частіше застосовують мультимодальні

перевезення, наприклад вантаж транспортується з В'єтнаму до Бангкока автомобільним транспортом для різних клієнтів, а коли він прибуває до Бангкока, вантаж відправляється повітрям до Східної Азії, Європи та Латинської Америки. Це мультимодальне рішення також доцільне для вантажів з інших країн CLMV.

Ще одним мультимодальним транспортним рішенням є автомобільний/залізничний транспорт між Китаєм і Європою. Зі збільшенням частоти поїздок залізницею між різними містами Європи та Китаю залізниця швидко стає більш привабливим варіантом для перевезень між Азією та Європою. Наприклад, товар з Тайланду та Малайзії транспортується вантажівками з м. Чунцин на південному заході Китаю, звідки вантажі транспортуються залізничним транспортом до різних міст Європи [31].

Контрольні запитання до розділу 3

1. Дайте визначення «електронна комерція».
2. Дайте характеристики основних видів електронної комерції.
3. На які субрегіони поділяється Азія відповідно до геосхеми ООН?
4. Дайте визначення ASEAN.
5. Які основні цілі функціонування ASEAN?
6. Які проблеми можна вирішити ширшим застосуванням мультимодальних перевезень при крос-кордонних перевезеннях з КНР до Мексики?
7. Дайте характеристику моделі FTL-перевезень.
8. Наведіть приклади доцільності застосування моделі LTL-перевезень.
9. Перелічіть характеристики традиційної моделі перевезень в Азії.
10. Чим характеризується модель прямого впорскування?

РОЗДІЛ 4. Моделі перевезень у межах The New Silk Road

4.1. Сучасний стан економіки КНР та ініціатива «Один пояс, один шлях»

Як вже було зазначено вище, Азійський регіон має великий потенціал у світовій торгівлі та крос-кордонній логістиці. Одним із найбільших гравців на цьому ринку є Китайська Народна Республіка (КНР).

Однак останні дані показують, що Китай втрачає своє домінування у виробництві на користь В'єтнаму, Малайзії, Бангладешу, Індії та Тайваню.

Експорт меблів, одягу, взуття, туристичних товарів і сумок, мінералів, а також науки і техніки скорочується (рис. 4.1).

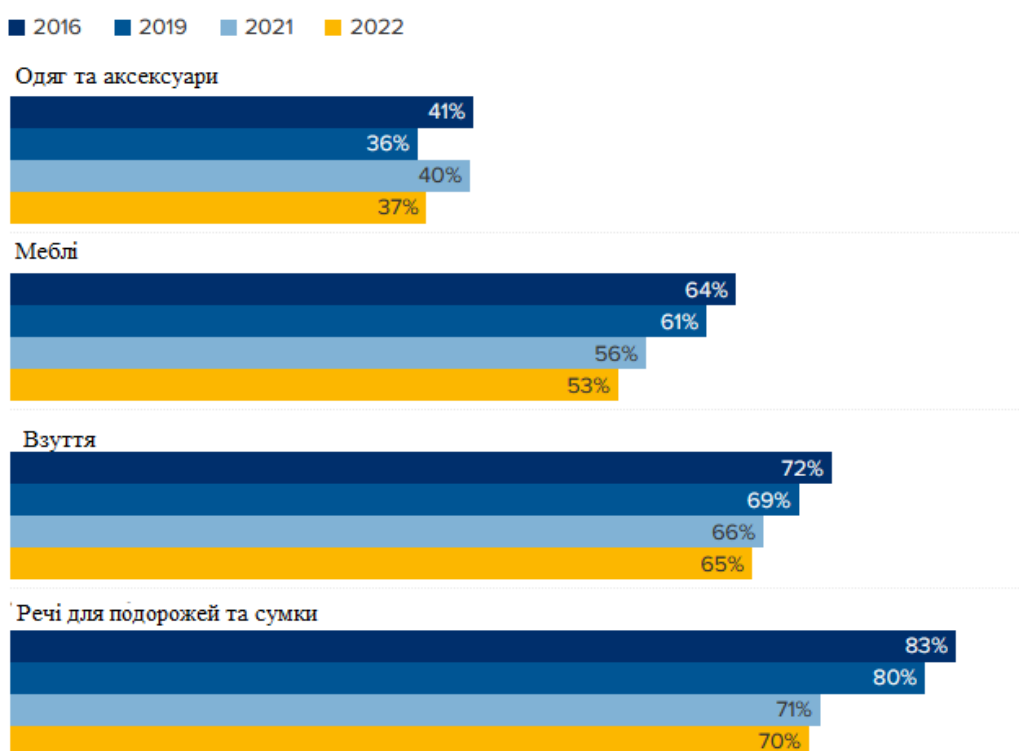


Рис. 4.1. Частка Китаю у світовому експорті споживчих товарів за період 2016-2022 рр.

Близьке розташування В'єтнаму до Китаю та дешева робоча сила є причинами, чому В'єтнам вважається прийнятною альтернативою. Океанський перевізник MSC разом з Vietnam Maritime Corporation оголосили в липні 2022 р. про створення нового проекту перевантажувального контейнерного терміналу поблизу міста Хошимін. Після завершення термінал стане найбільшим у країні.

Починаючи з 2016 р. можна спостерігати зростання частки В'єтнаму у світовому експорті основних споживчих товарів (рис. 4.2).

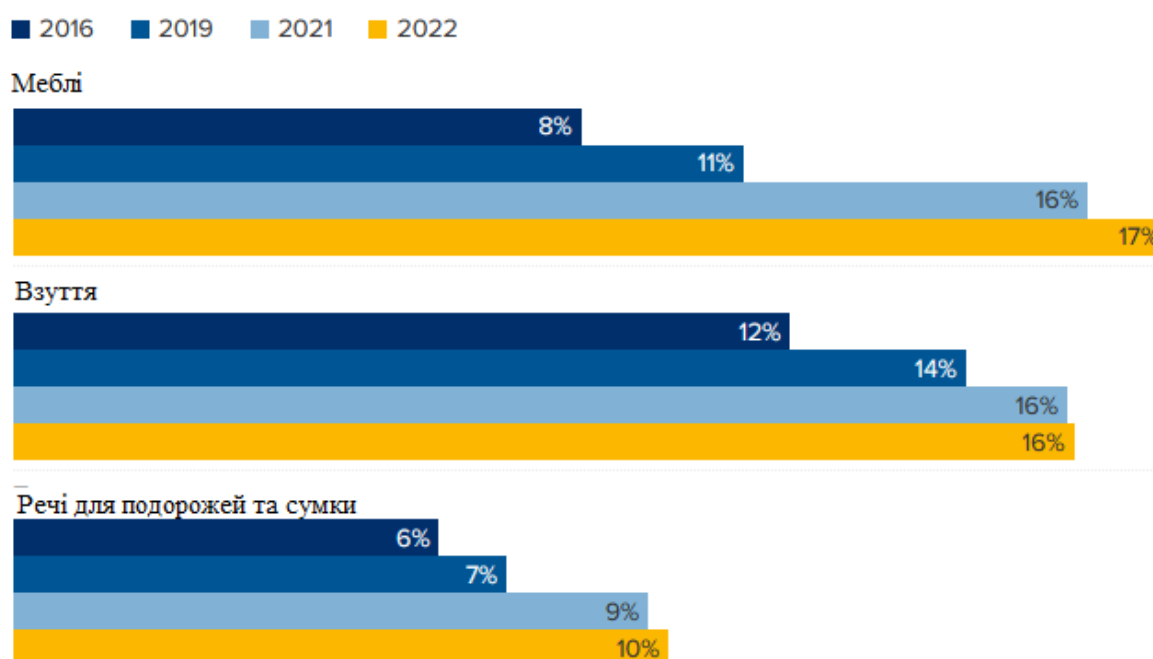


Рис. 4.2. Частка В'єтнаму у світовому експорті споживчих товарів за період 2016-2022 рр.

Також спостерігається зростання внутрішньоазійської торгівлі потоками сировини та подальшого експорту готової продукції з В'єтнаму та інших країн Південно-Східної Азії.

Дані компанії Project44, що займається відстеженням вантажів, показують, що загальна місткість суден у TEU (контейнерах), які відправляються з китайських портів, зменшується з початку карантину

через пандемію на початку 2021 р., щомісячна пропускна спроможність суден, що відправлялися з портів Китаю до 2021 р., становила близько 11,2 млн TEU і знизилася до 8,6 млн TEU, що на 23,2 % менше [32].

Відповідно до океанських бронювань, що відстежує FreightWaves SONAR, кількість вантажовідправників, які розміщують замовлення на контейнерні перевезення морськими перевізниками, продовжує зменшуватися [32].

Але один з головних проєктів Китаю, ініціатива «Один пояс, один шлях» (англ. the One Belt One Road initiative (BRI)), спрямований на посилення позицій Китаю у світовій торгівлі шляхом розвитку «Нового шовкового шляху». Проєкт з'єднує Китайську Народну Республіку з більш ніж 60 країнами Африки, Азії та Європи, повертаючись до старих Шовкових шляхів, що з'єднували Азію, Африку та Європу в I ст. н. е. [34].

Сухопутний «пояс» передбачає створення економічного і торговельного коридору, що простягається зі сходу Китаю через Центральну Азію до Європи. Ініціатива «Пояс» закликає до інтеграції євразійського масиву суші в єдину економічну/торговельну зону.

Спираючись на свої широкі географічні зв'язки з євразійськими країнами, Китай ініціював створення інфраструктурного проєкту «Один пояс, один шлях» (рис. 4.3).

Цей інфраструктурний об'єкт складається з таких елементів:

«Економічний пояс Шовкового шляху» – створення трьох транс'євразійських економічних коридорів: **північного** (Китай-Центральна Азія-росія-Європа), **центрального** (Китай-Центральна і Західна Азія-Перська затока і Середземне море) і **південного** (Китай-Південно-Східна Азія-Південна Азія-Індійський океан).

«Морський Шовковий шлях XXI ст.» – створення двох морських маршрутів: один маршрут веде з узбережжя Китаю через Південно-Китайське море в Південно-Тихоокеанський регіон, інший передбачає

з'єднання приморських районів Китаю і Європи через Південно-Китайське море та Індійський океан.



Рис. 4.3. Економічні коридори в рамках проєкту «The One Belt One Road initiative»

Китайсько-пакистанський економічний коридор.

Економічний коридор Китай-Бангладеш-Індія-М'янма. Для морської «Дороги» розвиток Китаєм портів і хабів в Індо-Тихоокеанському регіоні є ключовим аспектом ініціативи. Придбання та будівництво портових споруд і пов'язаних з ними економічних зон в Австралії (наприклад порт Дарвін, придбаний у 2015 р.), Малайзії, Індонезії, Бангладеші, Шрі-Ланці, М'янмі, Пакистані, Кенії, Омані, Туреччині та Джибуті мають на меті забезпечити Китай доступом до моря та економічною вигодою через Індійський океан. Вони з'єднуюватимуться з Піреєм, головним портом Греції (акції якого були куплені китайською

судноплавною групою COSCO), що дасть змогу отримати прямий доступ до європейських ринків.

Формально BRI наголошує на п'яти ключових сферах міжнародного співробітництва. Однак найбільше уваги приділено величезним інвестиціям в інфраструктуру, необхідну для сприяння торговельним цілям BRI. Хоча наведені цифри, як правило, розрізняються, загалом Китай витрачає приблизно 150 млрд дол. США на рік у 65 країнах, які підписалися на цю схему.

4.2. Україна та ініціатива «Один пояс, один шлях»

Україна - країна BRI, але на сьогодні не є таким активним учасником ініціативи, як, наприклад, сусідня Білорусь. На Україну не припадає великої кількості запланованих інвестицій і проєктів, а основні транспортні коридори в рамках ініціативи пролягають повз Україну [34].

Серед найперспективніших для України транспортних сполучень є «Новий євразійський сухопутний міст», що проходить через Казахстан-росію-Білорусь-Польщу. На цьому маршруті конкурентом України є Білорусь, у якої є індустріальний парк, через неї відбувається абсолютна більшість перевезень BRI.

Також є Транскаспійський коридор (або середній коридор), що проходить через Казахстан, Азербайджан, Грузію і Туреччину. З порту в Грузії вантажі можуть іти й до українського порту Південний. Втім, порівняно з Північним коридором цей шлях проходить через більшу кількість країн і поєднує два морські перевезення, а інфраструктура за цим маршрутом є менш поєднаною. Цей коридор має менший пріоритет у BRI [35] (рис. 4.4).



Рис. 4.4. Транскаспійський коридор

4.3. Особливості крос-кордонних перевезень між КНР та Україною

Більшість перевезень з КНР до України здійснюється за традиційною моделлю. При цьому найчастіше використовують такі **умови** доставлення (відповідно до INCOTERMS 2020):

EXW (Ex Works) – франко-завод (з зазначенням пункту доставлення). Цей термін часто використовується в початкових цінових пропозиціях на продаж товарів без урахування будь-яких витрат. EXW означає, що продавець надає товари на його території або в іншому зазначеному місці (завод, фабрика, склад тощо). Продавець не повинен ні завантажувати товари на транспорт для підвезення вантажів, ні замитнювати товари для експорту.

FOB (Free on Board) – франко-борт. Продавець доставляє товар на борт судна, призначеного покупцем, у зазначеному порту відвантаження або закупає товари, вже доставлені у такий спосіб на судно. Ризик втрати

товару переходить від продавця до покупця, коли товар опиняється на борту судна, і з цього моменту покупець несе відповідальність за всі витрати [36].

При організації крос-кордонних перевезень з КНР використовують два способи доставки (рис. 4.5).

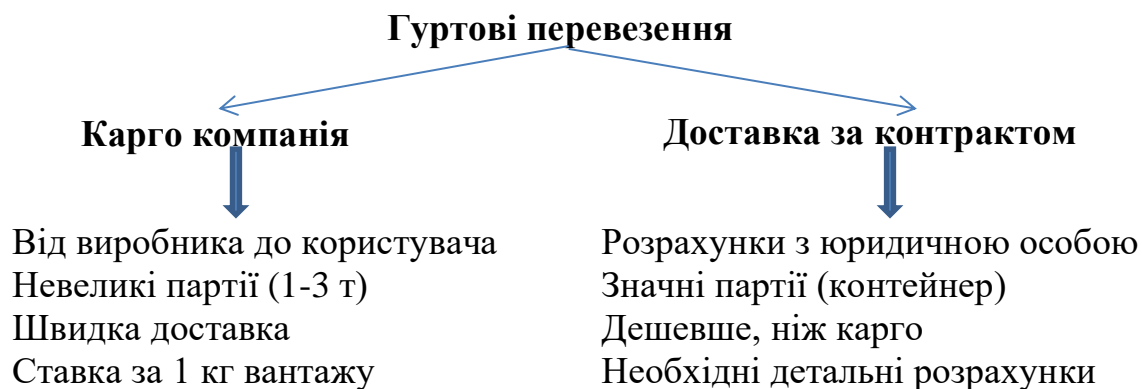


Рис. 4.5. Способи організації крос-кордонних перевезень між КНР і Україною

При організації крос-кордонних перевезень між КНР та Україною можна виділити етапи, наведені на рис. 4.6.



Рис. 4.6. Етапи організації крос-кордонних перевезень між КНР та Україною

На сьогодні операції з вивантаження та митне розмитнення вантажів по прибуттю (ПДВ та митні платежі) становлять від 60 до 80 % загальної вартості доставки.

При організації крос-кордонних перевезень морським транспортом, як правило, використовують контейнери:

- 20-футові (місткість 27 м³);
- 40-футові (місткість 65 м³);
- 40-футові High Cube (місткість 70 м³).

Якщо говорити про структуру, то український експорт має переважно сировинний характер. І, якщо проаналізувати дані останніх п'яти років, можна говорити про тренд на його примітивізацію. Так, наприклад, товарна позиція «реактори ядерні, котли, машини» – єдина «технологічна» позиція найкращих 10 груп українського експорту з високою доданою вартістю втрачає в обсягах щорічно (рис. 4.7).

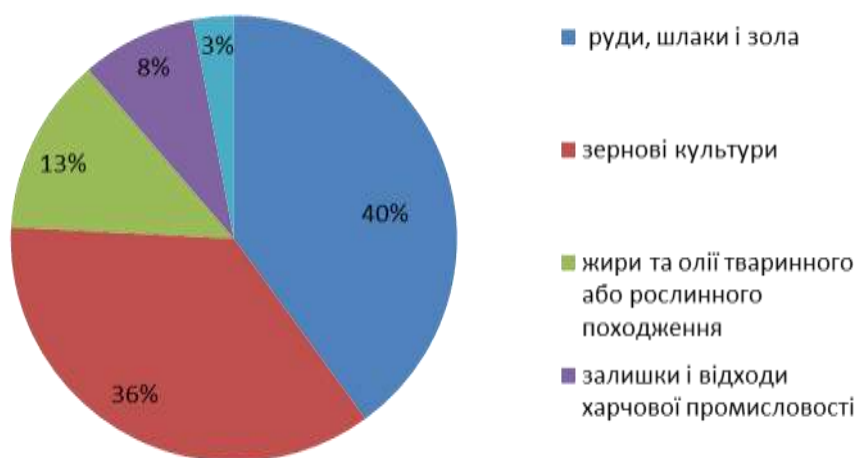


Рис. 4.7. Український експорт (січень-квітень 2021 р.)

Китай, натомість, продає переважно технологічні товари з високою доданою вартістю, постійно розширюючи асортимент. Причому за деякими позиціями їхні поставки є безальтернативними. Так, наприклад, більше 90 % українського імпорту напівпровідників забезпечується поставками китайських партнерів. Структуру експорту наведено на рис. 4.8.



Рис. 4.8. Імпорт з КНР (січень-квітень 2021 р.)

Високий рівень товарообігу, позитивна динаміка торгівлі створюють гарну базу для зростання інвестиційної активності. Однак реальні дії більш ніж скромні.

Україна спочатку розглядалася китайським керівництвом як один з вузлів глобального проєкту. Це якнайкраще ілюструється схемами вибудовування «Поясу і Шляху» 2013-2016 рр. Існувало дві концепції, що розрізняються етапами включення держав до проєкту і маршрутами логістичних ланцюгів, що вибудовуються. В обох випадках Україна – одна з важливих частин глобальної системи. У початкових, чорнових планах – це варіант участі як однієї з точок входу з подальшим відгалуженням на Білорусь і європейську частину росії.

У другому варіанті приблизно того самого періоду – складова «євразійського економічного мосту» – транспортної та промислової лінії, що зв'язує материкові райони КНР з країнами ЄС.

Однак шанс скористатися наявними можливостями ініціативи і китайський інтерес у регіоні були втрачені. Частково це пов'язано з анексією Криму і війною на сході України. Частково – з негативним досвідом реалізації ряду інвестиційних проєктів і вкрай низьким рівнем політичних контактів. Тому сьогодні Україна залишилася поза ключовими

напрямами проекту «Пояс і Шлях». Азіатська нитка «Китай-Балкани-ЄС» вибудовується через Туреччину, Болгарію, Угорщину, країни балканського регіону. А пряма гілка транзиту КНР-РФ-Німеччина проходить через Білорусь і Польщу. Україна стала територією, яка випадає з глобальної системи, що вибудовується Пекіном [37].

Контрольні запитання до розділу 4

1. Яка основна мета впровадження ініціативи «Один пояс, один шлях»?
2. Які регіони поєднує сухопутна складова ініціативи «Один пояс, один шлях»?
3. Які регіони поєднує «Морський Шовковий шлях XXI ст.»?
4. Які умови доставлення застосовують при організації перевезень з КНР до України?
5. Який спосіб доставлення доцільно застосовувати при перевезенні партії вантажу вагою 2 т з КНР до України?
6. Який спосіб доставлення доцільно застосовувати при перевезенні партії вантажу вагою 20 000 т з КНР до України?
7. Які етапи можна виділити при організації крос-кордонних перевезень між КНР та Україною?
8. Які види контейнерів використовують при організації крос-кордонних перевезень морським транспортом?
9. Як можна охарактеризувати експорт товарів з України до КНР?
10. Які товари переважають у структурі імпорту з КНР до України? Який вплив ці товари мають на економіку України?

РОЗДІЛ 5. Директиви ЄС в міжнародних перевезеннях та імплементація залізничних європакетів в Україні. Крос-кордонні перевезення «Схід-Захід»

5.1. Терміни та визначення понять

Директива (англ. directive) – тип законодавчого акта Європейського Союзу.

На відміну від постанови чи рішення, інструментів прямої дії, директива запроваджується через національне законодавство. Вона зобов'язує державу-члена в певний строк вжити заходів, спрямованих на досягнення визначених у ній цілей.

Директиви – підпорядкований інструмент, вони мають відображувати положення договорів, але, як і договори, мають верховенство над національним правом. Тож якщо якась країна не запровадила вчасно відповідну директиву до національного законодавства, вона однаково має силу закону в цій країні, і її порушення може бути оскаржено в Суді ЄС [38].

Директиви ЄС визначають цілі, які мають бути досягнуті країнами-членами ЄС, залишаючи при цьому кожному з них можливість розробляти власне законодавство для виконання обов'язкових вимог цієї директиви. Усі Директиви публікуються в журналі ЄС «Official Journal of Europe».

Основними нормативними документами Євросоюзу у сфері технічного регулювання на залізничному транспорті є вже згадані директиви 96/48/ЄС і 2001/16/ЄС і посібники з їхньої реалізації. Ці директиви встановлюють суттєві вимоги, що стосуються створення інтероперабельних (експлуатаційно сумісних) високошвидкісних і традиційних залізничних ліній і їхніх підсистем:

1. Структурні підсистеми:

- ✓ інфраструктура;

- ✓ енергопостачання;
- ✓ системи управління та сигналізації;
- ✓ здійснення перевезень та управління ними;
- ✓ рухомий склад.

2. Експлуатаційні підсистеми:

- ✓ технічне обслуговування та ремонт;
- ✓ системи обробки та передання даних для пасажирських і вантажних перевезень.

Технічне законодавство Євросоюзу рекомендує використання нормативних документів (стандартів, пам'яток, правил, методик) міжнародних організацій (**Міжнародного союзу залізниць – UIC, Міжнародної електротехнічної комісії – IEC, Міжнародної організації зі стандартизації – ISO**), а також допускає дотримання деяких умов застосування національних стандартів провідних країн-членів Євросоюзу (наприклад Німеччини, Франції, Великобританії) – до заміни їх європейськими стандартами.

Оскільки залізничні системи різних країн Європейського Союзу мають відмінності, то для задоволення основних вимог і забезпечення оперативної сумісності залізничної системи Європейського Союзу були розроблені **технічні специфікації інтероперабельності (TSI)**. Вони визначають технічні та експлуатаційні стандарти, яким має відповідати кожна підсистема або частина підсистеми.

TSI розробляє Європейське залізничне агентство (англ. European Union Agency for Railways, ERA) за дорученням Європейської Комісії. Створена робоча група включає членів національних органів безпеки та членів організацій, що являють собою сектор.

Після завершення TSI вони передаються до Комітету держав-членів Європейського Союзу для отримання висновку, перш ніж Комісія ухвалить

рішення. Потім вони перекладаються офіційними мовами Європейського Союзу перед тим, як повідомляються державам-членам.

Перші TSI були затверджені в Директиві 96/48/ЄС (про сумісність високошвидкісної залізничної системи) і Директиві 2001/16/ЄС (про сумісність звичайної залізничної системи).

На сьогодні чинні TSI затверджені в Директиві 2016/797/ЄС.

Ключове значення для країн ЄС наразі має Директива 2012/34/EU «Встановлення єдиного залізничного ринку» (у 2007 р. були відкриті ринки перевезень вантажів, у 2010 р. – ринки міжнародних пасажирських перевезень).

Розглядаючи транспорту галузь, необхідно відзначити, що стратегія спільного транспорту Європейського Союзу визначає три основних напрями, де необхідна спільна діяльність, і для кожного з них вона встановлює ключові моменти:

1. Покращення ефективності та конкурентоспроможності транспорту в ЄС шляхом відкриття ринку, створення інтегрованих транспортних систем і розвитку транс'європейської транспортної мережі.

2. Забезпечення справедливого ціноутворення, враховуючи максимально можливі соціальні витрати і поліпшення умов праці в галузі транспорту.

3. Поліпшення якості транспортних послуг, приділення особливої уваги безпеці руху, особливо в повітряному, морському та автомобільному транспорті, а також охороні довкілля.

5.2. Етапи лібералізації залізничного ринку Європейського Союзу

З початку 1970-х рр. у країнах Європейського Союзу функціонувала структура залізничного ринку, подібна до українського залізничного ринку. З часом вертикально-інтегровані державні монополії, що контролювали

залізничний транспорт, показували все меншу ефективність. Однією з причин цієї ситуації була відсутність конкуренції, що так само призвело до зростання тарифів і збільшення боргів у залізничній транспортній галузі. Отже, залізниця почала втрачати позиції та програвати конкуренцію, особливо з боку автомобільного та авіаційного транспорту.

Починаючи з початку 1990-х рр. частка залізничного транспорту на ринку перевезень значно зменшилася – з 70 % у 1970 р. до 31 % у 1990 р. Щоб змінити ситуацію, європейські країни розпочали реформи в галузі залізничного транспорту, впроваджуючи поступову лібералізацію залізничного ринку: відділення оператора інфраструктури від перевізника з одночасним відкриттям ринку для приватних операторів.

Початком реформи можна вважати прийняття Директиви 91/440/ЄС від 29 липня 1991 р. Директива визначає підходи до управління залізничною інфраструктурою і процесів перевезень залізничних підприємств, які засновані або будуть засновані в одній з держав-членів, за винятком залізничних підприємств, діяльність яких обмежена наданням виключно міських, приміських або регіональних перевезень.

Основні положення Директиви 91/440/ЄС:

1. **Незалежність управління.** Країни Європейського Союзу повинні були вжити необхідних заходів для забезпечення незалежного статусу залізничних підприємств у сфері управління, адміністрування і внутрішнього контролю за адміністративними, економічними і фінансовими питаннями, відповідно до якого вони, зокрема, матимуть майно, бюджет і рахунки, відокремлені від майна, бюджету і державних рахунків.

2. **Відокремлення управління інфраструктурою та процесів перевезень.** Держави-члени повинні були забезпечити відокремлення управління інфраструктурою та процесів перевезень за рахунок запровадження окремих звітів про фінансові результати і балансових звітів та окремого оприлюднення результатів комерційної діяльності залізничних

компаній, які надають транспортні послуги, і комерційної діяльності, пов'язаної з управлінням залізничної інфраструктурою. Державні кошти теж мають відображувати цей поділ, а кошти, які надаються одній з цих двох сфер діяльності, не можуть передаватися іншій.

Держави ЄС самостійно відповідають за розвиток своєї національної залізничної інфраструктури, але при цьому вони повинні враховувати, коли необхідно, загальні потреби ЄС.

3. **Доступ до залізничної інфраструктури.** Залізничні підприємства, які підпадають під дію цієї Директиви, отримують доступ до інфраструктури в усіх інших державах ЄС для виконання всіх залізничних вантажних перевезень і міжнародних пасажирських перевезень.

4. **Створення Комісії**, що контролюватиме технічні та економічні умови та розвиток ринку європейського залізничного транспорту в тісній співпраці як з представниками країн ЄС, так і відповідних галузей для кращого оцінювання ефективності та результатів прийнятих заходів [39].

Як продовження реформування, 26 лютого 2001 р. було прийнято три директиви, відомі як **«перший пакет щодо залізничної інфраструктури»**:

- Директива від 26 лютого 2001 р. про внесення змін до Директиви Ради 91/440 /ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства (2001/12 /ЄС);

- Директива від 26 лютого 2001 р. про внесення змін до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств (2001/13/ЄС);

- Директива від 26 лютого 2001 р. про розподіл залізничної спроможності інфраструктури та визначення плати за використання залізничної інфраструктури і сертифікацію безпеки (2001/14/ЄС) [40-42].

Перший пакет реформ, імплементований країнами ЄС, стабілізував ринкову частку залізничного транспорту і забезпечив відкритий доступ до транс'європейської мережі на недискримінаційній основі. Основний процес лібералізації тривав десять років (1997-2007 рр.) і ще не завершений, однак наслідки впровадження цього пакета позитивні. Залізничний транспорт досяг певної стабільності порівняно з іншими видами транспорту. На

залізничних магістралях було встановлено високий рівень безпеки, що допомогло знизити ризик нещасних випадків. Втрати робочих місць у сфері залізничного транспорту були частково збалансовані завдяки створенню нових робочих місць на нових залізничних підприємствах. Через відкриття конкуренції вантажних залізничних перевезень у деяких країнах продуктивність залізничних перевезень досягла найвищого рівня порівняно з попередніми періодами.

У той же час Європейською Комісією було визначено напрями для подальшого покращення взаємодії залізничного транспорту:

- відкриття національних вантажних ринків для каботажу;
- встановлення високих стандартів безпеки для залізничної мережі, заснованих на правилах незалежного органу і чіткому встановленні відповідальності кожного задіяного учасника;
- оновлення Директиви щодо гармонізації технічних вимог і положень з використання високошвидкісних і звичайних залізничних мереж;
- поступове відкриття міжнародних пасажирських послуг.

29 квітня 2004 р. Європейською Комісією було запропоновано **«другий залізничний пакет»**. Метою впроваджуваних заходів було відновлення залізниць за рахунок швидкого будівництва інтегрованого Європейського залізничного простору, поліпшення стану безпеки руху поїздів, сумісності залізниць і повне відкриття залізничного ринку вантажних перевезень починаючи з 1 січня 2007 р. Важливим аспектом було створення Європейського залізничного Агентства, розробленого як суб'єкта, відповідального за надання технічної підтримки для безпеки і сумісності робіт (англ. European Union Agency for Railways, ERA).

Другий залізничний пакет включав:

- Директиву Європейського Парламенту і Ради від 29 квітня 2004 р. «Про безпеку залізниць у Співтоваристві», яка вносила зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту і

Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур і стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях) (2004/49/ЄС);

- Директиву Європейського парламенту і Ради від 29 квітня 2004 р., що змінювала Директиву Ради 96/48/ЄС про функціонування транс'європейських високошвидкісних систем і Директиву Європейського парламенту і Ради 2001/16/ЄС про функціонування транс'європейських стандартних залізничних систем (2004/50/ЄС);

- Директиву Європейського парламенту і Ради від 29 квітня 2004 р., що змінює Директиву Ради 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць Співтовариства (2004/51/ЄС);

- Регламент Європейського парламенту і Ради ЄС № 881/2004 від 29 квітня 2004 р. про створення Європейського залізничного агентства [43-46].

Відкриття ринку вантажних залізничних перевезень з 1 січня 2007 р. сприяло ліберизації залізничних перевезень, зі створенням Європейського залізничного агентства було запроваджено загальні процедури розслідування аварій і встановлено органи безпеки в кожній державі-учасниці. Європейське залізничне агентство стало важливим чинником у політиці модернізації європейської залізничної індустрії. У 25 країнах (Мальта і Кіпр не мають залізниць) існували непокдані правила і стандарти з технічних і безпекових питань, що перешкоджало розвитку цієї галузі. Агентство було створено з метою поступового упорядкування технічних норм і встановлення спільних цілей у сфері безпеки для всіх залізниць Європи.

26 вересня 2007 р. Європейською Комісією було запропоновано **«третій залізничний пакет»**. Він включав:

- Директиву Європейського парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 р. про внесення змін до Директиви 91/440/ЄЕС про розвиток залізниць

Співтовариства та Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур і стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та сертифікацію безпеки (2007/58/ЄС);

- Директиву Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 р. про сертифікацію локомотивів, що управляються машиністом поїзда, і поїздів у залізничній мережі в Співтоваристві (2007/59/ЄС);

- Регламент (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 р. про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами;

- Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 р. про права та обов'язки пасажирів залізничного транспорту [47-49].

Третій залізничний пакет включав такі зміни:

1. Запровадження відкритого доступу до міжнародних пасажирських залізничних перевезень, включаючи каботаж до 2010 р. Це дало змогу операторам підбирати і висаджувати пасажирів на будь-якій станції на міжнародних маршрутах, включаючи станції в тій самій країні Європейського економічного простору (ЄС).

2. Впровадження Європейської ліцензії для машиністів, яка давала їм змогу пересуватися по всій європейській залізничній мережі. Було чітко окреслено основні вимоги до машиністів поїздів, зокрема рівень освіти, вік, фізичне і психічне здоров'я, знання та практична підготовка навичок водіння.

3. Забезпечення прав пасажирів залізничного транспорту, включаючи розширений перелік прав і встановлення мінімальних стандартів якості. Приділено увагу захисту від дискримінації інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями, відповідальність у разі нещасних випадків, наявність залізничних квитків і забезпечення особистої безпеки пасажирів на станціях. Ці права мають бути гарантовані для всіх пасажирів на всіх залізничних маршрутах.

З метою завершення створення Єдиного європейського залізничного простору у 2013 р. було запропоновано «*четвертий залізничний пакет*», який включав три пропозиції з внесення поправок до Директиви 2008/57/ЄС щодо сумісності залізничних систем Співтовариства, Директиви 2004/49/ЄС щодо безпеки залізничної системи Співтовариства і Регламенту (ЄС) 1335/2008 щодо створення Європейського залізничного агентства, яке буде також стежити за роботою національних органів безпеки і здійснювати контроль за застосуванням національних правил.

Пропозиції, які були запропоновані Європейською комісією, стосувалися кількох аспектів:

- розвиток інтероперабельності національних транспортних систем, тобто створення стандартів та умов, що дають змогу різним залізницям працювати спільно та ефективно, забезпечуючи безперешкодний рух по всій Європі;

- запровадження чітких вимог до поділу менеджерів інфраструктури та операторів перевезень, щоб забезпечити незалежність і прозорість дій у цій сфері;

- лібералізація внутрішніх пасажирських перевезень з 2020 р., що передбачало відкритий доступ різним операторам для забезпечення конкуренції на ринку та поліпшення якості послуг для пасажирів.

Нове законодавство спрямоване на реформування залізничного сектору в Європейському економічному просторі (ЄС) шляхом сприяння конкуренції та інноваціям на внутрішньому ринку пасажирських перевезень. Це передбачає також впровадження структурних і технічних реформ. Головною метою є забезпечення покращеного рівня безпеки, взаємодії та надійності в європейській залізничній мережі.

Отже, слід зазначити, що незважаючи на те, що залізничний транспорт був останньою галуззю транспортного права ЄС, яка підлягала реформуванню, зараз йому приділяється увага. Основними напрямками є

розвиток залізничної інфраструктури та відкриття залізничних ринків. Крім того, велика увага приділяється політиці екологічної безпеки транспорту, а саме використанню залізничних послуг як одному з засобів декарбонізації транспортного сектору. Застосування електрифікованого залізничного транспорту відіграє особливо важливу роль у досягненні цієї мети, сприяючи прогресу у зменшенні забруднення шляхом додаткової електрифікації та модернізації залізничної мережі.

5.3. Україна та кроки до відкриття ринку залізничних перевезень з Європейським Союзом

Україна, починаючи з 1991 р., робила кроки для розбудови та розвитку відносин Україна-ЄС. Поступово розроблялися необхідні документи для імплементації Асоціації.

Відповідно до домовленостей, досягнутих під час Паризького саміту Україна-ЄС, у 2009 р. сторонами був розроблений і схвалений Порядок денний асоціації, який замінив План дій Україна-ЄС і поставив собі за мету слугувати орієнтиром для проведення реформ в Україні у процесі підготовки імплементації майбутньої Угоди про асоціацію.

На 15-му Саміті Україна-ЄС в Києві 19 грудня 2011 р. переговори щодо майбутньої Угоди про асоціацію завершилися, а 30 березня 2012 р. текст майбутньої Угоди був парафований главами переговорних команд України та ЄС.

Політичну частину Угоди про асоціацію було підписано 21 березня 2014 р., економічну частину – 27 червня 2014 р. 16 вересня 2014 р. Верховна Рада України та Європейський Парламент синхронно ратифікували Угоду про асоціацію між Україною та ЄС. З 1 листопада 2014 р. здійснювалося її тимчасове застосування.

Повністю Угода про Асоціацію між Україною та ЄС набула чинності 1 вересня 2017 р. Це міжнародно-правовий документ, який на договірно-

правовому рівні закріплює перехід відносин між Україною та ЄС від партнерства та співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції.

Відповідно до додатка XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, і Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого боку, (Угода про Асоціацію), Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у встановлені строки [50].

Залізничний транспорт

Доступ до ринку та інфраструктури:

- Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29.07.1991 р. про розвиток залізниць Співтовариства – з метою запровадження незалежності в управлінні та поліпшення фінансової ситуації (ст. 2-5, 9), а також розподілу управлінням інфраструктурою і транспортними операціями (ст. 6-8);

- Директива Ради 95/18/ЄС від 19.06.1995 р. про ліцензування залізничних підприємств – запровадження ліцензій згідно з умовами, переліченими в ст. 1-13, 15;

- Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26.02.2001 р. про розділення пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою;

- Регламент (ЄС) 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22.09.2010 р. стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоспроможності вантажних перевезень.

Технічні умови і техніка безпеки:

- Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 29.04.2004 р. про безпеку залізниць у Співтоваристві, яка вносить зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про розділення пропускнуої спроможності залізничного транспорту і Директиви 2001/14/ЄС про розділення

пропускної спроможності залізничних інфраструктур, стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури, сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях);

- Директива 2007/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 р. про сертифікацію машиністів і поїздів у залізничній системі Співтовариства.

Стандартизація рахунків і статистики – Регламент Ради (ЄС) 1192/69 від 26.06.1969 р. про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту.

Інтероперабельність – Директива 2008/57/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 17.06.2008 р. про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства.

Комбіновані перевезення – Директива Ради 92/106/ЄС від 07.12.1992 р. про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами.

Пасажирські перевезення:

- Регламент (ЄС) 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 р. про громадські пасажирські перевезення залізничним та автомобільним транспортом і скасування Регламентів Ради (ЄС) 1191/69 та 1107/70.

- Регламент Ради (ЄС) 1371/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 р. про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом.

5.4. Зміни в Україні перед відкриттям ринку залізничних перевезень

Для залізничної мережі України існують ризики щодо безперервного функціонування в разі відкриття ринку перевезень без впровадження важливих змін.

5.4.1. Створення конкурентного середовища на залізничному транспорті

Для імплементації Угоди про Асоціацію необхідним кроком є прийняття Закону України «Про залізничний транспорт», який передбачає створення конкурентного середовища, де не тільки АТ «Укрзалізниця», але й приватні компанії з власними локомотивами є рівноправними учасниками ринку залізничних перевезень. Це може спонукати основних експортерів до створення власних перевізників для перевезення вантажів. У такому випадку цим перевізникам знадобиться ліцензія на перевезення та сертифікати з безпеки для доступу до інфраструктури.

Отже, необхідно створити державний регулятор у сфері залізничного транспорту і Національну комісію з держрегулювання у сфері транспорту. До функцій регулятора входить видача ліцензій, сертифікатів, розподіл ліній, на яких курсуватимуть перевізники, розгляд дискримінаційних скарг, а Нацкомісія відповідатиме за регулювання тарифів на доступ до залізничних колій. Тож АТ «Укрзалізниця» стане оператором інфраструктури загального користування, а послуги з перевезення можуть надаватися декількома компаніями на конкурентних засадах. Є позитивний досвід застосування подібної моделі на європейських залізничних ринках.

Водночас необхідно розробити механізм, який би унеможлилював випадки, у яких оператор інфраструктури міг би самостійно регулювати плату за доступ до інфраструктури і надавати переваги для окремих вантажних операторів.

5.4.2. Аналіз стану залізничної інфраструктури та можливих шляхів фінансування

На сьогодні довжина залізничної мережі України складає близько 20 тис. км і забезпечує перевезення вантажів понад 10 млн т щорічно. Однак слід зазначити, що відповідно до аналізу, проведеного Світовим банком, тільки мережа на 55 % може бути самоокупною, тобто покривати як прямі,

так і капітальні витрати на підтримання мережі [51]. Тому необхідно провести аналіз сучасної інфраструктури та визначити основні напрями, які забезпечуватимуть надходження прибутку з їхнього використання. Однак зараз близько 20 % мережі складають малодіяльні ділянки – ділянки з розмірами руху пасажирських і вантажних поїздів у сумі за графіком не більше 8 пар/доба. Цими ділянками перевозиться лише 250 т щорічно, тож вони не зацікавлять нових вантажних перевізників після відкриття ринку [52]. Тому постає питання щодо подальшого функціонування таких ділянок – чи доцільно їх використовувати і дотатувати за рахунок державного фінансування, чи передати в користування приватних компаній, чи взагалі закрити для руху поїздів.

Також потрібно розробити пропозиції щодо можливості фінансування за рахунок Європейського Союзу частини колій на території України, що входять до міжнародних транспортних коридорів.

5.4.3. Перегляд фінансування пасажирських перевезень

У багатьох країнах, включаючи Україну, перевезення пасажирів залізницею є важливими для задоволення потреб у мобільності населення, зокрема для тих, хто належить до соціальних груп з найменшою захищеністю. Для цього в країнах ЄС існує концепція «зобов'язання з надання суспільно важливих перевезень» для пасажирів залізничним транспортом, які не можуть бути прибутковими через недоцільність, з фінансової точки зору. Суспільно важливі перевезення здійснюються на замовлення центральних або місцевих органів влади і фінансуються через компенсації. Органи влади підтримують залізничних операторів, фінансуючи їхні витрати з бюджету. Ринкові ціни повністю відшкодовують тарифні витрати, при цьому можлива як прибутковість, так і відсутність її, на відміну від соціальних перевезень, які фінансуються державою або іншими способами (наприклад у Франції).

У зв'язку з цим постає питання перегляду фінансування пасажирських перевезень, які на сьогодні декларуються АТ «Укрзалізниця» як збиткові,

причому 60 % збитків припадає на приміські перевезення, і покриття збитків відбувається за рахунок отримання доходів від вантажних перевезень [53].

Оскільки вантажні перевезення стають об'єктом конкуренції, прибутки від цих операцій не можуть бути використані для фінансування пасажирських перевезень через крос-субсидування. Тому буде необхідно забезпечити державні кошти для підтримки пасажирських послуг.

У той же час необхідно визначити, які саме пасажирські перевезення з регульованою вартістю є суспільно важливими і як їхню вартість буде компенсовано перевізникам з державного та місцевого бюджетів. Це переважно стосується міжрегіональних і приміських перевезень. Суспільно важливі перевезення цілком мають бути включені в контракти з замовниками перевезень, а різниця між регульованою вартістю квитків і їхньою фактичною вартістю має бути компенсована.

Отже, перед відкриттям ринку важливо вжити заходів для припинення дискримінаційного крос-субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Це включає розгляд питань фінансування пасажирських перевезень і поділ їх на комерційні і суспільно важливі, а також регулювання тарифів на комерційні перевезення.

Контрольні запитання до розділу 5

1. Дайте визначення «директива».
2. Яка мета розроблення технічних специфікацій?
3. Яка установа розробляє технічні специфікації?
4. Які основні положення Директиви 91/440/ЄС?
5. Які Директиви входили до «першого пакета щодо залізничної інфраструктури»?
6. Які були наслідки впровадження «першого пакета»?
7. Яка основна мета впровадження «другого залізничного пакета»?
8. Які Директиви входили до «третього залізничного пакета»?
9. Які зміни відбулися в результаті впровадження «третього залізничного пакета» в міжнародних пасажирських перевезеннях?
10. Чим характеризується «четвертий залізничний пакет»?

РОЗДІЛ 6. Rail NetEurope (RNE). Транс'європейська мережа вантажних залізничних коридорів TEN-T. Управління вантажними залізничними коридорами (RFC) мережі TEN-T

6.1. Терміни та визначення понять

Rail NetEurope (RNE) – це Асоціація європейських менеджерів інфраструктури та розподільних органів.

Транс'європейські транспортні мережі (TEN-T) - інфраструктурний проєкт транс'європейських мереж, метою якого є удосконалення автомагістралей, залізниць, внутрішніх водних шляхів, а також комплексне координування всієї системи.

Вантажний коридор (англ. the Rail Freight corridor, RFC) означає всі визначені залізничні лінії, включаючи залізничні поромні лінії, на території або між державами-членами та, в окремих випадках, третіми європейськими країнами, що об'єднують два або більше терміналів уздовж основного маршруту і, в окремих випадках, маршрутів відхилення, і секції, що їх поєднують, включаючи залізничну інфраструктуру та її обладнання і відповідні залізничні послуги відповідно до ст. 5 Директиви 2001/14/ЄС.

Положення визначає дев'ять вихідних вантажних коридорів. Існує можливість створення додаткових коридорів: потрібна пропозиція від усіх залучених держав-членів, яку має схвалити Європейська комісія. Кожна держава-член має брати участь принаймні в одному коридорі (можливі винятки).

Також важливе значення має **Регламент (ЄС) № 913/2010**, відповідно до норм якого функціонує мережа Trans-European Transport Network (TEN-T).

Цей Регламент встановлює правила для створення та організації міжнародних залізничних коридорів з метою розвитку Європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажних перевезень.

Встановлює правила вибору, організації, управління та орієнтовного інвестиційного планування вантажних коридорів.

6.2. Rail NetEurope (RNE). Транс'європейська мережа вантажних залізничних коридорів TEN-T

Rail NetEurope як Асоціація європейських менеджерів інфраструктури та розподільних органів була заснована у 2002 р. і на сьогодні нараховує 38 дійсних членів з понад 30 різних країн і 11 асоційованих членів (англ. the Rail Freight Corridors, RFC). Загалом їхня залізнична мережа складає понад 230 000 км залізничних ліній.

Місія RNE полягає в підтримці своїх членів у визначенні узгоджених процедур для управління всіма етапами виробництва міжнародних залізничних вантажних перевезень і розвитку відповідних ІТ-інструментів.

Кінцева мета – зробити міжнародні залізничні вантажні перевезення більш плавними та ефективними.

Більша частина роботи RNE відбувається через постійні робочі групи та команди проєктів, які поділяються на такі бізнес-сфери:

- управління пропускнуою спроможністю включно з розробленням графіків руху поїздів на коротко- та довгостроковий період;
- управління рухом і ефективністю поїздів включно з координацією у випадках надзвичайних ситуацій;
- координаційна платформа для гармонізації реалізації окремих залізничних вантажних коридорів шляхом розроблення та впровадження загальних процедур та ІТ-інструментів у всій мережі RFC для забезпечення ринкового підходу;
- ІТ-сектор, призначений для розроблення додатків RNE з метою підтримки конкретних бізнес-потреб менеджерів інфраструктури на європейському рівні;

- юридичні сектор, працівники якого надають експертизу з широкого кола юридичних питань, що стосуються організації, процедур і проєктів асоціації в різних сферах діяльності включно з заявою про мережу та інформаційні документи про коридор.

RNE Network Statement (NS)

Кожний оператор залізничної інфраструктури повинен щорічно опублікувати Звіт про мережу (англ. Network Statement, NS).

Ці Звіти про мережу є ключовими для доступу до ринку, вони являють собою всю інформацію, яку заявники повинні знати, щоб розмістити запити на пропускну спроможність інфраструктури, зокрема комерційні, технічні та юридичні умови доступу. Вони спрямовані на надання заявникам, які бажають надавати послуги на певній залізничній мережі, актуальної інформації прозорим і недискримінаційним способом.

RNE сприяє узгодженню та публікації зручних, орієнтованих на споживача, мережевих звітів. З цією метою було узгоджено загальну структуру та керівництво із впровадження, що дає змогу заявникам знаходити ту саму інформацію в одному місці в кожному Звіті про мережу.

Посібник із загальної структури та впровадження Положення про мережу RNE відповідає вимогам Директиви та іншого законодавства ЄС, що застосовується до Положення про мережу. Крім того, він переглядається щороку і за необхідності корегується відповідно до потреб бізнесу та законодавства.

Кожен коридор має власний офіційний сайт, на якому оприлюднюється спеціальний інформаційний документ про коридор, так званий документ CID (англ. the Corridor Information Document). CID створено для того, щоб надавати всю інформацію, пов'язану з коридором, і легко ознайомлювати всіх заявників та інші зацікавлені сторони з правилами і умовами роботи RFC. CID публікується кожного року для періоду дії нового графіка руху у другий понеділок січня попереднього року

дії графіка. Структура CID для кожного коридора однакова, що значно спрощує роботу заявників при користуванні декількома коридорами.

Структура RNE

Rail NetEurope має типову структуру міжнародної організації. Не менше двох разів на рік загальні збори приймають рішення. Їх готує правління, яке збирається приблизно п'ять разів на рік, а також контролює роботу всіх спеціальних і постійних груп RNE. Повсякденна робота цих груп координується та керується Спільним офісом RNE у Відні, який також відповідає за адміністрування, фінанси та комунікацію асоціації.

У 2014 р. було вирішено створити спеціальні групи у таких сферах: коридори залізничних вантажних перевезень, IT, продаж, розклад руху та управління ним. Ці групи призначені для внесення змін у стратегію RNE, розроблення проєктів і стимулювання впровадження результатів проєктів на різних рівнях [54].

Для спрощення координації крос-кордонних перевезень залізничного сполучення у 2004 р. була створена мережа центрів «єдиного вікна» (англ. One Stop Shops, OSS), у якій представлено кожного члена RNE.

Крім того, у листопаді 2013 р. почали діяти перші залізничні вантажні коридори, створено мережу коридорів «єдиного вікна» (англ. Corridor One Stop Shops, C-OSS). Ця мережа «єдиного вікна» була створена для підтримки залізничних компаній та інших заявників у плануванні крос-кордонних залізничних перевезень.

Мережа «єдиного вікна» забезпечує:

- 1) компетентну та швидку допомогу для всіх крос-кордонних перевезень на основі прозорих, надійних і недискримінаційних процесів;
- 2) інформацію про доступ до мережі з точки зору трафіка та інфраструктури, ціни на маршрути поїздів, послуги та збори;
- 3) отримання інформації про умови використання мережі інших менеджерів інфраструктури.

6.3. Управління вантажними залізничними коридорами (RFC) мережі TEN-T

Для кожного коридору окремо створюються органи управління, структура яких наведена на рис. 6.1.



Рис. 6.1. Структура органів управління вантажним коридором

Виконавча рада (до якої входять органи виконавчої влади держав-членів) є посередником між правлінням і дорадчою групою. Здійснює нагляд, визначає схему розподілу пропускної спроможності інфраструктури, займається питаннями вирішення конфліктів, кожні два роки з часу створення коридору вантажних перевезень надає Єврокомісії результати плану впровадження для відповідного коридору.

Правління створюється операторами інфраструктури або за необхідності органами, що здійснюють розподіл пропускної спроможності, для вирішення багатьох питань: впроваджує механізми консультацій, складає та здійснює періодичний перегляд плану інвестування, план для управління пропускною спроможністю для вантажних поїздів, які можуть рухатися вантажним залізничним коридором, який включає усунення

виявлених «вузьких» місць, забезпечує погодження графіка виконання робіт на інфраструктурі, що може обмежити пропускну спроможність вантажного залізничного коридору; оцінює потребу у пропускній спроможності, встановлює процедури для забезпечення оптимальної координації розподілу пропускної спроможності між операторами інфраструктури, також враховує доступ до терміналів, ухвалює настанови для управління рухом у випадку порушення нормального режиму роботи для руху поїздів по коридору вантажних перевезень, сприяє сумісності між схемами продуктивності уздовж коридору вантажних перевезень; щорічно здійснює моніторинг продуктивності послуг вантажних залізничних перевезень і досліджує ступінь задоволеності користувачів коридору вантажних перевезень з метою покращення їхньої взаємодії.

Дорадча група створюється правлінням і складається з керівників і власників терміналів коридору вантажних перевезень, у тому числі, де необхідно, морських і внутрішніх водних шляхів; складає висновки щодо пропозицій правління. За необхідності можливе створення додаткової дорадчої групи.

Єдиний орган управління призначений для подання запитів та одержання відповідей заявниками в одному місці про пропускну спроможність інфраструктури для вантажних поїздів, що перетинають принаймні один кордон уздовж коридору вантажних перевезень; надає основну інформацію стосовно розподілу пропускної спроможності інфраструктури, ухвалює рішення стосовно заяв зі складання планових маршрутів руху поїздів і на резервну пропускну спроможність; за необхідності направляє заяви на пропускну спроможність відповідним менеджерам інфраструктури [55].

Система C-OSS займає важливе місце в міжнародному процесі розподілу пропускної спроможності, оскільки експерти C-OSS разом з

операторами інфраструктури розробляють попередньо сплановані крос-кордонні маршрути вантажних поїздів. Цей процес включає такі послуги:

- розроблення попередньо організованих ниток графіка (англ. Pre-arranged Paths, PaPs);

- розподіл резервної пропускної спроможності (англ. Reserve Capacity, RC), яка розподіляється під час спеціального процесу (англ. ad hoc) із залишків пропускної спроможності в міжнародному графіку руху поїздів [55].

Важливе значення для замовлення і обробки PaP ниток має система The Path Coordination System (PCS) – «Система координація маршрутів» – це інтернет-додаток для обробки міжнародних запитів на нитки, що надається Rail NetEurope (RNE). PCS є обов'язковим інструментом для всіх запитів PaP і резервної пропускної спроможності. Інтерфейс системи наведено на рис. 6.2.

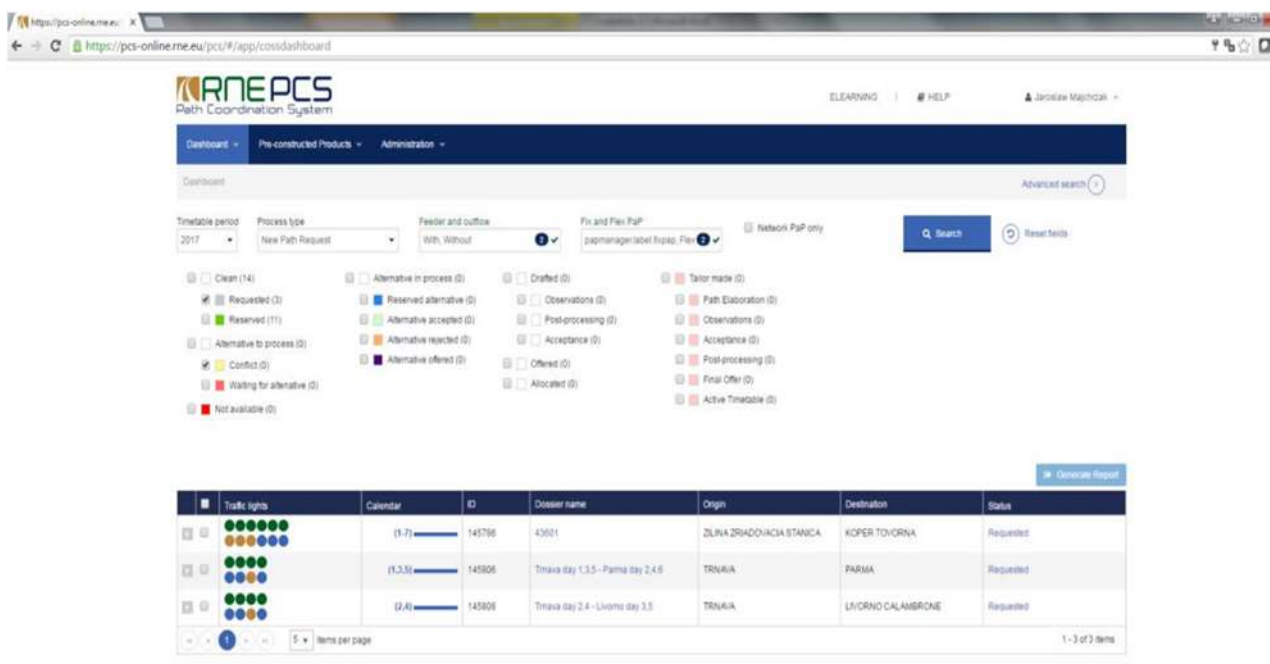


Рис. 6.2. Інтерфейс системи замовлення і обробки PaP ниток

Робота над проектом **Транс'європейських транспортних мереж (TEN-T)** почалася в 1990 р., нині його реалізацією керує спеціально

створене у 2006 р. Виконавче агентство транс'європейської транспортної мережі при Єврокомісії.

Мережу TEN-T наведено на рис. 6.3.

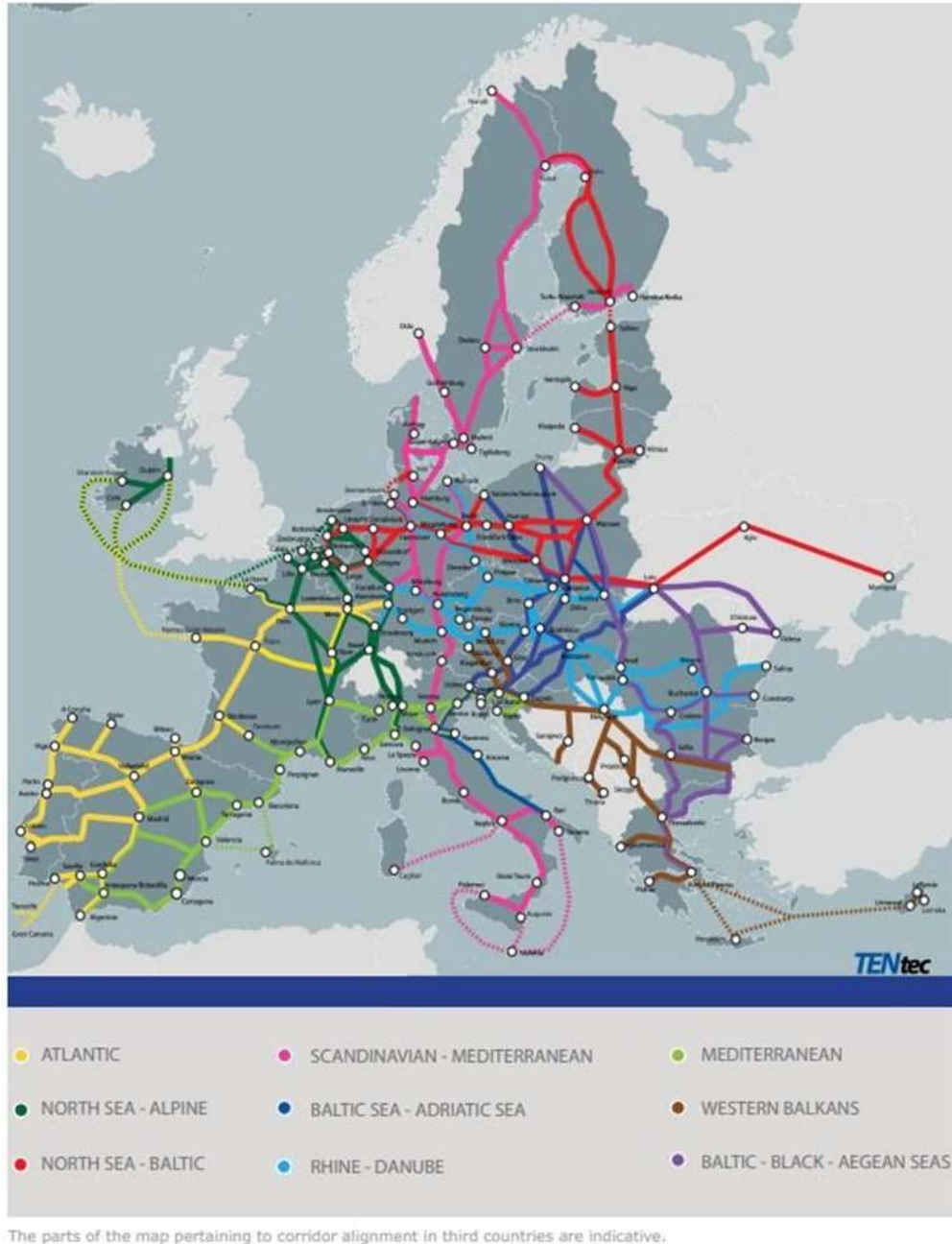


Рис. 6.3. Схема мережі TEN-T

Політика TEN-T спрямована на впровадження та розвиток загальноєвропейської мережі залізничних ліній, доріг, внутрішніх водних

шляхів, морських судноплавних маршрутів, портів, аеропортів і залізничних терміналів. Кінцевою метою є усунення прогалин, вузьких місць і технічних бар'єрів, а також посилення соціальної, економічної та територіальної єдності в ЄС. Поточна політика TEN-T базується на Регламенті (ЄС) № 1315/2013.

Окрім будівництва нової фізичної інфраструктури, політика TEN-T підтримує застосування інновацій, нових технологій і цифрових рішень для всіх видів транспорту. Метою є покращення використання інфраструктури, зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище, підвищення енергоефективності та безпеки.

TEN-T складається з двох «рівнів» мережі та спеціальних систем:

- **основна мережа** включає найважливіші з'єднання, що пов'язують найважливіші вузли, і має бути завершена до 2030 р.;

- **комплексна мережа** охоплює всі європейські регіони і має бути завершена до 2050 р. із системами **Європейської системи управління залізничним рухом** (англ. the European Rail Traffic Management System, **ERTMS**) і **Морськими магістралями** (англ. Motorways of the Sea, **MoS**).

Основою базової мережі є дев'ять європейських транспортних коридорів мережі, визначені для оптимізації та полегшення скоординованого розвитку базової мережі [56]:

- Атлантичний коридор (англ. Atlantic Corridor);
- Балто-Адріатичний коридор (англ. Baltic Adriatic Corridor);
- Середземноморський коридор (англ. Mediterranean Corridor);
- Північноморсько-Балтійський коридор (англ. North Sea-Baltic Corridor);
- коридор Північне море – Середземне море (англ. North Sea-Mediterranean Corridor);
- Східний коридор (англ. Orient - East Med Corridor);
- Рейнсько-Альпійський коридор (англ. Rhine-Alpine Corridor);

- Рейнсько-Дунайський коридор (англ. Rhine-Danube Corridor);
- Скандинавсько-Середземноморський коридор (англ. Scandinavian-Mediterranean Corridor).

Контрольні запитання до розділу 6

1. Що таке Rail NetEurope?
2. Скільки дійсних та асоційованих членів має RNE?
3. Яка мета функціонування Rail NetEurope?
4. Дайте визначення «вантажний коридор».
5. Дайте визначення «TEN-T», які рівні має?
6. З якою метою створені OSS, C-OSS?
7. З яких елементів складається структура органів управління вантажним коридором?
8. Які функції має правління в структурі органів управління вантажним коридором?
9. Яким органом розробляється план для управління пропускною спроможністю для вантажних поїздів, що можуть рухатися вантажним залізничним коридором?
10. Скільки транспортних коридорів складають основу базової мережі TEN-T?

**РОЗДІЛ 7. Інтеграція транспортної мережі України до
Транс'європейської мережі TEN-T. Правила приєднання до RFC.
Нормативна база. Схеми перевезень**

7.1. Інтеграція транспортної мережі України до мережі TEN-T

Україна увійшла до мережі TEN-T у 2017 р., але на картах TEN-T, складених Європейською комісією, з'явилась восени 2018 р. У 2019 р. Європейська комісія та Світовий банк надали Індикативний план дій щодо інвестування у транс'європейську транспортну мережу (TEN-T). У ньому було визначено пріоритетні інфраструктурні проєкти, які можуть бути реалізовані у Вірменії, Азербайджані, Білорусі, Грузії, Молдові та Україні. Загальний обсяг інвестицій було передбачено близько 12,8 млрд євро. Усі проєкти, що входять до плану, передбачають модернізацію та будівництво загалом 4,8 тис. км автомобільних доріг і залізниць, шість портових проєктів, створення та модернізацію 11 логістичних центрів [57]. Зокрема, передбачалося, що до 2030 р. в Україні реалізують проєктів на загальну суму 4,45 млрд євро [58] у таких сферах:

- **морський транспорт.** У портовій сфері передбачалося три проєкти в порту Південний, чотири – у Чорноморську і по одному – портах Херсон і Ольвія.

У порту Південний передбачався такий план: передання в концесію державного стивідора ДП МТП Південний (потенційні інвестиції в обсязі 139 млн євро, реконструкція причалів № 5-8 за рахунок власних коштів порту, грошей макрофінансових організацій і державно-приватного партнерства, проведення днопоглиблення підхідних каналів, маневрових зон, оперативної акваторії з урахуванням перспективного вантажообігу порту до 2020 р.

У Чорноморському морському порту, за планами Європейської комісії, мали бути реалізовані такі проєкти: передання в концесію поромно-

залізничного комплексу (до 2020 р.), реконструкція гідротехнічної частини причалів № 7 і 8, а також реконструкція причалів № 9, 10, що знаходяться на балансі Чорноморського філії АМПУ; реконструкція причалів № 11-17 (усі – до 2030 р.). Сума інвестицій на ці проекти з реконструкції причалів становила 22, 115,6 і 190,9 млн євро відповідно.

Порти Ольвії та Херсона планувалося передати в концесію державних стивідорів.

Розвитку річкового судноплавства також було приділено увагу. Зокрема, короткостроковий план включав реконструкцію шлюзів на Дніпрі (Запоріжжя, Нова Каховка), а також днопоглиблення в нижній і середній частині річки. До 2030 р. аналогічні роботи мають бути проведені у верхній частині Дніпра та на шлюзах у Каневі та Кременчуці за рахунок кредитних коштів Європейського інвестиційного банку та Європейського банку реконструкції і розвитку – сумарно 112 млн євро;

- **авіаційний транспорт.** У плані було значено чотири аеропорти. У першому з них – Одесі – програму вже частково виконано. Ідеться про реконструкцію пасажирського терміналу.

Цілий комплекс робіт було передбачено в аеропорту Львів: завершення реконструкції терміналу А – до 2020 р., реконструкція аеродромного комплексу та готелю «Тустань», будівництво вантажного терміналу, а також ангарів для авіаційного ТО – до 2030 р.

Для аеропорту Бориспіль головними завданнями були реконструкція другої злітно-посадкової смуги та будівництво нового вантажного терміналу до 2030 р. Вартість цих проектів оцінювалася 300 млн євро (які могли бути отримані з різних джерел, серед яких кредитування Європейського інвестиційного банку, міжнародних фінансові інституцій і державного бюджету);

- **залізничний транспорт.** З 2 млрд євро, які, за планами Європейської комісії, мали бути виділені на залізничні проекти у всіх шести країнах «Східного партнерства», на Україну припадала найбільша частина –

850 млн. З 16 проєктів дев'ять мали бути реалізовані саме на мережі АТ «Укрзалізниця». Серед них такі проєкти: модернізація дільниці (колія 1435 мм) Ковель-Ягодин-Держжордон з подальшою електрифікацією, реконструкція колії на станції Підбірці (Львівська область), будівництво нової тягової підстанції на станції Роздільна, електрифікації дільниці Бердичів-Коростень-Береж, збільшення пропускної спроможності на дільниці Вінниця, модернізація залізничної інфраструктури на напрямку Мукачево-Чоп-Захонь/Чієрна над Тисоу (Україна-Угорщина/Словаччина) з подальшим перетворенням Мукачева на західний залізничний хаб;

- **автомобільний транспорт.** В автодорожній сфері пріоритетними завданнями для України були вказані впровадження системи автоматичного збору мита (англ. E-Tolling), зважування автомобілів на ходу (англ. Weigh-in-Motion) та автоматичних систем контролю швидкості (все разом оцінювалося в 41 млн євро, які потенційно можуть виділити міжнародні фінансові інституції), будівництво багаторівневих розв'язок між залізничними та автошляхами (56 млн євро Європейського інвестиційного банку), створення шести зон для паркування та відпочинку вздовж трас Київ-Чоп, Київ-Харків і Київ-Одеса [57].

До моменту повномасштабного вторгнення в Україну у лютому 2022 р. не всі плани було реалізовано, проте робота в цьому напрямі проводилася, і в жовтні 2022 р. Європейська Комісія внесла зміни до індикативних мап Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), включивши в неї українські логістичні шляхи.

Це рішення є стратегічним кроком у процесі інтеграції України в ЄС та сприятиме реалізації ініціативи «Шляхи солідарності» щодо експорту української аграрної продукції та доставлення гуманітарної допомоги в Україну.

Зокрема, внесено такі зміни:

- Північно-Балтійський коридор продовжено через Львів і Київ;

- Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (Румунію і Молдову) до Одеси;
- коридори Балтійське море-Адріатичне море та Рейн-Дунай проходять через Львів [59].

Включення логістичних маршрутів до мережі TEN-T дає змогу:

- усунути існуючі перешкоди при проведенні логістичних операцій;
- залучити європейські інвестиції для модернізації транспортної інфраструктури;
- отримати доступ до інструментів допомоги ЄС у питанні розбудови української частини мережі TEN-T;
- розвивати мультимодальні перевезення;
- зменшити логістичні витрати;
- підвищити якість послуг при перевезенні товарів.

Очікувані результати:

- покращення сполучення України з ЄС, зокрема у сфері вантажних перевезень;
- впровадження, за можливості, номінальної ширини колії європейського стандарту між Україною/Молдовою та ЄС для сумісності залізничного сполучення;
- зростання потенціалу річки Дунай для експорту та імпорту товарів між Україною та ЄС [60].

7.2. Правила приєднання до RFC. Нормативна база. Схеми перевезень

Оскільки робота з розвитку співробітництва та приєднання України до мережі TEN-T є актуальною, необхідно детальніше розглянути елементи вантажних коридорів і правила приєднання до них.

Елементи вантажних коридорів (RFC)

Вибір залізничних ліній і терміналів, призначених для коридору, має ґрунтуватися на поточній та очікуваній моделі поїздопотоків. Особливо там, де існують різні альтернативні варіанти, відповідність ліній для вантажних перевезень відносно параметрів інфраструктури, таких як максимальні ухили, дозволені довжини поїздів, навантаження на вісь мають бути внесені в обліковий запис.

У деяких випадках може знадобитися включення декількох паралельних залізничних ліній для забезпечення достатньої пропускної спроможності в коридорі. Лінії, які сьогодні можуть не здійснювати міжміські вантажні перевезення, але можуть зробити це в майбутньому, також мають бути включені.

Етапи для географічного визначення залізничного вантажного коридору

Першим кроком у віднесенні залізничної ділянки до коридору є вибір відповідних терміналів у місцях поблизу або місцях, зазначених у додатку до правил.

На другому етапі проводяться консультації та обговорення щодо вибору залізничних ділянок, що з'єднані з терміналами, вибраними на першому етапі. Паралельно проводяться консультації та погодження рішень з Консультативними радами та Правліннями вантажних коридорів (рис. 7.1).

У деяких випадках може бути доцільним включити кілька терміналів для кожного місця, наприклад, де є кілька сортувальних станцій, мультимодальних терміналів або портових терміналів. Рішення про термінали, які розглядаються в контексті коридору, належать Управлінню і мають бути схвалені Виконавчою радою.

У випадку, якщо залізнична лінія чи термінал призначені для двох або більше коридорів, менеджер чи власник/оператор терміналу повинні брати участь у двох або більше структурах управління. Для забезпечення того,

щоб управління не мало дискримінаційного характеру відносно будь-якого з коридорів, керівництво та виконавчі органи двох коридорів, що мають загальний розподіл, повинні підписати угоду про те, як має здійснюватися спільне управління в конкурентній і недискримінаційній манері. Підписаний документ має бути доступний у документі про коридор.

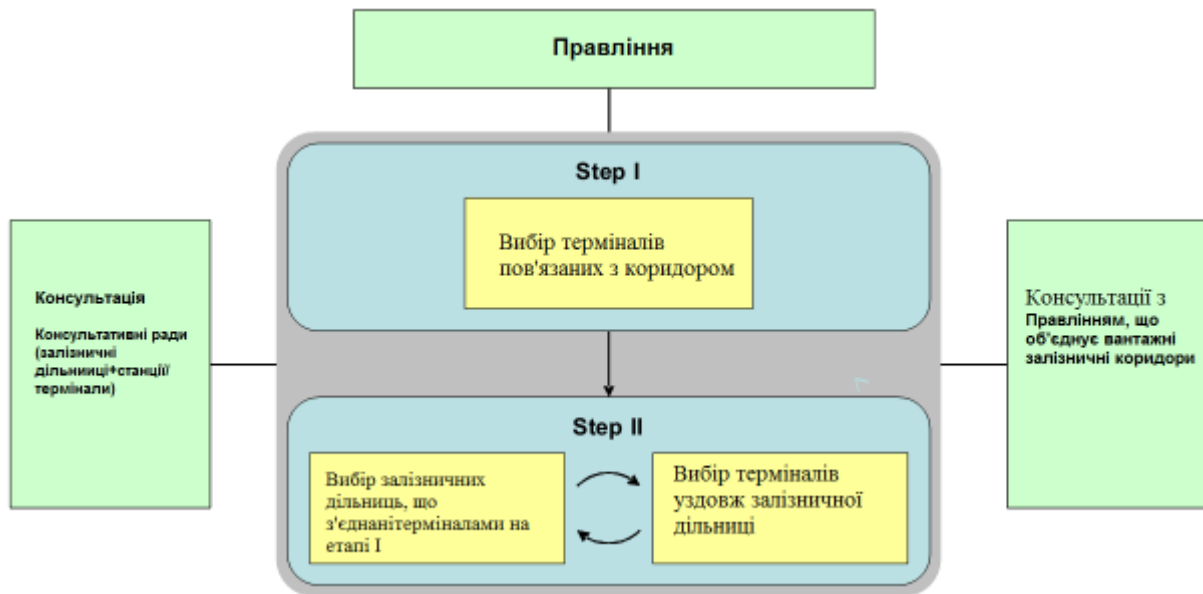


Рис. 7.1. Етапи для географічного розташування вантажного коридору

Створення вантажного коридору

Для створення вантажного коридору необхідно забезпечити такі умови та організаційні структури:

- створити структуру управління коридором (визначає Виконавча рада, Правління та Консультаційні групи) (рис. 7.1);
- окреслити залізничні лінії і термінали до коридору;
- створити план впровадження;
- створити або призначити єдине вікно і забезпечити надання та поширення інформації;
- вказати визначену пропускну спроможність (заздалегідь підготовлені залізничні колії і пропускний потенціал);

- розробити узгоджені процеси і правила для обробки запитів на пропускну спроможність і управління рухом.

Контрольні запитання до розділу 7

1. У якому році Україна увійшла до мережі TEN-T?
2. У чому сутність інвестиційних проєктів при приєднанні України до мережі TEN-T у морському транспорті?
3. У чому сутність інвестиційних проєктів при приєднанні України до мережі TEN-T у річковому транспорті?
4. У чому сутність інвестиційних проєктів при приєднанні України до мережі TEN-T у залізничному транспорті?
5. У чому сутність інвестиційних проєктів при приєднанні України до мережі TEN-T в автомобільному транспорті?
6. Назвіть дії, необхідні на першому етапі при географічному визначенні залізничного вантажного коридору.
7. Назвіть дії, необхідні на другому етапі при географічному визначенні залізничного вантажного коридору.
8. Перелічіть умови та організаційні структури для створення вантажного коридору.
9. Який органи приймає рішення про включення терміналу до вантажного коридору?
10. Який орган має схвалити рішення про включення терміналу до вантажного коридору?

РОЗДІЛ 8. Основи нормативно-правової бази при крос-кордонних перевезеннях. Можливості OSJD при впровадженні крос-кордонних перевезень

8.1. Загальні відомості про міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень OTIF

При організації крос-кордонних перевезень залізничним транспортом велике значення мають міжнародні організації, у яких беруть участь країни, територіями яких буде проходити міжнародний маршрут: Міжурядова організація з міжнародних залізничних перевезень (OTIF), Міжнародний союз залізниць UIC, Організація співробітництва залізниць (OSJD), Міжнародний комітет залізничного транспорту (CIT), Агентство залізниць Європейського Союзу тощо.

Перші залізниці почали функціонувати на початку XIX ст.

Після швидкого розвитку національних залізничних мереж залізничні лінії, що належали різним європейським державам, були з'єднані між собою на кордонах. Виникла потреба в організації міжнародних залізничних перевезень.

Перші заходи в цьому напрямі стосувалися переважно технічної та експлуатаційної сторін, але відсутність міжнародних правил щодо договору залізничних перевезень теж була перешкодою, особливо у сфері вантажних перевезень. Необхідність переоформляти вантажі на кожному кордоні, а також відмінності в національних правових системах для залізничного транспорту були перешкодою для міжнародного обміну товарами.

Після кількарічних переговорів, ініційованих Швейцарією, була прийнята перша Міжнародна конвенція про залізничні вантажні перевезення **CIM** (Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer) у 1890 р. [61]. У 1893 р. вона набула чинності між

Бельгією, Німеччиною, Францією, Італією, Люксембургом, Нідерландами, Австро-Угорщиною, росією, Швейцарією та Францією, тобто охоплювала залізничні перевезення на найбільш важливих європейських залізничних лініях. З роками до Конвенції приєдналися й інші держави, що розширило сферу її дії.

За декілька років до Конвенції приєднались ще такі держави: Данія (1897 р.), Румунія (1904 р.), Швеція (1907 р.), Сербія (1910 р.), Болгарія (1911 р.), Норвегія (1920 р.), Польща та Чехословаччина (1922 р.).

Відповідно до чинного міжнародного права та положень Конвенції був утворений Адміністративний союз з постійним секретаріатом – Центральним бюро. Адміністративні союзи ХІХ ст., такі як Центральне бюро міжнародних залізничних перевезень, Поштовий союз, Союз телезв'язку та інші, були інституційним продовженням міжнародних дипломатичних конференцій. Нагляд за управлінням Центральним бюро проводила Федеральна Рада Швейцарії [62].

У 1959 р. наглядові функції, виконувані Федеральною Радою Швейцарії, були передані Адміністративному комітету, який складався із представників частини держав-членів Організації.

Під час восьмої ревізійної конференції в 1980 р. інституційні положення Конвенції були реформовані, що призвело до створення міжурядової організації, сучасної як за своїм змістом, так і структурою.

З моменту набуття чинності перших правил міжнародних вантажних перевезень **СІМ** держави-члени та різні органи Організації розвивали і розширювали правові інструменти для полегшення міжнародних залізничних перевезень вантажів, небезпечних вантажів і пасажирів. Технічні правила почали розроблятися наприкінці ХХ ст.

Відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення **СОТІФ** (Convention relative aux transports internationaux ferroviaire) від 9 травня 1980 р., яка набула чинності з 1 травня 1985 р., була утворена

Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень **ОТІФ** (l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires). На сьогодні вона налічує 50 держав-членів та одного асоційованого члена. Штаб-квартира Організації розташована в Берні, Швейцарія, і має правосуб'єктність за міжнародним правом і національним законодавством своїх держав-членів.

Основне завдання цієї урядової організації до моменту підписання Протоколу від 3 червня 1999 р. (Вільнюський Протокол) про внесення змін до **СОТІФ** полягало переважно в подальшому вдосконаленні єдиних правил, що діяли протягом десятиліть і регулювали порядок здійснення міжнародних вантажо- і пасажироперевезень залізницею. Розроблені **ОТІФ** єдині норми регламентують здійснення транспортного сполучення мережею залізниць кайн Європи, Азії і Близького Сходу, загальна протяжність яких становить понад 270 000 км, а також додаткові вантажо- і пасажироперевезення іншими видами транспорту.

У 2018 р. Організація відсвяткувала 125 років уніфікованого права для міжнародних залізничних перевезень.

Організація використовує прості та ефективні інструменти для просування, вдосконалення та полегшення міжнародних залізничних перевезень. **ОТІФ** забезпечує юридичну і технічну сумісність міжнародних залізничних перевезень. Організація працює в тісному партнерстві з Європейським Союзом, Агентством Європейського Союзу з питань залізниць, Міжнародним комітетом залізничного транспорту (Comite International des Transports ferroviaires (**CIT**)), Міжнародним союзом залізниць (англ. the **UIC** або International Union of Railways, фр. Union Internationale des Chemins de fer), Організацією співробітництва залізниць (**OSJD**) і Європейською економічною комісією ООН (англ. United Nations Economic Commission for Europe (**UNECE**), фр. Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (**CEE-ONU**)).

Приєднатися до Угоди **COTIF** і, отже, вступити в організацію **OTIF** може будь-яка держава, на території якої є інфраструктура залізниці. Наявність прямого залізничного сполучення з будь-якою з держав-членів не є обов'язковою умовою для вступу до Організації.

Одним з основних прав держав-членів є право на участь у рамках органів **OTIF** у розробленні та вдосконаленні міжнародних нормативно-правових актів, що регулюють порядок здійснення міжнародного залізничного сполучення. Держави, що виявляють інтерес до роботи **OTIF** і бажають брати участь у її діяльності, але, однак, ще не цілком готові в повному обсязі прийняти на себе права та обов'язки, що впливають з подібної участі, можуть приєднатися до організації на правах асоційованих членів.

Метою діяльності Організації є забезпечення комплексного розвитку, удосконалення та спрощення порядку здійснення міжнародного залізничного сполучення.

У рамках зазначеного завдання, зокрема, ухвалюються єдині правові норми та забезпечуються умови для їхнього застосування та подальшого вдосконалення. Ці норми регулюють такі сфери правовідносин [63]:

– **договір про здійснення пасажиро- і вантажоперевезень у прямому міжнародному сполученні залізницями держав-членів OTIF.** Ці правові положення поширюють свою дію, зокрема, на міжнародні перевезення, здійснювані в рамках індивідуальних договорів і, на додачу до транскордонних перевезень залізницею, охоплюють також внутрішні перевезення автошляхами та внутрішніми водними шляхами, автошляхами і внутрішніми водними шляхами держави-члена **OTIF** або – за умови обов'язкової реєстрації ліній сполучення в Організації – міжнародні перевезення, що здійснюються морськими або внутрішніми водними шляхами;

- **договір про використання вагонів** як транспортних засобів у міжнародному залізничному сполученні;
- **договір про використання інфраструктури** в міжнародному залізничному сполученні;
- **правила перевезення небезпечних вантажів.**

Інші види діяльності, спрямовані на досягнення зазначеної вище мети Організації, стосуються правових приписів, що регулюють **інтероперабельність і гармонізацію технічних стандартів** залізниць, включно з технічним допуском залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні, а також сприяння в питаннях, пов'язаних зі спрощенням процедур при перетині кордонів у рамках міжнародного залізничного сполучення.

ОТІФ надає своїм державам-членам правові та технічні засоби для сприяння міжнародному залізничному сполученню, розвитку цього руху на їхній території та підключення до залізничних мереж інших держав-членів. Отже, він забезпечує засоби для сприяння реальній юридичній і технічній сумісності.

Робочими мовами є англійська, німецька і французька. У випадку різного тлумачення текстів уточнення проводяться відповідно до тексту французькою мовою.

Географія держав, що приєдналися до **СОТІФ** та її додатків, наведено на рис. 8.1.

Роль **ОТІФ** у діяльності міжурядових організацій світу [64] наведено на рис. 8.2.

Україна в 1997 р. заявила про намір приєднатися до **СОТІФ** і вступити в **ОТІФ**. Цей намір підтримали всі держави-учасниці. На першому етапі під дію правових положень **СОТІФ** передбачено підпорядкувати ряд транзитних залізничних ліній з шириною колії 1435 мм (державний кордон з Угорщиною – Чоп, державний кордон зі Словаччиною – Чоп – Дякове,

державний кордон з Румунією – 112 км, державний кордон зі Словаччиною – Ужгород – Чоп – 35 км, а також лінію Батєве – Мукачево – 25 км).

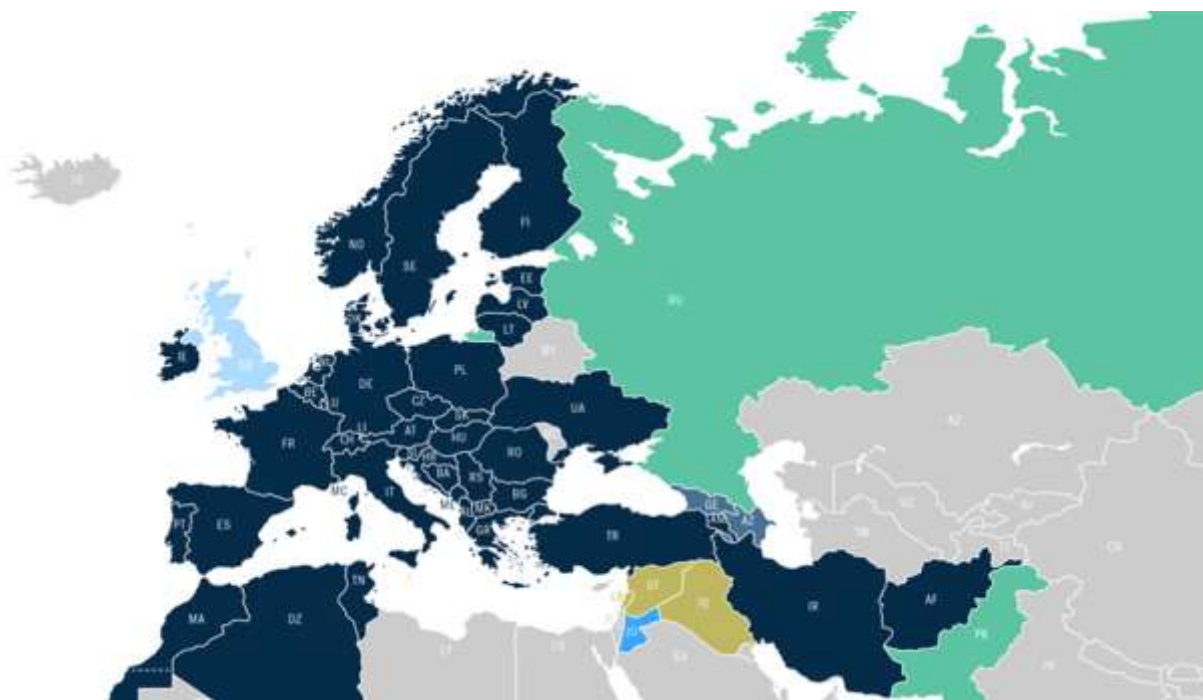


Рис. 8.1. Держави-учасниці Конвенції (COTIF) і її додатків

Входження України в **COTIF** дало змогу залучити додаткові обсяги вантажних перевезень із Польщі та Словаччини в Румунію транзитом через Україну, скоротити час доставлення вантажів і зменшити вартість перевезень за рахунок уникнення подвійного переоформлення перевізних документів під час перетинання кордонів.

На сьогодні перелік залізничних ліній з шириною колії 1435 мм, перевезення на яких підпорядковуються транспортному праву **COTIF/CIM**, розширено.

До переліку включено ділянки:

- на українсько-польському кордоні: Медика / Мостиська II – Мостиська I – 13 км; Дорогуськ / Ягодин – Ковель – 66 км;
- на українсько-румунському кордоні: Вадул-Сірет / Дорнешти – 7 км.

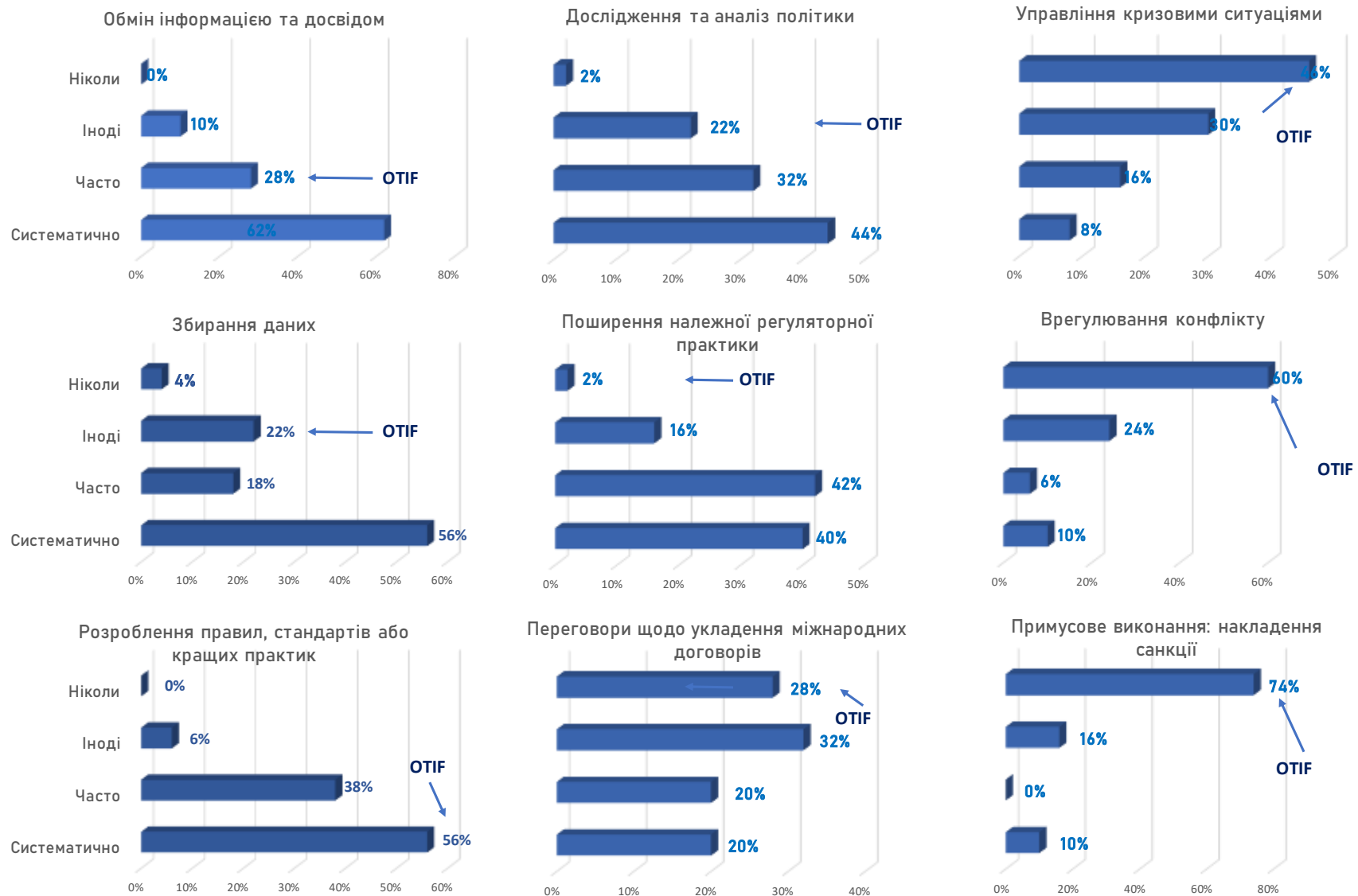


Рис. 8.2. Роль ОТІФ у діяльності міжурядових організацій світу

Виконання загальних завдань Організації покладено на *такі органи*:

- Генеральна асамблея;
- Адміністративний комітет;
- Генеральний секретар;
- комісії:
 - а) ревізійна;
 - б) експертів з перевезення небезпечних вантажів;
 - в) технічних експертів;
 - г) комітет із залізничного сприяння.

Структуру управління **ОТІФ** наведено на рис. 8.3.

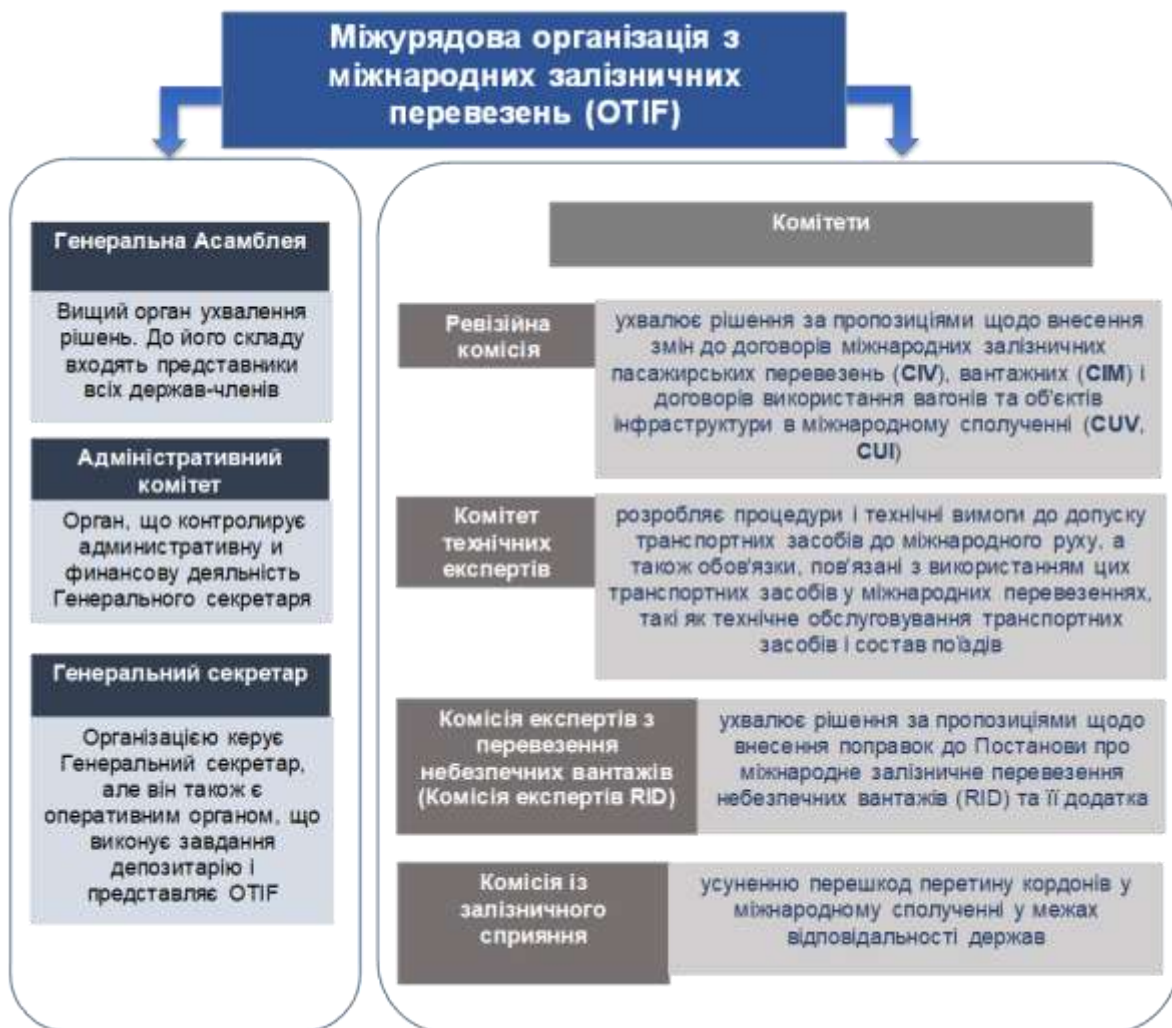


Рис. 8.3. Структура управління та функціональний склад завдань **ОТІФ**

Вищим органом управління **ОТІФ** є **Генеральна асамблея** представників усіх держав-членів [65]. Відповідно до положень **СОТІФ** від 1999 р. чергова Генеральна асамблея проводиться кожні три роки; Генеральна асамблея може також скликатися на вимогу однієї третини держав-членів Організації.

До складу **Адміністративного комітету** входять представники однієї третини загальної кількості держав-членів; на сьогодні він налічує 15 держав-членів. Рішення про те, які держави-члени будуть представлені в Адміністративному комітеті і яка держава в ньому буде головувати, приймається Генеральною асамблеєю. Адміністративний комітет – це орган, який контролює діяльність Генерального секретаря з точки зору управління Секретаріатом (ст. 15 СОТІФ 1999 р.). Крім своєї керівної ролі і стратегічних міркувань у плані затвердження програми роботи, він має широкі управлінські прерогативи. Адміністративний комітет затверджує укладення Угоди про штаб-квартиру, призначення основних співробітників, поправки до Положення про персонал і здійснює бюджетний і фінансовий контроль. Він також забезпечує правильне застосування Генеральним секретарем **СОТІФ** рішень, прийнятих іншими органами.

Адміністративний комітет також розв'язує суперечки між державою-членом і Генеральним секретарем щодо його функцій як депозитарію. Нарешті, він ухвалює рішення щодо заяв про призупинення членства.

Генеральний секретар є представником однієї з держав-членів. Генеральна Асамблея обирає його на три роки. Строк повноважень може бути продовжений двічі.

Генеральний секретар управляє Секретаріатом і фінансами Організації в рамках затвердженого бюджету. Генеральний секретар є джерелом пропозицій. Він складає програму роботи, бюджет і річний звіт **ОТІФ** і подає їх на затвердження Адміністративному комітету. У цьому йому допомагає досвід команд Секретаріату для подання пропозицій щодо

розроблення та зміни COTIF. Він може створювати робочі групи за участю держав-членів для уточнення та затвердження пропозицій.

Генеральний секретар також є оперативним органом. Він є депозитарієм COTIF і зовні представляє OTIF. Він інформує держави-члени про рішення, ухвалені різними органами.

Ревізійна комісія є органом, у якому в принципі представлені всі держави-члени.

Ревізійна комісія скликається Генеральним секретарем.

Вона відповідає за внесення поправок до COTIF і Додатків A, B, D і E (Єдині правила CIV, CIM, CUV і CUI). У зв'язку з цим Ревізійна комісія ухвалює рішення за пропозиціями щодо внесення змін до договорів міжнародних залізничних пасажирських перевезень (**CIV**), вантажних (**CIM**) і договорів використання вагонів та об'єктів інфраструктури в міжнародному сполученні (**CUV, CUI**), які підлягають перегляду в спрощеному і прискореному порядку самою Ревізійною комісією і не віднесені до компетенції Генеральної асамблеї або Спеціальних комісій Організації. Вона також відповідає за ухвалення рішень про внесення поправок до деяких статей Додатків F і G (**APTU, ATMF**). Крім того, до функцій Ревізійної комісії входить обов'язок попередньої перевірки пропозицій про перегляд положень, що підпадають під виключну компетенцію Генеральної асамблеї.

Ревізійна комісія бере участь у розробленні закону про залізничні контракти, інституційного закону **OTIF** і правил технічної сумісності. Порядок прийняття рішення Ревізійною комісією наведено на рис. 8.4.

Комісія експертів з перевезення небезпечних вантажів складається з представників держав-членів і в межах своєї компетенції розглядає пропозиції про перегляд положень, що регламентують порядок здійснення міжнародних перевезень небезпечних вантажів залізничним транспортом (RID). Держави, які не є членами ЄС, а також міжнародні організації та

асоціації теж запрошуються Секретаріатом. Право голосу мають тільки держави-учасниці Додатка С до COTIF.



Рис. 8.4. Порядок прийняття рішення Ревізійною комісією

Комітет експертів RID ухвалює рішення за пропозиціями щодо внесення поправок до Додатка С до COTIF, тобто щодо внесення поправок до Постанови про міжнародне залізничне перевезення небезпечних вантажів (RID) і її Додатка.

На відміну від інших комітетів OTIF, Комітет експертів RID ухвалює рішення про внесення поправок до RID, не потребуючи схвалення Генеральної Асамблеї. Тому ці поправки, що стосуються перевезення небезпечних вантажів, ухвалюються швидше, щоб урахувати зміни і технічний прогрес.

Двічі на рік OTIF і Європейська економічна комісія (UNECE) організовують спільну нараду RID/ADR/ADN, що забезпечує просте мультимодальне перевезення небезпечних вантажів залізницею, автомобільними дорогами та внутрішніми водними шляхами.

Комітет експертів RID затверджує рішення спільної наради RID/ADR/ADN і приймає рішення про поправки, які стосуються тільки залізничного транспорту.

Усі рішення Експертного комітету RID готуються його постійною робочою групою.

До **Комісії технічних експертів (СТЕ)** входять держави-члени, які застосовують Додатки F і G (APTU, ATMF) до COTIF. Комітет технічних експертів скликається Генеральним секретарем.

Комітет технічних експертів має компетенцію в питаннях сумісності і технічної гармонізації в залізничній сфері, а також процедурах технічного схвалення.

Сюди входять процедури і технічні вимоги до допуску транспортних засобів до міжнародного руху, а також обов'язки, пов'язані з використанням цих транспортних засобів у міжнародних перевезеннях, такі як технічне обслуговування транспортних засобів і складів поїздів.

Крім того, на СТЕ покладено додаткові повноваження, визначені в ATMF, а саме розроблення міжнародних реєстрів і сприяння правильному застосуванню технічних положень державами-членами.

Отже, СТЕ дає змогу розробляти Єдині правила (UR) Додатків APTU і ATMF:

- єдині правила, що стосуються затвердження технічних стандартів і ухвалення уніфікованих технічних приписів (УТР), застосованих до залізничних матеріалів, призначених для використання в міжнародному сполученні;

- єдині правила технічного допуску залізничних матеріалів, що використовуються в міжнародному сполученні.

Наразі в Комітеті технічних експертів є постійна робоча група (WG TECH), яка відповідає за підготовку його рішень.

Комітет із залізничного сприяння є органом **ОТІФ**, створеним у рамках **СOTIF** 1999 р. Загалом у цьому Комітеті представлені всі держави-члени.

Мета Комітету – сприяти усуненню перешкод перетинання кордонів у міжнародному сполученні тією мірою, якою причини цих перешкод перебувають у межах відповідальності держав.

Для досягнення своєї мети Комітет зі спрощення залізничних перевезень може рекомендувати методи, процедури і практику, спрямовані на полегшення перетинання кордонів у міжнародних залізничних перевезеннях.

Нещодавнє дослідження коридорів і правових проблем, пов'язаних з питанням доступу до мережі в проєкті функціональної сумісності за межами ЄС, може стати предметом ініціювання діяльності цього Комітету.

8.2. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (COTIF)

Міжнародне залізничне сполучення і допуск до залізничного обладнання для використання в міжнародному сполученні визначаються власне Конвенцією, Протоколом і Додатками [65]:

- Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (**CIV**) (Додаток А до Конвенції);
- Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (**CIM**) (Додаток В до Конвенції);
- Регламент про міжнародне перевезення небезпечних вантажів (**RID**) (Додаток С до Конвенції);
- Єдині правила до договорів про використання вагонів у міжнародному залізничному сполученні (**CUV**) (Додаток D до Конвенції);
- Єдині правила до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (**CUI**) (Додаток Е до Конвенції);
- Єдині правила про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні (**ATPU**) (Додаток F до Конвенції);

– Єдині правила про допуск залізничного обладнання, що використовується в міжнародному сполученні (АТМФ) (Додаток G до Конвенції);

– інші режими єдиного правопорядку, розроблені Організацією, що також входять до Додатків до Конвенції.

CIV діють з 9 травня 1980 р.

Додаток CIV застосовується до будь-якого договору залізничного перевезення пасажирів за плату або безоплатно, якщо місце відправлення та призначення розташовані у двох різних державах-членах [66]. Застосування не залежить від місця проживання або місця роботи і національності країн, що укладають договір.

CIV не поширюються на перевезення між станціями прикордонних держав, якщо інфраструктура цих станцій управляється одним або кількома керуючими інфраструктурами, що належать до однієї й тієї самої з цих держав.

Кожна держава може при направленні заяви про приєднання до **COTIF** заявити, що вона буде застосовувати **CIV** тільки до перевезень, здійснюваних на частині залізничної інфраструктури, розташованої на її території. Ця частина залізничної інфраструктури має бути точно визначена і пов'язана з залізничною інфраструктурою держави-члена. Якщо держава робить вищевказану заяву, то **CIV** застосовуються лише за умови:

а) що місце відправлення та призначення, а також маршрут, які передбачені в договорі перевезення, включені до встановленої інфраструктури;

б) встановлена інфраструктура пов'язує інфраструктуру двох держав-членів і була передбачена в договорі перевезення як маршрут для транзитного перевезення.

CIV визначають такі норми:

- порядок укладення та виконання договору перевезення;
- порядок придбання проїзних документів;

- право на проїзд, відмову в перевезенні;
- правила провезення ручної поклажі і тварин;
- правила перевезення багажу (оформлення багажної квитанції; оплата вартості перевезення багажу, маркування багажу, видавання багажу);
- правила перевезення автомашин;
- правила про відповідальність перевізника в разі загибелі та поранень пасажирів;
- порядок відшкодування збитків у разі загибелі та поранень пасажирів;
- правила про відповідальність перевізника в разі недотримання розкладу руху;
- правила про відповідальність перевізника за ручну поклажу, тварин, багаж і автомашини;
- порядок відшкодування в разі втрати, пошкодження, прострочення в доставленні багажу;
- порядок відшкодування в разі запізнення видавання, втрати автомашини;
- порядок розрахування суми відшкодування та нарачування відсотків;
- правила подання рекамацій;
- правила про відповідальність пасажира;
- правила розрахунків між перевізниками.

Додаток СІМ є підтвердженням укладення договору на перевезення вантажу між залізничним підприємством і його клієнтом [67]. Відповідно до Конвенції міжнародним залізничним транспортом вважається таке перевезення, за якого місце отримання вантажу і місце доставлення знаходяться у двох різних країнах, з яких щонайменше одна є учасницею Конвенції. Він видається при відправленні вантажу і залишається дійсним до моменту доставлення на станцію призначення. Зобов'язання щодо заповнення документа може бути як на вантажовідправника, так і заліз-

ничного перевізника. Однак відсутність, неправильне заповнення або втрата накладної не призводить до недійсності договору перевезення (ст. 6 § 3).

За текстом правил СІМ, терміни мають такі значення:

а) *перевізник* – перевізник, з яким клієнт укладає договір перевезення згідно з цими Єдиними правилами, або іншого перевізника, що несе відповідальність на підставі цього договору;

б) *фактичний перевізник* – перевізник, який не уклав договору перевезення з клієнтом, але якому перевізник, зазначений в пункті «а», довірив повністю або частково здійснити залізничне перевезення;

в) *загальні умови перевезення* – умови перевізника у формі загальних умов або законно чинних тарифів у кожній державі-члені, які після укладення договору перевезення стають його невід'ємною частиною;

г) *інтермодальна транспортна одиниця* – контейнери, знімні кузови, напівпричепи або інші подібні вантажні одиниці, що використовуються у змішаних перевезеннях.

Перша частина граф накладної (з 1 по 30) заповнюється відправником, якщо перевізник і відправник не домовилися про інше.

У накладній СІМ мають бути вказані станції відправлення і приймання вантажу. Як для станції призначення, так і станції навантаження вказуються стандартні коди станцій. Відомості про станцію мають бути доповнені даними, наведеними в DIUM (Distancier International Uniforme Marchandises – єдиний перелік відстаней для міжнародних вантажних перевезень. До переліку станцій DIUM входять тільки сортувальні станції. Перелік станцій можна знайти на сайті Міжнародного союзу залізниць). Це поле може бути заповнене як перевізником, так і вантажовідправником. Приклад заповнення граф 12 і 10: для станції призначення München Nord Rbf (Німеччина) код країни, як визначено Міжнародним союзом залізниць (UIC), Німеччина – 80 і код станції згідно з переліком DIUM [68] – München Nord Rbf: 200295 (рис. 8.5).

10 Місце доставки Lieu de livraison	11	12 8 0 2 0 0 2 9 5
München Nord Rbf	Germany	
Станція – Gare	Країна – Pays	

Рис. 8.5. Поле станції призначення вантажу перевізником

Список DIUM – це не тільки перелік тарифних відстаней між станціями, розташованими всередині країни (місцями навантаження/вивантаження вантажу), це також перелік прикордонних переходів із сусідніми країнами, перелік пунктів пропуску, терміналів UTI (UTI або ITU Intermodal Transport Unit) та інших пунктів, доповнений комерційними та/або технічними даними. Вони застосовуються для розрахування зборів у міжнародних тарифних перевезеннях, якщо міжнародні тарифи передбачають використання DIUM.

З метою спрощення процедур, що супроводжують перевезення вантажів, у документі **СІМ** кожному типу вантажу має бути присвоєний унікальний ННМ-код. Код ННМ (фр. Nomenclature Harmonisee Marchandises – гармонізований товарний код) – це стандартизований перелік товарів, який використовується для зазначення в товарно-транспортній накладній. Це дає змогу віднести кожен вид товару до відповідної категорії. У комбінованому перевезенні може зазначатися код ННМ для UTI.

Міжнародні коди товарів, що перевозяться, полегшують їхнє транспортування. Перелік **СІМ** не включає спеціальне поле для внесення коду митного тарифу у випадках транзитних перевезень. Деякі з кодів ННМ відповідають коду митного тарифу. Наприклад, для товару «морква» митним тарифним кодом є 0706 (морква, ріпа, салатний буряк, салат, селера, редька і подібні їстівні коренеплоди, свіжі або охолоджені).

Міжнародні перевезення вантажів пов'язані з високим ступенем ризику. Щоб уникнути непорозумінь, тривалих і дорогих судових розглядів,

документ **СІМ** вимагає зазначення правил відповідальності за перевезення вантажу. Для цього є два варіанти: вказати одне з правил торгівлі Incoterms або використовувати «Franko – Fracht». Для того щоб визначити розподіл транзакційних витрат, способу транспортування та відповідальності між покупцем і продавцем, використовуються Incoterms (англ. International Commercial Terms). Вони були розроблені Міжнародною торговою палатою (International Chamber of Commerce, ICC) і є корисними в контрактах на продаж товарів у всьому світі (рис. 8.6). Incoterms широко використовуються в міжнародних торговельних операціях з 1936 р., ставши орієнтиром для імпортерів, експортерів, юристів, транспортників, експедиторів і страховиків. Використання торгових правил не є обов'язковим. Правила Incoterms охоплюють транспортування продукції, врегулювання експортних та імпортних зобов'язань (хто за що платить і хто несе ризик за стан товару в різних точках транспортного процесу) [69].



Рис. 8.6. Національні торгові палати Incoterms

Застосовуючи правила торгівлі Incoterms, завжди необхідно вказувати географічне розташування, визначаючи пункт призначення товару. Приклад застосування правила Incoterms 2021 у формі СІМ – EXW. Застосування правила Е (відправлення) означає, що відправник надав товар у

розпорядження одержувача в зазначеному пункті призначення. Відправник не зобов'язаний забезпечувати експортне митне очищення, а також не несе витрат або ризиків, пов'язаних з навантаженням товару (рис. 8.7).

20	Оплата витрат Paiement des frais	включно – у compris	до – jusqu'à
<input type="checkbox"/>	Франко вартість перевезення Franco de port		
<input checked="" type="checkbox"/>	Incoterms	EXW	Arevalo

Рис. 8.7. Поле форми – оплата мита

У будь-якому випадку спори, що виникають з договору міжнародного перевезення вантажів, будуть вирішуватися на підставі Конвенції СОТІФ, а тому в кожному договорі перевезення підприємці повинні подбати про правильне заповнення відповідних полів.

Регламент про міжнародне залізничне перевезення небезпечних вантажів RID (Додаток С СОТІФ) застосовується [70]:

- до міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів, що здійснюються територією держав-членів ОТІФ;
- перевезень на додачу до залізничного перевезення, щодо яких діють Єдині правові розпорядження СІМ, за умови дотримання міжнародних розпоряджень, що визначають здійснення перевезень іншим видом транспорту, а також діяльності, зазначеної в Додатку до цього Регламенту.

RID складається з семи розділів, у яких зазначені:

- обов'язки учасників перевезення (вантажовідправників, перевізників і вантажоодержувачів);
- класифікація небезпечних вантажів і їхня належність до відповідного класу;
- положення щодо пакування та цистерн;
- маркування вантажів та нанесення знаків безпеки;

– вимоги до виготовлення та випробувань тари, контейнерів середньої вантажопідйомності для масових вантажів (КСМ), великогабаритної тари, цистерн і контейнерів для масових вантажів;

– положення, що стосуються умов перевезення, навантаження, розвантаження обробки вантажів.

Небезпечні вантажі можуть перевозитися у вантажних поїздах як ручна поклажа або перевозитися чи передаватися для перевезення як зареєстрований багаж, а також у транспортних засобах або на борту транспортних засобів, тільки якщо вони відповідають особливим умовам.

До небезпечних віднось вантаж, який унаслідок транспортної пригоди може завдавати шкоди здоров'ю або життю людей і/або навколишньому середовищу.

Організацією об'єднаних націй (ООН) створено спеціальний список небезпечних речовин (понад 3000 найменувань). Кожна небезпечна речовина, внесена до цього списку, має чотиризначний ідентифікаційний номер, за яким можна дізнатися точну назву небезпечної речовини, що перевозиться. Список поділений на класи. Кожну небезпечну речовину одного класу дозволено перевозити тільки за призначеними для неї правилами. Ці класи утворені з урахуванням таких ознак:

– головна небезпека речовини під час її транспортування;
– фізичний стан речовини під час транспортування (твердий, рідкий, газоподібний).

Якщо є більш ніж одна небезпека, то договір визначає головну і додаткову небезпеки.

Основними видами небезпек, що виникають при транспортуванні, є:

- вибухонебезпечність;
- вогненебезпечність;
- отруйність (токсичність);
- їдкість (корозійність);
- радіоактивність;
- окиснення (властивості, що сприяють горінню).

Небезпечні вантажі, виключені з перевезення згідно з Додатком, не мають бути предметом міжнародного перевезення.

Розподіл небезпечних вантажів на класи наведено на рис. 8.8.

Клас 1 - вибухові речовини та вироби – за своїми властивостями можуть вибухати, спричиняти пожежу з вибуховою дією, а також пристрої, що містять вибухові речовини та засоби підривання, призначені для виробництва піротехнічного ефекту.

Підкласи

1.1. Вибухові та піротехнічні речовини і вироби з небезпекою вибуху масою, коли вибух миттєво охоплює весь вантаж (більшість видів вибухівки в транспортній тарі, окремі види мін у тонкостінному корпусі).

1.2. Вибухові та піротехнічні речовини і вироби, що не вибухають масою. Приклади: більшість видів розривних боєприпасів (снаряди, ракети, міни), детонуючий шнур, детонатори.

1.3. Вибухові та піротехнічні речовини і вироби, що мають небезпеку загоряння з незначною вибуховою дією або без неї (порох, вогнепровідний шнур, більшість піротехніки).

1.4. Вибухові та піротехнічні речовини і вироби, що становлять незначну небезпеку вибуху під час транспортування тільки в разі займання або ініціювання, що не призводять до руйнування пристроїв і упаковок (набої стрілецькі та будівельні, капсулі, піротехнічні шашки подушок безпеки та переднатягувачів ременів).

1.5. Вибухові речовини з небезпекою вибуху масою, які настільки нечутливі, що під час транспортування ініціювання або переходу від горіння до детонації малоімовірні (промислові вибухові речовини на основі нітратів).

1.6. Вироби, що містять виключно нечутливі до детонації речовини, які не вибухають масою та характеризуються низькою ймовірністю випадкового ініціювання (більшість видів вибухівки в транспортній тарі, окремі види мін у тонкостінному корпусі, піротехнічні шашки).

Головна небезпека – вибух.

Клас 2 - гази стиснені, зріджені охолодженням і розчинені під тиском.

Підкласи

2.1. Займисті гази (балони з горючим газом, запальнички, аерозольні балони).

2.2. Гази, що не запалюються і не отруйні (стиснене повітря, кисень, вуглекислота).

2.3. Токсичні гази (аміак, хлор).

2.4. Легкозаймисті отруйні гази.

2.5. Хімічно нестійкі.

2.6. Хімічно нестійкі отруйні.

Немає головної небезпеки, оскільки є різні небезпечні властивості.

Клас 3 - легкозаймисті рідини, суміші рідин, а також рідини, що містять тверді речовини в розчині або суспензії, які виділяють легкозаймисті пари, що мають температуру спалаху в закритому тиглі 60 °C і нижче. Тобто за температури до 60 °C у посудині накопичиться стільки пари, що вона загориться від вогню або іскри без стійкого горіння основної маси рідини.

Підкласи

3.1. Легкозаймисті рідини з низькою температурою спалаху (до -18 °C у закритому тиглі) або такі, що мають температуру спалаху до +60 °C у поєднанні з іншими небезпечними властивостями, крім легкозаймистості (бензин).

3.2. Легкозаймисті рідини з середньою температурою спалаху (-18...+23 °C у закритому тиглі) (етиловий спирт).

3.3. Легкозаймисті рідини з високою температурою спалаху (+23...+60 °C у закритому тиглі) (гас, дизельне паливо).

Головна небезпека – вогонь.

КЛАСИ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

<p>Клас 1 - вибухові речовини та вироби Головна небезпека - вибух</p>	<p>Клас 2 - гази стиснуті, зріджені охолодженням і розчинені під тиском Немає головної небезпеки, оскільки є різні небезпечні властивості</p>	<p>Клас 3 Легкозаймисті рідини, суміші рідин, а також рідини, що містять тверді речовини в розчині або суспензії, які виділяють легкозаймисті пари, що мають температуру спалаху в закритому тиглі 60 °C і нижче. Головна небезпека - вогонь</p>	<p>Клас 4 Легкозаймисті речовини і матеріали (крім класифікованих як вибухові), здатні під час перевезення легко спалахувати від зовнішніх джерел займання, внаслідок тертя, поглинання вологи, мимовільних хімічних перетворень, а також під час нагрівання; Головна небезпека - вогонь і додаткова небезпека - термічна нестабільність - вибух, самозаймання, займисті</p>	<p>Клас 5 - окислювальні речовини та органічні перокси, які здатні легко виділяти кисень, підтримувати горіння, а також можуть за відповідних умов або в суміші з іншими речовинами спричинити самозаймання та вибух Головна небезпека - окислення, термічна нестабільність, тобто при нагріванні можливий вибух</p>
<p>Клас 6 - отруйні та інфекційні речовини, здатні спричинити смерть, отруєння або захворювання в разі потрапляння всередину організму або в разі контакту зі шкірою та слизовою оболонкою</p>	<p>Клас 7 - Радіоактивні речовини з питомою активністю понад 70 кБк/кг Головна небезпека - сильне радіоактивне випромінювання</p>			
<p>Клас 8 - їдкі та корозійні речовини, що спричиняють ушкодження шкіри, ураження слизових оболонок очей і дихальних шляхів, корозію металів і пошкодження транспортних засобів, споруд або вантажів, а також можуть викликати пожежу під час взаємодії з органічними матеріалами або деякими хімічними речовинами Головна небезпека - вогонь</p>			<p>Клас 9 - речовини з відносно низькою небезпекою під час транспортування, які не віднесені до жодного з попередніх класів, але потребують застосування до них певних правил перевезення і зберігання У цьому класі немає домінуючої головної небезпеки</p>	

Рис. 8.8. Класи небезпечних вантажів за класифікацією ООН, що застосовують у RID

Клас 4 – легкозаймісті речовини і матеріали (крім класифікованих як вибухові), здатні під час перевезення легко спалахувати від зовнішніх джерел займання внаслідок тертя, поглинання вологи, мимовільних хімічних перетворень, а також під час нагрівання.

Підкласи

4.1. Легкозаймісті тверді речовини, здатні легко спалахувати від короткочасного впливу зовнішніх джерел займання (іскри, полум'я або тертя) і активно горіти. Приклади: сірники, паливні гранули, нітроцелюлозна кіноплівка.

Головна небезпека – вогонь, додаткова небезпека - термічна нестабільність (вибух).

4.2. Самозаймісті речовини, які за звичайних умов транспортування можуть мимоволі нагріватися і займатися. Приклади: білий і жовтий фосфор, рибне борошно, бавовна.

Головна небезпека - самозаймання.

4.3. Речовини, що виділяють займісті гази (натрій, карбід кальцію).

Головна небезпека - займісті гази.

Клас 5 - окиснювальні речовини та органічні пероксиди, які здатні легко виділяти кисень, підтримувати горіння, а також можуть за відповідних умов або в суміші з іншими речовинами спричинити самозаймання та вибух.

Підкласи

5.1. Окиснювальні речовини, які самі по собі не горючі, але сприяють легкій займистості інших речовин і виділяють кисень під час горіння, тим самим збільшуючи інтенсивність вогню (нітрати (азотні добрива), хлорати).

Головна небезпека – окиснення.

5.2. Органічні пероксиди, які в більшості випадків горючі, можуть діяти як речовини, що окиснюють, і небезпечно взаємодіяти з іншими

речовинами. Більшість з них легко спалахують і чутливі до удару і тертя (гідроперекис третбутилу, деякі затверджувачі).

Головна небезпека – термічна нестабільність, тобто при нагріванні можливий вибух.

Клас 6 - отруйні та інфекційні речовини, здатні спричиняти смерть, отруєння або захворювання в разі потрапляння всередину організму або контакту зі шкірою та слизовою оболонкою.

Підкласи

6.1. Отруйні (токсичні) речовини, здатні викликати отруєння під час вдихання (парів, пилу), потрапляння всередину або контакту зі шкірою (синильна кислота, сполуки миш'яку, пестициди).

Головна небезпека – отруйність.

6.2. Речовини і матеріали, що містять хвороботворні мікроорганізми, небезпечні для людей і тварин (медичні аналізи, лікарняні відходи, туші тварин на знищення).

Головна небезпека – інфекція.

Клас 7 - радіоактивні речовини з питомою активністю понад 70 кБк/кг (медичні ізотопи, головки радіаційних дефектоскопів).

Головна небезпека – сильне радіоактивне випромінювання.

Клас 8 - їдкі та корозійні речовини, що спричиняють ушкодження шкіри, ураження слизових оболонок очей і дихальних шляхів, корозію металів і пошкодження транспортних засобів, споруд або вантажів, а також можуть викликати пожежу під час взаємодії з органічними матеріалами або деякими хімічними речовинами.

Підкласи

8.1. Кислоти (свинцеві акумулятори, концентрати напоїв).

8.2. Луги.

8.3. Різні їдкі та корозійні речовини (ртуть).

Головна небезпека – їдкість (корозійність).

Клас 9 - речовини з відносно низькою небезпекою під час транспортування, які не віднесені до жодного з попередніх класів, але потребують застосування до них певних правил перевезення і зберігання (азбест, сильні магніти без якорів, смердючі речовини).

Підкласи

9.1. Тверді та рідкі горючі речовини і матеріали, які за своїми властивостями не належать до класів 3 і 4, але за певних умов можуть бути небезпечними в пожежному відношенні (горючі рідини з температурою спалаху від +60 до +100 °C у закритій посудині, волокна та інші аналогічні матеріали) (літєві акумулятори, двигуни внутрішнього згорання з залишками робочих рідин).

9.2. Речовини, що стають їдкими і корозійними за певних умов.

У цьому класі нема домінуючої головної небезпеки.

На всі небезпечні вантажі складається письмова інструкція – *аварійна картка*, яка надається машиністу поїзда. Аварійна картка розробляється на кожний небезпечний вантаж або групу вантажів з однаковою небезпекою. Зберігається така картка в кабіні машиніста в легкодоступному місці. Така картка містить інформацію для водія і рятувальних служб про небезпечний вантаж, що перевозиться, і дії в разі виникнення аварійної ситуації.

Усі небезпечні вантажі мають бути промарковані спеціальним знаком небезпеки, що являє собою ромб з довжиною ребра не більше 100 мм.

Приклади знаків небезпеки наведено на рис. 8.9.

Перевезення радіоактивних речовин проводиться відповідно до вимог і Положень Міжнародного агенства з атомої енергії (МАГАТЕ).

Схема спрощеної і прискореної процедури застосування **RID** (Додатка С) і Додатків до нього наведено на рис. 8.10.

Єдині правові приписи до договорів про використання вагонів у міжнародних залізничних перевезеннях CUV (Додаток D до Конвенції) застосовуються до двосторонніх і багатосторонніх договорів про використання залізничних вагонів як транспортного засобу для здійснення перевезень згідно з Єдиними правовими приписами CIM/CIV [71].

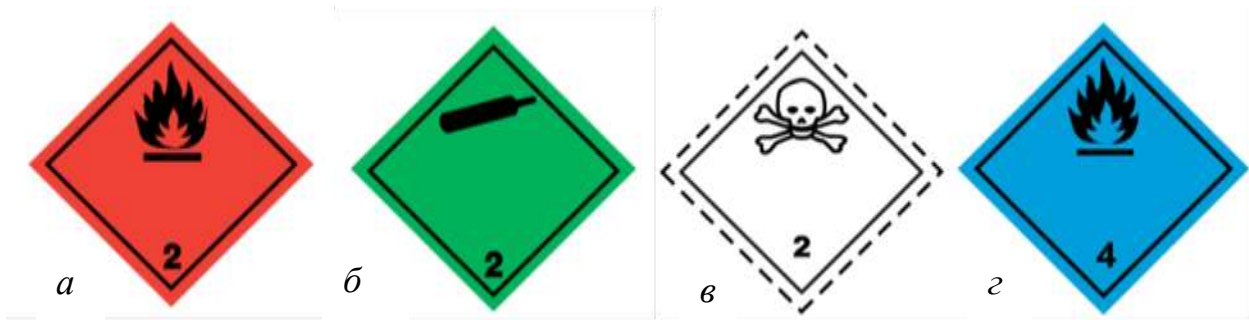


Рис. 8.9. Приклади спеціальних знаків при маркуванні:

а – займисті гази; *б* – незаймисті, нетоксичні гази; *в* – токсичні гази;
г – речовини, що виділяють займисті гази при зіткненні з водою



Рис. 8.10. Схема спрощеної і прискореної процедури застосування RID

Вагони, що застосовують для перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні, повинні мати відповідні позначення і написи:

- зазначення власника;
- у разі потреби зазначення підприємства залізничного перевезення, до вагонного парку якого включено вагон;
- у разі потреби зазначення станції приписки;
- інші знаки і написи, встановлені в договорі про використання.

У Єдиних правилах відображені:

- відповідальність у випадку втрати або пошкодження вагона;

- відповідальність за пошкодження спричинені вагоном;
- відповідальність за працівників сторін, що домовляються, та інших осіб, послугами яких вони користуються для виконання договору, коли ці працівники або інші особи перебувають при виконанні своїх обов'язків;
- інші претензії, пов'язані з використанням вагонів на договірних умовах.

Строк давності претензій, заснованих на статтях щодо втрати або пошкодження вагона (ст. 4) і пошкодження, спричинені вагоном (ст. 7), спливає після трьох років.

Строк давності починається:

- а) щодо претензій, заснованих на ст. 4, - з дня констатації втрати або пошкодження вагона або з дня, коли правомочна особа може вважати вагон загубленим;
- б) щодо претензій, що ґрунтуються на ст. 7, - від дня заподіяння шкоди.

Єдині правові приписи до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні CUI (Додаток Е до Конвенції) застосовуються до будь-якого договору про використання залізничної інфраструктури з метою міжнародних перевезень відповідно до Єдиних правових приписів CIM/CIV. Застосування не залежить від місцезнаходження і національності сторін договору.

Договір регулює необхідні деталі для визначення адміністративних, технічних і фінансових умов використання інфраструктури. Так, у договорі відображено [72]:

- порядок укладання договорів між залізничними підприємствами або уповноваженими заявниками та управителями інфраструктурою;
- ліцензування;
- сертифікації безпеки;

- страхування;
- призначення вартості щодо схем продуктивності з метою мінімізації затримок і порушень і поліпшення пропускної спроможності залізничної мережі;
- заходів відшкодування на користь клієнтів;
- врегулювання спорів.

У випадках тілесних ушкоджень (смерть, травма або будь-яка інша фізична чи психічна шкода) або пошкодження майна (руйнування або пошкодження рухомого чи нерухомого майна) керуючий інфраструктурою і перевізник несуть відповідальність.

Строк давності позовів, заснованих на цих Єдиних правових приписах, становить три роки і починає спливати з дня заподіяння шкоди.

Положення, викладені у CIM, CIV, CUV і CUI, можуть переглядатися, і до них вносять відповідні зміни. Порядок перегляду наведено на рис. 8.11.



Рис. 8.11. Класична процедура перегляду Додатків CIV, CIM, CUV і CUI

Єдині правові приписи про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до

залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні АРТУ (Додаток F до Конвенції), встановлюють процедуру затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів для залізничного обладнання при організації міжнародних перевезень [73].

Затвердження технічних стандартів, що стосуються залізничного обладнання та прийняття єдиних технічних приписів, застосовних до залізничного обладнання, мають на меті:

- а) сприяти вільному обороту транспортних засобів і використанню іншого залізничного обладнання при міжнародних перевезеннях;
- б) сприяти забезпеченню безпеки, надійності та експлуатаційної готовності при міжнародних перевезеннях;
- в) урахувати питання захисту довкілля та охорони здоров'я.

При затвердженні технічних стандартів або прийнятті єдиних технічних приписів враховуються лише ті, які були розроблені на міжнародному рівні.

Технічні стандарти мають забезпечувати інтеперабельність технічних систем і їхніх складових і сприяти підвищенню ефективності міжнародних перевезень.

Єдині правові приписи про технічний допуск залізничного обладнання, використовуваного в міжнародному сполученні АТМФ (Додаток G до Конвенції), встановлюють процедуру, за якою залізничні транспортні засоби та інше залізничне обладнання допускаються до обороту і використання в міжнародних перевезеннях [74].

Допуск до експлуатації дає змогу залізничним підприємствам експлуатувати транспортний засіб тільки в інфраструктурах, сумісних із транспортним засобом відповідно до його характеристики та інших умов допуску.

Якщо залізничний транспортний засіб не відповідає приписам, що містяться в Єдиних технічних приписах, або спеціальним умовам його

допуску, або приписам конструкції та обладнання, що містяться в RID, або якщо власник не дотримується вимог компетентного органу влади усунути дефекти протягом певного часу, або коли зобов'язання чи умови, що впливають із допуску, не були виконані, свідоцтво на експлуатацію може бути анульовано.

Спори щодо технічного допуску залізничних транспортних засобів та іншого залізничного обладнання, призначених для використання в міжнародних перевезеннях, можуть бути розглянуті Комісією технічних експертів, якщо вони не були вирішені залученими сторонами в процесі прямих переговорів. Такі спори можуть також бути подані арбітражному суду.

Порядок внесення змін у статті АТРУ і АТМФ наведено на рис. 8.12.



Рис. 8.12. Класична процедура перегляду додатків АРТУ і АТМФ

Метою встановлення права залізничних договорів для міжнародних перевезень є забезпечення правової норми, зокрема, шляхом визначення режимів відповідальності. Встановлення законодавства про залізничні контракти для міжнародних перевезень є традиційною діяльністю **ОТІФ**.

Щоб забезпечити управління і розвиток єдиного залізничного права, сам **COTIF** створює інституційну систему. Деякі важливі правові питання пов'язані з функціонуванням і розвитком цієї інституційної системи.

Однак не менш важливо, щоб **ОТІФ** ефективно співпрацював з іншими відповідними міжнародними організаціями та асоціаціями для досягнення своїх цілей.

Географія ратифікації умов додатків до **COTIF** наведено на рис. 8.13 [63].

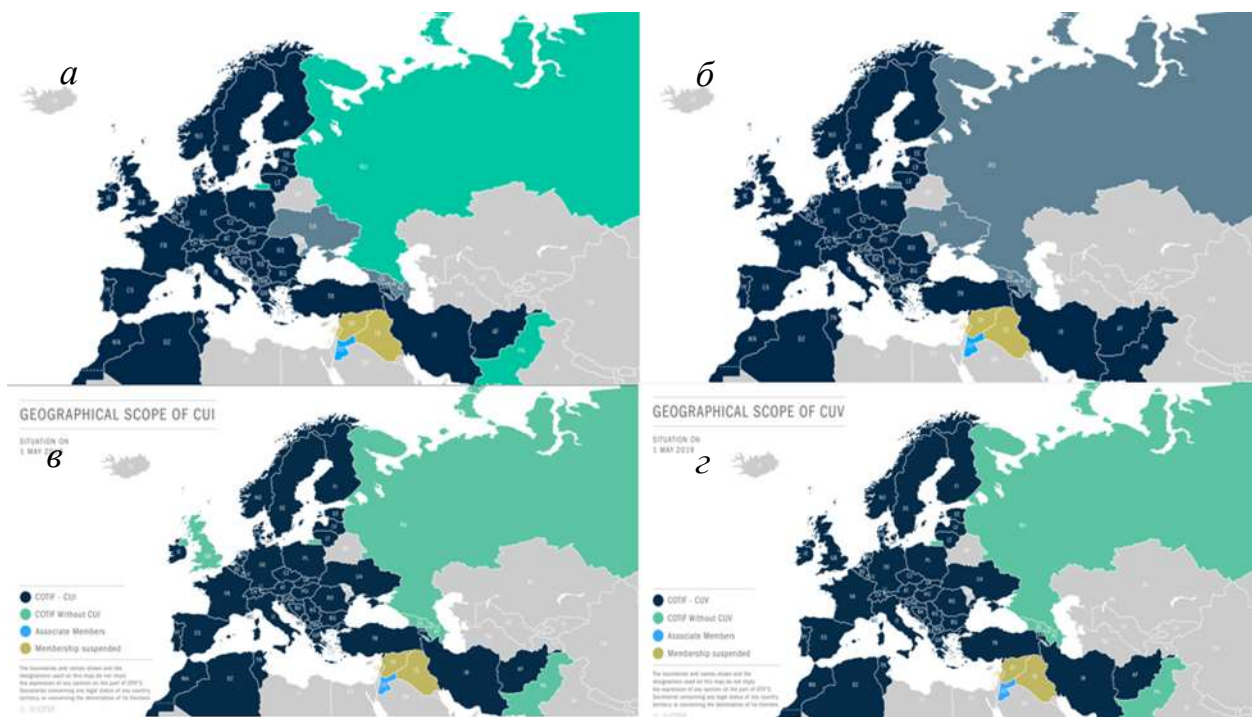


Рис. 8.13. Географія ратифікації умов додатків до **COTIF**:

а – Правила про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (**CIV**);

б – Правила про міжнародне залізничне перевезення вантажів (**CIM**);

в – Правила про використання інфраструктури в міжнародному

залізничному сполученні (**CUI**); *г* – Правила про використання вагонів у

міжнародному залізничному сполученні (**CUV**)

На 15-й сесії у вересні 2021 р. Генеральна Асамблея ухвалила заснувати спеціальний комітет з правових питань і міжнародного співробітництва строком на три роки (вересень 2021 р. – вересень 2024 р.).

Основними напрямками діяльності **Спеціального комітету з правових питань і міжнародного співробітництва** є:

- розвиток правової системи **ОТІФ**, зокрема основної конвенції та чотирьох наборів однакових правил для різних залізничних контрактів;
- формування, розвиток і зміцнення міжнародного співробітництва з міжнародними організаціями та асоціаціями.

Однак слід наголосити, що лише Генеральна Асамблея або Ревізійна комісія мають право вносити поправки в саму Конвенцію та Додатки А, В, D, E, F і G до неї.

8.3. Організація співробітництва залізниць

Організація співробітництва залізниць (**OSJD**) (рос. Организация сотрудничества железных дорог ОСЖД; кит. 铁组) – міжнародна організація в галузі залізничного транспорту [75].

Метою OSJD є створення умов для розвитку співробітництва в галузі залізничного транспорту, створення єдиного залізничного транспортного простору в Євроазіатському регіоні, підвищення конкурентоспроможності трансконтинентальних залізничних напрямків, а також організація прямого міжнародного сполучення.

Напрямами діяльності **OSJD** є:

- формування напрямів транспортної політики в галузі міжнародних залізничних перевезень, розроблення стратегії розвитку залізничного транспорту;
- розроблення та вдосконалення міжнародного права в галузях залізничних перевезень і полегшення перетинання кордонів залізничним транспортом;
- ведення справ за цією Конвенцією та міжнародними договорами, укладеними в рамках OSJD, пов'язаними з перевезеннями в міжнародному залізничному сполученні;

- розвиток євроазіатських транспортних зв'язків;
- розвиток і вдосконалення міжнародних залізничних перевезень, включно з перевезеннями з використанням інших видів транспорту;
- співробітництво з питань, пов'язаних з економічними, інформаційними та науково-технічними аспектами залізничного транспорту;
- співробітництво в галузі експлуатації транспортних засобів і залізничної інфраструктури з технічних та експлуатаційних питань, пов'язаних з подальшим розвитком і організацією міжнародних залізничних перевезень;
- співробітництво з міжнародними організаціями в галузі залізничного транспорту;
- встановлення принципів організації фінансових розрахунків між залізничними компаніями (організаціями) за міжнародні залізничні перевезення та послуги, пов'язані з ними.

На початку 1950-х рр. виникла гостра необхідність створення єдиних правових та економічних норм для забезпечення пасажирських і вантажних перевезень у міжнародному сполученні.

На нарадах, що відбувалися у Варшаві 22 грудня 1950 р., Празі 23 квітня 1951 р. і Будапешті 10 липня 1951 р., було розроблено та погоджено тексти перших основних документів для здійснення пасажирських і вантажних перевезень у міжнародному сполученні:

- Угоди про перевезення пасажирів і багажу залізницями в прямому міжнародному сполученні (МПС) і Службової інструкції до Угоди;
- Угоди про перевезення вантажів залізницями у прямому міжнародному сполученні (МГС) і Службової інструкції до Угоди;
- Тарифу на перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу залізницями у прямому міжнародному сполученні;

– Єдиного транзитного тарифу за перевезення вантажів через країни, залізниці яких беруть участь в Угоді про перевезення вантажів залізницями у прямому міжнародному сполученні;

– Правил взаємного користування вагонами в міжнародному сполученні (ППВ);

– Правил про розрахунки до Угод МПС і МГС.

Ці угоди, правила і тарифи були введені в дію 1 листопада 1951 р.

Однак необхідність розвитку науково-технічного співробітництва між залізницями, міжнародного залізничного сполучення стала причиною створення нових організаційних форм, що мали забезпечити його безперервне зростання.

Унаслідок цього з'явилася необхідність створення нової організаційної структури зі співробітництва в галузі залізничного транспорту. Вона повинна була мати вищий рівень, ніж на той час, Бюро управління справами (БУС) і комплексно охоплювати всі питання залізничного господарства, і, що найголовніше, це співробітництво мало здійснюватися під безпосереднім контролем міністрів заінтересованих країн, які з цією метою мали регулярно та щороку зустрічатися в рамках сесій Наради Міністрів - вищого керівного органу Організації.

Це було зумовлено, по-перше, тим, що угода про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС) і угода про міжнародне вантажне сполучення (СМГС) мали міжвідомчий рівень замість міжурядового, а правові приписи, які регулювали відносини між залізницями та їхньою клієнтурою, встановлювали односторонньо самі залізниці. Це знижувало рівень угод СМПС і СМГС порівняно з відповідними Конвенціями, прийнятими раніше, і було причиною багатьох негативних явищ у практиці застосування СМПС і СМГС.

По-друге, досвід перших років застосування Єдиного митного тарифу (ЄТТ) і Правил користування пасажирськими вагонами (ПППВ) показав

протиріччя, що тільки збільшувалися. Різні інтереси країн безпосередньо впливали і стимулювали різницю думок і позицій низки залізниць як з питань рівня тарифних ставок ЄТТ, так і питання рівня ставок за взаємне користування вагонами. Це негативно впливало на економічне співробітництво країн, чиї залізниці застосовували Угоди СМПС і СМГС. Збереження такого стану справ не тільки завдавало серйозної шкоди економічному співробітництву цих країн, а й послаблювало достовірність політичного співробітництва.

Отже, з 23 по 28 червня 1956 р. в Софії було проведено Наряду Міністрів, що вважається першою сесією Наряду Міністрів **OSJD**.

У 2014 р. членом **OSJD** стала Ісламська Республіка Афганістан, у 2018 р. до **OSJD** увійшла Республіка Корея, залізниці якої до цього були приєднаним підприємством **OSJD**, а 27 грудня 2022 р. увійшла Лаоська Народно-Демократична Республіка, і в такий спосіб кількість країн-членів Організації сягнула 27, і три країни – спостерігачі (адміністрації Німецьких, Французьких і Грецьких залізниць).

АТ «Укрзалізниця» була прийнята в **OSJD** в червні 1992 р.

Із 22 по 26 квітня 1996 р. у Львові пройшло VIII засідання Конференції Генеральних Директорів **OSJD** (керівного органу зі співробітництва на рівні залізниць).

Експерти АТ «Укрзалізниця» працюють у всіх робочих органах **OSJD** – п'яти Постійних Комісіях, де розглядаються питання:

- Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС);
- Угоди про міжнародне вантажне сполучення (СМГС), Службової інструкції до СМГС і Додатків до СМГС, у тому числі - Правил перевезення небезпечних вантажів;
- договору про Правила користування вагонами в міжнародному сполученні (ПКВ) і самих Правил;
- договору про Правила про розрахунки за перевезення в міжнародному пасажирському і вантажному сполученнях;

- розроблення пам'яток – стандартів з уніфікації технічних засобів залізниць, класифікації і кодування, безпаперової технології та електронного обміну даними у вантажному сполученні, розроблення системи співрозмірних статистичних показників, ведення Гармонізованої номенклатури вантажів (ГНГ).

Експлуатаційна довжина всіх залізничних ліній країн-членів **OSJD** на момент утворення становила 227 тис. км, за звітом 2022 р., така довжина становить 291,5 тис. км, якими перевозяться понад 5,6 млрд т вантажів і 5,5 млрд пасажирів [76].

Робочими мовами **OSJD** є англійська, китайська та російська. У випадках різного тлумачення текстів уточнення проводяться за текстом російською мовою.

Органами **OSJD** є:

- Рада Міністрів;
- Асамблея залізничних компаній;
- Ревізійна комісія;
- наради уповноважених представників;
- Комітет **OSJD**;
- Комісії **OSJD**;
- інші органи, що створюються за рішенням Ради Міністрів або Асамблеї залізничних компаній.

Структуру **OSJD** наведено на рис. 8.14.

Керівні органи OSJD

Вищим керівним органом **OSJD** є **Рада Міністрів**. Рада Міністрів розглядає та ухвалює рішення на урядовому рівні з усіх питань, що належать до напряму діяльності **OSJD**, з урахуванням пропозицій Конференції Генеральних директорів (відповідальних представників) залізниць **OSJD**. Сесія Ради Міністрів проводиться, як правило, один раз на рік.

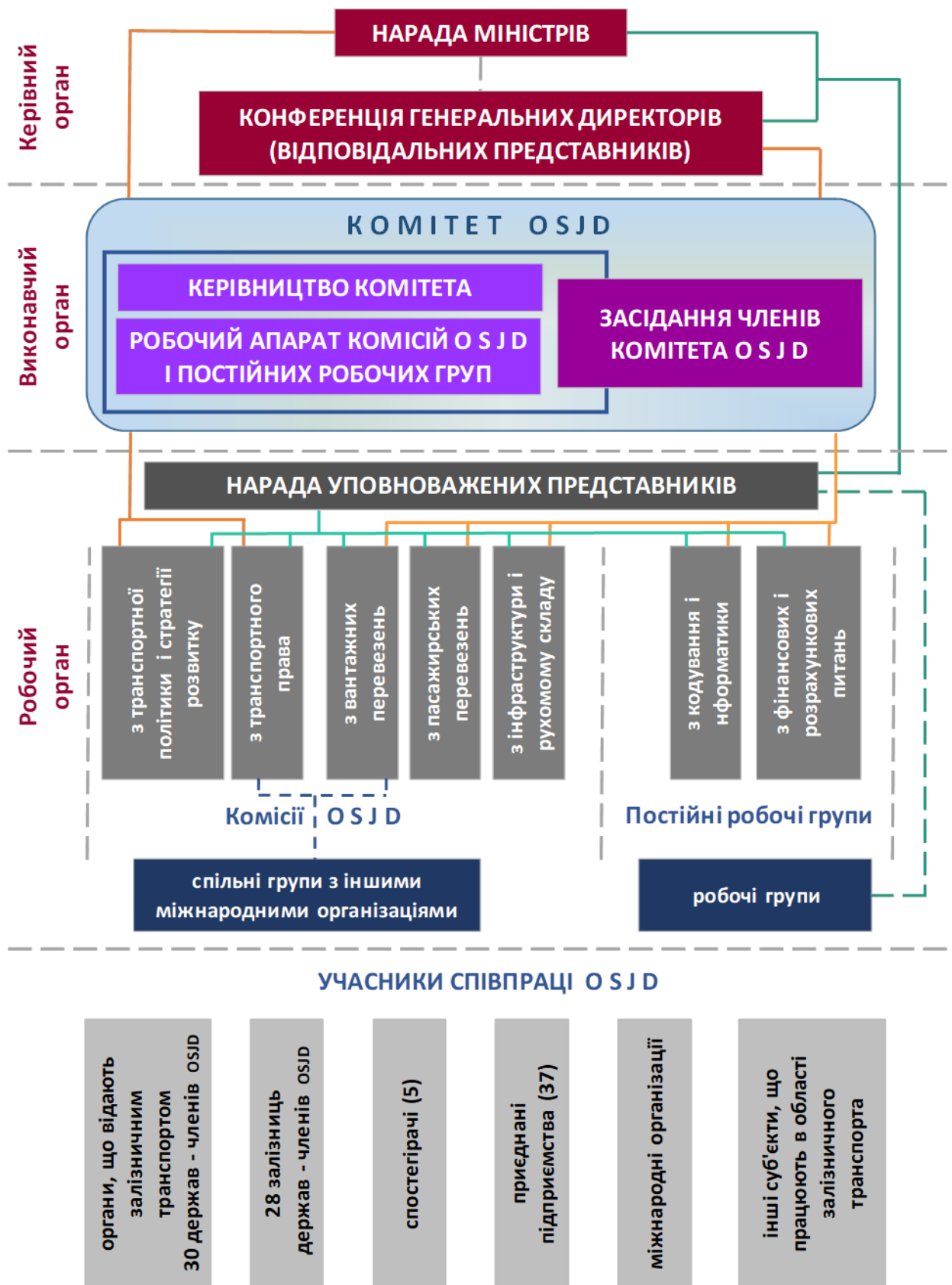


Рис. 8.14. Організаційна структура OSJD

Керівним органом на рівні залізничних підприємств є **Конференція Генеральних директорів** (відповідальних представників) залізниць **OSJD** (КГД). Конференція організовує роботу і ухвалює рішення з питань, що належать до напрямів діяльності **OSJD** у межах компетенції залізниць і залізничних підприємств. Засідання Конференції проводиться, як правило, один раз на рік.

Нарада Міністрів і Конференція в галузі своєї діяльності приймають рішення з питань:

- створення робочих та інших органів і їхньої кількості, визначення структури, програми робіт, завдань, строків дії та регламенту їхніх робіт;
- призначення керівництва Комітету і розподілу місць між членами **OSJD**; голів і спеціалістів Комісій і спеціалістів Постійних робочих груп **OSJD** та з інших напрямів, що стосуються діяльності **OSJD**.

Сесія Народи Міністрів є дійсною, якщо на ній присутні не менше двох третин уповноважених органів членів **OSJD**. Рішення Народи Міністрів набувають чинності в день підписання протоколу сесії, якщо в ньому або цій Конвенції не визначено інший строк.

Нарада **Уповноважених представників** керівників уповноважених органів керівників органів членів **OSJD**:

- розглядає та погоджує матеріали і проекти рішень, що подаються на сесію;
- затверджує плани робіт робочих органів **OSJD**, віднесених до компетенції Народи Міністрів;
- розглядає та ухвалює рішення щодо делегованих Народою Міністрів функцій;
- приймає рішення про створення тимчасових робочих груп Комісій **OSJD** і припинення їхньої дії.

Правила процедури наради Уповноважених представників керівників уповноважених органів членів **OSJD** затверджує Народа Міністрів.

Виконавчим органом **OSJD** є **Комітет**.

Комітет забезпечує діяльність **OSJD** у період між сесіями Народи Міністрів і засіданнями Конференцій генеральних директорів. **Комітет** виконує функції депозитарію угод і договорів, укладених у рамках **OSJD**.

До складу **Комітету** входять фахівці, направлені до **Комітету** членами **OSJD**. **Комітет** очолює Голова **Комітету**. До складу керівництва входять два Заступники Голови та Секретар **Комітету**.

Комітет OSJD постійно розташований у місті Варшава (Польща).

Комітет забезпечує реалізацію рішень, що приймаються керівними органами **OSJD**:

- аналізує та координує виконання рішень керівних органів **OSJD** органів **OSJD**, а також програми та плани роботи **OSJD**;

- сприяє взаємодії членів **OSJD**, учасників Асамблеї та органів **OSJD**;

- консультує з питань застосування цієї Конвенції, угод, договорів і актів **OSJD**;

- виконує функції секретаріату керівних органів **OSJD** та інших органів **OSJD**, за рішенням сесії.

Комітет здійснює організаційне, інформаційне, аналітичне та консультативне забезпечення діяльності **OSJD**:

- готує пропозиції щодо проектів рішень органів **OSJD** з питань діяльності **OSJD**;

- укладає договори зі спостерігачами в **OSJD** та асоційованими підприємствами **OSJD** за дорученням Народи Міністрів і Асамблеї;

- видає нормативні, довідкові, періодичні видання **OSJD**;

- організовує наради Комісій **OSJD**, забезпечує переклад, розмноження та своєчасне розсилання членам **OSJD** документів, пов'язаних з діяльністю **OSJD**;

- має право вносити пропозиції для розгляду керівними органами **OSJD** з будь-яких питань діяльності **OSJD**;

– укладає договори про співробітництво з міжнародними міжурядовими та неурядовими організаціями.

Розподіл посад у Комітеті визначається строком на чотири роки.

Комісії OSJD (далі Комісії) є робочими органами.

Комісії складаються з експертів від уповноважених органів членів **OSJD** або учасників Асамблеї.

За забезпечення роботи Комісії відповідає Голова Комісії та фахівці з посадових осіб, які є робочим апаратом Комісії.

Комісія з транспортної політики і стратегії розвитку відповідає за реалізацію основних напрямів діяльності **OSJD**, віднесених до компетенції Нарadi Міністрів у галузях транспортної політики, стратегії розвитку залізничного транспорту і статистики.

Комісія з транспортного права відповідає за реалізацію основних напрямів діяльності **OSJD**, віднесених до компетенції Нарadi Міністрів у сфері вдосконалення міжнародного права в галузях залізничних перевезень і полегшення перетинання кордонів.

Комісія з вантажних перевезень відповідає за реалізацію основних напрямів діяльності **OSJD**, віднесених до компетенції Асамблеї у сфері ведення справ за договорами, укладеними в рамках **OSJD** залізничними компаніями (організаціями), з експлуатаційних питань перевезень вантажів.

Комісія з пасажирських перевезень відповідає за реалізацію основних напрямів діяльності **OSJD**, віднесених до компетенції Асамблеї у сфері ведення справ за договорами, укладеними в рамках **OSJD** залізничними компаніями (організаціями), з експлуатаційних питань перевезень пасажирів.

Комісія з інфраструктури та рухомого складу відповідає за реалізацію основних напрямів діяльності **OSJD**, віднесених до компетенції Асамблеї, у галузі інфраструктури та рухомого складу.

Комісія з кодування та інформатики відповідає за реалізацію основних напрямів діяльності **OSJD**, віднесених до компетенції Асамблеї, у галузі кодування та інформатики.

Комісія з фінансових і розрахункових питань відповідає за реалізацію основних напрямів діяльності **OSJD**, віднесених до компетенції Асамблеї, у галузі питань, пов'язаних з розрахунками в міжнародному пасажирському та вантажному залізничному сполученні.

Комісії можуть вносити пропозиції Комітету щодо створення тимчасових робочих груп для вирішення конкретних завдань за напрямками своєї діяльності.

Ревізійна комісія OSJD (далі Ревізійна комісія) є контрольним органом **OSJD**. Вона перевіряє та аналізує фінансово-господарську діяльність **OSJD** за минулий бюджетний рік і розробляє висновки та рекомендації за результатами цієї перевірки, викладені в її звіті, що подається Нараді Міністрів.

Ревізійна комісія складається з трьох представників членів **OSJD**, по одному від кожного члена **OSJD**, за винятком регіональних організацій економічної інтеграції.

У процесі ревізії перевіряються та аналізуються:

- виконання всіх статей доходів і цільове використання видатків, затверджених у бюджеті **OSJD**;
- ведення бухгалтерією Комітету касових банківських операцій і розрахунки з персоналом Комітету;
- правильність звітності за витратами на відрядження;
- перевірка наявності матеріальних цінностей та основних засобів, їх списання та ліквідації;
- своєчасність і повнота проведення інвентаризації;
- використання резерву фінансових коштів;
- виконання рекомендацій за результатами попередньої ревізії.

Ревізійна комісія правомочна здійснювати свою роботу лише за умови наявності її повного складу.

8.4. Конвенція про пряме міжнародне залізничне сполучення

Для створення єдиного залізничного транспортного простору в Євроазіатському регіоні, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності трансконтинентальних залізничних напрямків, країни-учасниці **OSJD** підписали Конвенцію про пряме міжнародне залізничне сполучення, яка складається з шести частин і восьми Додатків [77].

В основній частині Конвенції викладено:

- загальні положення про організацію співпраці залізниць;
- структуру організації;
- процедури і акти **OSJD**;
- фінансування;
- інші положення (імунітети, символіка, прапор і друковані видання **OSJD**);
- заключні положення (приєднання до Конвенції, обмеження прав, виключення з **OSJD**, вихід із Конвенції).

Норми, обов'язкові для застосування в міжнародному залізничному сполученні, встановлюються:

1. Загальними Положеннями про договір перевезення вантажів у міжнародному сполученні (Додаток 1 до цієї Конвенції).
2. Загальними Положеннями про договір перевезення пасажирів у міжнародному сполученні (Додаток 2 до цієї Конвенції).
3. Загальними положеннями про перевезення небезпечних вантажів у міжнародному сполученні (Додаток 3 до цієї Конвенції).
4. Загальними положеннями щодо залізничної інфраструктури в міжнародному сполученні (Додаток 4 до цієї Конвенції).

5. Загальними положеннями щодо залізничного рухомого складу в міжнародному сполученні (Додаток 5 до цієї Конвенції).

6. Загальними положеннями щодо користування вантажними вагонами під час здійснення міжнародних перевезень (Додаток 6 до цієї Конвенції).

7. Загальними положеннями щодо користування пасажирськими вагонами при здійсненні міжнародних перевезень (Додаток 7 до цієї Конвенції).

8. Протокол про привілеї та імунітети організації співробітництва залізниць (Додаток 8 до цієї Конвенції).

Важливими нормативними документами для організації перевезень у рамках OSJD є:

– **Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС)** (зі змінами та доповненнями станом на 1 липня 2022 р.) [78];

– **Угода про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС)** (зі змінами та доповненнями станом на 1 травня 2022 р.) [79].

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) встановлює єдині правові норми договору перевезення вантажу в прямому міжнародному залізничному сполученні та прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні.

Якщо станція відправлення і станція призначення вантажу розташовані на залізницях різної ширини колії, то перевезення залежно від технічних можливостей може здійснюватися такими способами:

– з перевантаженням вантажу з вагонів однієї ширини колії у вагони іншої ширини колії;

– переставлянням вагонів на візки іншої ширини колії;

– застосуванням розсувних колісних пар.

Відповідно до договору перевезення перевізник зобов'язується за плату перевезти довірений йому відправником вантаж до станції

призначення за маршрутом, погодженим відправником і договірним перевізником, і видати його одержувачу.

Укладення договору перевезення підтверджується накладною. Неправильні або неточні відомості, внесені до накладної, а також втрата накладної перевізником не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення.

Кожен наступний перевізник, приймаючи до перевезення вантаж разом із накладною, вступає тим самим у *договір перевезення* і приймає на себе зобов'язання, що виникають за ним.

Реалізація прав та обов'язків учасниками перевезення можлива з використанням паперових або електронних документів. Електронні документи застосовуються за наявності домовленостей між перевізниками, які беруть участь у перевезенні.

Навантаження вантажу має здійснюватися в технічно справні, придатні для перевезення цього вантажу та очищені вагони. Навантаження вантажу у вагон може здійснюватися перевізником або відправником, що зазначається в національному законодавстві країни відправлення.

Перевізник має право перевірити, чи дотримано відправником умов перевезення та чи відповідає відправлення відомостям, зазначеним у накладній. Перевірка проводиться в порядку, встановленому національним законодавством. Якщо відправником не дотримано умов перевезення або відправлення не відповідає відомостям, зазначеним відправником у накладній, то перевізнику мають бути відшкодовані всі витрати, викликані перевіркою і підтверджені документально.

Строк доставлення визначається на весь шлях прямування вантажу і не має перевищувати строку, обчисленого виходячи зі встановлених норм:

- для контейнерів - одна доба на кожні розпочаті 150 км;
- інших відправок - одна доба на кожні розпочаті 200 км.

Для вантажів, що потребують обмеження швидкості за своїми технічними характеристиками, негабаритних і таких, що прямують у спеціальних поїздах з окремим локомотивом, строки доставлення встановлюються перевізником.

Для вантажів, що перевозяться в прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні, строк доставлення на водній ділянці шляху встановлює перевізник, який здійснює перевезення на цій ділянці шляху.

Строк доставлення вантажу *збільшується на одну добу* на операції, пов'язані з відправленням вантажу.

Строк доставлення вантажу *збільшується на дві доби*:

- на кожне перевантаження вантажу у вагони іншої ширини колії;
- кожне переставляння вагонів, вантажу на своїх осях на візки іншої ширини колії;
- кожне передання вантажу на водну ділянку шляху під час перевезення вантажу в прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні.

Якщо сталися затримки, що не залежать від перевізника, то строк доставлення вантажу продовжується на весь час затримки.

Перебіг строку доставлення вантажу починається з 00 год 00 хв дня, наступного за днем укладення договору перевезення, і закінчується в момент передання одержувачу повідомлення про прибуття вантажу, при цьому неповну добу вважають за повну.

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу з моменту приймання вантажу до перевезення до моменту його видачі. Обставини, що є підставою для виникнення відповідальності перевізника за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу, засвідчуються комерційним актом.

Перевізник несе відповідальність за перевищення строку доставлення вантажу.

Якщо протягом 10 днів після закінчення строку доставлення вантажу він не буде виданий одержувачу, відправник або одержувач мають право подати заяву про розшук вантажу. Вантаж вважається втраченим, якщо протягом 30 днів після закінчення строку доставлення вантажу він не виданий одержувачу.

Якщо вантаж прибув на станцію призначення після закінчення 30 днів після закінчення строку доставлення, перевізник повинен довести про це до відома одержувача. Одержувач зобов'язаний прийняти вантаж, якщо він прибув не пізніше *шести місяців* після закінчення строку доставлення, і повернути перевізнику суми, які той сплатив йому як відшкодування за втрату вантажу, повернення провізних платежів та інших витрат з перевезення вантажу.

Якщо відшкодування було сплачено відправнику, відправник суму відшкодування зобов'язаний повернути перевізнику.

Водночас зберігається право подати перевізнику претензію про сплату неустойки за перевищення строку доставлення вантажу, а також відшкодування за нестачу маси, пошкодження (псування) вантажу або зниження його якості.

Перевізник звільняється від відповідальності за перевищення строку доставлення вантажу, якщо це перевищення було спричинене:

- обставинами, яким перевізник не міг запобігти, і усунення яких від нього не залежало;
- виною відправника або одержувача чи внаслідок їхніх вимог, через які не можна покласти вину на перевізника;
- невиконанням чи неналежним виконанням митних або інших адміністративних формальностей відправником, одержувачем чи уповноваженою ними особою.

Право подання претензії до перевізника належить відправнику та одержувачу. Претензію подають із відповідним обґрунтуванням і

зазначенням суми відшкодування в паперовому вигляді, а за наявності домовленостей між учасниками перевезення - в електронному вигляді:

- відправником – до договірного перевізника;
- одержувачем – до перевізника, який видає вантаж.

Позов може бути поданий тільки після висування відповідної претензії і тільки до того перевізника, до якого було подано претензію.

Позов подають:

- якщо перевізник не дав відповідь на претензію у строк, установлений на розгляд претензії;
- протягом строку на розгляд претензії перевізник повідомив претендента про відхилення претензії повністю або частково.

Позови до перевізника подаються:

- про перевищення строку доставлення вантажу – протягом двох місяців;
- з інших підстав - протягом дев'яти місяців.

Угода про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС) застосовується до перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу в таких випадках:

- станції відправлення і призначення знаходяться у двох різних державах;
- станції відправлення і призначення знаходяться в одній і тій самій державі, але договір перевезення укладено в іншій державі;
- станції відправлення і призначення знаходяться в одній і тій самій державі, але перевезення здійснюється транзитом територіями інших держав.

Перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу в міжнародному сполученні провадиться поїздами і вагонами, зазначеними в чинних розкладах руху пасажирських поїздів, або спеціальними поїздами і вагонами. Перевізники надають пасажирам необхідну інформацію про поїзди та вагони, проїзд у яких здійснюється.

Відповідно до договору перевезення перевізник зобов'язується перевезти пасажирів, багаж і товаробагаж до пункту призначення та видати багаж і товаробагаж відправнику, одержувачу, а пасажир (відправник) зобов'язаний сплатити встановлену плату. Договір перевезення має бути підтверджений одним або кількома проїзними чи перевізними документами.

Перевізник має право не укладати договір перевезення, якщо:

- укладенню договору перешкоджають норми СМПС;
- станція відправлення, призначення і маршрут прямування не наведені в застосовуваних тарифах;
- на бажану дату відправлення у вагоні нема вільних місць, призначених для перевезення пасажирів;
- у разі перевезення багажу і товаробагажу за маршрутом прямування не курсує багажний вагон або в ньому відсутнє вільне місце для розміщення багажу і товаробагажу.

Проїзд *пасажирів* в поїзді здійснюється на підставі договору перевезення і підтверджується *проїзним документом*, який може бути оформлений як на бланку встановленої форми, так і в електронному вигляді. Проїзний документ, оформлений на бланку встановленої форми та в електронному вигляді, мають рівну юридичну силу для проїзду пасажирів. Проїзний документ складається з *квитка*, а також *плацкарти* і/або *доплатної квитанції* в зазначених далі випадках.

Проїзні документи оформляються мовою держави договірної перевізника та/або однією з мов – англійською, китайською, німецькою, російською.

Наявність електронного проїзного документа підтверджується:

- роздрукованим підтвердженням замовлення на придбання проїзного документа, яке містить основні дані про поїздку та пасажирів;
- зображенням на електронних носіях підтвердженням замовлення на придбання проїзного документа, яке містить основні дані про поїздку та пасажирів.

Строк дії квитків - два місяці, якщо інше не передбачено в застосовуваному тарифі.

Перевізники можуть скоротити або продовжити строк дії шляхом двосторонніх або багатосторонніх угод.

Перебіг строку дії квитків починається:

- за відсутності плацкарти або голчастого компостера (штампа) – у день, названий пасажиром;

- у день, названий пасажиром і зазначений на квитку договірним перевізником (пунктом продажу). Період між днем оформлення квитка та днем початку строку його дії не може перевищувати строк попереднього продажу проїзних документів, установлений перевізником;

- за наявності плацкарти або голчастого компостера (штампа) на квитку – у день відправлення пасажиром.

Перебіг строку дії квитків закінчується:

- у разі відсутності плацкарти або голчастого компостера (штампа) – о 24 год останнього дня строку дії квитка, встановленого в застосовуваному тарифі або визначеного двосторонніми чи багатосторонніми угодами;

- за наявності плацкарти або голчастого компостера (штампа) відповідно до зазначених відомостей про дату і час прибуття пасажиром до пункту призначення.

Строк дії проїзного документа продовжується в таких випадках:

- 1) на час затримки перевезення, якщо зазначена затримка сталася з вини учасників перевізного процесу;

- 2) у разі ненадання пасажиром місця в поїзді – на весь час до відправлення наступного поїзда, у якому пасажиром буде надано місце.

При прийманні *багажу* до перевезення відправнику видається перевізний документ у вигляді *багажної квитанції*.

Норма загальної маси багажу, зданого за одним проїзним документом, встановлюється до 100 кг.

До перевезення багажем не допускаються:

- вогнебезпечні, легкозаймисті, самозаймисті, вибухові, радіоактивні, їдкі та отруйні речовини, вогнепальна зброя, бойові припаси, а також речовини, що можуть заподіяти шкоду багажу, товаробагажу інших відправників або учасникам перевізного процесу;

- предмети, які можуть внести інфекцію або мають смердючий запах;

- тварини;

- предмети, що становлять монополію поштового відомства хоча б однієї з держав, перевізники яких беруть участь у перевезенні;

- швидкопсувні продукти.

Строк доставлення багажу визначається на весь шлях прямування згідно з поїздами, що курсують за розкладом, з урахуванням необхідного часу для оформлення видачі багажу. Строк доставлення багажу подовжується:

- на одну добу на кожне перевантаження багажу на шляху прямування;

- час непередбачених затримок для виконання митних та інших правил;

- час перерви руху, що перешкоджає початку або продовженню перевезення, якщо така перерва сталася не з вини учасників перевізного процесу;

- час виконання операцій, пов'язаних з перевіркою багажу, якщо в результаті перевірки встановлено порушення;

- час, необхідний для пересилання.

Під час приймання *товаробагажу* до перевезення відправнику видається перевізний документ у вигляді *товаробагажної квитанції*.

За наявності вільних місць у багажному вагоні та за умови непошкодження при перевезенні багажу і товаробагажу приймаються до перевезення товаробагажем предмети, що можуть бути легко і швидко навантажені та розміщені в багажному вагоні.

До перевезення товаробагажем не допускаються:

- вогнебезпечні, легкозаймисті, самозаймисті, вибухові, радіоактивні, їдкі та отруйні речовини, вогнепальна зброя, бойові припаси, а також речовини, що можуть заподіяти шкоду багажу, товаробагажу інших відправників або учасникам перевізного процесу;

- предмети, які можуть внести інфекцію або мають смердючий запах;

- тварини;

- предмети, що становлять монополію поштового відомства хоча б однієї з держав, перевізники яких беруть участь у перевезенні;

- швидкопсувні продукти.

Строк доставлення товаробагажу визначається виходячи з нижченаведених норм:

- на відправлення - одна доба;

- перевезення на кожні розпочаті 400 тарифних кілометрів – одна доба.

Перебіг строку доставлення починається з 00 год 00 хв доби, що настає за днем, коли товаробагаж було прийнято до перевезення (дата проставлення календарного штампеля станції відправлення на товаробагажну квитанцію).

Строк доставлення товаробагажу подовжується:

- на одну добу на кожне перевантаження товаробагажу на шляху прямування;

- час непередбачених затримок для виконання митних та інших правил;

– час перерви руху, що перешкоджає початку або продовженню перевезення, якщо така перерва сталася не з вини учасників перевізного процесу;

– час виконання операцій, пов'язаних з перевіркою товаробагажу;

– час, необхідний для пересилання товаробагажу.

Відлік цього часу починається з дня, наступного за днем подання заяви про перевідправлення.

Договірний перевізник несе відповідальність перед пасажиром, відправником або одержувачем за невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань за договором. Кожний наступний перевізник вступає в договір перевезення і бере на себе зобов'язання, що виникають за ним, на умовах договору, укладеного договірним перевізником з пасажиром, відправником.

Перевізник звільняється від відповідальності за невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань за договором перевезення внаслідок:

– виникнення обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало;

– дій пасажирів, відправника або одержувача, що спричинили заподіяння шкоди;

– дій третіх осіб, яких перевізник, незважаючи на застосування всіх запобіжних заходів, не зміг уникнути або запобігти їхнім наслідкам;

– порушення пасажиром, відправником або одержувачем паспортно-адміністративних, митних, санітарних, ветеринарних та інших правил, установлених під час проїзду залізничним транспортом у міжнародному сполученні.

Відповідальність у разі заподіяння шкоди життю або здоров'ю пасажирів несе перевізник, який здійснював перевезення в момент заподіяння шкоди.

Порядок і розмір відшкодування за шкоду, заподіяну життю або здоров'ю пасажирів, визначаються відповідно до національного законодавства держави, на території якої заподіяно шкоду.

Право подання претензій, заснованих на договорі перевезення, належить пасажирові, відправнику, одержувачу або уповноваженій ними особі.

Претензії на суму, еквівалентну менше 1,5 швейцарських франків за одним проїзним документом або однією відправкою багажу чи товаробагажу, не підлягають поданню.

Перевізник зобов'язаний у 180-денний строк від дня заявлення претензії, підтвердженого поштовим штемпелем або розпискою в одержанні претензії, розглянути претензію, дати відповідь заявникові претензії і в разі повного або часткового визнання її сплатити йому належне відшкодування. У разі часткового або повного відхилення претензії перевізник зобов'язаний письмово повідомити заявника про підставу відхилення претензії та одночасно повернути документи, додані до претензії.

Внесення змін до **СМПС** та Службової інструкції (**СІ**) можливе при виконанні таких умов:

- пропозиції щодо зміни розглядаються, якщо цього вимагатиме не менше 1/3 сторін Угоди;
- розроблені відповідною Комісією зміни затверджуються Комітетом OSJD з подальшим наданням їх сесії Ради Міністрів для відома;
- прийняті зміни і доповнення набувають чинності, якщо протягом двох місяців після їх направлення всім сторонам Угоди не буде заперечень.

8.5. Гармонізація міжнародного транспортного права

Удосконалення транспортного права, на основі якого забезпечувався подальший розвиток міжнародних залізничних перевезень, було одним із найважливіших напрямів діяльності в країнах-членах OSJD і OTIF.

У цьому напрямі здійснювалися роботи з подальшого вдосконалення Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС), розвитку співробітництва між OSJD і OTIF у питаннях гармонізації міжнародного транспортного права.

До СМГС внесено доповнення, що регламентує умови застосування електронної накладної. Тривало вивчення питання стягнення зборів за переставляння вагонів на прикордонних станціях. Додаток 12.6 до СМГС «Особливості заповнення накладної СМГС при перевезенні вантажів з переоформленням накладної СМГС на накладну іншого транспортного права і у зворотному напрямку» доповнено положенням про оформлення накладної при перевезенні вантажів до Афганістану.

Значним внеском у справу вдосконалення транспортного права є створення і впровадження у 2006 р. єдиної накладної СІМ/СМГС.

Фахівцями OSJD, СІТ і OTIF було розроблено зразки універсальної накладної СІМ/СМГС і «Керівництво з накладної СІМ/СМГС» як Додаток 22 до СМГС. Обидва документи узгоджені та затверджені відповідними керівними органами Організації співробітництва залізниць OSJD і міжнародним комітетом залізничного транспорту СІТ із введенням їх у дію з 1 вересня 2006 р. Розпочато перевезення вантажів між країнами, що застосовують СМГС, і країнами, що застосовують СІМ, без переоформлення накладної, а накладна СІМ/СМГС може бути використана як транспортний, так і митний документ.

У рамках Комісії **OSJD** з транспортного права тривало розроблення нового Додатка 14 до СМГС «Правила розміщення і кріплення вантажів у вагонах і контейнерах». Підготовлено і введено в дію з 1 липня 2006 р. главу 3 «Розміщення і кріплення металопродукції та металобрухту», а також закінчено розроблення проєкту глави 2 «Розміщення і кріплення лісоматеріалів» із введенням у дію в 2007 р.

До галузі транспортного права належать також умови перевезень небезпечних вантажів. Протягом трьох років не знижувалися темпи робіт з удосконалення Правил перевезень небезпечних вантажів (Додаток 2 до СМГС). У результаті у 2006 р. тривали роботи з актуалізації Правил на основі Рекомендацій ООН, Типових правил (14 видання) і Правил RID з урахуванням особливостей експлуатації залізниць країн-членів OSJD. Відповідно до плану робіт фахівці від Латвії, Литви, Польщі, росії, Чехії, Естонії та Комітету OSJD брали участь у спільних нарадах Комітету з безпеки RID, ADR/ADN, OTIF, Європейської економічної комісії ООН та експертного комітету з RID.

Можливість організації перевезень вантажів у міжнародному залізничному сполученні наведено на рис. 8.15.

«Керівництво з **накладної СІМ/СМГС**» (далі Керівництво) являє собою альтернативу класичній системі перевезення з переоформленням накладної СМГС на накладну СІМ або накладної СІМ на накладну СМГС у місці перевідправлення і діє для членів СІТ і їхніх клієнтів, а також учасників СМГС і їхніх відправників і одержувачів і застосовується для відправлень [80], які, з одного боку, підлягають Єдиним правовим приписам СІМ, з іншого боку, СМГС; надаються до перевезення за накладною СІМ /СМГС; перевозяться зазначеними в Додатку 1 до Керівництва перевізниками СІМ і СМГС; на місці перевідправлення залишаються у віданні одного з перевізників СІМ або СМГС.

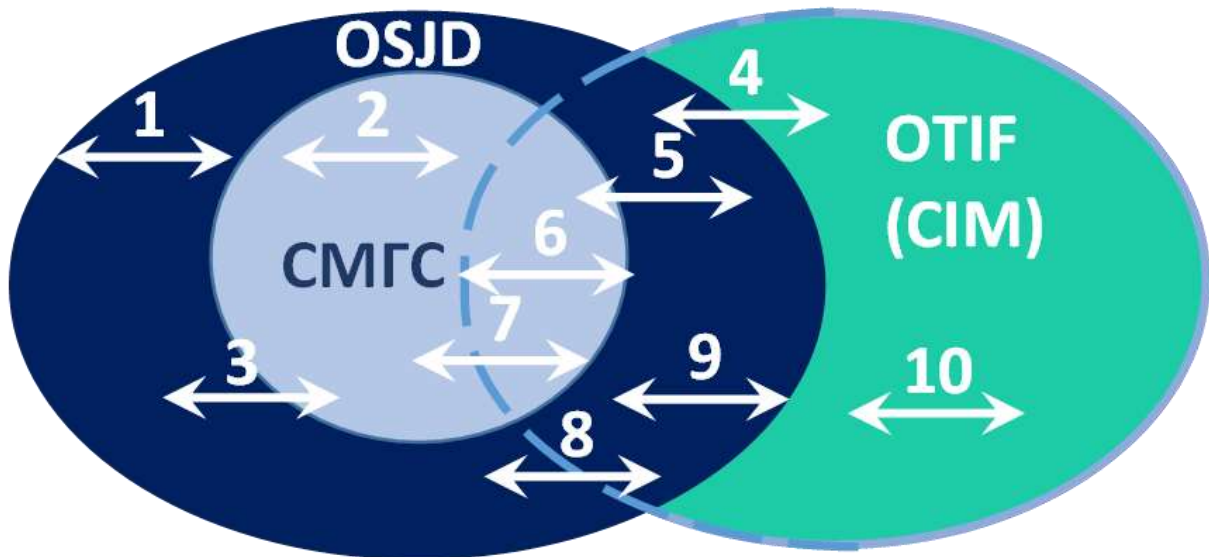


Рис. 8.15. Застосування різних правових норм при організації вантажних перевезень у міжнародному сполученні:

- 1 – між країнами-членами OSJD, але не учасниками СМГС;
- 2 – країнами-членами OSJD, учасниками СМГС; 3 – країнами-членами OSJD, учасниками і не учасниками СМГС; 4 – країнами-членами OSJD, які не є учасниками СМГС, членами OTIF (CIM) і одночасно країнами-членами тільки OTIF (CIM); 5 – країнами-членами OSJD, учасниками СМГС, членами OTIF (CIM) одночасно та країнами-членами OSJD, не учасниками СМГС, членами OTIF (CIM) одночасно; 6 – країнами-членами OSJD, учасниками СМГС, OTIF (CIM) одночасно; 7 – країнами-членами OSJD, учасниками СМГС і країнами-членами OTIF (CIM), членами OSJD, учасниками СМГС одночасно; 8 – країнами-членами OSJD, не учасниками СМГС і членами OTIF (CIM), членами OSJD, учасниками СМГС одночасно; 9 – країнами-членами OSJD, не учасниками СМГС, членами OTIF (CIM) одночасно; 10 – країнами-членами OTIF (CIM)

У сфері CIM приписи цього Керівництва застосовуються, якщо вони були обумовлені між клієнтом і перевізником, а також між перевізниками. Використання накладної CIM/СМГС також підтверджує наявність цієї

домовленості. У сфері СМГС приписи цього Керівництва діють тільки за маршрутами, оголошеними учасниками СМГС, які застосовують таке Керівництво.

Відомості в накладній заповнюються такими мовами:

а) графи, що стосуються як договору перевезення за СІМ, так і за СМГС: російська плюс німецька, англійська або французька. При перевезенні в Китайську Народну Республіку заповнення накладної може додатково здійснюватися китайською мовою;

б) графи, що стосуються тільки договору перевезення за СІМ: німецька, англійська або французька;

в) графи, що стосуються тільки договору перевезення за СМГС, – російська. При перевезенні в Китайську Народну Республіку заповнення накладної може додатково проводитися китайською мовою.

Зміни та доповнення Керівництва, що стосуються договору перевезення за СІМ і СМГС, вносяться на підставі спільних рішень СІТ і OSJD.

Про зміни та доповнення, що стосуються виключно договору перевезення за СІМ, Генеральний секретаріат СІТ інформує Комітет OSJD за 45 днів до набрання ними чинності.

Про зміни та доповнення, що стосуються виключно договору перевезення за СМГС, Комітет OSJD інформує Генеральний секретаріат СІТ за 45 днів до набрання ними чинності.

На рис. 8.16 наведено застосування правових режимів при перевезеннях вантажів у міжнародному сполученні.

Як видно з рис. 8.16, Україна виконує правові норми, викладені у COTIF+OSJD.

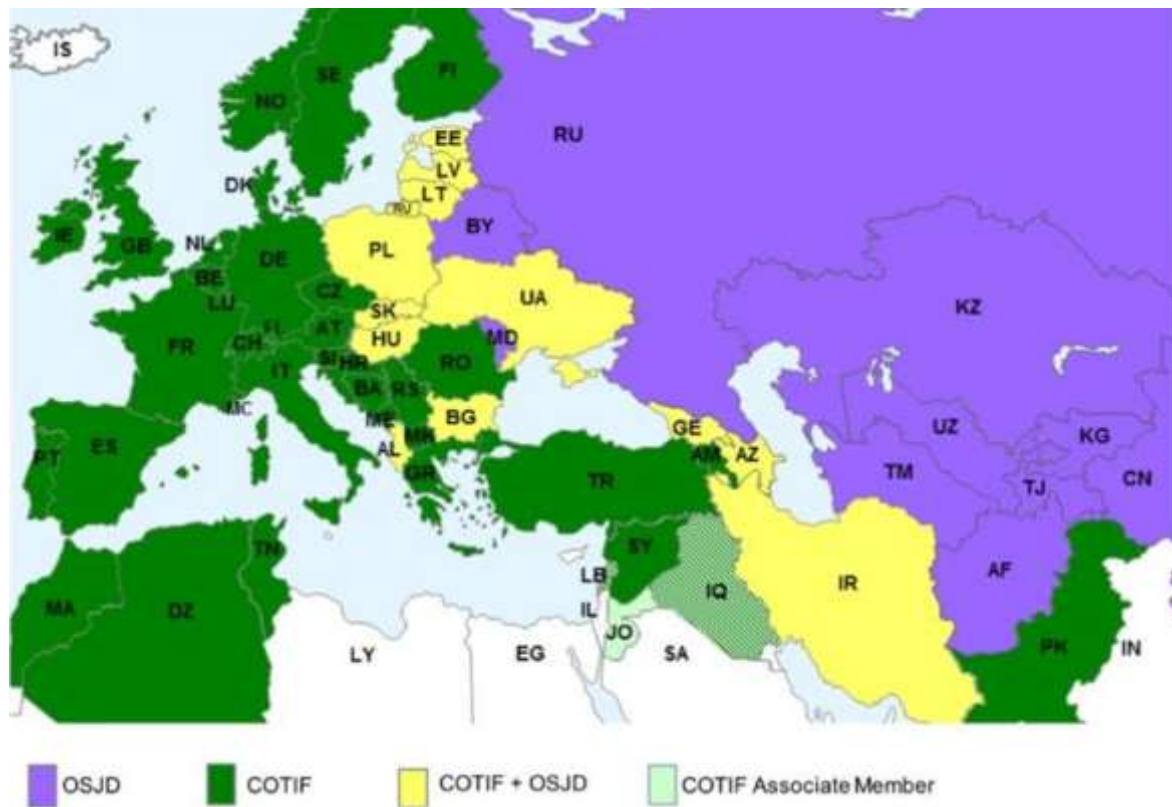


Рис. 8.16. Участь країн у міжнародних організаціях у галузі залізничного транспорту

8.6. Співробітництво міжнародних залізничних організацій

Процеси перетинання залізничних кордонів відіграють центральну роль у спрощенні міжнародних залізничних перевезень.

Оскільки міцність ланцюга дорівнює міцності найслабшої ланки, один слабкий залізничний пункт перетину кордону може підірвати ефективність всього залізничного коридору. Затримки, пов'язані з формальностями при перетинанні кордону призводять до невиправданого збільшення транзитного часу для залізничного транспорту, що негативно впливає на його конкурентоспроможність порівняно з іншими видами транспорту.

Це не лише збільшує логістичні витрати підприємств, але й знижує надійність, передбачуваність і пунктуальність вантажних поїздів, що у свою чергу призводить до замкненого кола низької надійності, низького попиту

на послуги вантажних поїздів і збільшення транспортних витрат, що перешкоджає інвестиціям в об'єкти перетинання кордону.

У зв'язку з розширенням міжнародних залізничних перевезень ефективність залізничних пунктів перетину кордону набуває все більшої важливості для забезпечення передбачуваності та надійності залізничних перевезень – двох ключових характеристик, які вантажовідправники враховують при виборі виду транспорту.

Цифровий обмін інформацією між залізницею та митницею сприятиме використанню нових технологій у виконанні формальностей при перетинанні кордону залізничним транспортом, що зробить їх більш ефективними. Застосування нових технологій, таких як динамічні сканери та динамічні ваги, дає змогу збирати дані, необхідні для проходження контролю під час руху.

Співробітництво з міжнародними організаціями у сфері залізничних перевезень сприяє покращенню інформаційного і транспортного обміну та прискорює процес перетинання кордонів. Співучасть України з міжнародними організаціями зображено на рис. 8.17.

Не тільки Україна, а й деякі країни-члени ОТІФ також є членами Організації співробітництва між залізницями (OSJD) і/або Європейського Союзу (ЄС). Після того як ЄС приєднався до СОТІФ у 2011 р., ОТІФ зміцнив свою роль як мосту між ЄС та державами, що не входять до ЄС. ОТІФ забезпечує узгодженість правил між своїми державами-членами, незалежно від того, чи є вони членами ЄС. Роль співпраці ОТІФ і OSJD зображено на рис. 8.18 [63].

Сьогодні розвиток залізничного транспорту між Європою та Азією знову стає пріоритетним. Настав час прокладати нові наземні маршрути, наприклад проєкт Шовкового шляху. Завдяки своїй гнучкості та сучасним функціям СОТІФ стане спільним інструментом цієї залізничної глобалізації. Це досягається завдяки проактивній роботі між ОТІФ та його партнерами. Зокрема, ОТІФ відкриває двері для розроблення концепції сумісності за межами ЄС – це ключовий елемент його техніко-юридичної діяльності.

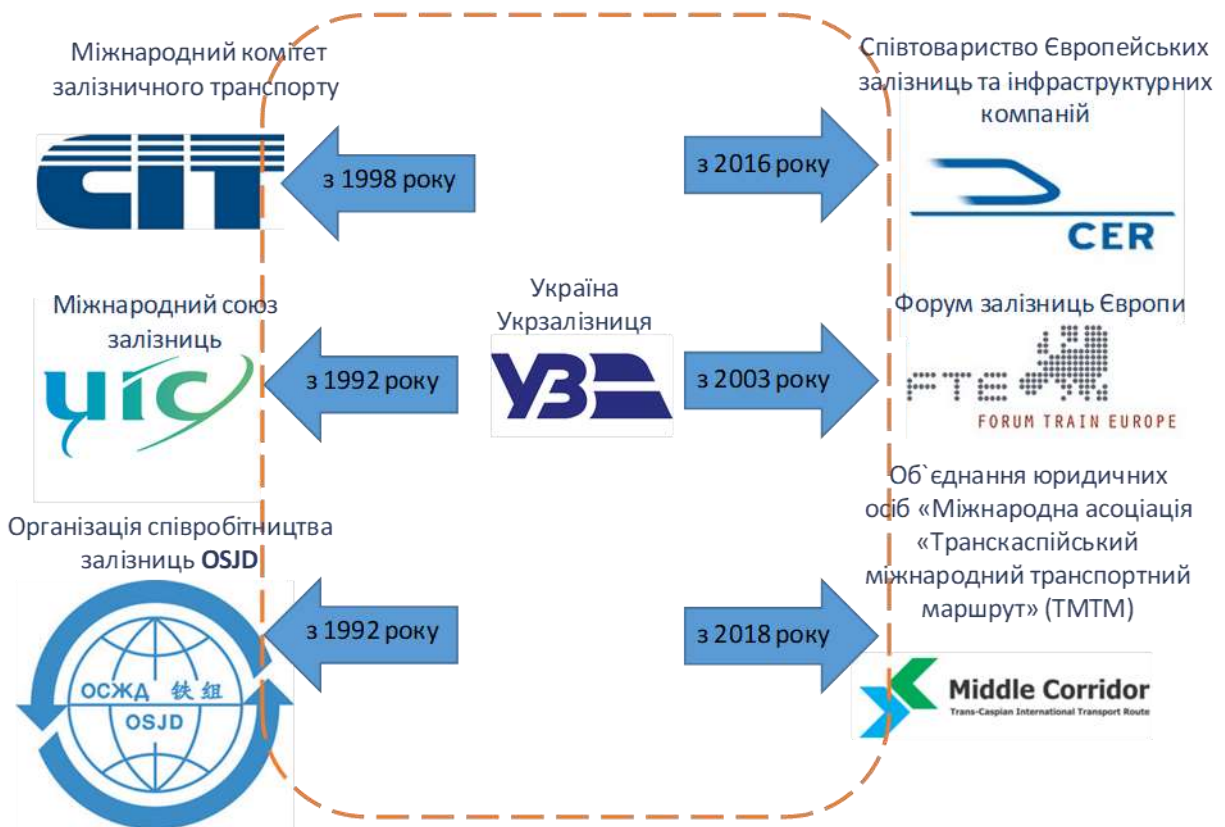


Рис. 8.17. Взаємодія України з міжнародними залізничними організаціями

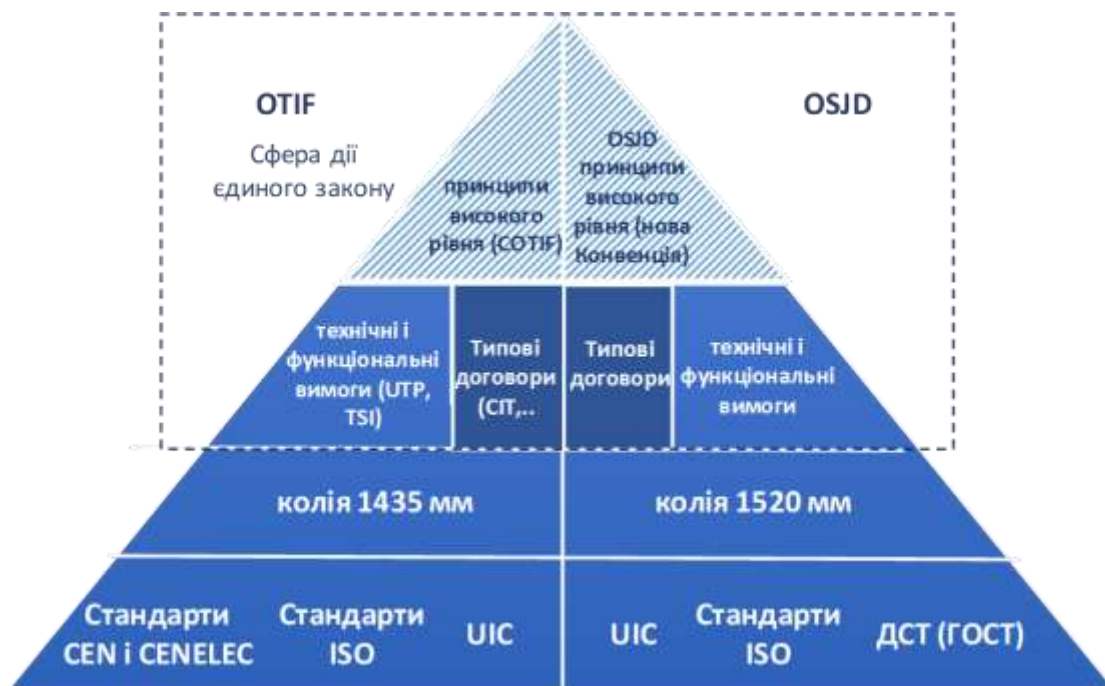


Рис. 8.18. Співпраця OTIF і OSJD

Першочергове значення, з точки зору глобалізації транспорту, мають країни Перської затоки та Китай. Так, було укладено:

- Меморандум про взаєморозуміння (MoU) GCC – OTIF (EN) (AR);
- Меморандум про взаєморозуміння (MoU) NRA – China – OTIF (EN) (CN).

Контрольні запитання до розділу 8

1. У крос-кордонному залізничному сполученні Україна підтримує COTIF чи OSJD?

2. Дайте визначення COTIF.

3. Як регламентується перевезення небезпечних вантажів у COTIF?

4. Яка форма договору на перевезення використовується, за COTIF?

5. Які дії, за COTIF, відбуваються у випадку надання транспортного засобу, що не відповідає вимогам?

6. Назвіть основну мету створення та основні напрями діяльності OSJD.

7. Перелічіть основні нормативні документи OSJD. Що вони регламентують?

8. Відповідно до вимог СМГС вантаж вважається втраченим... (завершити речення).

9. Які способи перевезення використовуються, якщо станції відправлення і призначення вантажу розташовані на залізницях різної ширини колії?

10. Які норми використовують для різного роду вантажу при визначенні строку доставлення?

РОЗДІЛ 9. Прикордонні залізничні переходи Заходу та Півночі України. Спеціалізація, специфікація, технологічні можливості

9.1. Пункти пропуску і контролю на державному кордоні України та їхня класифікація

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 р. № 751 [81] автомобільне, повітряне, морське, поромне, річкове, залізничне та пішохідне сполучення через державний кордон України здійснюється лише в пунктах пропуску та контролю.

Пункт пропуску через державний кордон – спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних станціях, автомобільних і пішохідних шляхах, в аеропортах (на аеродромах), морських і річкових портах, включаючи частину їхньої акваторії (захищена повністю або частково огорожувальними гідротехнічними спорудами чи об'єктами природного походження), з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, на якій здійснюються прикордонний, митний контроль, інші види контролю і пропускання через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна (далі пункт пропуску) [81].

Пункт контролю – це додаткова територія пункту пропуску, яка спеціально виділена на території окремих залізничних станцій, аеропортів (аеродромів), морських і річкових портів і на території, що суміщається з їхніми акваторіями на шляху міжнародного сполучення, у межах контрольованого прикордонного району, де здійснюється прикордонний, митний та інші види контролю і пропускання через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Пункти пропуску та контролю поділяються [81]:

1) за категоріями:

- міжнародні (для пропускання громадян і транспортних засобів усіх держав);

- міждержавні (для пропускання громадян України та громадян суміжних держав, а також транспортних засобів, що їм належать);

- місцеві (для спрощеного пропускання громадян України та громадян суміжних держав, які проживають у прикордонних областях (районах), а також транспортних засобів, що їм належать);

2) видами сполучення:

- для залізничного;

- морського;

- повітряного;

- поромного і річкового;

3) характером транспортних перевезень:

- пасажирські, вантажні, вантажно-пасажирські (з обмеженням або без обмеження вантажопідйомності транспортних засобів);

- для окремих видів транспортних засобів (військових кораблів, морських і річкових суден);

- окремих видів операцій (перевалка вантажів, проведення ремонтних робіт тощо);

4) режимом функціонування:

- постійні;

- тимчасові;

5) часом роботи – цілодобові та такі, що працюють у визначений час.

Відкриття, закриття (тимчасове закриття) пунктів пропуску та контролю здійснюється за рішенням Кабінету Міністрів України. Наприклад, у зв'язку з воєнною агресією з боку російської федерації та введенням воєнного стану на території України КМУ прийняв Розпорядження від 26 лютого 2022 р. № 188-р про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон і контролю [82] – були тимчасово закриті з 00 год 00 хв 28 лютого 2022 р. пункти пропуску через державний кордон і пункти контролю, які межують з Республікою Білорусь та рф.

Кожен залізничний пункт пропуску залежно від інфраструктури можна класифікувати:

- 1) за шириною колії (відстань між внутрішніми гранями голівок рейок):
 - 1435 мм (європейська колія);
 - 1520 мм (широка колія);
- 2) кількістю колій:
 - одноколійна;
 - двоколійна;
 - багатоколійна;
- 3) конструкцією розміщення колії:
 - суміщена колія;
 - відокремлена / комбінована колія шириною 1520 мм та 1435 мм, що розділені;
- 4) наявністю електрифікації:
 - електрифікована;
 - неелектрифікована (тепловозна тяга).

Вантажні залізничні переходи спеціалізуються:

- 1) за країнами призначення;
- 2) операціями приймання і передання відповідно до ширини колії (1520/1435) і віддалення колії вглиб території відповідної країни;
- 3) родом вантажу окремо при операціях приймання або передання;
- 4) обмеженнями на перевезення (наприклад закрито для відправлення тварин);
- 5) допустимим статичним навантаженням від колісної пари вагона на рейки (для кожної ширини колії окремо);
- 6) можливостями з перевантаження чи перестановки.

9.2. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Республікою Польща

Загалом на українсько-польському кордоні функціонує 16 пунктів пропуску та пунктів контролю:

- вісім автомобільних пунктів пропуску: «Рава-Руська» («Хребенне»), «Шегині» («Медика»), «Ягодин» («Дорогуськ»), «Устилуг» («Зосін»), «Краківець» («Корчова»), «Смільниця» («Кросьценко»), «Грушів» («Будомеж»), «Угринів» («Долгобичув»);

- п'ять залізничних пунктів пропуску: «Рава-Руська» («Верхрата»), «Рава-Руська» («Хребенне»), «Ягодин» («Дорогуськ»), «Володимир-Волинський» («Хрубешув»), «Мостиська» («Пшемисль»);

- три залізничних пункти контролю: «Лудин», «Ізов», «Львів».

Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Республікою Польща та їхнє географічне розміщення наведено на рис. 9.1 і 9.2 відповідно.

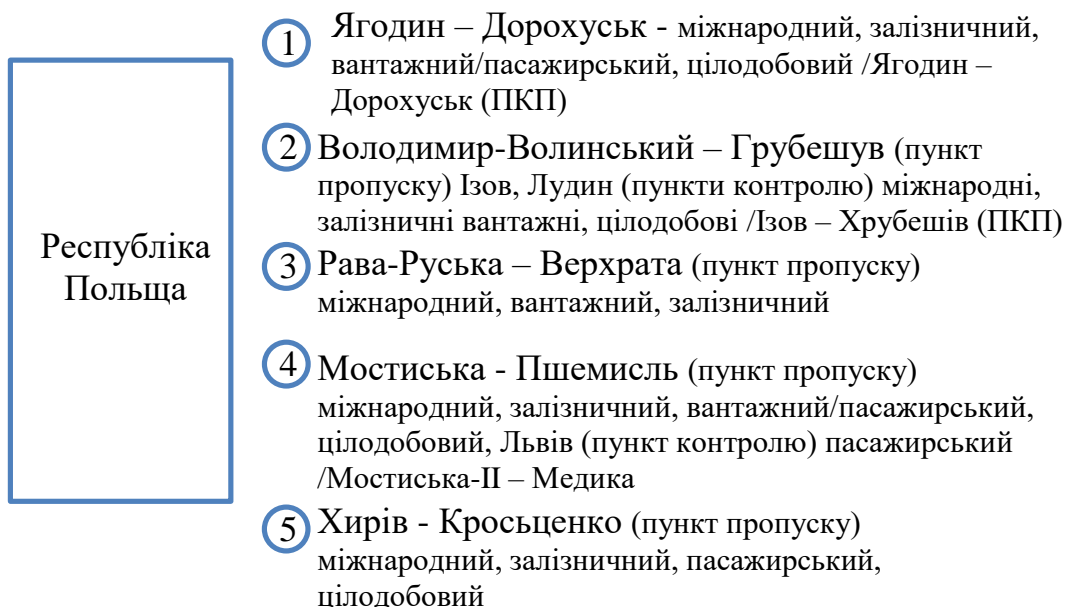


Рис. 9.1. Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Республікою Польща



Рис. 9.2. Географічне розташування постійно діючих залізничних пунктів пропуску на кордоні з Республікою Польща

Слід зазначити, що станом на 2022 р. тимчасово закритими є два залізничні пункти пропуску «Рава-Руська» («Хребенне»), «Хирів» («Кросьценко»).

У вантажному міжнародному сполученні головну роль відіграють чотири прикордонні залізничні переходи між Україною та Республікою Польща: Ягодин – Дорогуськ; Ізов – Хрубешув; Рава-Руська – Верхрата і Мостиська-II – Медика.

Кожен пункт має ідентифікаційний номер. Залізничні пункти пропуску між Польщею та Україною були заздалегідь підготовані до входження Польщі в зону Шенген і дотримуються всіх пов'язаних з цим вимог.

Залізничний перехід Ягодин-Дорохуськ, що знаходиться на ділянці Ковель-Ягодин-Дорохуськ можна класифікувати як перехід з двоколіійною комбінованою колією шириною 1520 і 1435 мм, що розділені, неелектрифікований. Колія до ст. Хелм (20 км/1520 мм) – із заявленням станом на 2022 р. АТ «Укрзалізниця» чотирьох пар поїздів; до ст. Ковель (65 км/1435 мм); до ст. Любомль (16 км/1435 мм). Схема ділянки Ковель-Ягодин-Дорохуськ наведено на рис. 9.3.



Рис. 9.3. Схема ділянки Ковель-Ягодин-Дорохуськ

Країнами призначення при русі через перехід Ягодин-Дорохуськ є Польща, Німеччина, країни Балтії тощо. При організації крос-кордонних залізничних вантажних перевезень на цей перехід до Республіки Польща важливо враховувати, що можливим є перевезення вантажу в безперевантажувальному сполученні з переставленням візків вантажних вагонів на станції Ковель. Заявлена можливість переставлення складає 60 вагонів за добу [83].

При проєктуванні дільниці Ковель-Ягодин-Дорохуськ було передбачено розташування колії шириною 1435 мм з північного боку від широкої колії. Це зумовило симетричний розвиток інфраструктури станцій на дільниці. На рис. 9.4 наведено схему з географічною прив'язкою колійного розвитку станції Мацеїв.

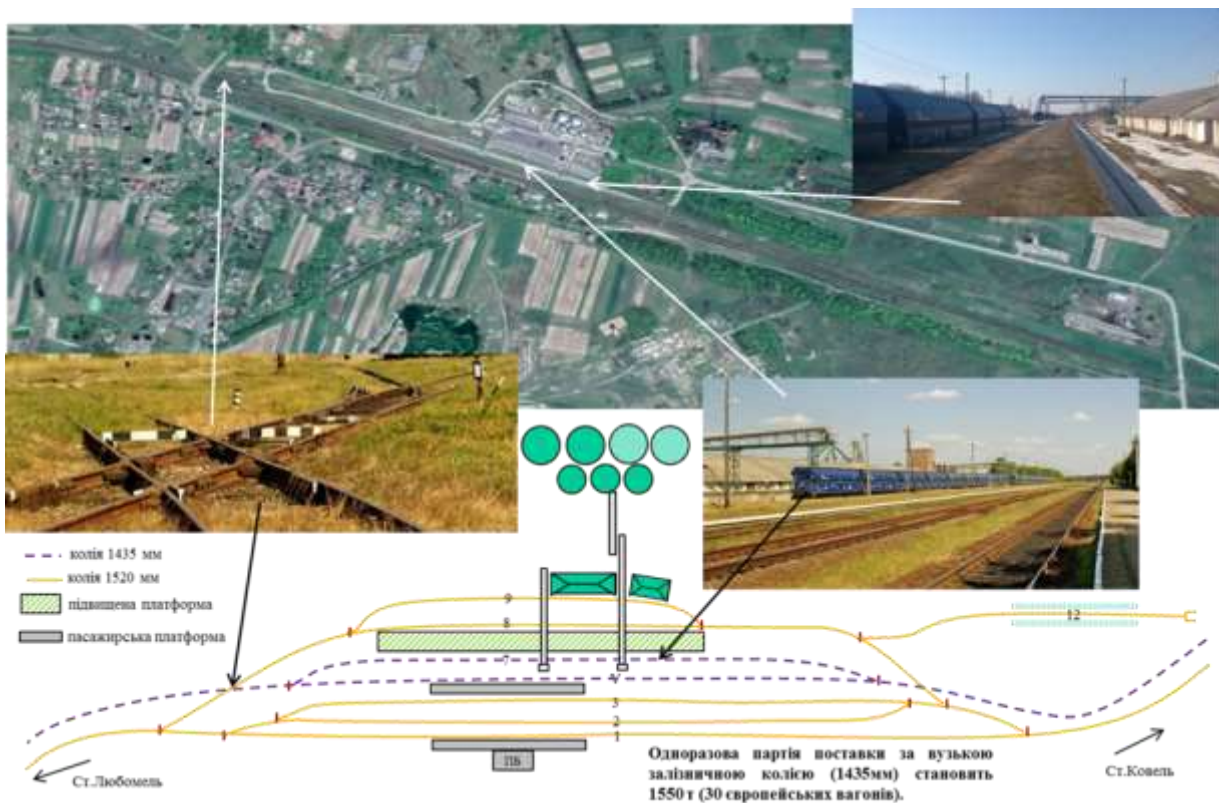


Рис. 9.4. Залізнична інфраструктура станції Мацеїв для виконання вантажних і пасажирських операцій

Для крос-кордонних безперевантажувальних перевезень вантажів або безпересадочних перевезень пасажирів через перехід Ягодин-Дорохуськ може бути використано пункт переставлення візків на станції Ковель. Порядок переставлення вагонів на колісні пари іншої ширини колії визначають прикордонні угоди між національними залізницями, що мають різну ширину колії. Уся технологія передбачає постановлення вагонів на спеціалізовану колію, де після розчеплення вагонів спеціальними

домкратами піднімають кузова вагонів. Візки колії шириною 1520 мм викочують електролебідкою на колію для викочування візків колії 1520 мм. Потім заздалегідь підготовлені візки колії 1435 мм заковують під вагон і опускають його. Після вже вагони на візках колії 1435 мм з'єднують і витягують на колію відправлення. Кожен пункт переставлення спеціалізується за напрямком руху вагонів і може бути об'єднаним для переставлення пасажирських і вантажних вагонів і роздільними – тільки для пасажирських або вантажних вагонів. З технічних і технологічних обмежень вагони залізниць ЄС колії 1435 мм з імпортованими вантажами не переставляються на візки колії 1520 мм.

Інформація щодо габаритів вагонів для прямування з переставленням візків на колію ширини 1435 мм територією Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії (за протоколами міжнародних прикордонних та об'ємних залізничних нарад) вивіщується на офіційному сайті АТ «Укрзалізниця» [84]. У табл. 9.1 наведено інформацію про габарити вагонів для прямування з переставленням візків на колію ширини 1435 мм територією Польщі.

Станом на 2022 р. загальна добова здатність АТ «Укрзалізниця» і компаній суміжних країн щодо переставлення рухомого складу з візків колії ширини 1520 мм на колію ширини 1435 мм складає 175 вагонів (табл. 9.2) [84].

Переставлення вагонів на станціях АТ «Укрзалізниця» не потребує укладання окремого договору. Переставлення та розрахунки здійснюються на підставі відміток у накладній. На станціях відправлення АТ «Укрзалізниця» з відправника (замовника послуг) стягується збір за переставлення завантажених вагонів з візків однієї ширини колії на візки іншої ширини колії або контейнерів з вагонів за ставками, наведеними в розд. III, п. 7.1 Збірника тарифів.

Таблиця 9.1

Інформація про габарити вагонів для прямування з переставленням візків
на колію ширини 1435 мм територією Польщі

Країна ЄС	Габарит вагона, мм				
	1-ВМ висота - 4700, ширина - 3400	0-ВМ висота - 4650, ширина - 3250	02-ВМ висота - 4650, ширина - 3150	03-ВМ висота - 4280, ширина - 3150	1-Т висота - 5300, ширина - 3400
По Польщі на ПКП ПЛК	Не дозволено цистерни	Не дозволено цистерни			
По Польщі (вантажі на особ- ливих умовах) по ПКП ЛХС+ ПКП Карго	За погод- женням	За погод- женням	Без погод- ження	Без погод- ження	За погод- женням

У разі здійснення переставлення завантажених і порожніх власних та орендованих вагонів додатково нараховується збір за користування візками. За користування візками при переставленні завантажених і порожніх власних та орендованих вагонів нараховується збір у розмірі 24,6 грн за один візок за добу з урахуванням корегуючого коефіцієнта відповідно до розд. III, п. 7.2. Збірника тарифів. Цей збір оплачується власником, орендарем вагона або платником за перевезення після повернення вагона на територію України. При переставленні власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця», у тому числі вагонів, віднесених до групи ЦТЛ-СНД, з використанням візків перевізника АТ «Укрзалізниця» окремо збір за користування візками відправнику не нараховується [84].

За операціями приймання і передання відповідно до ширини колії всі чотири прикордонні українсько-польські залізничні переходи мають лінії колій шириною 1520 мм вглиб Республіки Польща, лише Мостиська-II – Медика і Ягодин – Доргуськ мають продовження європейської колії шириною 1435 мм вглиб України [84] (рис. 9.5).

Таблиця 9.2

Інформація про спроможності з переставлення вагонів з візків колії
ширини 1520 мм на візки колії ширини 1435 мм

Прикордонний перехід	Станція переставлення	Добова спроможність переставлення, ваг
Україна (УЗ) – Польща (ПКП Карго+ПКП ЛХС)		
Медика/Мостиська-II	Мостиська-II УЗ	18
Ягодин/Дорохуськ	Ковель УЗ	28
Ізов/Грубешів	Сендзишув ПКП ЛХС	15
Україна-Польща	Разом	61
Україна (УЗ) – Угорщина (МАВ)		
Чоп/Захонь	Есень УЗ	30
	Захонь МАВ	24
	Ясені МАВ	законсервовано
Чоп/Захонь	Разом	54
Батьово/Еперешке	Еперешке МАВ	20
Україна-Угорщина	Разом	74
Україна (УЗ) – Румунія (ЧФР)		
Вадул-Сірет/Дорнешти	Вадул-Сірет УЗ	40
	Вікшани ЧФР	законсервовано
Дяково/Халмеу	Есень УЗ	30
Україна-Румунія	Разом	70
Україна (УЗ) – Словаччина (ЗССК Карго)		
Чоп/Чіерна – над-Тисою	Есень УЗ	30
Ужгород/Матевце	Матевце ЗССК Карго	законсервовано
Україна-Словаччина	Разом	30
Разом по Україні		116
Разом по суміжних державах		59
Разом		175

За допустимим статичним навантаженням від колісної пари вагона на рейки кожен залізничний перехід відрізняється. Це важливо враховувати при плануванні перевезень для забезпечення безпеки руху поїздів (рис. 9.6) (за переходами Мостиська-II – Медика і Ягодин – Дорохуськ статичне

навантаження на колію шириною 1435 мм може відрізнятись при переставленні візків з колії шириною 1520 мм і без нього) [84].

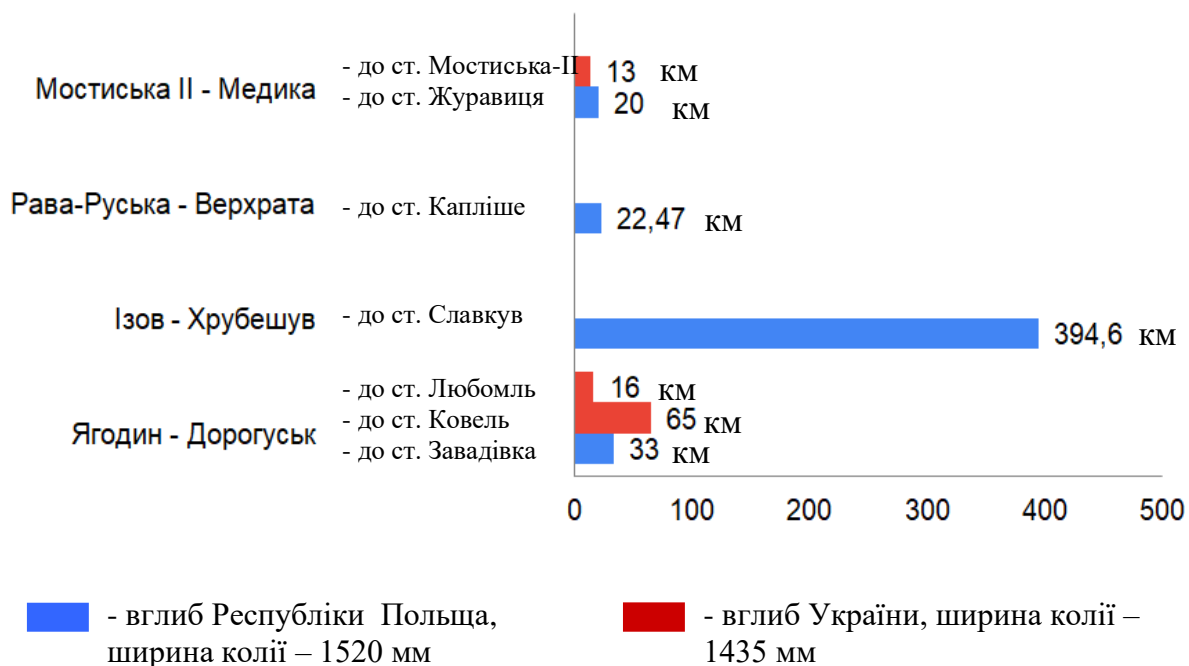


Рис. 9.5. Продовження колії вглиб межуючої країни

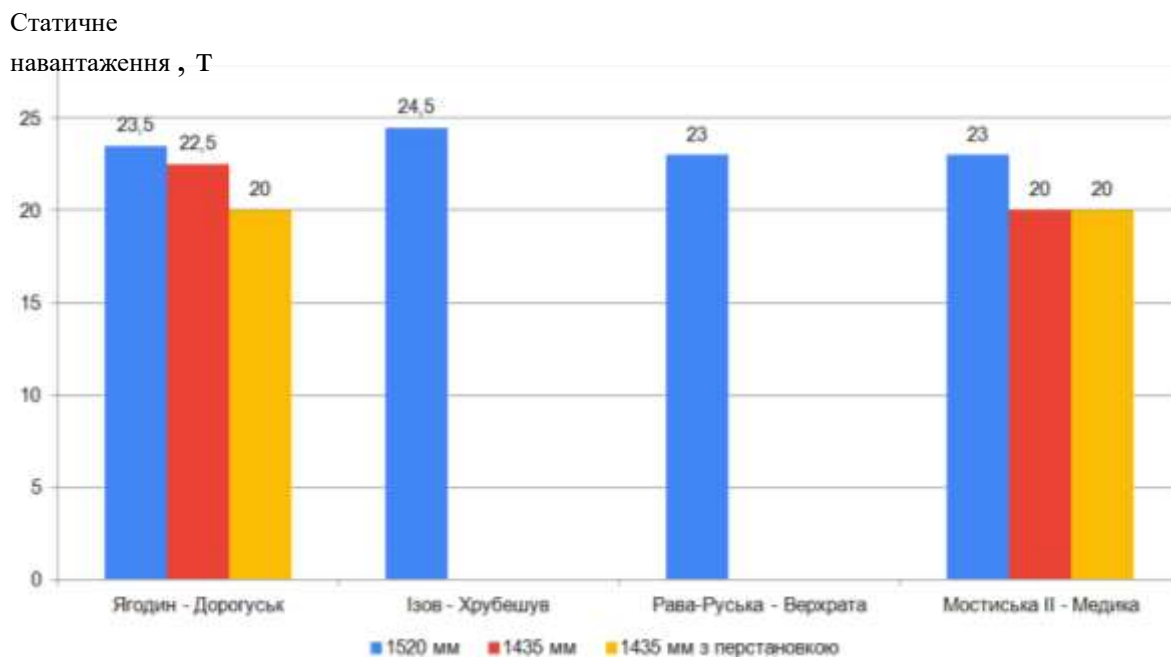


Рис. 9.6. Допустиме статичне навантаження від колісної пари вагона на рейки

Актуальну інформацію про спеціалізацію залізничних переходів публікують на офіційному сайті АТ «Укрзалізниця» [84]. У табл. 9.3 наведено спеціалізацію переходу Ягодин-Дорохуськ (ПКП).

Таблиця 9.3

Спеціалізація прикордонних станцій залізниць України на прикордонних переходах із залізницями третіх країн

Назва переходу	Основна країна призначення	Спеціалізація, наявність колії вглиб території	Рід вантажу		Обмеження з перевезення	Допустиме статичне навантаження від колісної пари на рейку, т	Можливості щодо переставлення або перевантаження
			Приймання	Передача			
1	2	3	4	5	6	7	8
Ягодин – Дорохуськ (ПКП)	Польща, Німеччина	Приймання та передавання по колії 1520 і 1435 мм. Колія 1520 мм углиб Польщі на 33 км. Колія 1435 мм углиб України – 65 км до ст. Ковель; до ст. Любомль – 16 км	Вугілля, кокс, цемент тощо, усі вантажі в європалетах вагою до 2 т, вантажно-пакувальні вантажі, вантажі в сітках і мішках, гіпсокартон, сухі суміші, доломіт, гіпс, будівельні панелі, плитка, торф тощо, лісові, мінеральні добрива, у т. ч. в цистернах, бітум, великотоннажні контейнери з	Нафтопродукти, вугілля, добрива, будівельні, газу, хімікати в цистернах, лісові, усі вантажі в європалетах вагою до 1,5 т, тарно-пакувальні вантажі в сітках і мішках, аміак, метали, шрот, глина, мінеральні добрива, у т. ч. у цистернах тощо, великотоннажні	Закрито для відправлення тварин, небезпечних відходів, перерахованих у Базельській конвенції для вантажів, що підлягають ветеринарному контролю (за винятком кормів для тварин, лікувальних кормів рослинного та	По колії 1520 мм (у напрямках ПКП-УЗ та УЗ-ПКП до ст. Дорохуськ) – не більше 23,5. По колії 1435 мм – не більше 22,5. По колії 1435 мм у перестановленому сполученні – не більше 20,0	Перевантаження станцією Ягодин на добу: сипких вантажів – 20 вагонів відкритого типу; тарноштучних – 10 вагонів відкритого типу (масою одного місця до 16 т). Переставлення по ст. Ковель 60 вагонів на добу

Продовження табл. 9.3

1	2	3	4	5	6	7	8
			максимальною масою брутто одного контейнера 16 т	контейнери з максимальною масою брутто одного контейнера 16 т	мінерального походження без утримання кормових матеріалів і тканин (тварин); вантажів масою одного місця понад 2,5 т, що перевозяться у критому рухомому складі; вантажів, які перевозяться на відкритому рухомому складі, масою одного місця понад 12 т		

Залізничний перехід Ізов – Хрубешів (ПКП) / Володимир-Волинський – Грубешув (пункт пропуску) знаходиться на ділянці Ковель – Ізов – Держкордон, класифікується як перехід з двоколійною колією шириною 1520 мм, електрифікований до Держкордону. Одноколійна неелектрифікована колія (тепловозна тяга) до ст. Славкув (394,6 км/1520 мм), станом на 2022 р. заявлено АТ «Укрзалізниця» 12 пар поїздів. Схема ділянки Ковель – Ізов – Держкордон зі стикуванням Хрубешів – Славкув наведена на рис. 9.7.

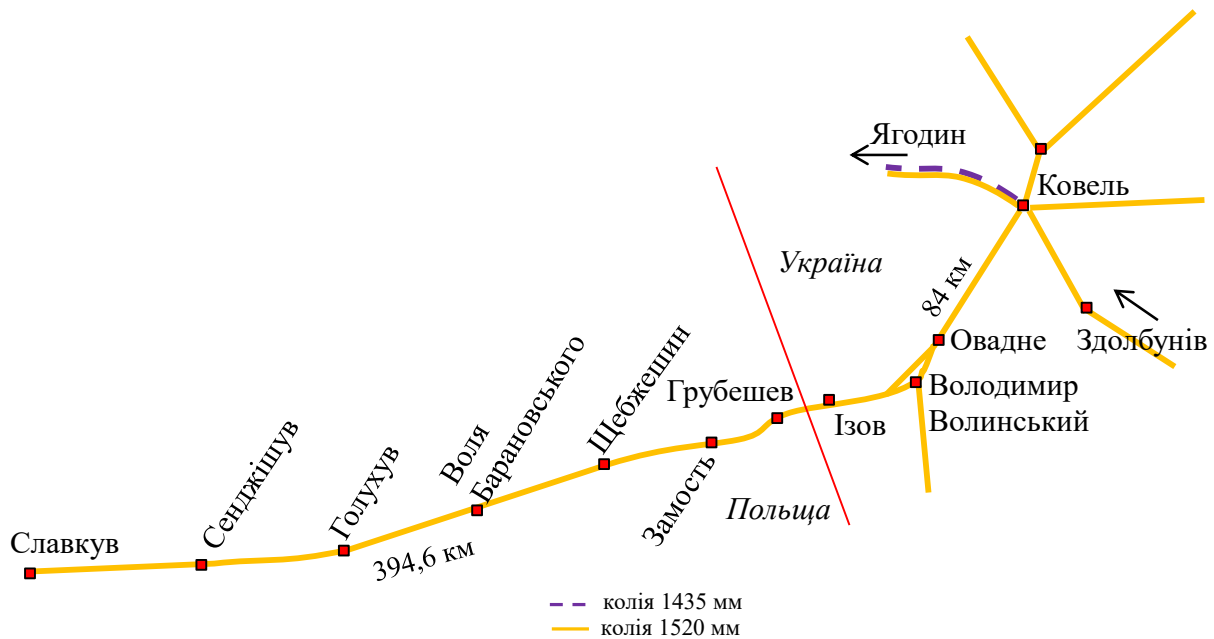


Рис. 9.7. Схема дільниці Ковель – Ізов – Хрубешів – Славкув

Унікальною є дільниця колією шириною 1520 мм від польсько-українського прикордонного переходу на схід від Грубешува до Славкува (біля Катовіце). Ця лінія визначена національним менеджером залізничної інфраструктури PKP Polskie Linie Kolejowe як лінія № 65, що має назву Linia Hutnicza Szerokotorowa (LHS) (укр. ширококолійна металургійна лінія) і експлуатується відокремленою компанією PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, яка виконує функції оператора інфраструктури (ІМ) і перевізника (RU) [85]. Основним вантажопотоком до другої фази російсько-української війни був експорт залізничної сировини з підприємств Кривого Рога на металургійні підприємства Польщі. В умовах блокади морських портів України західні залізничні прикордонні переходи стали стратегічним напрямком для експорту зернових і низки інших вантажів [86].

Залізничний перехід Мостиська-II – Медика / Мостиська - Пшемишль (пункт пропуску) знаходиться на дільниці Львів – Мостиська-II – Медика – Пшемишль - Журавіца і класифікується як двокліїний перехід з колією шириною 1520 мм до ст. Журавіца (20 км), де одна колія 1520 мм з

двостороннім рухом, а друга колія суміщена з колією шириною 1435 мм до ст. Мостиська-І (13 км), електрифікований, станом на 2022 р. заявлено АТ «Укрзалізниця» шість пар поїздів (рис. 9.8).



Рис. 9.8. Перегон переходу Мостиська-ІІ – Медика

Слід зазначити, що перехід Мостиська-ІІ – Медика розташований на діючій лінії Критського МТК № 3 і залізничного вантажного коридору RFC № 8 – Rail Freight Corridor North Sea-Baltic транс'європейської мережі TEN-T. Схема дільниці Львів – Мостиська-ІІ – зі стикуванням Медика – Пшемишль – Журавіца наведена на рис. 9.9.

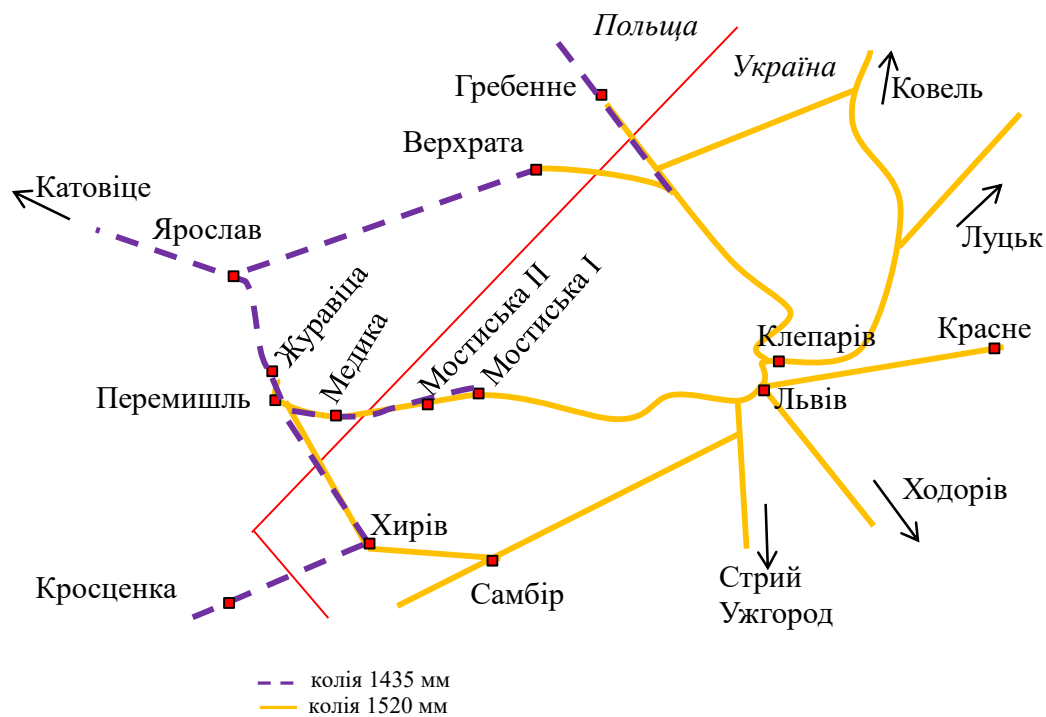


Рис. 9.9. Схема дільниці Львів – Мостиська-II зі стикуванням Медика – Пшемишль - Журавіца

9.3. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні зі Словачькою Республікою

Разом на українсько-словацькому кордоні функціонує шість пунктів пропуску та контролю:

- два автомобільних пункти пропуску: «Малий Березний» («Убля»), «Ужгород» («Вишне-Немецьке»);
- два залізничних пункти пропуску: «Павлове» («Матьовце»), «Чоп (Страж)» («Чіерна-над-Тисою»);
- один пішохідний пункт пропуску: «Малі Селменці» («Вельке Слеменце»);
- один пункт контролю: «Ужгород».

Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні зі Словачькою Республікою наведено на рис. 9.10.

Словацька
Республіка

- ① Павлове – Матшовце (пункт пропуску) - міжнародний, залізничний, Ужгород (пункт контролю), вантажний, цілодобовий / Ужгород – Матевце
- ② Чоп (Страж) - Чірна над Тисою (пункт пропуску) міжнародний, залізничний, вантажний/пасажирський, цілодобовий / Чоп – Чіерна над Тисою

Рис. 9.10. Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні зі Словацькою Республікою

Географічне розміщення пунктів пропуску та контролю на кордоні зі Словацькою Республікою наведено на рис. 9.11.

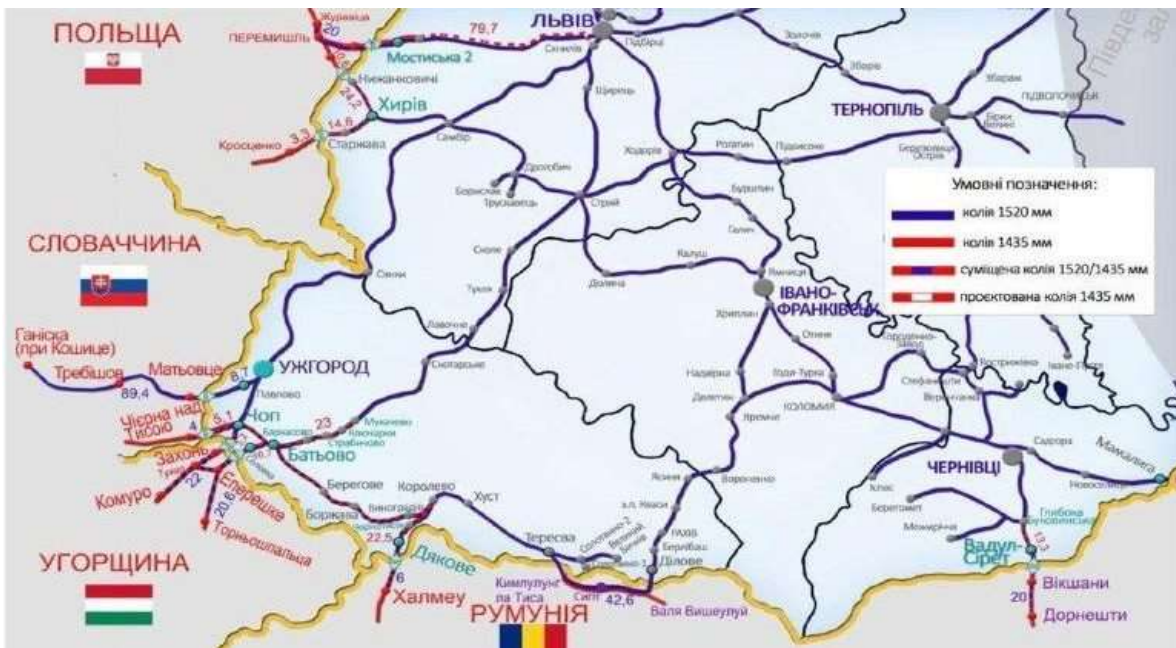


Рис. 9.11. Географічне розташування постійно діючих залізничних пунктів пропуску на кордоні зі Словацькою Республікою

Залізничний перехід Ужгород – Матшовце / Павлове – Матшовце (пункт пропуску) можна класифікувати як перехід з одколійною колією шириною 1520 мм, електрифікований. Колія до ст. Матевце (2,4 км); до

ст. Вояни (12,4 км); до ст. Будковце (21 км); до ст. Требішов (38,4 км); до ст. Ганіска при Кошеце (84,9 км), заявлено станом на 2022 р. АТ «Укрзалізниця» 10 пар поїздів. Слід зазначити, що через цей перехід відсутній пасажирський рух. Окрім традиційних металургійних вантажів, перехід може приймати зернові; він є швидким рішенням для міжнародних перевезень вантажі до Словаччини та Австрії.

Залізничний перехід Чоп – Чіерна-над-Тисою / Чоп (Страж) – Чіерна-над-Тисою (пункт пропуску) можна класифікувати як перехід з перехід з двоколіійною комбінованою колією шириною 1520 і 1435 мм, що розділені, електрифікований (рис. 9.12).



Рис. 9.12. Перегон переходу Чоп – Чіерна-над-Тисою (Держкордон)

Колія углиб Словаччини до ст. Добра ТКД (9 км/1520 мм); Чоп – Д’яково (112 км/1435 мм), заявлено станом на 2022 р. АТ «Укрзалізниця» сім пар поїздів. Приймання та передання по колії 1520 і 1435 мм, у т. ч. вантажів у вагонах широкої колії, переставлених на колію 1435 мм і транзитних на дільниці Чоп – Дяково. Пункт пересталення вагонів на станції Есен. Колія 1435 мм углиб України до ст. Мукачево – 46 км для

перевантаження, для транзитних на дільниці Чоп – Дьяково – 112 км. Слід зазначити, що через перехід Чоп – Чірна-над-Тисою стає доступним вихід на залізничний вантажний коридор мережі TEN-T RFC № 9 призначенням на порти Роттердам і Росток. Схема дільниці Ужгород – Матевце та Ужгород – Чірна-над-Тисою наведена на рис. 9.13.

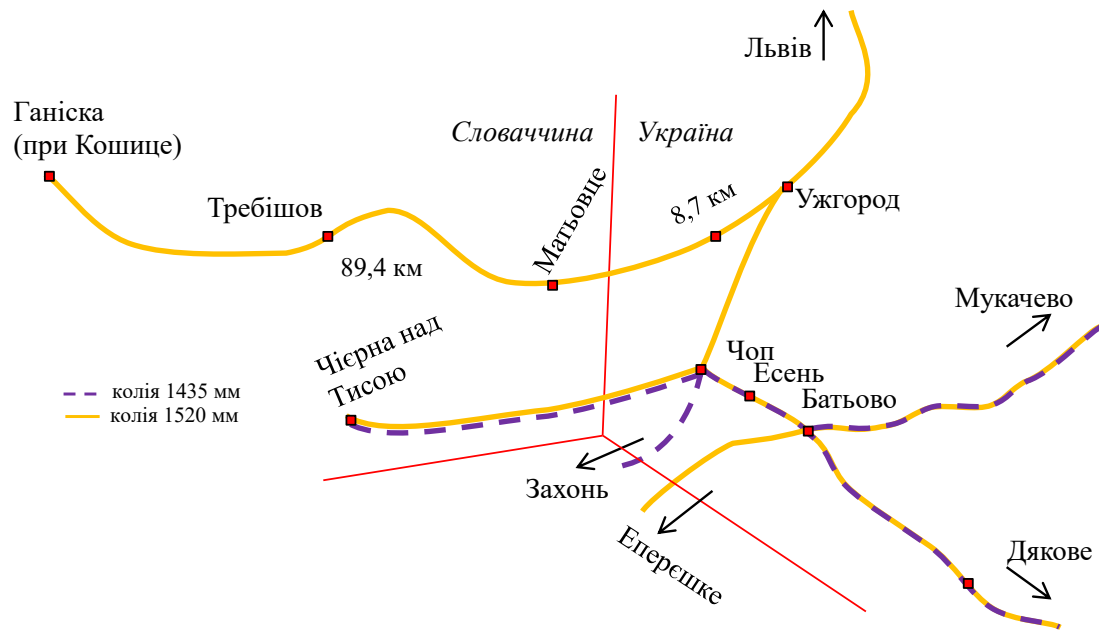


Рис. 9.13. Схема дільниці Ужгород – Матевце та Ужгород – Чірна-над-Тисою

9.4. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Угорщиною

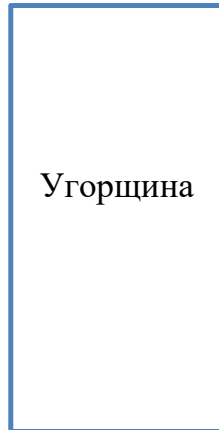
Загалом на українсько-угорському кордоні функціонує вісім пунктів пропуску та контролю:

- п'ять автомобільних пунктів пропуску: «Дзвінкове» («Лонья»), «Косино» («Барабаш»), «Вилок» («Тісабеч»), «Чоп (Тиса)» («Захонь»), «Лужанка» («Берегшурань»);

- два залізничних пункти пропуску: «Чоп (Дружба)» («Захонь»), «Саловка» («Еперешке»);

- один пункт контролю: «Батьово».

Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Угорщиною наведено на рис. 9.14.



- ① Чоп (Дружба) - Захонь (пункт пропуску) - міжнародний, залізничний, Ужгород (пункт контролю), пасажирський, вантажний, цілодобовий / Чоп –Захонь
- ② Саловка - Еперешке (пункт пропуску), міжнародний, Батево (пункт контролю), залізничний, вантажний/ цілодобовий / Батево –Еперешке

Рис. 9.14. Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Угорщиною

Географічне розташування пунктів пропуску та контролю на кордоні з Угорщиною наведено на рис. 9.15.



Рис. 9.15. Географічне розташування постійно діючих залізничних пунктів пропуску на кордоні з Угорщиною

Залізничний перехід Чоп – Захонь / Чоп (Дружба) - Захонь (пункт пропуску) можна класифікувати як перехід з одколійною колією шириною 1435 мм, неелектрифікований. Колія до ст. Мукачево (44 км/1435 мм). Колія 1435 мм углиб України до ст. Мукачево – 44 км для перевантаження, для транзитних перевезень на дільниці Чоп – Дякове (112 км). Добова проєктна спроможність пункту пропуску «Чоп (Дружба)» складає 700 вантажних вагонів і 60 пасажирських вагонів [87]. Пункт переставлення вагонів на станції Есен. Слід зазначити, що через перехід Чоп – Захонь стає доступним вихід на залізничний вантажний коридор мережі TEN-T RFC Mediterranean на порти Адріатики. У Будапешті цей коридор перетинається з коридором № 7, який з'єднує такі країни, як Німеччина, Чехія, Австрія, Словаччина, Угорщина, Румунія, Болгарія та Греція, і забезпечує зв'язок країн через континент до морів. Також через пункт пропуску пролягає п'ятий (Критський) міжнародний транспортний коридор.

Залізничний перехід Батьово – Еперешке / Соловка - Еперешке (пункт пропуску) можна класифікувати як перехід з одколійною колією шириною 1520 мм, неелектрифікований. Колія в напрямку Угорщини до ст. Еперешке / (угор. медьє Саболч-Сатмар-Берег) (4,9 км); ст. Торньошральце (14,4 км); ст. Коморо (15,6 км); ст. Захонь (17 км) – заявлено станом на 2022 р. АТ «Укрзалізниця» сім пар поїздів (рис. 9.16).



Рис. 9.16. Перегон Батьово – Соловка

Проектна добова пропускна спроможність пункту пропуску «Соловка» становить 900 вантажних вагонів [87]. Пункт пересталення вагонів на станції Есен. Перетинається з транспортним коридором Критський № 5. Слід зазначити, що колія від Батьово до Соловка в напрямку Чоп суміщена 1520/1435 мм, що ускладнює поїзний рух і зменшує пропускну спроможність виходу на переходи. На Угорській частині цієї лінії покладено суміщену колію, у наявності пункт переставлення на 1435 мм (Захонь) і пункт переставлення на 1520 мм (Тужер). За ст. Соловка, уже на українському боці, колії розходяться, і далі на Батьово йде два шляхи різної колії на двох різних насипах. Але на перегоні Соловка – Батьово колія 1435 мм фактично закрита: рейки продовжують лежати, але без обслуговування. Одразу після вхідного світлофора ст. Батьово обидві колії знову суміщені та йдуть до самої станції (рис. 9.17), де розходяться на різні парки. Рух на лінії є тільки по колії 1520 мм. Крім того, обмежена кількість колій шириною 1435 мм на станції Батьово (три приймально-відправних колії та дві виставочні), що потребує ефективної роботи локомотивів. Локомотивну тягу для поїздів європейської колії забезпечує локомотивне депо Чоп тепловозом М62.



Рис. 9.17. Схема ділянки Чоп – Захонь та Ужгород – Чірна-над-Тисою

На рис. 9.18 наведено немасштабовану схему Захонського регіону.

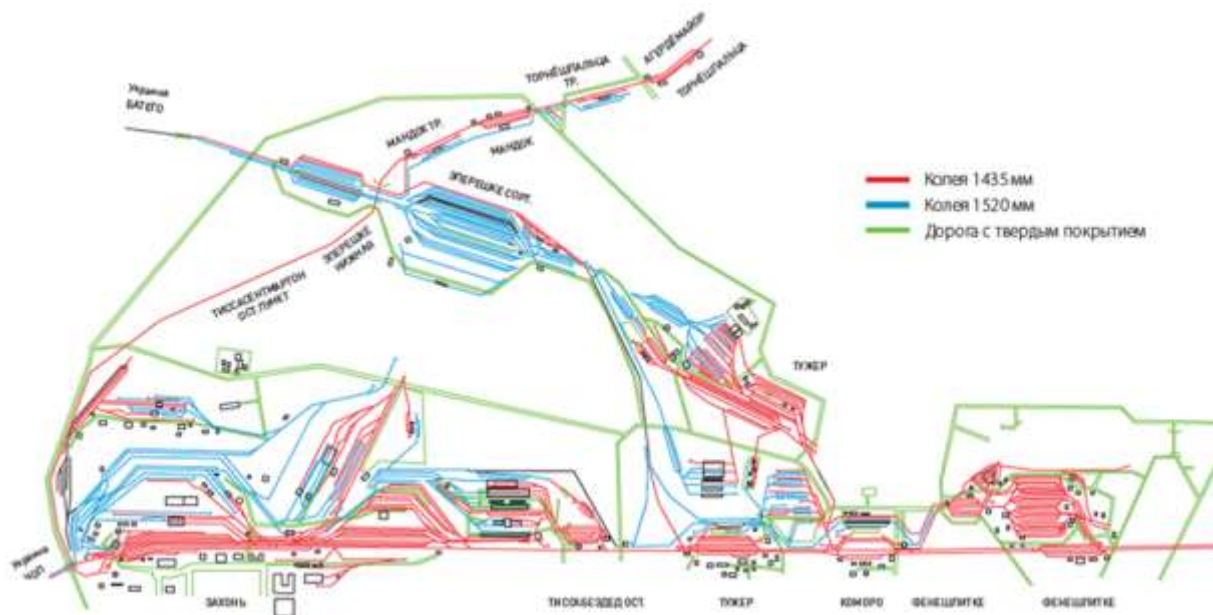


Рис. 9.18. Немасштабована технологічна схема Захонського регіону

9.5. Залізничні пункти пропуску і контролю на кордоні з Республікою Білорусь

На українсько-білоруському кордоні наявні 33 пункти пропуску та контролю:

- 20 автомобільних пунктів пропуску: «Сеньківка» («Веселівка»), «Деревини» («Андрієвка»), «Ільмівка» («Глибоцьке»), «Добрянка» («Поддобрянка»), «Вільча» («Олександрівка»), «Майдан Копищанський» («Глушкевичі»), «Переброди» («Ольмани»), «Вичівка» («Трушино»), «Прикладники» («Невель»), «Самари» («Дзівін»), «Тур» («Сушитниця»), «Гута» («Отчино»), «Піща» («Олтуш»), «Пулемець» («Томашівка»), «Дольськ» («Мохро»), «Нові Яриловичі» («Нова Гута»), «Виступовичі» («Нова Рудня»), «Городище» («Верхній Теребежів»), «Доманове» («Мокрани»), «Славутич» («Комарин»);

- один річковий пункт пропуску: «Кам'янка» («Лоєв»);

- шість залізничних пунктів пропуску: «Горностаївка» («Терюха»), «Неданчичі» («Іолча»), «Удрицьк» («Горинь»), «Виступовичі» («Словечно»), «Заболоття» («Хотислав»), «Щорс» («Терехівка»);

- шість пунктів контролю: «Хоробичі», «Овруч», «Сарни», «Ковель», «Коростень», «Чернігів». У зв'язку з воєнною агресією з боку російської федерації та співучасті Республіки Білорусь у воєнних злочинах і порушенні міжнародно визнаних кордонів України всі вище перелічені пункти пропуску через державний кордон і пункти контролю тимчасово закриті з 00 год 00 хв 28 лютого 2022 р. [82].

Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Республікою Білорусь і їхнє географічне розміщення наведено на рис. 9.19.

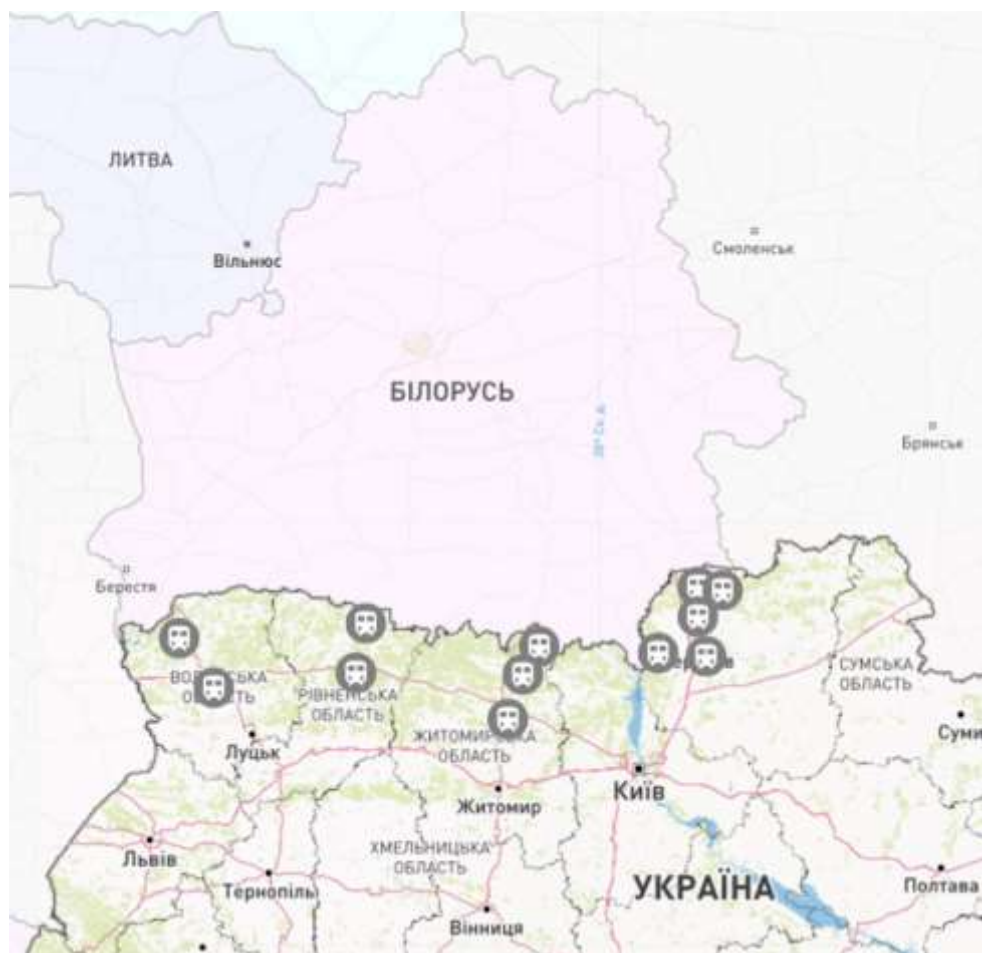


Рис. 9.19. Географічне розташування залізничних пунктів пропуску на кордоні з Республікою Білорусь

Контрольні запитання до розділу 9

1. Як класифікують пункти пропуску та контролю за видами сполучень?
2. Як класифікують пункти пропуску та контролю за режимом функціонування?
3. Як класифікують залізничні пункти пропуску за конструкцією розміщення колії?
4. Яка кількість залізничних пунктів пропуску на кордоні України з Польщею?
5. Які найважливіші прикордонні залізничні переходи при організації крос-кордонних вантажних перевезень?
6. Дайте характеристику залізничного переходу Ягодин-Дорохуськ.
7. Охарактеризуйте залізничний перехід Мостиська-II – Медика.
8. Яка кількість пунктів пропуску та контролю функціонує на українсько-словацькому кордоні?
9. Назвіть перехід на українсько-словацькому кордоні з двоколійною комбінованою колією шириною 1520 та 1435 мм.
10. Яка кількість пунктів пропуску та контролю функціонує на українсько-угорському кордоні?

РОЗДІЛ 10. Прикордонні залізничні переходи Півдня та Сходу України. Спеціалізація, специфікація, технологічні можливості

10.1. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Румунією

Україна з Румунією має 13 пунктів пропуску та контролю [88]:

- п'ять автомобільних пунктів пропуску: «Дякове» («Халмеу»), «Солотвино» («Сігету Мармацієй»), «Порубне» («Сірет»), «Красноільськ» («Вікову де Сус») – крім вантажного руху, «Дяківці» («Раковець») – включаючи автобуси (крім вантажного);
- чотири залізничних пунктів пропуску: «Дякове» («Халмеу»), «Тересва» («Кимпулунг ла Тиса»), «Ділове» («Валя Вишеулуй»), «Вадул-Сірет» («Вікшани»);
- один морський пункт пропуску: «Орлівка» («Ісакча»);
- три річкових пункту пропуску: «Ізмаїл» («Плаур»), «Вилкове» («Переправа»), «Кілія» («Кілія Веке»).

Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Румунією наведено на рис. 10.1.

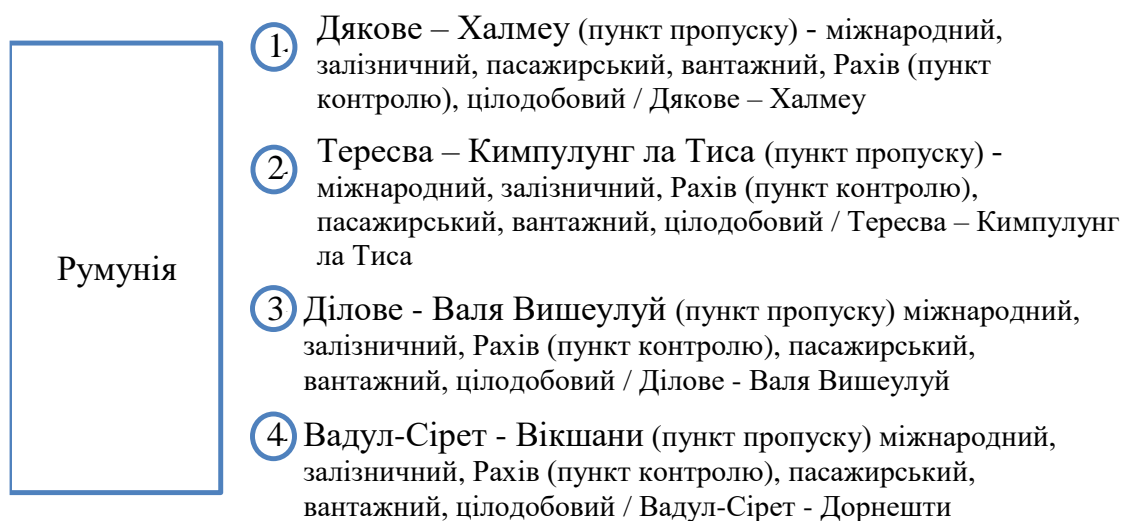


Рис. 10.1. Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Румунією

Географічне розміщення залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Румунією наведено на рис. 10.2.



Рис. 10.2. Географічне розташування постійно діючих залізничних пунктів пропуску на кордоні з Румунією

Залізничні переходи Тересва – Кимпулунг ла Тиса і Ділове – Валя Вишеулуй були відкриті наприкінці серпня 2022 р. як додаткові з пропускнуою спроможністю до шести пар поїздів на добу. Після стабілізації роботи на основних пунктах пропуску і відповідно до угод з Європейським Союзом щодо перевезення критично важливих вантажів та аграрної продукції ці переходи було закрито.

Залізничний перехід Дякове – Халмеу, що знаходиться на напрямку Виноградів – Закарпатський – Дякове – Халмеу – Сату Марє є комбінованою двоколійною (по факту колія одна - або 1520 мм, або 1435 мм) дільницею з шириною 1520 і 1435 мм, що розділені, неелектрифікована. Дільниця спеціалізується для приймання і передання колією 1520 і 1435 мм, у тому числі вантажів у вагонах країн СНД, переставлених на колію 1435 мм, і

транзитних на ділянці Чоп-Дякове. Колія 1435 мм углиб України для транзитних на ділянці Дякове-Чоп – 112 км, а колія 1520 мм углиб Румунії – 6 км. На етапі будівництва ділянка Халмеу (Румунія) – Дяково – Батьово – Королево – Чоп – Чірна-над-Тисою (Словацька Республіка) будувалася під стандартну ширину колії 1435 мм. Після Другої світової війни євроколія переважно була перебудована, але на зазначеній ділянці вона збереглася, а вздовж неї паралельно була прокладена колія 1520 мм.

Основними країнами призначення при переданні вагонів через пункт пропуску «Дякове» є Румунія, Сербія, Хорватія, Боснія і Герцеговина, Словенія, Македонія, Чорногорія, Болгарія. Із України імпортують вугілля, кокс, руду, лісові матеріали, добрива, цемент, нафтопродукти, газ, хімікати в цистернах з пересталенням візків на колію 1435 мм, а ввозяться труби, глинозем, міцні вантажі з перевантаженням і переставленням на УЗ, вантажі на відкритому рухомому складі вагою 50 т (до 80 т – за окремим погодженням). Допустиме статичне навантаження від колісної пари вагона на рейки складає:

- по колії 1520 мм – не більше 24,5 т;
- колії 1435 мм – не більше 20,0 т.

Встановлені технічні можливості з перевантаження / переставлення вагонів:

- а) переставлення по ст. Есень 30 ваг/доба;
- б) передання експорту на Румунію:
 - колією 1520 мм для перевантаження на ЧФР не більше 35 ваг/доба;
 - колією 1435 мм – у євровагонах за окремими узгодженнями.

Приймання імпорту:

- а) колією 1435 мм у євровагонах для перевантаження на УЗ не більше 16,4 тис. т/доба;
- б) колією 1520 мм – за окремими узгодженнями.

Транзитні перевезення вантажів (на ділянці колії 1435 мм) здійснюються за поданням.

Схему дільниці Виноградів – Закарпатський – Дякове – Сату Марє наведено на рис. 10.3.



Рис. 10.3. Схема дільниці Виноградів – Закарпатський – Дякове – Сату Марє

Залізничний перехід Вадул-Сірет – Вікшани розташований на дільниці Чернівці – Дорнешти. Колія 1435 мм входить углиб України на 6,6 км до ст. Вадул-Сірет, а колія 1520 мм углиб Румунії – на 12,2 км до ст. Дорнешти. Країнами призначення вантажів, що прямують через цей перехід, є Румунія, Болгарія, Сербія, Хорватія, Боснія і Герцоговина, Словенія, Македонія, Чорногорія. Основні типи вантажів на експорт: вугілля, газ, чорні метали, нафтопродукти, лісові, добрива, шифер, цемент, хімікати тощо. Ввезення обладнання, вантажів у контейнерах (перевантаження на УЗ), нафтопродуктів (переставлення на УЗ), контейнерів, дерев'яних плит ДСП

тощо. Максимальне статичне навантаження від колійної пари на рейку складає:

- по колії 1520 мм - не більше 24,5 т;
- колії 1435 мм - не більше 20,0 т на Румунію і Болгарію.

На переході Вадул – Сірет – Вікшани за добу можна здійснити переставлення 50 вагонів; перевантаження 70 контейнерів на добу (20-40 футових); перевантаження 10 вагонів із великоваговими вантажами; перевантаження 10 критих на рампі з вагою одного місця до 1,5 т; перевантаження 10 відкритих вагонів - вагою одного місця до 30 т.

Схему дільниці Вадул – Сірет – Вікшани наведено на рис. 10.4.



Рис. 10.4. Схема дільниці Вадул Сірет – Вікшани

Станом на 2022 р. загальна добова спроможність АТ «Укрзалізниця» з Румунією щодо переставлення рухомого складу з візків колії ширини 1520 мм на колію ширини 1435 мм складає 70 вагонів (табл. 10.1) [84].

Таблиця 10.1

Інформація про спроможності з переставлення вагонів з візків колії ширини 1520 мм на візки колії ширини 1435 мм на кордоні Україна – Румунія

Прикордонний перехід	Станція переставлення	Добова спроможність переставлення, ваг
Україна (УЗ) – Румунія (ЧФР)		
Вадул-Сірет/Дорнешти	Вадул-Сірет УЗ	40
	Вікшани ЧФР	законсервовано
Дяково/Халмеу	Єсень УЗ	30
Україна-Румунія	Разом	70

Навантаження і вивантаження вантажів із вагонів колії 1435 мм може здійснюватися на станціях Мостиська-ІІ, Вадул-Сірет, Ягодин, Чоп. Львівська залізниця здійснює переставлення вагонів із вантажами, що прямують у безперевантажувальному сполученні, на станціях:

- Ковель - у Польщу;
- Єсень - у Словаччину, Угорщину, Румунію та інші країни;
- Вадул-Сірет - у Румунію;

Перевантаження великовагових, негабаритних і небезпечних вантажів, а також навантаження і вивантаження транспортерів і спецвагонів у Словаччину, Угорщину, Румунію здійснюється на станції Мукачево.

Вигляд пункту переставлення візків по станції Вадул – Сірет наведено на рис. 10.5.



Рис. 10.5. Пункт переставлення візків по станції Вадул – Сірет

Перевантаження нафтопродуктів і скраплених газів у вагони ширини колії 1435 і 1520 мм здійснюється спеціалізованими перевантажувальними терміналами на станціях Батьово, Страбичеве, Мукачево, Ключарки.

Навантаження і вивантаження вантажів з вагонів колії 1435 мм може здійснюватися на станціях Чоп, Єсень, Берегове, Батьово, Боржава, Виноградово-Закарпатське, Ключарки, Королево, Страбичове, Мукачево, Чернотисів (включено до Переліку станцій СІМ – можливе оформлення за прямими перевізними документами СІМ).

Навантаження у вагони колії 1435 мм може здійснюватися на умовах попередньо укладених договорів між Львівською залізницею, відправником або експедитором і за узгодженням з приймальною стороною.

Габарити вагонів для прямування з переставленням візків на колію ширини 1435 мм територією Румунії (згідно з протоколами міжнародних прикордонних та об'ємних залізничних нарад) не потребують погодження, крім габариту 1-Т. Інформацію про погодження габаритів наведено в табл. 10.2.

Інформація про габаритів вагонів для прямування з переставленням візків на колію ширини 1435 мм територією Румунії (згідно з протоколами міжнародних прикордонних та об'ємних залізничних нарад)

Країна ЄС	Габарит вагона, мм				
	01-ВМ висота-4700 ширина-3400	0-ВМ висота-4650 ширина-3250	02-ВМ висота-4650 ширина-3150	03-ВМ висота-4280 ширина-3150	1-Т висота-5300 ширина-3400
До Румунії	Без погодження	Без погодження	Без погодження	Без погодження	За погодженням

Подовження колії різної ширини вглиб України та Румунії наведено на рис. 10.6.

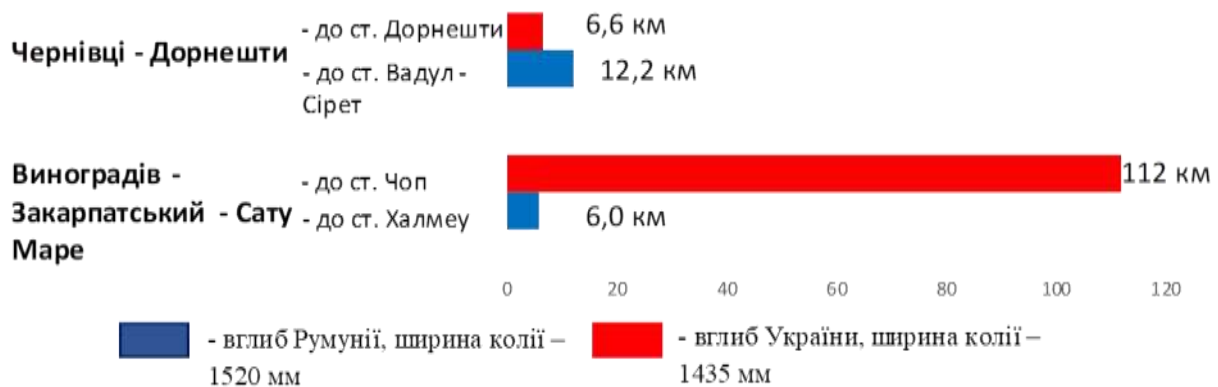


Рис. 10.6. Подовження колії вглиб території України і Румунії

Статичне навантаження вагона використовують для визначення потрібного парку вагонів при плануванні перевезення вантажів і виконання планів перевезення. Дані про статичне навантаження вагонів при прямуванні з України у Румунію та з Румунії в Україну наведено на рис. 10.7.

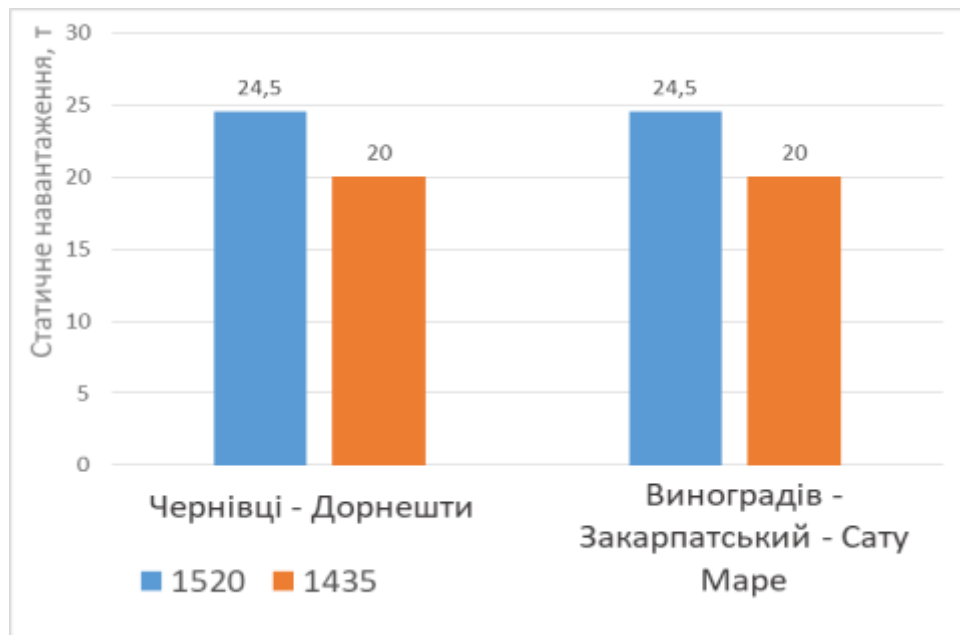


Рис. 10.7. Статичне навантаження вагонів на напрямку Україна – Румунія

Статичне навантаження вагона залежить від структури робочого парку вагонів, їхньої вантажопідйомності, роду вантажів, що відправляються, і виконання технічних норм завантаження.

10.2. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з Молдовою

На Українсько-Молдовському кордоні функціонує 36 пунктів пропуску та контролю [88]:

– 21 автомобільний пункт пропуску: «Мамалига» («Крива»), «Подвір'ївка» («Липкань»), «Зелена» («Медвеже»), «Кельменці» («Ларга»), «Росошани» («Брічень»), «Вашківці» («Гріменкеуць»), «Сокиряни» («Клокушна»), «Сокиряни» («Окниця»), «Могилів – Подільський» («Отач»), «Бронниця» («Унгри»), «Маяки – Удобне» («Паланка»), «Старокозаче» («Тудора»), «Лісне» («Сеїць»), «Серпневе 1» («Басараб'яска»), «Малоярославець 1» («Чадир-Лунга»), «Нові Трояни» («Чадир-Лунга»), «Залізничне» («Кайраклія»), «Табаки» («Мирне»), «Виноградівка» («Вулкенешть»), «Долинське» («Чишмікіой»), «Рені» («Джурджулешть»);

– вісім залізничних пунктів пропуску: «Мамалига» («Крива»), «Кельменці» («Ларга»), «Сокиряни» («Окниця»), «Могилів – Подільський» («Волчинець»), «Кучурган» («Новосавицьке»), «Серпневе 1 /Березине» («Басараб'яска»); «Фрікацей» («Етулія»), «Рені» («Джурджюлешть»);

– три залізничних пункт контролю: «Ларга» «Карабуцени», «Болград»;

– два поромних пунктів пропуску: «Ямпіль» («Косеуць»), «Цекинівка» («Сорока»);

– три річкових пунктів пропуску: «Ямпіль» («Косеуць»), «Цекинівка» («Сорока»), «Велика Косниця» («Василькеу»).

Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Молдовою наведено на рис. 10.8.

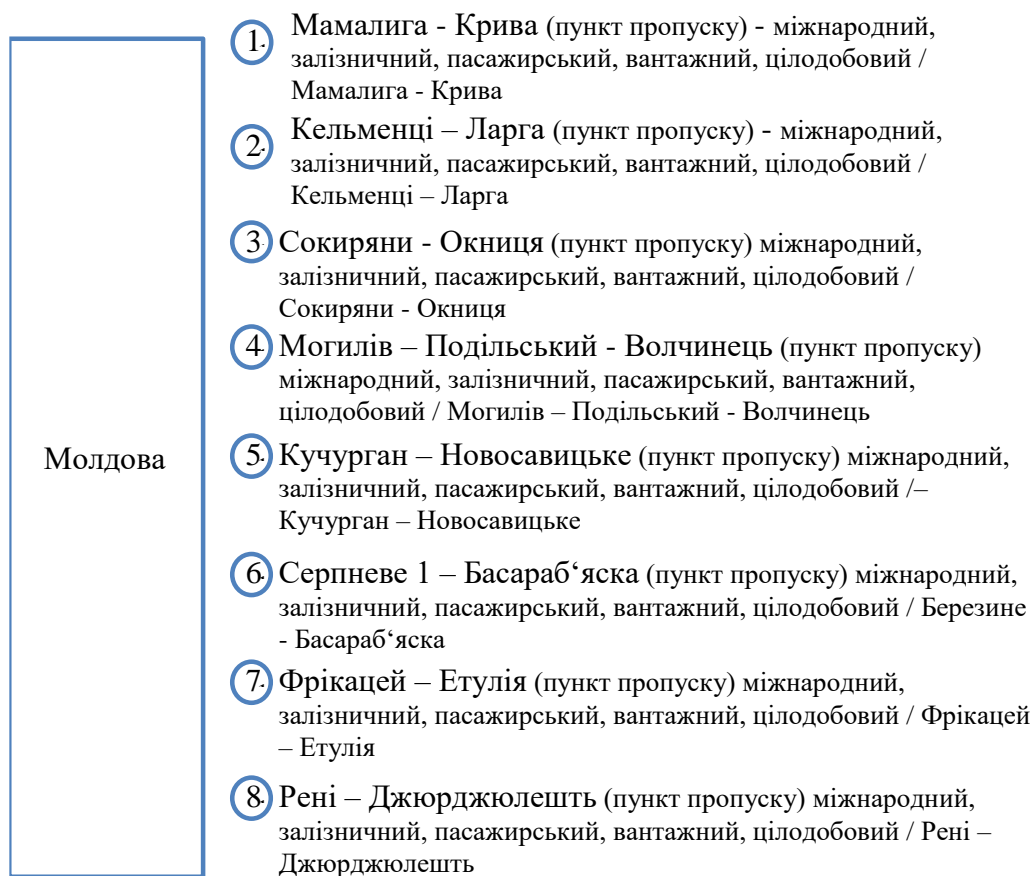


Рис. 10.8. Перелік залізничних пунктів пропуску та контролю на кордоні з Молдовою

Географічне розташування залізничних пунктів пропуску на кордоні Україна – Молдова наведено на рис. 10.9.

Усі залізничні пункти пропуску з Молдовою обладнані колією однакової ширини 1520 мм, тому не потребують перевантаження або переставлення візків. За характером роботи спеціалізовані як для пасажирських, так і вантажних поїздів. Режим роботи – цілодобовий. Узгодження габаритів вагонів не потрібно.



Рис. 10.9. Географічне розташування пунктів пропуску на кордоні Україна – Молдова

22 березня 2023 р. Україна та Молдова повідомили про підписання Протоколу про організацію спільного контролю в пункті пропуску для залізничного сполучення «Серпневе-1 – Басараб'яска» [89]. Здійснення контролю проводиться у спільному пункті пропуску для залізничного сполучення «Серпневе 1 – Басараб'яска» на території Молдови через те, що з молдовського боку є необхідна інфраструктура. 23 км спільної ділянки (більша частина) розташовано в Україні і лише 1,2 км – на території Молдови. Вигляд оновленої ділянки наведено на рис. 10.10.



Рис. 10.10. Оновлена залізнична ділянка
Серпневе-1 / Березине (Україна) – Басараб'яска (Молдова)

Відкриття пункту пропуску «Серпневе-1 (Україна) – Басараб'яска» посприяло українському експорту, удвічі зменшило тривалість усіх процедур, мінімізувало черги. У таких умовах було вирішено відкрити ще один пункт пропуску «Кучурган – Новосавицьке» зі спільним контролем. Про що було укладено договір 14 жовтня 2023 р. [90].

10.3. Залізничні пункти пропуску та контролю на кордоні з російською федерацією

Україна з російською федерацією загалом має 37 пунктів пропуску та контролю [88]:

- 22 автомобільних пунктів пропуску: «Просяне» («Бугайовка»), «Мілове» («Чертково»), «Танюшівка» («Ровеньки»), «Сиротине» («Клименки»), «Піски» («Логачівка»), «Олександрівка» («Безіменно»), «Чугунівка» («Веригівка»), «Плетинівка» («Шебекіно»), «Гоптівка» («Нехотєєвка»), «Журавлівка» («Журавлівка»), «Стрілеча» («Журавлівка»), «Велика» («Грайворон»), «Покровка» («Колотиловка»), «Юнаківка» («Суджа»), «Грабовське» («Старосельє»), «Рижівка» («Тьоткіно»), «Катеринівка» («Крупець»), «Бачівськ» («Троєбортне»), «Середина Буда» («Зернове»), «Грем'яч» («Погар»), «Миколаївка» («Ломаковка»), «Сеньківка» («Нові Юрковичі»);

- вісім залізничних пунктів пропуску: «Лантратівка» («Роз'їзд Вистріл»), «Одноробівка» («Головчино»), «Тополі» («Валуйки»), «Вовчанськ» («Нежеголь»), «Козача Лопань» («Долбіно»); «Пушкарне» («Ілек-Пеньковка»), «Волфіне» («Глушково»), «Зернове» («Суземка»);

- сім залізничний пункт контролю: «Харків-Пасажирський» «Куп'янськ-Вузловий», «Куп'янськ-Сортувальний», «Харків-Сортувальний», «Ворожба», «Конотоп», «Хутір – Михайлівський».

Географічне розташування залізничних пунктів пропуску на кордоні з російською федерацією наведено на рис. 10.11.

З початку повномасштабної російської воєнної агресії всі пункти пропуску на російсько-українському кордоні було закрито. Тільки прикордонний пункт Колотиловка – Покровка (Україна) відкрито як гуманітарний коридор на в'їзд для українців, які бажають повернутися на територію України [91].

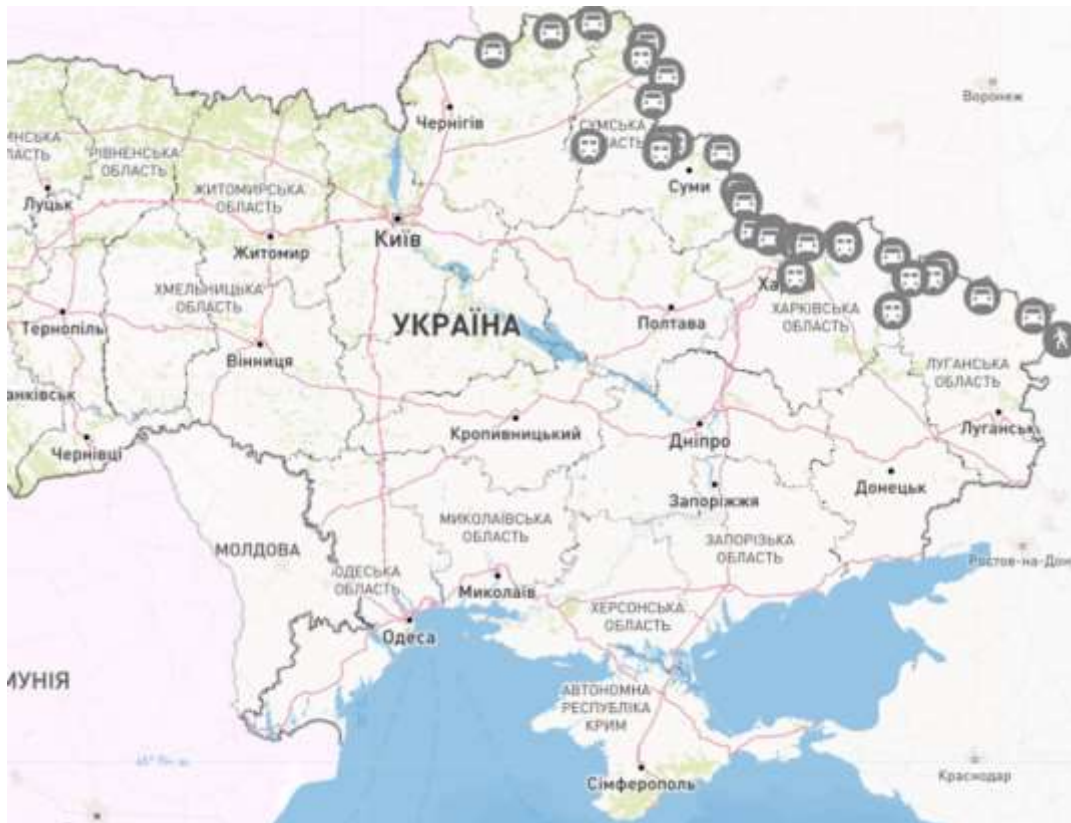


Рис. 10.11. Географічне розташування залізничних пунктів пропуску на російському-українському кордоні

Контрольні запитання до розділу 10

1. Яка кількість пунктів пропуску та контролю функціонує на кордоні України з Румунією?
2. Яка кількість залізничних пунктів пропуску функціонує на кордоні України з Румунією?
3. Дайте характеристику залізничного переходу Дякове – Халмеу.
4. На якій станції виконується перевантаження великовагових, негабаритних і небезпечних вантажів, які прямують до Словаччини, Угорщини, Румунії?
5. Чи є різниця в значеннях статичного навантаження вагонів при прямуванні з України у Румунію та з Румунії в Україну?
6. Яка кількість пунктів пропуску та контролю функціонує на кордоні України з Молдовою?
7. Чи є різниця в ширині колії між залізницями України та Молдови?
8. Які є річкові пункти пропуску на кордоні України та Молдови?
9. Які є залізничні пункти пропуску на кордоні України з РФ?
10. Чи є різниця в ширині колії між залізницями України та РФ?

РОЗДІЛ 11. Транспортна безпека вантажів і пасажирів у міжнародних перевезеннях. Управління ризиками в крос-кордонних перевезеннях

11.1. Транспортна безпека вантажів і пасажирів у міжнародних перевезеннях

Незважаючи на те, що питанням безпеки пасажирів і вантажів впродовж багатьох років приділялася увага працівниками всіх видів транспорту, лише нещодавно фізична безпека стала першочерговою проблемою.

Глобально можна поділити загрози безпеці в міжнародних перевезеннях так:

- злочинна діяльність;
- тероризм;
- кібербезпека;
- безпека руху.

При цьому слід звернути увагу на важливу різницю між злочинною діяльністю і тероризмом. Хоча обидва використовують недоліки безпеки транспорту, вони роблять це з різних причин.

Тероризм є символічною діяльністю, спрямованою на пошук форм руйнування та підриву з метою примусу до політичних, ідеологічних чи релігійних завдань. У цьому контексті транспорт є переважно ціллю.

Головною метою **злочинної діяльності** є отримання економічного прибутку від незаконних операцій: продаж наркотичних речовин, зброї, піратство та нелегальна імміграція. У цьому контексті транспорт здебільшого є джерелом незаконних операцій. Занепокоєння з цього приводу вже висловлювалися в минулому, але критичною подією, що мала значний вплив на систему безпеки, став терористичний акт 11 вересня 2001 р. (також відомий як 9/11). Тоді учасниками ісламістської організації

«Аль-Каїда» було скоєно серію скоординованих терористичних атак на території США за допомогою захоплених пасажирських літаків. Унаслідок нападу загинуло 2 996 осіб, понад 6 000 осіб отримали поранення. Отже, теракт став найбільшим в історії за кількістю жертв; інфраструктура зазнала збитків на суму не менше 10 млрд дол. США [91].

Ці трагічні події запустили безпекові процеси, які непередбачено змінили транспорт. Крім того, загрози здоров'ю, такі як поширення пандемій, створюють значні проблеми для планування та роботи транспорту, як показала пандемія Covid-19 [92].

У цьому контексті особливу увагу при організації пасажирських крос-кордонних перевезень приділяють безпеці на залізничних станціях і аеропортах, які є одними з найбільш завантажених елементів при здійсненні поїздки. Доступ до цих місць у більшості випадків контролюється, а рухи пасажирів скеровуються вздовж визначених маршрутів, які забезпечують безпечний доступ до та з платформ і виходів.

У галузі вантажних перевезень питання безпеки були спрямовані на двох напрямках: забезпечення безпеки працівників і запобігання крадіжкам. Особливу увагу слід приділяти питанням безпеки на вантажних терміналах, як місцях концентрації вантажних потоків. Традиційно вантажні термінали були небезпечними робочими місцями. Оскільки важкі вантажі переміщуються територією терміналу і завантажуються на транспортні засоби за допомогою спеціальних пристроїв або вручну, аварії були системними. Протягом багатьох років було досягнуто значних покращень завдяки навчанню працівників і кращій організації операцій, але вантажні термінали все ще є відносно небезпечними. Питання крадіжок було однією з найсерйозніших проблем, з якими стикаються всі види вантажних терміналів, особливо там, де обробляються товари високої вартості. Корабельні доки особливо виділяються як місця, де представники організованої злочинності часто встановлюють контроль над працівниками. Завдяки збільшенню рівня контейнеризації кількість крадіжок на портових терміналах суттєво знизилася, оскільки вміст контейнерів залишається

прихованим від тих, хто їх обробляє. З роками доступ до вантажних терміналів дедалі більше обмежувався, а залучення персоналу служби безпеки допомогло певною мірою контролювати крадіжки.

Проведеним аналізом за 2021 р. встановлено, що більшість крадіжок вантажів у США відбувається в районах шлюзу, зокрема навколо Лос-Анджелеса, Нью-Йорка/Нью-Джерсі та Південної Флориди [2].

За типом вантажів найбільше крадіжок припадає на продукти харчування та напої, речі для дому та саду, будівельні матеріали, оскільки такі речі легко збувати на чорному ринку (рис. 11.1) [93]. Середня вартість крадіжки становить приблизно 500 000 дол. США за випадок, але вона залежить від типу вантажу. Наприклад, фармацевтичні препарати мають найвищу вартість крадіжки за випадок - понад 3 млн дол.

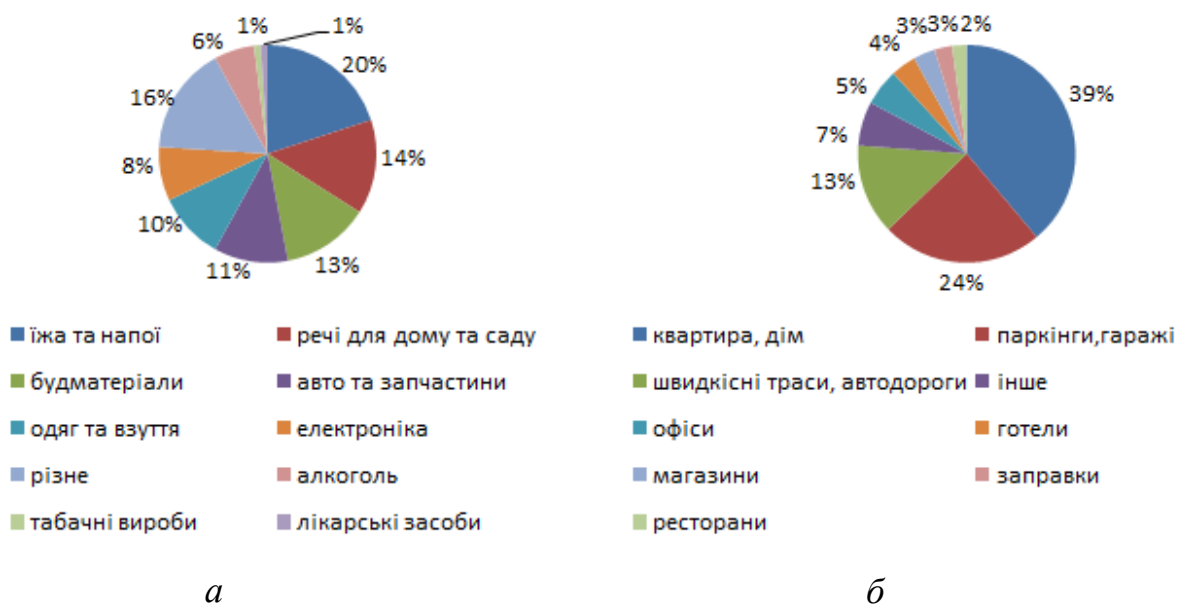


Рис. 11.1. Класифікація крадіжок вантажу за типом товару та місцем крадіжки у США за 2021 р.: *а* – тип товару; *б* – місце крадіжки

Зупинки вантажівок і незахищені об'єкти є домінуючими місцями, де відбуваються крадіжки. Чверть інцидентів припадає на паркування з охороною, що підкреслює вищий рівень організації та планування, а в деяких випадках і співучасть персоналу. Більшість крадіжок у США

пов'язані з ненасильницькими методами, коли вантаж викрадають, оскільки його охоронці (наприклад водій, персонал складу) відсутні або відволікаються. Однак у таких країнах, як Мексика, насильницькі викрадення спричиняють понад 70 % крадіжок вантажів.

У спільному звіті BSI Supply Chain Services and Solutions⁹ (провідний світовий постачальник послуг з аналізу ланцюгів поставок, аудиту, рішень для аудиту та відповідності управлінню ризиками), TT Club (провідний незалежний постачальник взаємного страхування та супутніх послуг з управління ризиками для міжнародної транспортної та логістичної галузі) і The Transported Asset Protection Association (Асоціація захисту транспортованих активів, англ. TAPA) зроблено аналіз світових тенденцій крадіжок вантажів за 2022 р. [94].

Проведеним аналізом встановлено зменшення кількості крадіжок вантажів у всьому світі у 2022 р., як і 2021 р. Однак, незважаючи на зменшення кількості зареєстрованих інцидентів порівняно з минулим роком, спостерігається тенденція крадіжок основних груп товарів, таких як продукти харчування та напої, транспортні засоби, паливо, а також цінних товарів, таких як електроніка. Це значною мірою пов'язано з макроекономічним впливом інфляції або втратою купівельної спроможності населення (рис. 11.2).

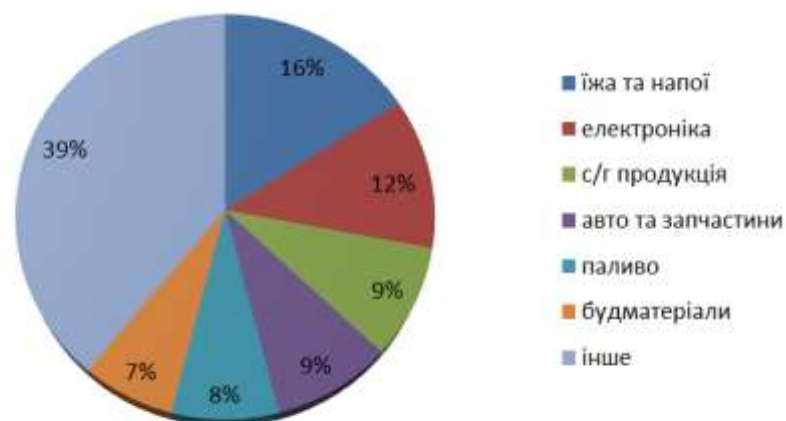


Рис. 11.2. Розподіл крадіжок вантажів у світі за 2022 р.

Також спостерігається зміна місця крадіжки в глобальних ланцюгах постачання. Так, у 2021 р. через пандемію Covid-19 і введені обмеження спостерігалися значні простої транспортних засобів в очікуванні відправлення на стоянках перед вантажними терміналами, тоді як у другій половині 2022 р. спостерігалось повернення тривалості простоїв до допандемічного рівня. Це означає зменшення перебоїв у ланцюзі поставок, які накопичилися через пандемію, і зменшення кількості вантажів, які чекають у портах і в дорозі. Зі зменшенням часу очікування та завантаженості портів існує постійна тенденція збільшення крадіжок з заводів і контейнерів (рис. 11.3).

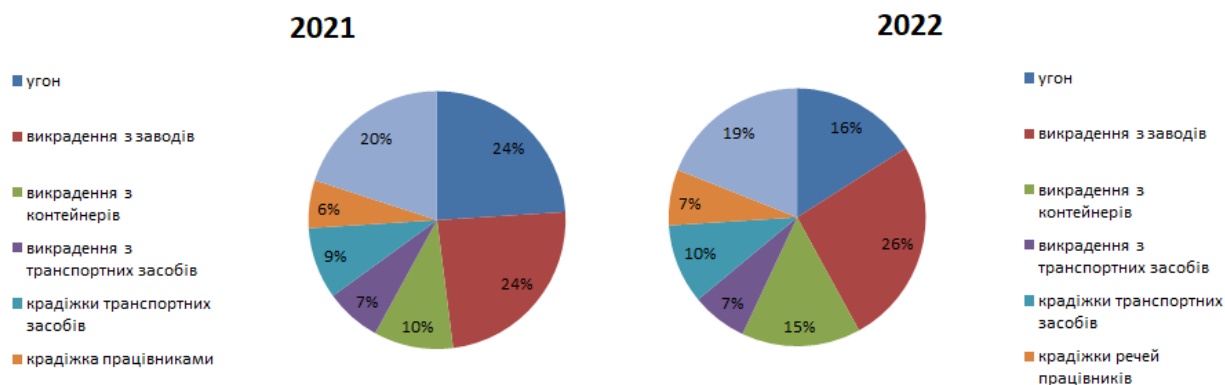


Рис. 11.3. Розподіл світових крадіжок вантажів за 2021 та 2022 рр.

Країни, у яких, за результатами 2022 р., спостерігалася найбільша кількість крадіжок вантажів, - Індія, США, Бразилія, Мексика, російська федерація, Німеччина, Південна Африка.

2022 р. характеризувався різким зростанням цін на продовольство та пальне порівняно з попередніми роками через наслідки пандемії та війни в Україні в поєднанні з геополітичними чинниками, такими як державні витрати і повільна реакція світових політиків, що підштовхнуло глобальну інфляцію до найвищого з 1982 р. рівня в деяких країнах.

У другій половині 2022 р. спостерігалася втрата купівельної спроможності до найвищого рівня за десятиліття для багатьох розвинутих економік, зокрема США, Великобританії, Швеції і Канади [94]. У результаті в усьому світі зростає кількість зареєстрованих випадків крадіжок вантажів, таких як пальне та продукти харчування. Частково це пов'язано з інфляцією, несприятливими погодними умовами, а також воєнними діями в Україні.

Ці чинники призводять до глобальних тенденцій, при яких споживачі прагнуть купувати дешевші товари, оскільки вартість товарів стає завищеною. Отже, крім втрати купівельної спроможності, інші наслідки інфляції включають тіньову економіку. Це процес також відомий як «зниження» і часто стимулює чорний ринок або попит на незаконні товари за нижчою ціною. Цей попит на незаконні або крадені товари так само стимулює майнові злочини, як крадіжки та пограбування. У результаті спостерігається постійне зростання кількості крадіжок вантажів у таких країнах, як Мексика, Південна Африка та Перу, які зазнали зростання вартості життя через і без того підвищені небезпеку та ризик крадіжки вантажу.

Розглянемо світову статистику крадіжок продуктів харчування та напоїв, пального та автомобілів. У 2020 р. на пальне припадало приблизно 5,5 % загальної кількості зареєстрованих крадіжок, але ця частка зростає до 5,8 % у 2021 р. та на 8 % у 2022 р. Наприклад, у США у першому кварталі 2022 р. зі зростанням цін на пальне відбулося подальше зростання кількості злочинців, які націлювалися на паливні товари. Так, у I кварталі 2022 р. крадіжки нафти склали 12 % зареєстрованих випадків крадіжок вантажу в США і 9 % випадків крадіжок вантажу, зареєстрованих у всьому світі.

Так само у 2020 р. на продукти харчування та напої припадало 14,4 % загальної кількості зареєстрованих інцидентів. У 2021 р. ця кількість зменшилася до 13,9 %, перш ніж збільшитися у 2022 р. приблизно до 16 % загальної кількості зареєстрованих інцидентів у крадіжці харчів. Наприклад,

у Європі у 2022 р. відсоток крадіжок продуктів харчування та напоїв був найбільший порівняно з іншими видами продукції в I-III кварталах 2021 р. Це означає, що кількість крадіжок продуктів харчування та напоїв зростає більш ніж будь-який інший тип продукції за зареєстрований період. Це сталося на тлі того, що ціни на їжу та напої в євроні загалом зросли на 12,4 % за минулий рік.

У 2022 р. кількість крадіжок автомобільної продукції також зростає з 4,1 % загальної кількості зареєстрованих випадків у 2020 р. до 6 % у 2021 р. та 9 % у 2022 р. (рис. 11.4).

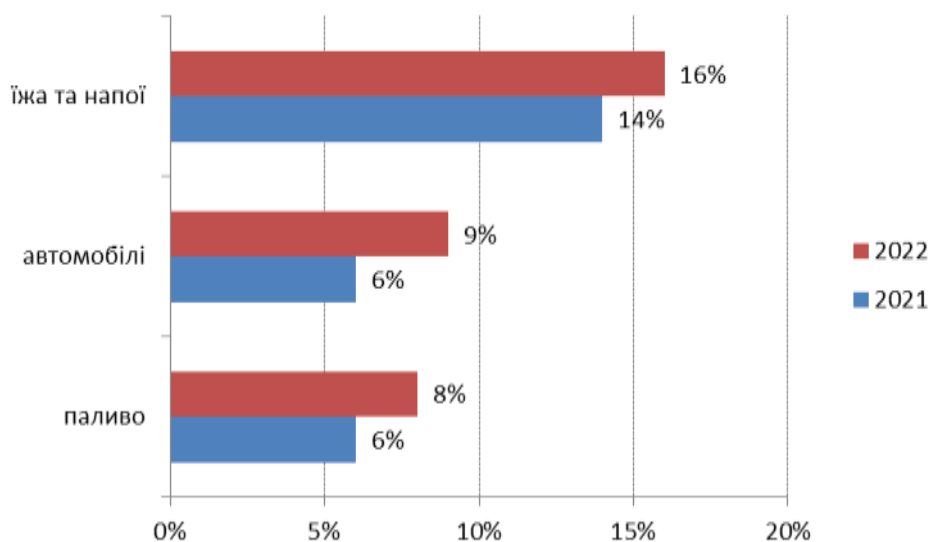


Рис. 11.4. Глобальне зростання крадіжок пального, автомобілів і їжі у 2022 р.

У той час як фактична інфляція зменшилася в таких країнах, як США, вартість життя залишається відносно високою, а втрата купівельної спроможності на основні товари відносно значною. З цієї причини та інших чинників, таких як дефіцит продукції, що скорочує виробництво нових транспортних засобів, низькі запаси сировини нафти, а також війна в Україні та стихійні лиха, що призвели до підвищення цін на продукти харчування, імовірно, зростатиме кількість крадіжок продуктів харчування та напоїв,

автомобілів і запчастин до вантажівок, пального, сільськогосподарських товарів та електроніки.

Одним із способів запобігання крадіжкам, транспортним злочинам і втратам товарів у ланцюзі постачання є отримання сертифіката Асоціації захисту транспортованих активів (Transport Asset Protection Association, TAPA) від SGS для транспортних і логістичних компаній, які прагнуть запровадити провідні галузеві стандарти безпеки, щоб допомогти захистити товари своїх клієнтів від злочинів. Окрім сертифіката, необхідними кроками для зменшення ризиків крадіжок є:

- запровадження процесу перевірки водіїв транспортних засобів із зазначенням посвідчення для унеможливлення заволодіння товарами або автомобілем іншими особами;
- використання пломб або інших засобів від несанкціонованого доступу до вантажів;
- контроль ланцюга постачання за допомогою GPS або іншої технології;
- навчання працівників щодо розпізнавання шахрайських дій.

Кібербезпека

Найпомітнішою новою формою загрози безпеці є кібербезпека, до яких транспортна інфраструктура та організації особливо вразливі. Зростання використання інформаційних технологій і пов'язаних з ними мереж відкрило нові форми вразливості, оскільки доступ до систем контролю та управління можливий віддалено. Це призвело до виникнення складних взаємопов'язаних корпоративних інформаційних мереж, які можна зламати і порушити.

У 2017 р. зловмисне програмне забезпечення під назвою NotPetya було випущено зі зламаних серверів української фірми-розробника програмного забезпечення, яка обслуговує програму управління, використовувану деякими найбільшими світовими корпораціями, завдавши

збитків приблизно на 10 млрд дол. США. Транспортні та логістичні компанії, такі як Maersk і TNT, зазнали серйозних збоїв. У деяких випадках термінали та розподільні центри були змушені припинити роботу через непрацездатність комп'ютерів.

З метою запобігання негативних впливів від вище перелічених загроз основа транспортної безпеки включає кілька підходів і потенційних заходів. Очікувані результати цих заходів включають:

- зменшення ризику перебоїв у подорожах або торгівлі у відповідь на загрози безпеці;
- покращену безпеку від крадіжки та перенаправлення вантажу зі зменшенням прямих втрат (вантажу, а іноді й транспортного засобу) і непрямих витрат (наприклад підвищення страхових премій);
- покращений захист від незаконних перевезень товарів, таких як підробки, наркотики та зброя, а також пасажирів;
- покращену надійність інформаційних систем, що підтримують складні транзакції, створені транспортною діяльністю;
- зменшення ризику ухилення від сплати зборів і податків;
- підвищення довіри до системи міжнародної торгівлі з боку поточних і потенційних відправників вантажів;
- покращений процес перевірки (вартість і час) і спрощені процедури.

В Україні також приділяють увагу питанням безпеки руху при перевезеннях.

Закон України «Про транспорт» (1994 р.) визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту. Так, вимогами **ст. 16 «Безпека на транспорті»** встановлено, що «підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища.

Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки. Ці працівники, а також працівники, які зазнають впливу шкідливих і небезпечних умов праці, повинні проходити у встановленому порядку медичні обстеження» [95].

Питання безпеки руху транспортних засобів на території України, пов'язані з діяльністю транспорту інших держав, **регулюються на основі норм, прийнятих в Україні, і міжнародних договорів України.**

Перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти повітряним, а в окремих випадках й іншими видами транспорту, підлягають обов'язковому контролю на відповідність їх вимогам безпеки в порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури відповідно до чинного законодавства України.

В Україні головним органом у системі центральних органів виконавчої влади є **Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури)**, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного, формування та реалізацію державної політики, зокрема, з питань безпеки на залізничному транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на цьому виді транспорту. Мінінфраструктури затверджує порядок державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства, норм і стандартів на залізничному транспорті.

Відповідно до затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті (далі Положення № 103) **Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)** є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується

Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті, зокрема залізничному. Отже, головним суб'єктом забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті є Укртрансбезпека. Повноваження Укртрансбезпеки розповсюджуються на всю територію України.

У межах організаційної структури Укртрансбезпеки діє Департамент державного контролю на транспорті, що має Відділ державного контролю на залізничному транспорті. Крім того, функціонує Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті, до якого входять такі відділи:

- Відділ аналізу аварійності та організації безпекових заходів;
- Відділ розслідувань аварій і подій;
- Відділ оперативного реагування.

11.2. Управління ризиками в крос-кордонних перевезеннях

Міжнародна організація стандартизації (ISO) визначила ризик у ISO 31000 як «вплив невизначеності на цілі». Ризик – це характеристика ситуації, що має невизначеність результату при обов'язковій наявності несприятливих наслідків [96].

При організації крос-кордонних перевезень можна виділити найвпливовіші ризики:

- природні катаклізми;
- конфлікти і політичні заворушення;
- раптові зміни попиту;
- експортні та імпортні обмеження;
- терористичні акти.

Основним ризиком крос-кордонних перевезень є подовження ланцюга постачання. Міжнародні відправлення часто піддаються загальним ризикам,

таким як можливість втрати, викрадення або пошкодження товарів, особливо якщо є багаторазове передання декільком перевізникам, тривалі зупинки або затримки, коли товари можуть ретельно не контролюватися.

Також виникають такі ризики, як затримки та збої в країні призначення. Зазвичай це пов'язано зі складністю проходження митного процесу та геополітичними ризиками.

Перед виходом на новий міжнародний ринок та організацією крос-кордонних перевезень необхідним є проведення детального аналізу щодо роботи митниці, оскільки в кожній країні можуть діяти різні стандарти, правила та процедури. Тому важливо співпрацювати з досвідченим перевізником, який знає правила крос-кордонних перевезень у країнах призначення.

Крім того, політичний клімат значно відрізняється від країни до країни, і поточні події потенційно можуть вплинути на ланцюги постачань. Поширені проблеми включають закриття портів, відставання в доставленні, нестачу робочої сили тощо - усе це може вплинути на процес крос-кордонних перевезень. Існує певна закономірність: якщо товари довше перебувають у дорозі через затримки або збої, вони піддаються більшому ризику втрати, крадіжки та пошкодження. Завдяки належному страхуванню доставлення малий і середній бізнес може компенсувати ці ризики.

Визначаючи, на який новий ринок вийти, для проведення аналізу можна використовувати кілька важливих ресурсів. Так, Світовий банк надає рейтинг країн на основі митних труднощів і легкості ведення крос-кордонного бізнесу, тоді як Комерційна служба США надає безліч звітів про ринкову аналітику, які підкреслюють можливості для американських експортерів у різних секторах. Зокрема, їхні комерційні довідники за країнами містять детальну інформацію про ринкові умови, можливості та правила, що допомагає визначити потенційні труднощі, пов'язані з виходом на новий ринок.

Ризики можна класифікувати як економічні, технічні/ІТ, соціальні, екологічні та правові/політичні.

1. Економічні ризики.

Автоматизація, оцифрування та мережеві технології потребують великих витрат на інфраструктуру, впровадження та обслуговування. Інвестиції в нові технології приносять високий фінансовий ризик, тому що ми не знаємо, які процеси будуть економічно вигідними в довгостроковій перспективі. Технології сповнені невизначеності, що буде дійсно потрібним і успішним.

Вибір правильного часу та методу інвестування, яке буде розподілено між різними технологіями та частинами ланцюга постачання, можна розглядати як вирішальний чинник успіху щодо логістики. Існує ризик неправильного інвестування в погані або часто незрілі технології. З іншого боку, існує ризик відкладення інвестицій, коли компанії можуть втратити тенденції та, отже, можливість вийти на ринок. Ще одним економічним ризиком є впровадження технологій, пов'язаних з логістикою. Одна частина клієнтів все більше зосереджується на нових продуктах і послугах, але інша група клієнтів може неохоче платити за нові технології.

Ще один аспект – поява нових бізнес-моделей. Наявні бізнес-моделі орієнтовані на маркетинг продукту. Багато нинішніх керівників не знають, як генерувати цінність з даних. Компанії не вистачає досвіду для розроблення бізнес-моделей, заснованих на даних, або ресурсів, щоб зібрати необхідну кількість даних, щоб створити свою цінність.

2. Технологічні та ІТ-ризики.

Розроблення нового програмного забезпечення, сумісного з існуючими технічними рішеннями, також є ризиком. У той час як наявні системи можуть бути нелегко сумісними, нові розроблення будуть потребувати багато ресурсів. Отже, забезпечення сумісності програмного забезпечення з існуючими ІТ-рішеннями в ланцюзі поставок вважається великим ризиком.

Велика залежність від технологій і програмного забезпечення. У разі збою програмного забезпечення або системи може вийти з ладу весь робочий ланцюжок створення вартості. Підприємство або навіть весь ланцюг поставок стає сильно залежним від функціональності технічних систем. Через це система має бути максимально стійкою та резервованою, щоб забезпечити працездатність у разі відмови частини системи.

Необхідність розроблення уніфікованих стандартів, які застосовуються в усьому ланцюзі поставок. Чітке визначення інтерфейсів, особливо між компаніями, є життєво важливим. Необхідно визначити чіткі сфери відповідальності, а нові технології мають бути інтегровані в операційну організацію.

3. Соціальні ризики.

Із соціальних ризиків *втрата роботи* є, мабуть, найбільш імовірним. Особливо це стосується тих видів діяльності, які можна автоматизувати. Друга вразлива група – це працівники, не здатні досить швидко адаптуватися та відповідати новим вимогам щодо діяльності. Зокрема, у майбутньому будуть затребувані навички, пов'язані з ІТ. Навчання має гарантувати належну підготовку всіх працівників. Через конкурентний тиск на ринку праці та велику кількість альтернатив для спеціалістів кваліфікований персонал, наприклад, пов'язаний з високими витратами. Крім того, можна отримати доступ до ІТ-спеціалістів через зовнішніх постачальників послуг, з якими можна укласти контракт, але вони також дорогі та створюють нові залежності. Співробітники, які одночасно розуміють традиційний підхід і ІТ, високо цінуються як посередники між ними. Нові вимоги до співробітників і додаткові завдання на роботі можуть призвести до перевантаження і напруги. Іншим ризиком є *втрата соціальної взаємодії*, оскільки завдання все більше доручаються комп'ютерам і автоматизованим службам і є додатковим соціальним ризиком.

4. Екологічні ризики.

Серед екологічних ризиків – збільшення утворення відходів і викидів. Багато компаній докладають зусиль для модернізації наявних машин і обладнання, щоб заощадити кошти і ресурси. Однак це буде неможливо для переважної більшості через велику складність і необхідні нові технологічні можливості. Більшість частин старих машин або установок доводиться викидати, і вони потрапляють на звалище. Це є тягарем для глобального навколишнього середовища, особливо тому, що розкладання та деградація багатьох відходів займає дуже багато часу.

5. Юридичні та політичні ризики.

На застосовність або розповсюдження технологій також впливають політики через закони, які або підтримують нові технології та створюють сприятливе середовище для їхнього застосування, або, навпаки, можуть створювати перешкоди для більш широкого розгортання нових технологій через законодавчі або політичні перешкоди, бездіяльність, тобто відсутність необхідних законів.

З юридичної точки зору відкриті питання потребують уточнення щодо захисту даних, володіння даними, обробки даних, відповідальності (відповідальність за продукт, договірна відповідальність і розподіл/призначення ризику), юрисдикції, захисту даних та ІТ-безпеки, трудового права, інтелектуальної власності.

Іншим ризиком є відсутність стандартів, що заважає крос-кордонній співпраці. Деякі питання юрисдикції залишаються невирішеними, наприклад якщо трансакція з іноземною компанією здійснюється через Інтернет, роль онлайн-контрактів або навіть «розумних контрактів», які укладаються автоматично.

Управління ризиками – це системний механізм управління загрозами, з якими стикається організація, щоб дати їй можливість розпізнавати події, які можуть призвести до сумних або згубних наслідків, і

встановити найкращий курс дій для виявлення, оцінювання, розуміння, повідомлення про проблеми ризику.

Процес управління ризиками спрямований на ідентифікацію та оцінювання ризиків, щоб забезпечити чітке розуміння ризиків і ефективне управління ними. Управління ризиками також включає вжиття відповідних заходів для мінімізації загроз. Однак це не одноразовий процес: щоб управління ризиками було ефективним, потрібно, щоб це був безперервний процес.

Загалом кроки управління ризиками можна визначити так:

1. Встановлення контексту: фокусується на діяльності компанії; він визначає, що може загрожувати нам відносно потреб, що включає соціальні, економічні, правові, технологічні та екологічні чинники. При встановленні контексту також необхідно визначити ті суб'єкти, які можуть впливати на деякі з наших рішень щодо управління ризиками. Ключовою метою етапу «встановлення контексту» в процесі управління ризиками є визначення цілей організації, а також тих зовнішніх і внутрішніх чинників, які можуть бути джерелом невизначеності, щоб можна було легше ідентифікувати ризики.

2. Визначення ризику: компанія має визначити внутрішні та зовнішні події, які потенційно можуть вплинути на діяльність компанії, шляхом аналізу робочих процесів, а також переліку ризиків і причин, ступеня ризику, з яким стикається, і впливу виявлених ризиків на діяльність компанії.

3. Аналіз ризику: після ідентифікації важливо перейти до аналізу виявлених ризиків (технічних, зовнішніх, організаційних, управлінських тощо). Їхній вплив на проєкт (слабкий, помірний або сильний) або ймовірність виникнення ризику (низька, середня або висока). Мета аналізу ризику полягає в тому, щоб отримати розуміння природи кожного ризику, включаючи величину його наслідків і ймовірність цих наслідків, і, отже, визначити рівень ризику.

4. Оцінювання ризику: використання інформації, отриманої в результаті ідентифікації та аналізу ризику, щоб прийняти рішення про те, чи підпадає кожен ризик під критерії ризику організації та чи потребує лікування. Зазвичай організації вказують дії, необхідні менеджерам для ризиків на кожному рівні ризику, і час, відведений для їхнього виконання. Вони також визначають, яким рівням керівництва буде дозволено погоджуватися на продовження впливу і терпимість до певних рівнів ризику.

5. Планування ризику: оцінювання найвищих ризиків та складання планів зміни цих ризиків для досягнення прийняттого рівня ризику. Як можна мінімізувати ймовірність негативних ризиків, а також розширити можливості? На цьому кроці створюються стратегії зменшення ризиків, плани профілактики та на випадок надзвичайних ситуацій.

6. Моніторинг і аналіз ризиків: компанія має визначити інфраструктуру моніторингу, розробивши процедури контролю, які відстежують і перевіряють критично важливі для бізнесу процеси; повинна мати процедури аудиту, щоб визначити, чи процедури контролю, пов'язані з ризиком, працюють ефективно; має періодично проводити аудит процедур контролю, щоб визначити, чи процес моніторингу ризиків працює ефективно; за необхідності вносити корективи для поліпшення процесів моніторингу ризиків.

Ігнорування ризиків, пов'язаних з бізнесом чи іншою діяльністю, може не окупитися. Ризики можуть негативно вплинути на такі сфери, як фінансове становище; репутація, авторитет і статус; довіра споживачів і населення до конкретної організації; здоров'я та безпека працівників, клієнтів; приміщення, обладнання та навколишнє середовище. У кожній частині бізнесу необхідно враховувати всі можливі ризики. Кожна сфера діяльності унікальна, і ризики, які вона передбачає, також специфічні.

Ефективне управління ризиками не означає уникнення всіх ризиків, однак ми можемо значно пом'якшити ризики та їхні наслідки.

Контрольні запитання до розділу 11

1. На які групи глобально можна поділити загрози безпеці в міжнародних перевезеннях?
2. У чому полягає відмінність між тероризмом і злочинною діяльністю?
3. Який тип вантажу найчастіше крадуть під час перевезень? Яка причина?
4. Які країни є лідерами за кількістю крадіжок у світі?
5. У чому важливість кібербезпеки при крос-кордонних перевезеннях?
6. Які нормативні документи регулюють безпеку руху в Україні?
7. Дайте визначення «ризик».
8. Які найвпливовіші ризики при організації крос-кордонних перевезень?
9. Які ризики відносять до економічних?
10. Дайте характеристику соціальних ризиків.

РОЗДІЛ 12. Схеми крос-кордонних перевезень з урахуванням умов перевезень за Incoterms 2020

12.1. Правила Incoterms 2020 як норми з підвищення ефективності перевезення

Правила Incoterms® – скорочено від Міжнародних комерційних термінів. Інкотермс® 2020 – це одинадцять уніфікованих правил, які застосовуються у світовій торгівлі та фіксують права і обов'язки сторін зовнішньоторговельного договору в частині постачання продукції від продавця до покупця.

Правила є скороченими за першими трьома літерами зовнішньоторговельних термінів, що відображують сформовану у світі комерційну практику.

Першу редакцію було опубліковано в 1936 р., потім вона зазнавала змін і правок у 1953, 1967, 1976 рр. З 1980 р. Інкотермс став періодично редагувати кожні десять років і оновлювали в 1990, 2000, 2010 і 2020 рр. відповідно.

Інкотермс® 2020 набув чинності з 1 січня 2020 р., проте використання старих редакцій також можливе в наш час. Саме тому при згадці умов поставки необхідно вказувати редакцію Правил із зазначенням конкретного року.

Правила Інкотермс не замінюють зовнішньоторговельний контракт, а лише дають змогу значно скоротити і спростити його. Уніфіковані умови не регламентують перехід права власності на товарну партію, не вказують вартість одиниці продукції або способи оплати. Вони лише фіксують розподіл між сторонами угоди купівлі-продажу зобов'язань і фінансових витрат, як-от оплата перевезення, розвантаження товарної партії, митне оформлення, сплата податків і митних зборів, страхування, а також передання ризиків у разі втрати і можливих пошкоджень продукції.

У табл. 12.1 наведені скорочення, що застосовують в Incoterms® 2020.

Скорочення термінів, що застосовують в Incoterms® 2020

Абревіатура	Значення англійською	Значення українською	Абревіатура	Значення англійською	Значення українською
FF	Freight Forwarder	Експедитор	LoC	Letter of Credit	Акредитив
FCL	Full Container Load	Повне завантаження контейнера	ERP	Enterprise Resource Planning System	Система планування ресурсів підприємства
FTL	Full Truck Load	Повне завантаження вантажівки	CRM	Customer Relationship Management	Управління відносинами з клієнтами
LCL	Less Than Container Load	Зменшене навантаження на контейнер	TM	Transportation Management System	Система управління транспортом
LTL	Less Than Truck Load	Зменшене навантаження на вантажівку	WM	Warehouse Management System	Система управління складом
LSE	Loose cargo (airfreight)	Сипкі вантажі (авіап перевезення)	Inco	Incoterms®	Інкотермс
CT	Ocean freight container	Морський вантажний контейнер	BG	Burgerliches Gesetzbuch (German Civil Code)	Burgerliches Gesetzbuch (Німецький цивільний кодекс)
UL	Unit Load Device Container	Одиниця завантаження контейнера	LSP	Logistics Service Provider	Постачальник логістичних послуг
TE	Twenty Foot Equivalent Unit (small ocean freight container)	Двадцятифутовий еквівалент (невеликий морський вантажний контейнер)	CIS	Commonwealth of Independent States	Співдружність Незалежних Держав
SO	Sales Order	Замовлення на продаж	VGM	Verified Gross Mass (of the ocean freight container)	Перевірена маса бруто (морського вантажного контейнера)
BoL, B/L	Bill of Lading	Коносамент	MB HB	Master Bill of Lading (carrier – freight House Bill of Lading forwarder – seller/buyer)	Основний коносамент (перевізник - вантажний коносамент - експедитор - продавець/ покупець)

З 1936 р. ці умови торгівлі визначаються та регулярно оновлюються Міжнародною торговою палатою (ІСС) [98]. Продавці та покупці в усьому світі використовують правила Інкотермс® у своїх контрактах на поставку товарів, щоб пояснити, які зобов'язання має кожна сторона щодо транспортних витрат, ризиків і страхування. Виходячи з цих трьох основних сфер, терміни визначають різні процеси в різних відділах, функціях, компаніях і країнах.

Правила Інкотермс не заміняють договір купівлі-продажу, а лише дають змогу скоротити його. Умови поставки Інкотермс не визначають перехід права власності на товар, не вказують ціну за товар і спосіб оплати або наслідки порушення договору. Інкотермс лише відображують розподіл між продавцем і покупцем обов'язків і фінансових витрат: перевезення товару, його навантаження і розвантаження з транспортного засобу, митне оформлення, оплата податків, мита і зборів, страхування, а також перехід ризиків втрати і пошкодження товару.

Міжнародна торговельна палата (ІСС) пропонує такий шаблон для застосування правила Інкотермс до контракту:

«[Обрана умова поставки Інкотермс] [назва порту, пункту або місця] Інкотермс [рік публікації]».

Обрана умова поставки Інкотермс має відповідати товару, способу його транспортування, страхування та митного оформлення.

Терміни Інкотермс можна поділити на дві групи:

- а) правила для будь-якого виду або видів транспорту:
 - **EXW** *Ex Works* - франко завод;
 - **FCA** *Free Carrier* - франко перевізник;
 - **CPT** *Carriage Paid to* - перевезення сплачено до;
 - **CIP** *Carriage and Insurance Paid to* - перевезення і страхування сплачені до;
 - **DAT** *Delivered at Terminal* - доставлення до терміналу;

- **DAP** *Delivered at Place* - доставлення до місця призначення;
- **DDP** *Delivered Duty Paid* - доставлення зі сплатою мита;
- **DPU** *Delivered Named Place Unloaded* - доставлення до місця вивантаження;

б) правила для морського та внутрішнього водного транспорту:

- **FAS** *Free Alongside Ship* - франко вздовж борта судна;
- **FOB** *Free on Board* – франко-борт;
- **CFR** *Cost and Freight* - вартість і фрахт;
- **CIF** *Cost Insurance and Freight* - вартість, страхування і фрахт.

В Інкотермс® 2020 можна виділити чотири групи правил базисних умов постачань товару (E, F, C і D). В основу цієї класифікації покладено два принципи: визначення обов'язків сторін щодо перевезення товару, що поставляється, і збільшення обов'язків продавця від мінімальних до максимальних:

- **група E** – умова поставки EXW, згідно з якою продавець тільки надає товар у розпорядження покупця у своїх приміщеннях;
- **група F** – умови поставки FCA, FAS і FOB, згідно з якими продавець зобов'язаний передати товар зазначеному покупцем перевізнику;
- **група C** – умови поставки CFR, CIF, CPT і CIP, відповідно до яких продавець зобов'язаний укласти договір перевезення, але не беручи на себе ризик втрати чи пошкодження товару або додаткові витрати внаслідок подій, що сталися після відвантаження і відправлення;
- **група D** – умови поставки DAP, DPU, DAT і DDP, за яких продавець повинен нести всі витрати і ризики, необхідні для доставляння товару до пункту призначення (DAT належить виключно до 2010 р.).

Група E (Відвантаження)

EXW - Ex Works «Франко завод» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає

продукцію в розпорядження покупця безпосередньо на своєму підприємстві, складі або торговому майданчику. Фактично такі умови поставки являють собою самовивезення.

При цьому продавець не зобов'язаний завантажувати товарну партію на транспортний засіб, наданий одержувачем, а також здійснювати дії, пов'язані з митним оформленням (але сприяти в його здійсненні) і страхуванням.

Тому покупцеві необхідно з обережністю обирати умови поставки EXW Incoterms® 2020, адже тільки він нестиме всі можливі ризики під час завантаження та перевезення продукції, а також самостійно займатиметься митним оформленням товарної партії, тоді як на продавцеві лежать мінімальні обов'язки - повідомити про готовність продукції та відкрити двері свого складу.

Цей термін не може використовуватися в разі, якщо покупець не має можливості самостійно виконати експортне митне оформлення продукції – у цьому випадку доцільно використовувати умови FCA.

Сторони зовнішньоторговельного договору в разі використання умов поставки EXW Incoterms 2020 тільки за допомогою додаткових угод можуть доручити продавцю навантаження товару, його експортне оформлення та оплату вивізного мита і зборів.

Термін може застосовуватися під час переміщення товару будь-яким типом транспорту, включно зі змішаними перевезеннями та використанням власного транспорту покупця без залучення сторонніх перевізників і укладення договору на перевезення.

Ціна EXW означає, що договірна (прописана в інвойсі) ціна включає лише кінцеву вартість продукції без урахування витрат на експортне оформлення та доставлення.

На практиці використання базису поставки EXW Incoterms® 2020 у класичному варіанті без додаткових послуг, які не включені до ціни та оплачуються додатково, практично неможливе.

Зазвичай завантаження на складі відправника силами покупця технічно важке через неможливість використання останнім власної навантажувальної техніки та персоналу. Експортне митне оформлення в багатьох країнах, зокрема і в ЄАЕС, передбачає, що тільки особа, зареєстрована в цій країні, може подавати декларацію та оплачувати платежі. Саме тому покупцеві-нерезиденту доводиться вдаватися до допомоги посередників і агентів.

Базис поставки EXW Incoterms® 2020 дуже зручно використовувати, коли кілька товарних партій покупець забирає в різних виробників і акумулює для подальшого перевезення та розмитнення.

Група F (Основне перевезення сплачене покупцем)

FCA – «Франко-перевізник/Вільний перевізник». За даними зовнішньоторговельної статистики, понад 40 % продукції в усьому світі відвантажується на умовах FCA.

Термін FCA Incoterms® 2020 означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження покупця продукцію, завантажену на певний транспортний засіб у заздалегідь зазначеному місці та випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мито і збори, якщо це необхідно). При цьому імпортне митне оформлення залишається обов'язком покупця.

Після ухвалення нової редакції правил Incoterms® 2020 до умов поставки FCA було внесено деякі зміни: тепер його застосування дає змогу сторонам угоди домовитися, що покупець може вказати перевізнику видати морський коносамент із бортовим записом продавцю. Це дасть змогу останньому в коротші строки виконати умови відкритого банківського акредитива.

Термін можна застосовувати під час переміщення товару будь-яким типом транспорту разом із комбінованими перевезеннями і використанням

власного транспорту покупця без залучення сторонніх перевізників та укладення договору на перевезення.

У базисі поставки FCA Incoterms® 2020 існує два можливих місця відправлення продукції: місце, що належить продавцю (склад, завод або магазин), і склади, термінали та порти, що знаходяться не у віданні відправника. У першому випадку відвантаження вважається таким, що відбулося в разі фактичного розміщення товару на зазначений транспортний засіб, а в другому – передання перевізнику товару безпосередньо з транспорту продавця.

При цьому постачальник зобов'язаний надати всі наявні в нього дані, що стосуються безпеки та особливостей транспортування продукції.

У свою чергу покупець повинен надати всі необхідні для митного декларування дані: найменування та контакти перевізника, номери автомобілів, авіарейсів і назви морських суден, а також товаросупровідні документи.

Ціна FCA означає, що договірна (прописана в інвойсі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою мита, але без витрат на транспортування.

Умови FCA Incoterms® 2020 дуже зручно використовувати, коли кілька товарних партій покупець забирає в різних виробників і акумулює для подальшого перевезення та розмитнення.

FAS – «Франко вздовж борта судна» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження покупця продукцію, розміщену вздовж бортового судна і випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мита і збори, якщо це необхідно). При цьому імпортне митне оформлення залишається обов'язком покупця.

Покупець також зобов'язаний самостійно завантажити продукцію, оплатити транспортування, імпортні мита і поставити товар у призначене місце.

FAS застосовується тільки під час річкових і морських перевезень.

Умови поставки FAS здавна використовували торговці, коли товари вивантажували поруч із кораблем, названим покупцем. Вперше офіційно опубліковані вони були в Incoterms 1936, в останній редакції 2020 р. не зазнали змін порівняно з попередньою версією.

Нині використовуються рідко, тільки під час транспортування важкої техніки, вантажів, що переміщуються навалом або в тарі. За більш поширених контейнерних перевезень вантаж передається перевізнику, а не залишається на причалі, і використовується термін FCA Incoterms® 2020.

Якщо одержувач не має можливості сам здійснити завантаження на судно і хоче передати цей обов'язок продавцю, то доцільніше і правильніше використовувати правило FOB Incoterms® 2020.

Найважливіший момент у відвантаженні, за правилами FAS Incoterms® 2020, – присутність судна на причалі порту, за його відсутності не можна просто залишити товар. У цьому разі умови не будуть виконані, і відвантаження не буде визнано таким, що відбулося.

Ціна FAS означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізного мита, а також витрати на доставлення продукції в порт відвантаження і вартість робіт з вивантаження на причал. Витрати на навантаження на судно і вартість фрахту не входять до вартості.

Недоліком використання умов поставки FAS Incoterms® 2020 для продавця є ризик затримки прибуття судна в порт, тоді розмістити продукцію вздовж його борта на причалі неможливо. Це веде до очевидних затримок і зривів планів відвантажень.

Перевагою для продавця є можливість перевірити товар під час навантаження і переконатися в надійності кріплення його на судні. Однак він має бути заздалегідь упевнений, що в порту є все необхідне підймальне обладнання та орендувати його заздалегідь.

FOB – «Франко-борт» застосовуються тільки під час річкових і морських перевезень.

Цей термін означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження покупця продукцію, розміщену на борту річкового або морського судна і випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мита і збори, якщо це необхідно). При цьому імпортер не оформлення залишається обов'язком покупця. Слід зазначити, що товар не просто потрібно перемістити за поручні судна, а цілком помістити на палубі або в трюмі.

Покупець зобов'язаний самостійно розвантажити продукцію в порту, оплатити транспортування морем, імпортерні мита, доставлення товару в призначене місце (склад).

Якщо відправник не має змоги сам здійснити завантаження на судно і хоче передати цей обов'язок покупцеві, то доцільніше і правильніше використовувати правило FAS Incoterms® 2020. Під час здійснення контейнерних перевезень використовується термін FCA Incoterms® 2020.

Історично склалося так, що умови поставки FOB Incoterms® 2020 використовували найчастіше в міжнародній торгівлі, саме тому їх було внесено до першої редакції Правил 1936 р., і відтоді вони не зазнавали суттєвих змін.

Ціна FOB означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізних мит, а також витрати на доставлення продукції в порт відвантаження і вартість робіт із завантаження на судно. Вартість фрахту не входять до ціни.

Продавцю зручно використовувати FOB Incoterms® 2020, оскільки за таких умов поставки саме він є вантажовідправником у всіх товаротранспортних документах. Це дає змогу надалі набагато легше

вирішувати багато формальностей з банками (під час оформлення акредитива) і податковими органами.

Група С (Основне перевезення сплачено продавцем)

СРТ – «Перевезення сплачено до». Умова поставки СРТ Incoterms® 2020 (Carriage Paid To) перекладається як «Фрахт і перевезення сплачено до».

Цей термін означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження перевізника продукцію, випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мито і збори, якщо це необхідно).

При цьому транспортування до призначеного пункту, можливі витрати, пов'язані з транзитом територією іноземної держави та оплатою митних складів у разі затримок оформлення, оплачує продавець, а імпортер митне оформлення і розвантаження після прибуття залишається обов'язком покупця.

Умова поставки СРТ з'явилася в уніфікованих правилах перевезення 1953 р., а свою сучасну назву отримала в 1990 р. Після ухвалення нової редакції правил Incoterms® 2020 до умов поставки СРТ не було внесено жодних змін.

Термін може застосовуватися під час переміщення товару будь-яким типом транспорту, включно з комбінованими перевезеннями та використанням власного транспорту покупця без залучення сторонніх перевізників і укладення договору на транспортування продукції.

Можливі ризики втрати або псування товарної партії переходять до покупця в момент передання її перевізнику, а не під час прибуття до призначеного пункту. Тобто витрати і ризики переходять у двох різних місцях.

Для передання всіх ризиків до моменту прибуття товарної партії продавцю правильно використовувати умови DAP Incoterms® 2020.

Ціна СРТ означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізного мита, а також витрати на доставлення продукції в пункт призначення. Вартість розвантаження не входить до ціни.

Умову поставки СРТ Incoterms® 2020 зручно використовувати великим продавцям-експортерам, які мають власний великий парк транспорту. У цьому випадку можна легко координувати відвантаження. Також ці умови прийнятні для оплати за банківським акредитивом, оскільки дають змогу продавцю легко отримати товаросупровідні документи, де він зазначений як відправник.

CIP – «Перевезення і страхування сплачено до» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження перевізника заздалегідь застраховану продукцію, випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мито і збори, якщо це необхідно).

При цьому транспортування до призначеного пункту, можливі витрати, пов'язані з транзитом територією іноземної держави, оплачує продавець, а імпордне митне оформлення і розвантаження після прибуття залишається обов'язком покупця. У процесі транспортування може виникнути ситуація, за якої через затримку імпортного оформлення товарної партії вантаж буде розміщений на платних митних складах. Витрати з оплати складів також лягають на покупця (передбачається, що продавець надав покупцеві необхідні документи).

Умови поставки CIP з'явилися в уніфікованих правилах перевезення відносно недавно – у 1990 р. Після ухвалення нової редакції правил Incoterms® 2020 до умов поставки CIP були внесені деякі зміни: розмір страхової суми зріс до 110 % вартості застрахованої товарної партії (раніше був мінімальним).

Термін може застосовуватися під час переміщення товару будь-яким типом транспорту разом із комбінованими перевезеннями та використанням

власного транспорту покупця без залучення сторонніх перевізників і укладення договору на транспортування продукції.

Слід зазначити, що можливі ризики втрати або псування товарної партії переходять до покупця в момент передання її перевізнику, а не під час прибуття до призначеного пункту. Тобто витрати і ризики переходять у двох різних місцях. Саме тому використання страхування в цьому випадку є логічним і обґрунтованим, оскільки дає змогу покупцеві мінімізувати ризики матеріальних втрат, поки його товар у дорозі.

Ціна СІР означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізного мита, а також витрати на доставлення продукції в пункт призначення і страхові витрати. Вартість розвантаження не входить до ціни.

Умову поставки СІР Incoterms® 2020 дуже вигідно використовувати саме покупцеві, адже він застрахований від ризику втрати і пошкодження продукції під час транспортування.

CFR – «Вартість і фрахт» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження покупця продукцію, розміщену на судновому борту і випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мита і збори, якщо це необхідно). При цьому фрахт оплачує продавець, а імпортер митне оформлення і розвантаження після прибуття залишається обов'язком покупця.

Якщо сторони зовнішньоторговельної угоди домовилися перекласти оплату самого транспортування на покупця продукції, то необхідно використовувати умови FOB Incoterms® 2020.

Слід зазначити, що можливі ризики втрати або псування товарної партії переходять до покупця в момент розміщення її на борту або в трюмі зафрахтованого продавцем судна, а не під час прибуття в призначений порт. Тобто ризики і витрати переходять у двох різних місцях.

Умова CFR застосовується тільки при річкових і морських перевезеннях. Уперше згадується в редакції Правил Інкотермс 1936 р. як «С&F», у 1990 р. набуває своєї сучасної назви, в останній редакції 2020 р. не зазнала змін.

Ціна CFR означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізного мита, а також витрати на доставлення продукції в порт призначення. Вартість розвантаження не входить до ціни.

Продавцю зручно використовувати CFR Incoterms® 2020, оскільки за таких умов поставки саме він є вантажовідправником у всіх товаротранспортних документах. Це дає змогу надалі набагато легше вирішувати багато формальностей з банками (під час оформлення акредитива) і податковими органами.

Умови CFR, за Правилами Інкотермс, не можуть застосовуватися для контейнерних перевезень, а більше прийнятні для великогабаритних вантажів, сипких товарів. Однак на практиці часто використовуються і для транспортування морських контейнерів.

CIF – «Вартість, страхування і фрахт» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження покупця заздалегідь застраховану продукцію, розміщену на судновому борту і випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мита і збори, якщо це необхідно). При цьому фрахт оплачує продавець, а імпортне митне оформлення і розвантаження після прибуття залишається обов'язком покупця.

Умова CIF використовується тільки під час річкових і морських перевезень. Уперше згадується у версії Інкотермс 1936 р., тільки в 1990 р. набуває своєї сучасної назви, в останній редакції 2020 р. не зазнало змін.

Основна відмінність CIF від CFR Incoterms® 2020 – наявність обов'язку у продавця застрахувати товарну партію від втрати і пошкоджень під час транспортування за свій рахунок, але на користь покупця.

Страхування при відвантаженні на умовах CIF забезпечують лише мінімальне покриття (110 % ціни контракту), але діє протягом усього перевезення. Продавець в обов'язковому порядку надає покупцеві продукції договір і поліс.

Слід зазначити, що можливі ризики втрати або псування товарної партії переходять до покупця в момент розміщення її на борту або в трюмі зафрахтованого продавцем судна, а не під час прибуття в призначений порт. Тобто витрати і ризики переходять у двох різних місцях. Саме тому використання страхування в цьому випадку є логічним і обґрунтованим, оскільки дає змогу набувачеві мінімізувати ризики матеріальних втрат, поки його товар у дорозі.

Ціна CIF означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізного мита, а також витрати на доставлення продукції в порт призначення і страхові витрати. Вартість розвантаження не входить до ціни.

Продавцю зручно використовувати CIF Incoterms® 2020, оскільки за таких умов поставки саме він є вантажовідправником у всіх товаротранспортних документах. Це дає змогу надалі набагато легше вирішувати багато формальностей з банками (під час оформлення акредитива) і податковими органами.

Основною перевагою для покупця є страхування ризику втрати і пошкодження продукції під час транспортування.

Група D (Доставлення)

DAF - «Доставлення до місця призначення» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження покупця продукцію, готову до вивантаження в призначеному пункті та випущену митницею в рамках процедури експорту (також сплачуються вивізні мита і збори, якщо це необхідно).

При цьому транспортування до призначеного пункту, можливі витрати, пов'язані з транзитом територією іноземної держави та оплатою митних складів у разі затримок оформлення, оплачує продавець, а імпортер митне оформлення і розвантаження після прибуття залишається обов'язком покупця. За необхідності перекласти і митне оформлення в країні прибуття на продавця використовують термін DDP Incoterms® 2020.

Умова поставки DAP з'явилася в уніфікованих правилах тільки у 2010 р. Після ухвалення нової редакції 2020 р. до них не було внесено жодних змін.

Термін може застосовуватися під час переміщення товару будь-яким типом транспорту разом із комбінованими перевезеннями та використанням власного транспорту без залучення сторонніх перевізників і укладення договору на транспортування продукції.

Усі ризики до моменту передання товару для вивантаження покупцеві в призначеному пункті несе продавець. Слід зазначити й обумовити в зовнішньоторговельному договорі ситуацію, за якої товарна партія не може бути передана через затримки в імпортному митному оформленні, що лежить у зоні відповідальності покупця. Отже, за неможливості провести митне очищення у встановлений у договорі граничний строк, ризик втрати і пошкодження продукції має переходити на покупця.

Ціна DAP означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізного мита, а також витрати на доставлення продукції в призначений пункт. Вартість розвантаження не входить до ціни.

Недоліком цих умов поставки можна назвати незручності під час використання банківського акредитива, оскільки передання продукції відбувається в кінці транспортного ланцюжка.

DPU – «Доставлення до місця вивантаження» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає в розпорядження покупця продукцію,

вивантажену в призначеному пункті, яка пройшла експортне митне оформлення (також сплачуються вивізні мито і збори, якщо це необхідно).

При цьому транспортування до призначеного пункту, можливі витрати, пов'язані з транзитом територією іноземної держави та оплатою митних складів у разі затримок оформлення, оплачує продавець, а імпортерне митне оформлення залишається обов'язком покупця.

Умова поставки DPU є «наймолодшою» і вперше з'являється в останній версії Інкотермс® 2020 р., замінивши собою умови DAT (припускав доставлення тільки до терміналу, а не будь-якого місця, як DPU).

Термін можна застосовувати під час переміщення товару будь-яким типом транспорту разом із комбінованими перевезеннями і використанням власного транспорту без залучення сторонніх перевізників та укладення договору на транспортування продукції.

Усі ризики до моменту передання вивантаженого товару покупцеві в призначеному пункті несе продавець. Слід зазначити й обумовити в зовнішньоторговельному договорі ситуацію, за якої товарна партія не може бути розвантажена і передана через затримки в імпортерному митному оформленні, що лежить у зоні відповідальності покупця. Отже, за неможливості провести митне очищення у встановлений у договорі граничний строк, ризик втрати і пошкодження продукції має переходити на покупця.

Ціна DPU означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням експортного оформлення зі сплатою вивізних мит, а також витрати на доставлення продукції в пункт призначення і розвантаження.

Умови поставки DPU Incoterms® 2020 єдині, що передбачають розвантаження продукції силами продавця. Тому, обираючи ці умови, продавець має бути точно впевнений, що має достатні технічні можливості.

Ці умови поставки дуже зручно використовувати під час кур'єрських поставок малогабаритних товарів, коли водій особисто в руки передає посылку адресату.

DDP – «Доставлення з оплатою мита» означає, що продавець виконує свої зобов'язання за зовнішньоторговельним контрактом, коли передає покупцеві продукцію, готову до вивантаження в призначеному пункті, яка пройшла оформлення на митниці як при вивезенні, так і ввезенні.

При цьому вартість транспортування до призначеного місця, усі можливі витрати, пов'язані з проходженням митниці в обох країнах, транзитом територією іноземної держави, оплата митних складів у разі затримок оформлення, оплачує продавець. Тільки розвантаження після прибуття залишається обов'язком покупця (якщо і його не перекладено на продавця в рамках зовнішньоторговельного договору).

За необхідності перекласти і митне оформлення або оплату деяких податків у країні прибуття на покупця (через особливості законодавства або з інших причин) слід вказати це в зовнішньоторговельному контракті окремим пунктом.

Термін DDP з'явився в уніфікованих правилах перевезення 1967 р. і відтоді не зазнав жодних змін аж до 2020 р.

Термін може застосовуватися під час переміщення продукції будь-яким транспортом разом із комбінованими перевезеннями і використанням власного транспорту без залучення сторонніх перевізників та укладення договору на транспортування продукції.

Усі ризики до моменту передання товарної партії для розвантаження покупцеві в призначеному пункті несе продавець.

Ціна DDP означає, що договірна (прописана в рахунку-фактурі) ціна включає кінцеву вартість продукції з урахуванням витрат на митне очищення, сплату всіх митних зборів і податків, а також витрати на доставлення продукції в призначений пункт.

Графічний вигляд використання правил Інкотермс® 2020 наведений на рис. 12.1 (розроблений з використанням матеріалів роботи [99]).

ПРАВИЛА ДЛЯ ЛЮБОГО ВИДУ ЧИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

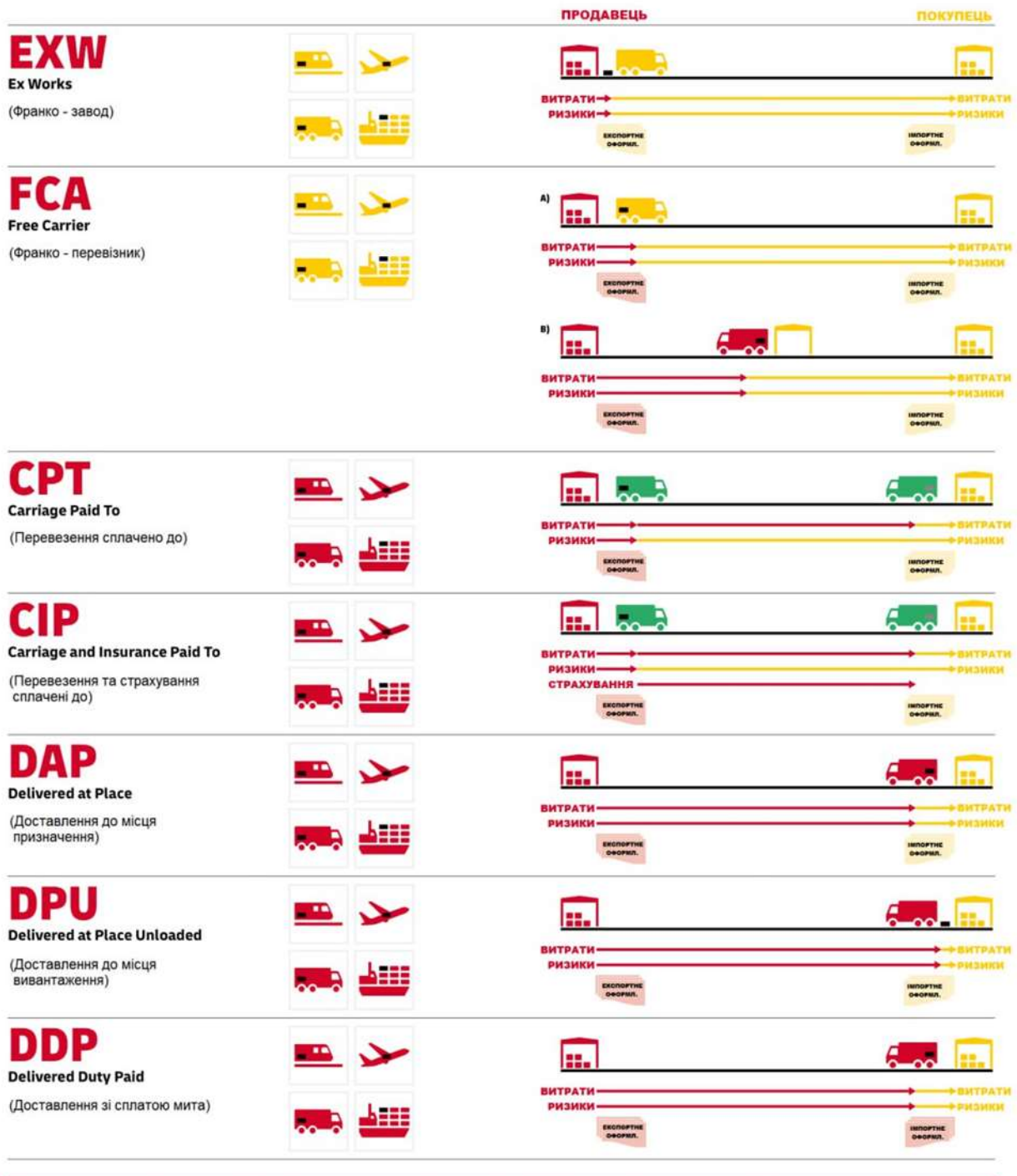
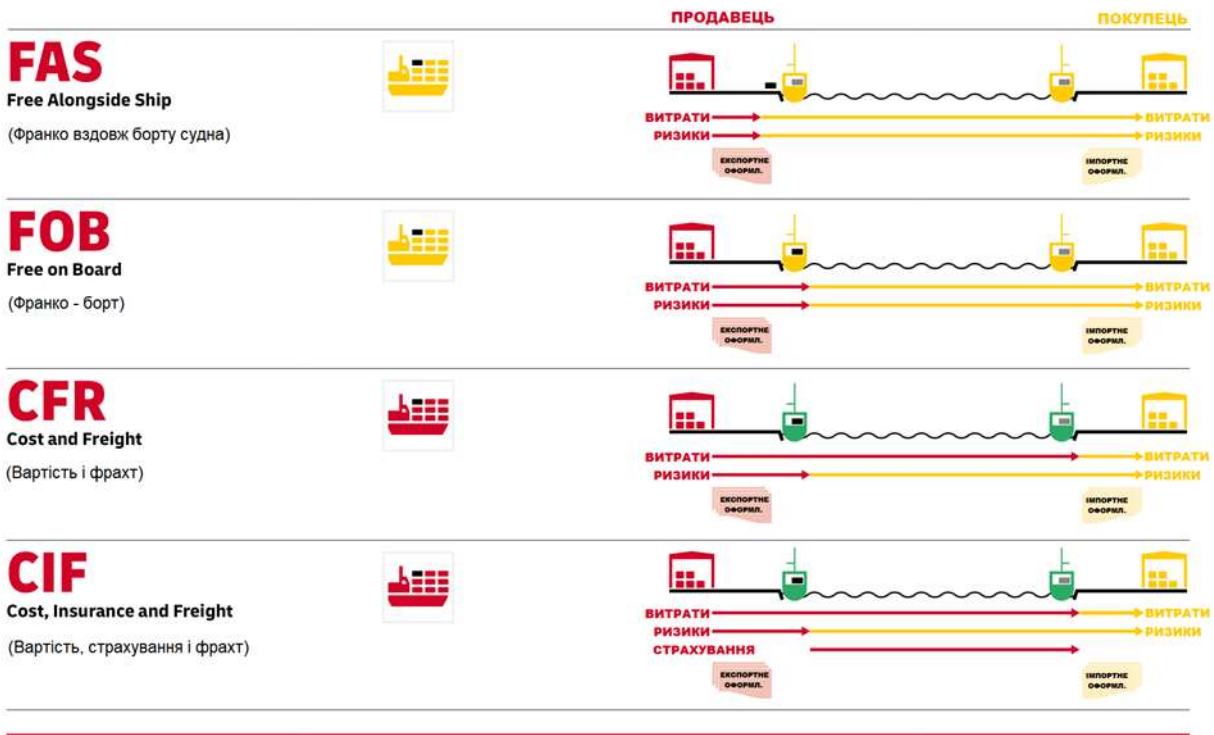


Рис. 12.1. Графічне зображення використання правил Інкотермс® 2020 у міжнародній комерційній діяльності (початок)

ПРАВИЛА ДЛЯ БУДЬ-ЯКОГО ВИДУ ЧИ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ



ТРАНСПОРТНІ ЗАБОВ'ЯЗАННЯ, ВІТРАТИ ТА РИЗИКИ

ЧЕРВОНИЙ колір позначає продавця
ЖОВТИЙ колір позначає покупця
ЗЕЛЕНИЙ колір позначає змішаний або спільний доступ

Рис. 12.1. Графічне зображення використання правил Інкотермс® 2020 у міжнародній комерційній діяльності (закінчення)

Часто недостатньо просто розглянути аббревіатуру з трьох літер, тобто «EXW» (Ex Works), щоб зрозуміти ситуацію та управляти зобов'язаннями. Під час укладання договорів щодо Incoterms® 2020 має бути враховано три чинники.

01. Трилітерні аббревіатури. Аббревіатура ідентифікує обраний торговий термін для певного правила Incoterms®.

02. Місце доставлення Incoterms® - місце переходу ризику. Визначає момент, коли ризик продавця переходить до покупця, наприклад відповідальність за втрату або пошкодження товару. (У деяких правилах

Інкотермс® це місце має бути зазначено прямо.) Формулювання «Місце доставлення» Інкотермс® 2020 було введено для того, щоб підкреслити, що його не слід плутати з «Місцем поставки» в інших контекстах, наприклад при виставленні рахунків-фактур.

03. Місце призначення Incoterms® – місце перерахування вартості. Визначає місце, куди продавець зобов'язаний доставити товар – це не слід плутати з (кінцевим) місцем призначення товару на рівні замовлення/доставлення, яке зазвичай означає кінцеве фізичне місце призначення товару, наприклад приміщення покупця. (У багатьох правилах Інкотермс® 2020 це місце має бути зазначене явно.)

12.2. Особливості використання Incoterms 2020 у міжнародній практиці

Правила Інкотермс є лише окремими умовами, які містить договір купівлі-продажу, і не містять вказівки на, власне, предмет договору, порядок оплати та інші умови, що мають значення для сторін.

Зміст правил Інкотермс за сферою регулювання можна поділити на три основні групи:

1. Такі, що регулюють обов'язки сторін, пов'язані з належним виконанням зобов'язання з договору купівлі-продажу, зокрема щодо укладення договорів перевезення; страхування товару; пакування, перевірки та маркування товару; отримання та надання транспортних документів. Слід зазначити, що всі ці обов'язки не існують «у відриві» від норм національного законодавства, і в разі виникнення обставин, що є підставою для звільнення від відповідальності однієї зі сторін, до уваги братимуться норми національного законодавства.

2. Такі, що регулюють порядок поставки і момент переходу ризиків. Саме ця група правил має значення для визначення того моменту, коли

продавець вважається таким, що виконав обов'язок із передання товару покупцеві, і, отже, ризики загибелі майна перейшли на останнього.

3. Такі, що регулюють порядок розподілу витрат з пакування, перевезення, імпортного/експортного очищення тощо.

На жаль, групування термінів Інкотермс на літерні групи не дає повного уявлення про особливості кожного терміна. У зв'язку з цим можливо провести подальше групування термінів за різними підставами для докладнішого вивчення особливостей їхнього застосування.

Залежно від того моменту, коли продавця вважають таким, що виконав обов'язок із передання товару, і, отже, ризики загибелі майна переходять на покупця, усі терміни можна поділити на три основні групи:

1. З моменту надання товару в розпорядження покупця в місці знаходження продавця не завантаженим на транспортний засіб (термін EXW) ідеться про класичну вибірку товару. З точки зору вітчизняної правової системи надання товару в розпорядження покупця, як це передбачено пунктом A2 EXW, не є переданням за змістом, у зв'язку з чим відбувається перехід ризику випадкової загибелі або пошкодження майна, але не перехід права власності.

2. З моменту передання товару перевізнику. До цієї групи входять усі терміни групи C і F. Різниця між термінами полягає в тому, що розуміється під перевізником для цілей переходу ризиків і виконання обов'язку з передання товару. Так, оскільки термін FCA може розуміти будь-якого перевізника, продавець вважається, за загальним правилом, таким, що виконав обов'язок з передання товару з моменту здавання товару першому перевізнику. Це може викликати певні проблеми, особливо в тому випадку, якщо сторони домовилися про те, що оплата товару буде здійснена за умови надання продавцем доказу відправлення морем – ідеться про коносамент. FCA може застосовуватися для будь-якого виду транспорту, у зв'язку з чим не завжди враховує специфіку товаророзпорядчих документів морського

права. Наприклад, у разі здавання вантажу для перевезення в порт залізницею отримання коносаменту з бортовою відміткою (бортового коносаменту) є складним, оскільки товар був зданий залізниці для подальшого відправлення в порт. Однією з найважливіших, що мають значення для обороту товарів з використанням морського транспорту розділів у FCA, стала можливість покупцеві дати вказівку перевізнику, з яким у нього укладено договір, про видавання бортового коносаменту як підтвердження того, що товар завантажено на борт судна, продавцю. Нова редакція Інкотермс передбачила механізм отримання бортового коносаменту в такому разі: покупець, якщо сторони погодили таку умову в договорі (пункти А6/Б6 правил FCA), зобов'язаний направити перевізнику вказівку видати бортовий коносамент (доказ того, що товар «був завантажений») продавцю, незважаючи на те, що він не є вантажовідправником (договір морського перевезення, за правилами терміна FCA, укладає покупець).

Звісно, такий механізм отримання документа, що підтверджує виконання обов'язків продавця щодо передання товару, не перетворює такий договір із FCA в, наприклад, FOB, оскільки момент виконання обов'язку продавця і переходу ризиків на покупця залишається незмінним. Терміни групи С (CPT і CIP) також розуміють будь-якого перевізника.

Пункти А6/Б6 FCA мають значення не стільки для визначення моменту, коли продавець вважається таким, що виконав обов'язок з передання товару покупцеві («поставив», за термінологією Інкотермс), скільки для питань оплати, особливо в разі використання акредитивної форми розрахунків між контрагентами. Наприклад, для виконання акредитива одержувач коштів подає документи, зокрема в електронній формі, передбачені умовами акредитива, до зазначеної кредитної установи або банку-емітента. Одним із таких документів саме і може бути бортовий коносамент (коносамент з бортовою відміткою) у тому випадку, якщо, за

умовами договору, оплата здійснюється за подання доказу навантаження товару на борт судна (що підтверджує бортовий коносамент), а не тільки про приймання вантажу перевізником (що підтверджує коносамент без бортової позначки).

При цьому, за загальним правилом, вимогою до коносамента при акредитивній формі розрахунків у разі міжнародної купівлі-продажу є вказівка в ньому про те, що товар був навантажений на борт названого судна в порту навантаження, зазначеному в акредитиві, і дата виписки коносамента вважатиметься датою відвантаження, якщо тільки коносамент не містить бортової позначки, що вказує дату відвантаження. Тепер отримання такого коносамента врегульовано в правилах Інкотермс.

Однак «водні» терміни – FAS, FOB, CFR і CIF – розуміють передання вантажу перевізнику морським транспортом або шляхом розміщення товару вздовж борту судна (FAS), або шляхом навантаження товару на борт судна (FOB, CFR і CIF).

До цього моменту, скільки б перевізників не знадобилося до поставки товару на корабель, ризики несе продавець, оскільки обов'язок з передання товару ще не виконано. Це необхідно враховувати при використанні цих термінів, особливо в разі оплати акредитивами - продавцю необхідно буде надати до банку, як правило, коносамент або інший транспортний документ, що підтверджує відправлення товару відповідно до умов строку.

3. З моменту, коли товар був доставлений покупцеві. До цієї групи входять терміни DAP, DPU і DDP. Основною відмінністю є момент, з якого продавець вважається таким, що виконав обов'язок з передання товару після того моменту, коли вантаж був привезений у точку призначення – з моменту надання в розпорядження покупця на готовому до розвантаження транспорті (DAP і DDP) або з моменту вивантаження привезеного товару (DPU є єдиним терміном, який потребує розвантаження товару в місці призначення).

Зазначення місця, куди має бути поставлено товар, має важливе значення, оскільки за відсутності його узгодження продавець, з огляду на диспозитивність як цивільно-правового регулювання загалом, так і самих термінів Інкотермс, має право самостійно визначити пункт поставки і пункт у місці призначення, що «відповідає його цілям», з урахуванням принципу доброчесності.

Слід зазначити, що Інкотермс передбачає можливість переходу ризиків на покупця до того моменту, коли продавець вважається таким, що виконав обов'язок передати товар. Так, у разі ненаправлення покупцем повідомлень за правилами Інкотермс ризики переходять на нього. Наприклад, відповідно до терміна СІР, якщо покупець має право визначити час або місце для відвантаження товару, ненаправлення відповідного повідомлення спричинить перехід на нього ризиків з узгодженої дати або моменту закінчення періоду навантаження. Терміни групи F містять положення, відповідно до яких ризик переходить на покупця в тому разі, якщо він не номінує перевізника або перевізник відмовиться прийняти товар, або, у випадку з морськими термінами групи F, судно не прибуде вчасно.

Залежно від необхідності укладення договору перевезення продавцем або покупцем усі терміни можна поділити на такі групи:

1. Договір перевезення укладається покупцем (EXW, FCA, FAS, FOB). У міжнародній торговельній практиці склалася традиція укладення договору перевезення покупцем. Загальновизнано, що, за договором з використанням термінів FOB, обов'язок номінувати судно лежить на покупцеві. Однак договором може бути передбачено обов'язок укласти договір перевезення продавцем «за рахунок і на ризик покупця», при цьому він може бути як стороною договору перевезення, так і виступити представником покупця.

2. Договір перевезення укладається продавцем за його рахунок (СРТ, СІР, DAP, DPU, DDP, CFR, CIF). При цьому договір перевезення має укладатися на «звичайних» для цієї категорії товарів умовах – це правило прямо закріплено в правилах групи С, оскільки ризик, за цими правилами, переходить з моменту передання товару перевізнику – у разі недотримання вимог добросовісності при узгодженні звичайних умов договору перевезення відповідальність за неналежне виконання зобов'язання нестиме продавець навіть у разі загибелі або пошкодження речі, оскільки неправильний вибір способу перевезення може призвести до пошкодження або навіть загибелі товару, і йдеться про вину продавця, але не про ризик випадкової загибелі речі. Для термінів групи D Інкотермс цієї вимоги не передбачив, оскільки всі ризики до моменту доставлення товару покупцеві несе продавець.

Слід зазначити, що факт укладення договору продавцем, зокрема в разі використання термінів першої групи, не впливає на момент переходу ризиків випадкової втрати або пошкодження речі. В Інкотермс® 2020 з'явилися вимоги, відповідно до яких продавець до моменту виконання обов'язку з передання товару зобов'язаний дотримуватися всіх вимог безпеки, пов'язаних з його транспортуванням.

Наведена вище класифікація безпосередньо впливає на обов'язок надання продавцем покупцеві транспортного документа. Так, терміни першої групи не покладають на продавця обов'язок передати транспортні документи покупцеві. При цьому EXW (оскільки товар забирають у місці знаходження продавця) не тільки не покладає обов'язок на продавця, навпаки, обов'язок надати доказ прийняття поставки лежить на покупцеві. Решта термінів першої групи зобов'язують продавця надати «звичайний доказ того, що товар поставлено», при цьому, якщо цей доказ не є транспортним документом, на прохання покупця продавець зобов'язаний за рахунок і на ризик покупця отримати такий документ. Терміни групи D зобов'язують продавця надати покупцеві документ, що дає змогу прийняти товар при доставленні.

Терміни групи С можна поділити на дві групи, які зобов'язують надати транспортний документ, якщо це є «звичайним»/на прохання покупця (СРТ і СІР), і які в будь-якому разі зобов'язують продавця надати транспортний документ (СІФ і СFR), під яким, з урахуванням міжнародного і національного регулювання, найчастіше розуміють товаророзпорядчий цінний папір - коносамент. Суворіші вимоги термінів СІФ і СFR обумовлені тим, що, за договором морського перевезення вантажу, уповноваженою на отримання товару особою є власник коносаменту, який видається при отриманні вантажу перевізником. При цьому, з точки зору динаміки договірних правовідносин під час продажу товару на шляху прямування, передання транспортного документа буде в такому разі вважатися символічним переданням речі для переходу права власності на товар.

Безпека товару на шляху прямування, особливо в разі перевезення його морським транспортом, є важливою умовою стабільного товарообігу. Однак не завжди таке можливо. Для того щоб мінімізувати майнові втрати від загибелі товарів у дорозі, сторони міжнародних договорів можуть страхувати товари, що продаються. Деякі автори вважають, що завжди слід включати до договору умову про страхування товару на шляху прямування. Однак не всі терміни Інкотермс включають обов'язок покупця і продавця застрахувати товар.

У зв'язку з цим усі терміни можна поділити на дві групи:

1) ті, що передбачають обов'язок страхувати товар. До таких термінів належать тільки терміни СІФ і СІР. З чотирьох передбачених Інкотермс «морських» термінів, СІФ – єдиний, який закріплює обов'язок щодо страхування товару продавцем. Правила СІФ висувають особливі вимоги до договору страхування: продавець зобов'язаний укласти договори страхування з покриттям, передбаченим застереженням «С» Інституту Лондонських страховиків. Таке покриття включає, зокрема, випадок загальної аварії, пошкодження вантажу внаслідок пожежі, вибуху, зіткнення

суден тощо, але без обов'язку виплати страхового відшкодування за пошкодження вантажу, пов'язані з його властивостями, недоліками в пакуванні, а також не включає ризики пошкодження, загибелі та інших витрат, що виникли у зв'язку з затримкою доставлення, спричиненою подією з застрахованих ризиків (крім загальної аварії). Це страхове покриття суттєво відрізняється від страхового покриття, передбаченого правилами СІР, яке має здійснюватися за правилами, передбаченими застереженням «А» (усі ризики).

Інкотермс висуває вимоги до компанії або страховика – вони повинні мати «хорошу репутацію». Таке закріплення підкреслює необхідність сумлінної поведінки продавця при виборі контрагентів. До введення в дію найпершої редакції Інкотермс договір страхування мав відповідати договору перевезення, розуміючи під цим, що чим більше ризиків несе перевізний процес, тим повнішим має бути страхове покриття.

Ці правила знайшли своє відображення і в Інкотермс, відповідно до яких продавець зобов'язаний надати покупцеві страховий поліс або інший доказ страхового покриття, яке має становити 110 % вартості товару;

2) такі, що не передбачають обов'язок страхувати товар. До цієї групи входять усі інші терміни. Водночас продавець у будь-якому разі зобов'язаний надати покупцеві всю необхідну для укладення договору страхування інформацію.

За обов'язками щодо експортного/імпортного оформлення всі терміни можна поділити на три групи:

1. Обов'язки як з експортного, так і імпортного оформлення лежать на покупцеві – ідеться про єдиний термін, який, як видно, є найменш обтяжливим для продавця – термін EXW. Продавець зобов'язаний лише надати вантаж у розпорядження покупця, який зобов'язаний вчинити всі дії, пов'язані зі сплатою імпортних/експортних мит.

2. Обов'язки як з експортного, так і імпортного оформлення лежать на продавцеві – до цієї групи входить єдиний термін DDP.

3. Зобов'язки з експортного оформлення лежать на продавцеві, зобов'язки з імпортного оформлення – на покупцеві. До цієї групи входять інші дев'ять термінів, що абсолютно логічно, оскільки покупець і продавець перебувають у різних державах, у зв'язку з чим покупцеві здійснювати експортне оформлення може бути важко, і навпаки. Невиконання зобов'язку з експортного оформлення, що є «абсолютним» зобов'язком, розглядається судами як порушення договірних зобов'язань.

Водночас усі терміни містять правила про сприяння сторін при здійсненні імпортного та експортного оформлення. Ця вимога є прямим проявом такого принципу цивільного права, як принцип сприяння сторін, що виражається, зокрема, і в наданні сторонами одна одній необхідної для динаміки зобов'язання інформації.

Організація перевезень з урахуванням правил Інкотермс® 2020 наведено на рис. 12.2.

	ВІДВАНТАЖЕННЯ ТОВАРУ	МИТНИЦЯ ЕКСПОРТ	НАВАНТАЖЕННЯ НА ТРАНСПОРТ	ДОСТАВКА У ПОРТ	НАВАНТАЖЕННЯ НА СУДНО	ПЕРЕВЕЗЕННЯ ФРАХТ	ВІДВАНТАЖЕННЯ СУДНА	СТРАХУВАННЯ ТОВАРУ	ДОСТАВКА ДО МІСЦЯ	ВІДВАНТАЖЕННЯ НА МІСЦІ	МИТНИЦЯ ІМПОРТ
EXW	■	■									
FCA	■		■								
FAS	■			■							
FOB	■				■						
CFR	■					■					
CIF	■						■				
CIP	■		■					■			
CPT	■			■					■		
DAP	■									■	
DPU	■										■
DDP	■										■

- ОБОВ'ЯЗКИ ПРОДАВЦЯ
 - ОБОВ'ЯЗКИ ПОКУПЦЯ
 - ПЕРЕХІД РИЗИКІВ

Рис. 12.2. Організація перевезень з урахуванням правил Інкотермс 2020

Обов'язки і порядок несення витрат терміни Інкотермс тепер закріплюють в одному пункті, що зробило більш зручним його застосування. *Загальне правило полягає в тому, що всі витрати несе продавець до моменту, коли він вважається таким, що виконав обов'язок з передання товару, і покупець – після моменту виконання цього обов'язку.* Також сторона, яка зобов'язана надати сприяння, має право на відшкодування витрат, понесених у зв'язку з цим сприянням.

Крім того, покупець зобов'язаний оплатити будь-які витрати, що додатково виникли, пов'язані з невиконанням обов'язку щодо направлення сповіщень продавцю, неприбуття транспорту у встановлений строк тощо.

Контрольні запитання до розділу 12

1. Що являє собою Інкотермс® 2020?
2. Чи впливають правила Інкотермс на зовнішньоторговельний контракт?
3. Якщо так, то як саме? Якщо ні, то яка причина?
4. Які чотири групи правил базисних умов постачань товару виділяють згідно з правилами Інкотермс? Чим вони відрізняються?
5. Назвіть групи правил Інкотермс у порядку збільшення обов'язків покупця.
6. Яку умову Інкотермс найчастіше використовують у світі? У чому причина її популярності?
7. Визначте, які умови Інкотермс найбільш прийнятні для перевезень контейнерів, декількох товарних партій від різних продавців, великої відправки насипного вантажу, великогабаритної турбіни.
8. Які три чинники слід урахувати під час укладення договорів Incoterms?
9. Перелічіть умови Incoterms, при яких договір перевезення укладається покупцем; при яких продавцем.
10. Чи є обов'язковим страхування вантажу при перевезеннях за умовами Incoterms? Який механізм страхування вантажу передбачено?

**РОЗДІЛ 13. Кодування товарів та уніфікація інформації
при міжнародних перевезеннях вантажів. Особливості побудови схем
крос-кордонних перевезень основних вантажів з урахування умов
Incoterms 2020**

13.1. Кодування товарів та уніфікація інформації при міжнародних перевезеннях вантажів

13.1.1. Кодування товарів за Єдиною товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності (ТН ЗЕД)

У період активної діджиталізації та цифрової трансформації крос-кордонних перевезень кодування охоплює практично всі сфери як підприємницької діяльності, так і людського ресурсу.

Усі товари, які переміщують через кордон, мають пройти митне декларування. Для цього до державної митної служби подають декларацію, де кожному ввезеному або вивезеному товару присвоєно певний код **Товарної номенклатури зовнішньоекономічної діяльності (ТН ЗЕД)**. Код ТН ЗЕД ЄАЕС – це класифікаційний код за єдиною товарною номенклатурою зовнішньоекономічної діяльності Євразійського економічного союзу.

Товарний перелік у кодах дає змогу «пройти» ідентифікацію товару, на підставі якої призначаються митні платежі, визначаються заходи тарифного/нетарифного регулювання, ураховуються вимоги з сертифікації продукції, проводиться відстеження статистики зовнішньої торгівлі тощо. Кодування номенклатури товарів ЗЕД розпочали з 1988 р. під час приєднання СРСР до Міжнародної конвенції про Гармонізовану систему опису та кодування товарів, після розпаду якого номенклатура товарів змінилася двічі. У листопаді 1995 р. була прийнята нова ТН ЗЕД Співдружності Незалежних Держав. Угоду про єдину номенклатуру для

12 країн СНД було підписано в 1997 р. Після створення Митного союзу ЄАЕС була введена нова номенклатура, яка діє дотепер.

Економіка практично будь-якої країни передбачає імпорт і експорт кількох тисяч різних категорій товарів. Щоб регулювати зовнішню торгівлю, необхідно відрізнити одні товари від інших. Тому був потрібен перелік товарів, упорядкованих певним чином. З цією метою було створено ТН ЗЕД – систематизовану форму переліку товарів, що обертаються в зовнішній торгівлі. Завдяки товарній номенклатурі легко знайти, наприклад, яблука в групах «Харчові продукти» або «Продукти рослинного походження», а автомобілі - у групах «Машини» або «Транспортні засоби».

Товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності ґрунтується на Гармонізованій системі опису та кодування товарів Всесвітньої митної організації (ГС) і передбачає п'ять рівнів деталізації.

1. *Розділи.* У ТН ЗЕД міститься 21 розділ. На цьому рівні товари згруповані за галузями промисловості. Наприклад, розділ I об'єднує тварин і продукцію тваринництва, розділ IV - продукцію харчової промисловості, розділ V - мінеральні продукти, розділ VI - продукцію хімічної індустрії, а розділ XX - різні промислові товари.

2. *Групи.* У них товари об'єднуються за такими характеристиками:

- матеріал, з якого вони виготовлені, наприклад група 10 «Зернові культури»;
- функція, яку вони виконують, наприклад група 92 «Музичні інструменти»;
- ступінь обробки – наприклад, група 11 включає продукцію борошномельного виробництва, а група 19 – борошняні та кондитерські вироби.

У ТН ЗЕД виділено 97 товарних груп.

3. *Товарні позиції.* Тут товари деталізуються за специфічними ознаками. Наприклад, у групі 10 «Злаки» на рівні товарних позицій виокремлено 1001 – пшениця і 1002 – жито. А в групі 72 товари поділені за

їхньою формою: 7201 – передільний і дзеркальний чавун у чушках або болванках, 7205 – передільний і дзеркальний чавун у гранулах або порошках.

4, 5. *Товарні субпозиції та підсубпозиції.* На цих рівнях використана та сама деталізація товарів, як і в товарних позиціях, але водночас застосовано вужчі критерії, специфічні для конкретних видів товарів. Наприклад, у підпозиціях 040110 і 040120 молоко і вершки відрізняються жирністю і нетто – об'ємом.

Наприклад, візьмемо товар «соснові дрова». Йому відповідає код 4401 11 000 1 за ТН ЗЕД, де:

група 44 – «деревина та вироби з неї...»;

позиція 4401 – «деревина паливна у вигляді колод, полін...»;

субпозиція 4401 11 – «хвойних порід»;

товарна позиція 4401 11 000 1 – «деревина паливна у вигляді колод завдовжки менше 1 м або розколотих колод і полін».

ТН ЗЕД ЄАЕС – це не тільки класифікатор товарів, він містить також інші важливі блоки:

– примітки до розділів і груп - допомагають віднести товар до тієї чи іншої групи товарів;

– класифікатор одиниць вимірювання – містить основну одиницю вимірювання та перелік додаткових одиниць вимірювання;

– основні правила інтерпретації – шість правил визначення коду товарів у товарній номенклатурі.

Крім того, щоб спростити пошук товару в номенклатурі та присвоєння йому правильного коду, існують окремі допоміжні документи:

– пояснення до ТН ЗЕД у шести томах;

– алфавітно-предметний покажчик (АПП) до ТН ЗЕД.

Міжнародна торгівля динамічна, а отже, і товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності має бути завжди в актуальному стані та

відповідати основам зовнішньої торгівлі. Кожні п'ять років до ТН ЗЕД вносять зміни, ураховуючи:

- технології виробництва, що розвиваються, видозміни товарів і появу нової продукції;
- зміни характеру і структури торгівлі. Наприклад, зараз дедалі більший попит мають товари, які виступають як напівфабрикати в інших виробництвах (наприклад модулі з плоскою дисплейною панеллю);
- перерозподіл товарообігів світової торгівлі. Попит на окремі товари зростає, а товарообіг інших знижується. За ГС, за результатами щорічної статистики товар отримує власну товарну позицію (рівень чотирьох знаків ТН ЗЕД), якщо його обіг перевищує 100 млн дол., або власну субпозицію (рівень шести знаків ТН ЗЕД), якщо його оборот не менше 50 млн дол.

Отже, усі товари при їхньому митному декларуванні підлягають класифікації за ТН ЗЕД. Код для товару обирають виходячи з його хімічних характеристик, фізичних властивостей і залежно від сфери застосування.

За заявленим кодом товару визначають:

- розмір ставки митних платежів, тобто мит і податків, які слід сплатити до бюджету України;
- вимоги до товару: подання дозвільних документів (ліцензій, дозволів контролюючих органів тощо), сертифікація товару згідно з технічними регламентами ЄАЕС або України, обов'язковість маркування товару, необхідність простежуваності.

Водночас, ураховуючи код ТН ЗЕД, декларант має право скористатися пільгами та преференціями, встановленими щодо цього товару.

Митний орган перевіряє правильність заявленого в декларації коду товару за ТН ЗЕД. Якщо є ймовірність, що вказано код, який не відповідає властивостям, характеристикам, призначенню товару, додатково запитують документи, які однозначно підтвердять код товару. Через неправильний код

ТН ЗЕД є ризик, що декларант не внесе митні платежі повною мірою і не виконає встановлені заборони та обмеження. Перше і друге є адміністративними правопорушеннями.

Правила і порядок заповнення декларації на товари регламентовані Рішенням Комісії Митного союзу від 20.05.2010 р. № 257 (далі Порядок). Так, Порядком встановлено, що код ТН ЗЕД зазначають у графі 33 митної декларації.

Виходячи з обраного коду ТН ЗЕД, декларант також повинен у графі 33 зазначити відповідну літеру:

М – якщо декларовані товари включені до переліку продукції з обов'язковим маркуванням, але вимоги до маркування на них не поширюються;

С – якщо товари, що декларуються, потрапляють під застосування заборон та обмежень під час ввезення, але за товарними характеристиками такі обмеження до товарів не застосовуються;

П – якщо декларовані товари підлягають простежуваності;

І – якщо декларовані товари містять об'єкти інтелектуальної власності.

Сама Товарна номенклатура зовнішньоекономічної діяльності і коди згідно з ТН ЗЕД є основою для митно-тарифного і нетарифного регулювання ЗЕД. Знаючи код товару згідно з ТН ЗЕД, можна визначити ставки мит на імпорт або експорт вантажу, розмір і ставки акцизу, ПДВ, визначити, які особливі заходи регулювання ЗЕД можуть застосовуватися до конкретних товарів; з'ясувати, чи підлягає товар ліцензуванню або сертифікації, чи можна до нього застосувати митні преференції (пільги) та інше. Попереднє уточнення цих питань на етапі підготовки зовнішньоторговельної угоди дає змогу врахувати всі суттєві деталі в комерційних і товаросупровідних документах. А це у свою чергу мінімізує витрати на митне оформлення та логістику в цілому.

13.1.2. Кодування товарів за Єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів (ЄТСНВ)

ЄТСНВ - Єдина тарифно-статистична номенклатура вантажів, що містить назви і кодові позначення вантажів, використовувані залізницями при оформленні перевізних документів.

ЄТСНВ складається:

- з мінімальних вагових норм завантаження;
- таблиць кратності ЄТСНВ номенклатурі вантажів плану та обліку навантаження на залізницях;
- алфавітного списку вантажів;
- переліку вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами).

Найменування вантажу в перевізних документах, за правилами до Статуту залізниць і Тарифними правилами, має бути зазначене відповідно до найменувань, наведених в Алфавітному списку вантажів (далі алфавіті), який є в ЄТСНВ.

В алфавіті напроти кожного найменування вантажу вказаний шестизначний код. Перші дві цифри коду позначають порядковий номер групи, третя цифра – порядковий номер позиції, четверта і п'ята цифри – номер конкретного вантажу, шоста цифра – контрольне число.

Використання контрольного числа для проставляння в перевізних та інших формах документів визначається інструкціями щодо заповнення цих документів. Приклад коду за ЄТСНВ наведено на рис. 13.1.

За кодом можна визначити мінімальну вагову норму (МВН) для визначення повагонної плати при перевезенні вантажів.

ЄТСНВ кратна номенклатурі вантажів плану та обліку навантаження на залізницях.

В алфавіті для деяких вантажів поміщені узагальнені найменування, до яких входять споріднені вантажі за виробничим або споживчим призначенням і матеріалом, віднесені до однакового тарифу.

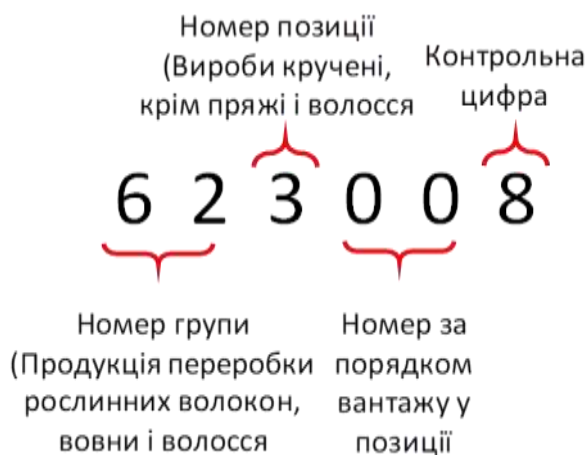


Рис. 13.1. Приклад визначення коду, за ЄТСНВ

Зазначене в алфавіті проти кожного найменування вантажу тризначне число в шестизначному коді є одночасно як номером тарифної групи і позиції, так і номером статистичної номенклатури вантажів.

Код вантажу використовується для інформації про підхід вантажу під вивантаження, а також і в інших випадках.

Для визначення найменування вантажу за його кодом необхідно звернутися до Переліку вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами).

Згідно з єдиною тарифно-статистичною номенклатурою вантажів (ЄТСНВ) існує 75 тарифних груп:

- 1...7 – продукція сільського господарства;
- 8...75 – продукція промисловості.

Усі групи поділяються на 268 тарифних позицій.

До вантажів однієї позиції застосовується один і той самий тариф.

Кожен вантаж має свій шестизначний код.

У ЄТСНВ наведено Перелік розділів, кодів тарифних груп і позицій ЄТСНВ, їхні найменування і відповідні їм тарифні класи. Для кожної позиції вказана мінімальна вагова норма (МВН) завантаження вагонів у тоннах. Якщо вага вантажу у вагоні менше або дорівнює МВН, то перевізна плата

стягується за цю норму. У тих випадках, коли вага вантажу перевищує МВН, то розрахунок плат стягується за вагу вантажу у вагоні. Якщо проти коду позиції та її найменування в графі 4 таблиці вказано «в/п», то розрахунок плат стягується за вагу вантажу у вагоні, але не менше вантажопідйомності вагона в тоннах. МВН, наведені у графі 4 таблиці однакові як для вагонів загального парку залізниць, так і власних або орендованих.

Показаний у графі 1 Переліку код служить для визначення необхідного тарифу і обліку та автоматизації таксування провізної плати. Він складається з п'яти цифр.

Перші дві цифри коду означають порядковий номер групи. П'ятизначний код тарифної групи завжди закінчується трьома нулями (01000, 02000, ... 15000, ..., 75000).

Третя цифра коду означає порядковий номер позиції відповідної тарифної групи. П'ятизначний код тарифної позиції завжди закінчується двома нулями (01100, 02100, ..., 15100, ..., 75800).

У Переліку наводяться примітки, пов'язані з особливостями застосування тарифу при розрахуванні плат за перевезення вантажів, включених до тих чи інших тарифних груп чи позицій.

Графа 2 містить тарифний клас вантажу відповідно до затвердженої системи тарифів, диференційованих за класами вантажів. До графи 2 внесені цифрові й літерні позначення, які набувають таких значень:

- 1** – перший тарифний клас вантажу;
- 2** – другий тарифний клас вантажу;
- 3** – третій тарифний клас вантажу;

ВН – позакласна група. При розрахуванні плат за перевезення вантажів позакласної групи відповідно до розпоряджень АТ «Укрзалізниця» застосовуються різні підвищувальні коефіцієнти до тарифів «Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом» у межах України та пов'язані з ними послуги.

Графа 3 містить найменування вантажів за групами і тарифними позиціями.

У ЄТСНВ також наведено:

- таблиці кратності ЄТСНВ номенклатурі плану та обліку навантаження на залізницях;
- алфавітний список вантажів;
- перелік вантажів за тарифними групами, позиціями і номерами вантажів у позиції (кодами).

13.1.3. Кодування товарів Гармонізованою номенклатурою вантажів (ГНВ)

Гармонізована номенклатура вантажів (ГНВ) містить найменування та кодові позначення вантажів, які використовуються залізницями під час оформлення перевізних документів для розрахування провізної плати територією залізниць-членів OSJD, що беруть участь у СМГС або застосовують положення СМГС. Перші чотири знаки коду збігаються з кодом ТН ЗЕД.

ГНВ створена на основі Гармонізованої системи опису та кодування товарів (ГС) Всесвітньої митної організації і комбінованої номенклатури Митного союзу ЄС (CN). ГНВ відповідає Гармонізованій номенклатурі вантажів Міжнародного союзу залізниць (NHM). Найменування розділів, глав і позицій відповідає тексту ГС із заміною терміна «група» у ГС на термін «глава» у ГНВ та з доповненнями для Глав 27 і 99, зумовлених залізничною специфікою.

Гармонізована номенклатура вантажів містить [100]:

- перелік позицій, що складається з 22 розділів, 99 розділів;
- аналітичний перелік вантажів;
- алфавітний перелік вантажів.

Для позначення вантажів використовується восьмизначний код.

Перші шість знаків відповідають ГС, з яких:

– перші чотири цифри ідентифікують позицію, з яких перша та друга цифри позначають відповідний розділ, а третя і четверта цифри позначають порядковий номер позиції в цьому розділі;

– п'ята і шоста цифри ідентифікують субпозицію вантажу в межах позиції.

Сьомий і восьмий знаки застосовуються для досягнення особливої точності опису вантажу відповідно до Комбінованої номенклатури Митного союзу ЄС.

У деяких позиціях найменування вантажів розділені крапкою з комою. При цьому йдеться про вантажі, які мають бути відокремлені один від одного на підставі різних властивостей або особливостей, уточнювальні ознаки стосуються тільки вантажів після крапки з комою.

Найменування вантажів можуть бути доповнені даними про походження, стан, склад, вживання тощо.

Якщо позиція містить кілька найменувань вантажів, розділених комою, за якими вказані уточнювальні ознаки, то ці ознаки стосуються всіх найменувань вантажів, розділених комою.

У переліку позицій ГНВ, аналітичному та алфавітному списках вантажів додатково введено графу «Клас ЄТТ» – Єдиний транзитний тариф. При оформленні накладної СМГС проставляється код вантажу на рівні *восьми знаків*. При цьому код субпозиції вантажу, що має підлеглий(і) код/коди вантажу(ів), не вказується.

У разі зазначення в накладній СМГС найменування небезпечного вантажу згідно з Алфавітним покажчиком небезпечних вантажів (Додаток 2 до СМГС) або аналогічними алфавітними покажчиками, що застосовуються для перевезень небезпечних вантажів на основі дво- і багатосторонніх угод, укладених між залізницями, у разі відсутності цього найменування в ГНВ відправник зобов'язаний проставити код ГНВ, що відповідає

найменуванню, найбільш відповідному за хімічним складом, властивостями і характеристиками вантажу.

У разі неможливості внесення до графи «Найменування вантажу» накладної СМГС повного найменування вантажу за ГНВ допускається зазначення скороченого найменування вантажу, що не спотворює характеристик вантажу, з обов'язковим проставленням коду ГНВ, що відповідає повному найменуванню цього вантажу.

Якщо код вантажу за ГНВ містить кілька найменувань, що уточнюють ознаки вантажів і розділені комою або крапкою з комою, то обираються і вносяться до накладної найменування та уточнювальні ознаки, які відповідають тільки вантажу, що подається до перевезення.

Усі три системи кодування вантажів пов'язані між собою. Приклад наведено в табл. 13.1.

Таблиця 13.1

Приклади кодування товару за різними класифікаторами

Код ТН ЗЕД ЄАЕС	Код ЄТСНВ	Код ГНВ	Найменування товару
1001	11005	10011000	Пшениця і суміш пшениці та жита
1002	12008	10020000	Жито
1003	14003	10030090	Ячмінь
1004	13000	10040000	Овес
1005	15006	10059000	Кукурудза
1006	17020	10062015	Рис
1007	18004	10070090	Сорго зернове
1008	18019	10081000	Гречка, просо та насіння канаркової трави; інші зернові

13.2. Універсальний показник відстаней для міжнародних вантажних перевезень: перелік залізничних станцій, залізничних пунктів приймання/доставлення – DIUM

Для уніфікації та спрощення в межах права СОТІФ для визначення інформації щодо станцій, відкритих для різних видів операцій, відстаней при міжнародних залізничних вантажних перевезеннях, яка використовується залізничними підприємствами (RU) і клієнтами для

заповнення накладної CIM/вагонної накладної CUV з метою розрахування перевізних плат тощо, застосовується так звана уніфікована таблиця – DIUM (англ. Uniform Distance Table for International Freight Traffic; укр. Універсальний показчик відстаней для міжнародних вантажних перевезень: перелік залізничних станцій, перелік залізничних пунктів приймання/доставлення) [101]. Уніфікацією даних щодо списків станцій, списків місць приймання/доставлення вантажів залізницею в межах DIUM займається Міжнародний Союз Залізниць (UIC). Коди DIUM публікуються залізничними підприємствами (RU) двічі на рік у форматах Excel та PDF. DIUM ведуться за кожною країною.

DIUM також містить коди UIC (ідентифікаційні коди користувачів), назви станцій, відкритих для міжнародних перевезень вантажів, і тарифні відстані між станціями і прикордонними пунктами з сусідніми країнами.

DIUM також містить коди UIC, назви пунктів приймання/доставлення і коди станцій, що знаходяться в межах цієї залізниці.

DIUM також містить перелік станцій з терміналами UTI та інші дані стосовно технічних характеристик і комерційних операцій.

DIUM складається з брошур для країн, поданих у табл. 13.2.

Таблиця 13.2

Austria	AT	France	FR	Macedonia	MK
Belgium	BE	Great Britain	GB	Netherlands	NL
Bulgaria	BG	Greece	GR	Poland	PL
Switzerland	CH	Croatia	HR	Romania	RO
Czech Republic	CZ	Hungary	HU	Serbia	RS
Germany	DE	Italy	IT	Sweden	SE
Denmark	DK	Lithuania	LT	Slovenia	SI
Spain	ES	Luxembourg	LU	Slovakia	SK
Finland	FI	Latvia	LV	Ukraine	UA

Стандарт UIC leaflet 219 визначає умови публікації електронних даних DIUM: структура файлів Excel і PDF: формат і вимоги до створення

файлу та моделі; передання даних до UIC (часовий масштаб); розповсюдження електронних даних; перелік видань і RU, відповідальних за їх видання. Список скорочень наведено в кінці цієї брошури.

Загальні вказівкові номери, що використовуються в DIUM країни при публікації:

1. Прикордонні пункти, які, на відміну від прикордонних станцій, використовуються тільки для розрахування витрат при перевезенні в міжнародному сполученні, не зазначені як станції призначення в транспортній накладній СІМ/вагонній накладній ЦУВ.

2. Прикордонний пункт з обмеженнями.

3. Внутрішня станція з пунктами митного очищення.

4. Станція з іншими спеціальними обмеженнями відправлень.

5. Станція, відкрита тільки для повних поїзних формувань.

6. Послуги, що перериваються до наступних повідомлень, окрім послуг при двосторонніх перевезеннях.

7. Станція, для якої додаткові або другорядні витрати оплачуються.

8. Станція, що відкривається на/або з приватних колій.

9. Вантажний майданчик – кожен вантажний майданчик призначається для вантажного складу. У транспортній накладній вантажний майданчик не має бути зазначений як склад призначення/доставлення, але може бути вказаний у полі «пункт приймання/доставлення» як майданчик, на якому транспортна накладна СІМ/вагонна накладна ЦУВ (CUV) має бути доступною. Для визначення відстаней до вантажних майданчиків відстані від відповідних вантажних складів використовуються як базові.

10. Станція перевідправлення при перевезенні за накладною СІМ/СМГС.

Для прикладу на рис. 13.2 з DIUM UA No./Nr. D 8700.00 наведено схематичну карту прикордонних пунктів.



Рис. 13.2. Схематична карта: прикордонні пункти – Україна (DIUM UA станом на 01.07.2023 р.) [101]

Приклад таблиці відстаней і транзитних відстаней для України з DIUM UA No./Nr. D 8700.00 наведено відповідно в табл. 13.3, 13.4.

У межах UIC діє група NHM/DIUM, що працює в тісній співпраці з OSJD через взаємозалежність їхнього кодування між двома основними економічними зонами Європи та Азії. Без роботи групи дані можуть не надсилатися в інтерпретований спосіб іншій стороні, тим самим сповільнюючи торгівлю вздовж двох економічних зон. Крім того, група NHM шукає шляхи співпраці зі Всесвітньою митною організацією (англ. World Customs Organisation) для забезпечення подальшої гармонізації кодування.

Таблиця 13.3

Фрагмент таблиці відстаней для України

Bedienendes EVU EF desservant Serving RU Обслуговуюче ЗТП	Numéro de code Kennziffer Code No Кодовий номер	de von from від	ou vice versa oder umgekehrt or vice versa або навпаки	a nach to до	Gare de rattachement Associated freight station zugehöriger Bestimmungsbahnhof Привязка до вантажної станції	SK (56)	SK (55)	HU (51)	PL (51)	PL (51)
						Chop Cierna nad Tisou	Uzhhorod Matovce	Chop Zahony	Yagodin Dorohusk	Izov Hrubieszów
						1,2,10	1,2,10	1,2,10	1,2,10	1,2
						950	952	955	960	961
0022	38250 7	Batovo		3,8,10	a	21	-	19	-	-
0022	38410 7	Berehove		3,8	a	47	-	45	-	-
0022	38420 6	Borzhava		3,8	a	56	-	54	-	-
0022	38480 0	Chomotysiv		3	a	101	-	99	-	-
0022	38010 5	Chop		3,8,10	a	5	-	3	-	-
0022	38050 1	Chop-export (to Austria)		10		8	-	-	-	-
0022	955	Chop-export (to Hungary)		1,2,10	a,b,f,h,g,q, t,v,u	8	-	-	-	-
0022	950	Chop-export (to Slovakia)		1,2,10	a,b,c,f,h,p, q,t,v,u	-	-	8	-	-
0022	38060 0	Chop-export (to Czech Republic)		10		-	-	8	-	-
0022	38481 8	Diakovo		10		-	-	-	-	-
0022	930	Diakovo-export (to Romania)		1,2,10	a,b,c,h,f,v, u	110	-	108	-	-
0022	961	Izov-export (to Poland)		1,2	a,f,i,m,n,v	-	-	-	-	-
0022	38320 8	Kliucharky		3,8,10	a,b,e,h,p	42	-	40	-	-
0022	35400 1	Kovel		3,8	a	-	-	-	65	-
0022	38470 1	Korolevo		3,8	a	-	-	-	-	-
0022	35210 4	Liuboml		3,8	a	-	-	-	16	-
0022	37420 7	Mostyska I		3,8	a	-	-	-	-	-
0022	37350 6	Mostyska II		8,10	a, e	-	-	-	-	-
0022	37380 3	Mostyska II-export (to Czech Republic)		10		-	-	-	-	-
0022	37360 5	Mostyska II-export (to Germany)		10		-	-	-	-	-

Таблиця 13.4

Транзитні відстані

Bedienendes EVU EF desservant Serving RU Обслуговуюче ЗТП	Numéro de code Kennziffer Code No Кодовий номер	de von from від	ou vice versa oder umgekehrt or vice versa або навпаки	a nach to до	Gare de rattachement Associated freight station zugehöriger Bestimmungsbahnhof Привязка до вантажної станції	SK (56)	SK (56)	HU (55)	RO (53)	PL (51)	TR (75)
						Chop Cierna nad Tisou	Uzhhorod Matovce	Chop Zahony	Diakovo Halmeu	Izov Hrubieszów	Poromna Turkey
						1,2,10	1,2,10	1,2,10	1,2,10	1,2	1,2,10
						950	952	955	930	961	9335
0022	955	Chop - export (to Hungary)		1,2,10		8	38	-	108	-	-
0022	950	Chop - export (to Slovakia)		1,2,10		-	-	8	110	-	-
0022	952	Uzhhorod-export (to Slovakia)		1,2,10		-	-	38	-	-	-
0022	930	Diakovo-export (to Romania)		1,2		110	-	108	-	-	-
0022	961	Izov-export (to Poland)		1,2		-	-	-	-	-	965
0022	9335	Poromna - export (to Turkey)		1,2,10		-	-	-	-	965	-

13.3. Особливості побудови схем крос-кордонних перевезень основних вантажів з урахування умов Incoterms 2020

13.3.1. Особливості використання Incoterms 2020 у міжнародній практиці

Під час крос-кордонних перевезень основних вантажів (зерно) з бельгійськими підприємствами основними умовами експортних поставок відповідно до умов Incoterms 2020 є умови EXW та CPT.

Умови EXW не зобов'язують продавця здійснювати експортне розмитнення або завантажувати товари в транспортний засіб для збирання. Ці умови можна використовувати для будь-якого виду транспорту.

Умови поставки CPT потребують, щоб продавець відвантажив товар своєму перевізнику. Продавець має виконати експортне митне оформлення, а покупець має виконати імпорتنе митне оформлення. Правила CPT потребують, щоб продавець взяв на себе відповідальність за укладення договору на перевезення до узгодженого місця призначення без вивантаження товару з транспортного засобу. Однак у деяких крос-кордонних перевезеннях не доцільно використовувати умови CPT. Так, покупцям, які купують з Китаю і відправляють в Австралію, Європу і Північну Америку, не рекомендується використовувати CPT. У більшості випадків FOB – це ідеальний варіант Інкотермс для відправлень з Китаю до Америки та Австралії.

Розглянемо приклад побудови схеми крос-кордонного перевезення, розробленого з урахуванням умов CPT Incoterms 2020 [102] при таких умовах:

- продавець – компанія «XY», що знаходиться у Франкфурті, Німеччина;
- покупець – компанія «CD» в Ухані, Китай;
- порт завантаження – Трієст, Італія, судно;

- товар знаходиться у клієнта компанії «ХУ» у Загребі, Хорватія;
- CPT – Carriage Paid To;
- місце поставки – порт Трієст;
- місце призначення Incoterms® – місце призначення Порт Шанхай, судно.

Продавець і покупець зазначають Інкотермс® у своєму договорі купівлі-продажу (рис. 13.3). Продавець зобов'язаний організувати транспорт і оплатити витрати на фрахт до прибуття судна в порт Шанхай. Після того як контейнер буде завантажений на судно в порту Трієста, покупець несе ризик пошкодження або втрати товару. Покупець зобов'язаний організувати транспортування товару з порту Шанхай і далі.



Рис. 13.3. Відносини між продавцем і покупцем (високий рівень).

Рівень контракту 1

Відповідно до своїх договірних зобов'язань продавець укладає договір з експедитором 1 (FF 1) для організації попереднього перевезення і основне перевезення (попереднє – до порту, основне – від порту до порту), а покупець укладає договір з експедитором 2 (FF 2) на організацію перевезення від порту розвантаження до кінцевого пункту призначення.

FF 1 не має власних вантажівок чи суден, тому FF 1 доручає це завдання Перевізнику 1 (автоперевізнику) і Перевізнику 2 (судноплавній лінії).

Крім того, FF 1 купує документооборотом: обробка, митна експортна декларація, потенційні (безпекові) заявами тощо. Перевізники 1 та 2 виставляють рахунки-фактури на вартість перевезення на адресу FF 1. FF 1 передає їх продавцю, додаючи маржу та логістичні витрати, наприклад, за проходження митниці, подання документів тощо. FF 2 укладає договір субпідряду з Перевізником 3 і надає додаткову підтримку з митним адмініструванням, а також імпортом оформленням (діючи як брокер).

Другий рівень відносин між покупцем і продавцем наведено на рис. 13.4.



Рис. 13.4. Відносини між продавцем і покупцем та експедитором(ами) (високий рівень). Рівень контракту 2 (залежно від правил Інкотермс®, може бути укладений договір з одним або двома експедиторами)

Третій рівень відносин між покупцем і продавцем наведено на рис. 13.5.

На основі цієї інформації вже можна частково відповісти на такі запитання для СРТ - порт Трієст – порт Шанхай:

– хто несе ризик, якщо товар буде пошкоджений під час транспортування? Продавець до місця поставки (порт Трієст, судно), а потім покупець;

– які транспортні витрати оплачує продавець/покупець? Продавець зобов'язаний оплатити попереднє перевезення і основне перевезення до місця призначення (порт Шанхай, судно), а потім покупець;

– чи повинен продавець укласти договір страхування від ризиків покупця? Ні (підлягає узгодженню в умовах CIF, CIP);

– зі скількома експедиторами укладають договори продавець і покупець? Один з боку продавця, один з боку покупця.

Рис. 13.6 є додатковою візуалізацією.



Рис. 13.5. Відносини між експедитором і перевізником (високий рівень).

Рівень договору 3

Той факт, що Інкотермс® мають такі різноманітні та широкі сфери впливу, робить їх такими потужними, незалежно від того, чи вони прямо визначають процеси, чи мають більш опосередкований вплив.

Однією з головних переваг Інкотермс® є те, що договірні сторони можуть використовувати правила Інкотермс® для чіткого визначення того, яка сторона несе відповідальність за втрати або пошкодження, щоб уникнути дорогих судових розглядів. Якщо, однак, виникають проблеми з самим договором купівлі-продажу, правила Інкотермс® не можуть надати підтримку, оскільки вони є лише частиною договору, а не замінюють договір купівлі-продажу.

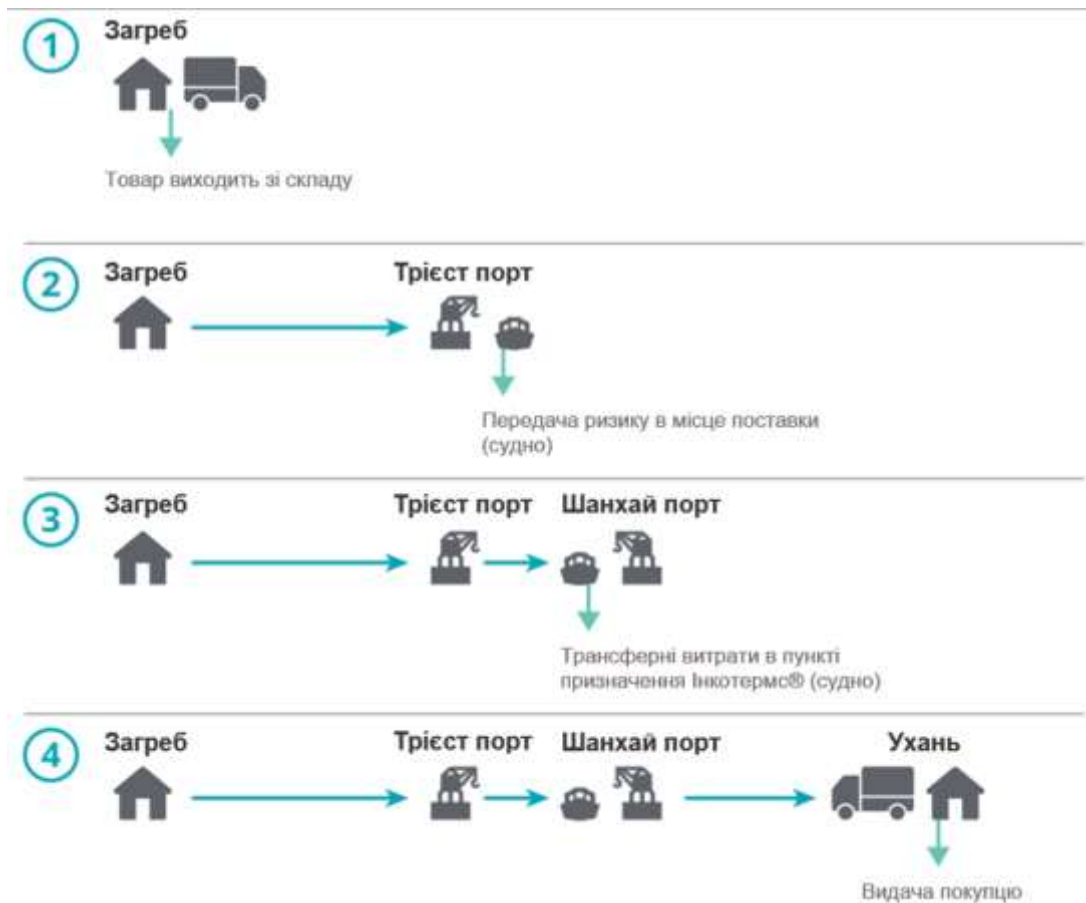


Рис. 13.6. Ланцюг поставок «продавець – покупець (СРТ – порт завантаження – порт розвантаження)»

13.3.2. Особливості умов доставлення основних вантажів (зернові, олійні культури, вугілля) при організації експортно-імпортних перевезень

При організації експортно-імпортних перевезень з території України необхідно виділити важливі моменти. По-перше, дуже змінилися основні напрямки експортних крос-кордонних перевезень, які до повномасштабного вторгнення концентрувалися в основних портах, доступ до яких став обмеженим або взагалі був втрачений.

По-друге, витрати на вантажні перевезення в Україну та з України зросли внаслідок війни, переважно тому, що судноплавні лінії, які більше не

можуть страхувати вантаж чи обладнання, що переміщується в зону бойових дій, вимагають значних застави за обладнання як захист (рис. 13.7).



Рис. 13.7. Схема зміни напрямків основних експортних маршрутів

Окрім зміни напрямків основних експортних маршрутів, значний вплив на схеми крос-кордонних перевезень мають нормативні документи. Так, з 1 січня 2023 р. набрали чинності Порядки встановлення відповідності умов контрольованих операцій щодо сировинних товарів принципу «витагнутої руки», затверджені Наказом Міністерства фінансів України від 18.01.2022 р. № 19 [103]. Слід уточнити, що принцип «витагнутої руки» – це міжнародний стандарт, який використовується для визначення обсягу оподаткованого прибутку платника податку, який бере участь у контрольованій операції. Обсяг оподаткованого прибутку, отриманого

платником податку, який бере участь в одній чи більше контрольованих операціях, вважається таким, що відповідає принципу «витягнутої руки», якщо умови зазначених операцій не відрізняються від умов, що застосовуються між непов'язаними особами в зіставних неконтрольованих операціях. Якщо умови в одній чи більше контрольованих операціях не відповідають принципу «витягнутої руки», прибуток, який був би нарахований платнику податків в умовах контрольованої операції, що відповідає зазначеному принципу, включається до оподатковуваного прибутку платника податку [103].

Порядки визначають кроки щодо особливостей застосування котирувальних цін і корегувань у розрізі груп сировинних товарів; особливості здійснення корегувань зіставності операцій із сировинними товарами:

- відмінностей у характеристиках сировинних товарів;
- відмінностей у базисі поставки;
- відмінностей у строках поставки;
- на винагороду трейдера;
- відмінностей в умовах платежів;
- відмінностей у валюті.

Окрім загального Порядку, затверджено спеціалізовані Порядки в розрізі відповідних галузей, зокрема операцій з експорту зернових, олійних культур і продуктів їхньої переробки; експорту залізорудної сировини; імпорту енергетичного та коксівного вугілля; імпорту нафтопродуктів і зріджених вуглеводневих газів; експорту чавуну, брухту чорних металів і металопродукції з чорних металів; експорту та імпорту феросплавів.

Відповідно до вимог Порядку експорту зернових, олійних культур і продуктів їхньої переробки експорт здійснюється з використанням цінових індикаторів, як правило, сформованих на базисах поставки СРТ, FOB в порти Чорного моря [103] (табл. 13.5).

Таблиця 13.5

Інформація про умови перевезення зернових, олійних культур і продуктів
їхньої переробки

Група товарів (код згідно з УКТ ЗЕД)	Найменування товару/індексу	Фізичні/якісні характеристики	Умови поставки	Одиниця вимірювання	Кількісні характеристики	Тип контракту/строк поставки
1	2	3	4	5	6	7
Пшениця і суміш пшениці та жита (меслин) (1001)	Пшениця (протеїн - 11,5 %)	Пшениця м'яка; протеїн: 11,5 %, натура: ≥ 77 кг/гЛ, вологість: ≤ 14 %, клейковина: ≥ 23 %, сила борошна (індекс W): ≥ 160 , число падіння: ≥ 230 с, зерна, пошкоджені комахами: ≤ 2 %, сміттєва домішка: ≤ 2 %	FOB українські глибоководні порти Чорного моря (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	Мінімальна партія: 25 000 т, типова партія: 25 000 т, максимальна партія: 60 000 т (з експлуатаційними допусками відповідно до стандартної ринкової практики)	Спотовий: 28-42 дні
	Пшениця (протеїн - 12,5 %)	Пшениця м'яка; протеїн: 12,5 %, натура: ≥ 770 г/л, вологість: ≤ 14 %, клейковина: ≥ 25 %, сила борошна (індекс W): ≥ 180 , число падіння: ≥ 250 с, зерна, пошкоджені комахами: ≤ 2 %, сміттєва домішка: ≤ 2 %	FOB, CPT порти групи Одеса (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	На базисі CPT Одеса: від 1 000 до 20 000 т; на базисі FOB Одеса: від 25 000 т до 35 000 т	Спотовий: 10-25 днів (CPT), 28-40 днів (FOB). Форвардний: місяць поставки (CPT, FOB)

Продовження табл. 13.5

1	2	3	4	5	6	7
	Пшениця (протеїн - 11,5 %)	Пшениця м'яка; протеїн: 11,5 %, натура: ≥ 750 г/л, вологість: ≤ 14 %, клейковина: ≥ 23 %, сила борошна (індекс W): ≥ 170 , число падіння: ≥ 230 с, зерна, пошкоджені комахами: ≤ 2 %, сміттєва домішка: ≤ 2 %	FOB, СРТ порти групи Одеса (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	На базисі СРТ Одеса: від 1 000 до 20 000 т; на базисі FOB Одеса: від 25 000 т до 35 000 т	Спотовий: 10-25 днів (СРТ), 28-40 днів (FOB). Форвардний: місяць поставки (СРТ, FOB)
	Пшениця фуражна	Пшениця м'яка; фуражна; натура: ≥ 720 г/л, вологість: ≤ 14 %, зернова домішка: ≤ 5 %, сміттєва домішка: ≤ 2 %	FOB, СРТ порти групи Одеса (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	На базисі СРТ Одеса: від 1 000 до 20 000 т; на базисі FOB Одеса: від 25 000 т до 35 000 т	Спотовий: 10-25 днів (СРТ), 28-40 днів (FOB). Форвардний: місяць поставки (СРТ, FOB)
Ячмінь (1003)	Ячмінь фуражний	Фуражний; натура: ≥ 620 г/л, вологість: ≤ 14 %, зернова домішка: ≤ 6 %, сміттєва домішка: ≤ 2 %	FOB, СРТ порти групи Одеса (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	На базисі СРТ Одеса: від 1 000 до 20 000 т; на базисі FOB Одеса: від 25 000 т до 35 000 т	Спотовий: 10-25 днів (СРТ), 28-40 днів (FOB). Форвардний: місяць поставки (СРТ, FOB)

Продовження табл. 13.5

1	2	3	4	5	6	7
Кукурудза, інша (1005 90 00 00)	Кукурудза	Вологість: $\leq 14,5$ %, биті зерна: ≤ 5 %, пошкодженні зерна: ≤ 5 %, сміттева домішка: ≤ 2 %	FOB українські глибоководні порти Чорного моря (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	Мінімальна партія: 15 000 т, типова партія: 25 000 т, максимальна партія: 60 000 т (з експлуатаційними допусками відповідно до стандартної ринкової практики)	Спотовий: 28-42 дні
	Кукурудза фуражна	Фуражна; вологість: $\leq 14,5$ %, биті зерна: ≤ 3 %, зернова домішка: ≤ 5 %, сміттева домішка: ≤ 2 %	FOB, СРТ порти групи Одеса (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	На базисі СРТ Одеса: від 1 000 до 20 000 т; на базисі FOB Одеса: від 25 000 т до 35 000 т	Спотовий: 10-25 днів (СРТ), 28-40 днів (FOB). Форвардний: місяць поставки (СРТ, FOB)
Соеві боби, подрібнені або неподрібнені (1201)	Соеві боби	Вміст протеїну: ≥ 32 %, олійність: ≥ 18 %, вологість: $\leq 12,5$ %, сміттева домішка: ≤ 3 %	FOB порти Чорного моря	дол./т	2 000 – 3 000 т	Спотовий: 10-25 днів (СРТ), 28-40 днів (FOB)
Насіння свиріпи або ріпаку, подрібнене або неподрібнене (1205)	Ріпак технічний	Технічний; олійність: ≥ 42 %, вологість: ≤ 8 %, олійна домішка: ≤ 8 %, зернова домішка: ≤ 2 %, вміст ерукової кислоти: ≤ 2 %, вміст глюкозинатів: ≤ 35 мкмоль/г, сміттева домішка: ≤ 2 %	FOB порти Чорного моря	дол./т	2 000 – 3 000 т	Спотовий: 10-25 днів (СРТ), 28-40 днів (FOB)

Продовження табл. 13.5

1	2	3	4	5	6	7
Олії соняшникова або сафлорова та їхні фракції, сирі (1512 11)	Олія соняшникова	Вміст вільних жирних кислот: 2 %, ≤ 3 %, вміст вологи: ≤ 0,5 %, вміст домішок: ≤ 0,5 %, температура спалаху: мін. 121 °С, вміст вуглеводнів: ≤ 50 мг/кг	FOB Чорноморськ	дол./т	3 000 т	Спотовий. Наступний місяць – оцінки до 15 числа поточного місяця, перехід на новий місяць – оцінки з 16 числа
	Олія соняшникова	Сира; вміст вільних жирних кислот: ≤ 2 %, вміст вологи та домішок: ≤ 0,5 %, температура спалаху: 121 °С, осад: ≤ 2 %	FOB, СРТ Чорноморськ	дол./т	3 000–5 000 т	Спотовий: 28-40 днів (на базисі FOB)
Макуха та інші тверді відходи і залишки, одержані під час добування рослинних жирів і олій, за винятком відходів товарної позиції 2304 або 2305, мелені або немелені, негранульовані або гранульовані (2306)	Шрот соняшника	Гранульований; вміст протеїну: ≥ 35 %, вологість: ≤ 12 %, клітковина: ≤ 20 %, жир: ≤ 2 %	FOB порти групи Одеса (Одеса, Чорноморськ і Південний)	дол./т	5 000 т	Спотовий: 10-25 днів (на базисі СРТ), 28-40 днів (на базисі FOB)

Відповідно до вимог Порядку імпорту енергетичного та коксівного вугілля перевезення здійснюється з використанням цінових індикаторів, як правило, сформованих на базисах поставки CIF (Амстердам, Роттердам та Антверпен), FOB Річардс-Бей (ПАР), FOB Чорне море, FOB Пуерто-Болівар (Колумбія), FOB Гемптон-Роудс (США), FOB Балтійські порти [103] (табл. 13.6).

Таблиця 13.6

Інформація щодо умов перевезення енергетичного вугілля

Група товарів (код згідно з УКТ ЗЕД)	Найменування товару/індексу	Фізичні/якісні характеристики	Умови поставки	Одиниця вимірювання	Кількісні характеристики	Строк поставки
1	2	3	4	5	6	
Вугілля кам'яне, антрацит; брикети, котуни та аналогічні види твердого палива, одержані з кам'яного вугілля (2701)	CIF АРА 6 000	Типові: нижча теплота згоряння (калорійність) (NCV) 6 000 ккал/кг, нетто при отриманні (NAR), вміст сірки 0,7 %, зольність 11 %, вміст вологи 11%. Діапазон: NCV 5 800-6 100 ккал/кг, NAR, вміст сірки макс. 1 %, зольність макс. 16 %, вміст вологи макс. 14 %	CIF (Амстердам, Роттердам, Антверпен)	дол./т	50 000 т	15-60 днів
	FOB Річардс-Бей 5 500	Типові: NCV 5 500 ккал/кг, NAR, вміст сірки 0,8 %, зольність 20 %, вміст вологи 8,5 %. Діапазон: NCV 5 300-5 700 ккал/кг, NAR, вміст сірки макс. 1 %, зольність: 17-23 %, вміст вологи макс. 13 %	CIF (Амстердам, Роттердам, Антверпен)	дол./т	75 000 т	15-60 днів

Продовження табл. 13.6

1	2	3	4	5	6	
	FOB Колумбія 6 000	Типові: NCV 6 000 ккал/кг, NAR, вміст сірки 0,75 %, зольність 10 %, вміст вологи 12 %. Діапазон: NCV 5 750-6 100 ккал/кг, NAR, вміст сірки макс. 0,9 %, зольність: 12 %, вміст вологи макс. 15 %	FOB Пуерто-Болівар (Колумбія)	дол./т	75 000 т	15-60 днів
	CIF АРА 6 000	Типові: NCV 6 000 ккал/кг, NAR, вміст сірки <1 %, зольність 11-15 %, вміст вологи 12-15 %, вихід летких речовин 22-37 %, розмолотоздатність за методом Хардгрова 45-70, розмір 50 мм. Граничні значення: NCV < 5 850 ккал/кг, NAR, вміст сірки >1 %, вміст вологи >15 %, вихід летких речовин <22 % або >37 %, розмолотоздатність за методом Хардгрова <44	CIF (Амстердам, Роттердам, Антверпен)	дол./т	50 000– 150 000 т	Протягом двох місяців
	CIF АРА 5 700	Типові: NCV 6 000 ккал/кг, NAR, вміст сірки <1 %, зольність 11-18 %, вміст вологи 12-17 %, вихід летких речовин 21-37 %, розмолотоздатність за методом Хардгрова 45-70, розмір 50 мм. Граничні значення: NCV < 5 700 ккал/кг, NAR, вміст сірки >1 %, зольність >18 %, вміст вологи >17 %, вихід летких речовин <21 % або >37 %, розмолотоздатність за методом Хардгрова <45	CIF (Амстердам, Роттердам, Антверпен)	дол./т	25 000– 150 000 т	Протягом двох місяців

Продовження табл. 13.6

1	2	3	4	5	6	
	FOB Річардс- Бей 6 000	Типові: NCV 6 000 ккал/кг, вміст сірки <1 %, зольність 11-15 %, вміст вологи 12- 15 %, вихід летких речовин 22-37 %, розмолоздатність за методом Хардгрова 45-70, розмір 50 мм. Граничні значення: NCV < 5 850 ккал/кг, NAR, вміст сірки >1 %, зольність >15 %, вміст вологи >15 %, вихід летких речовин <22 % або >37 %, розмоло- здатність за мето- дом Хардгрова <44	FOB Річардс-Бей (ПАР)	дол./т	50 000- 150 000 т	Протягом двох місяців
	FOB Річардс- Бей 5 700	Типові: NCV 6 000 ккал/кг, NAR, вміст сірки <1 %, зольність 11-18 %, вміст вологи <13 %, вихід летких речовин 21-28 %, розмолоздатність за методом Хардгрова 45-70. Граничні значення: NCV < 5 700 ккал/кг, NAR, вміст сірки >1 %, зольність >18 %, вміст вологи >13 %, вихід летких речовин <21 % або >28 %, розмоло- здатність за методом Хардгрова <45	FOB Річардс-Бей (ПАР)	дол./т	25 000- 150 000 т	Протягом двох місяців

Продовження табл. 13.6

1	2	3	4	5	6	
	FOB Річардс-Бей 5 500	Типові: NCV 5 500 ккал/кг, NAR, вміст сірки <0,8 %, зольність 20-25 %. Граничні значення: NCV < 5 200 ккал/кг, NAR, вміст сірки >1 %, зольність >25 %, вміст вологи >14 %, вихід летких речовин <20 %	FOB Річардс-Бей (ПАР)	дол./т	50 000-150 000 т	Протягом двох місяців
	FOB Річардс-Бей 4 800	Типові: NCV 4 800 ккал/кг, NAR, вміст сірки <1 %, зольність 26 %. Граничні значення: NCV < 4 500 ккал/кг, NAR, вміст сірки >1 %, зольність >32 %, вміст вологи >14 %, вихід летких речовин <17,5 %	FOB Річардс-Бей (ПАР)	дол./т	25 000-150 000 т	Протягом двох місяців
	FOB Чорне море 6 000	російське енергетичне вугілля. Типові: NCV 6 000 ккал/кг, NAR, вміст сірки <1 %. Граничні значення: NCV 5 850 ккал/кг, NAR, вміст сірки >1 %, зольність > 14 %	FOB Чорне море	дол./т	5 000-45 000 т	Протягом двох місяців
	FOB Чорне море 6 000	російське енергетичне вугілля. Типові: NCV 6 000 ккал/кг, NAR, вміст сірки < 1 %. Граничні значення: NCV 5 850 ккал/кг, NAR, вміст сірки > 1 %, зольність > 14 %	FOB Балтійське море (російські порти в Балтійському морі, порти Латвії та Мурманська)	дол./т	60 000-80 000 т (Панамакс)	Протягом двох місяців

Продовження табл. 13.6

1	2	3	4	5	6	
	FOB Пуерто- Болівар 6 000	Типова NCV 6 000 ккал/кг при мінімумі 5 750 ккал/кг, NAR, сірка <1 %	FOB Пуерто- Болівар (Колумбія)	дол./т	50 000 т	Протягом 60 днів
	NW Еуро- маркер	Типова NCV 6 000 ккал/кг при мінімумі 5 850 ккал/кг, NAR, сірка 1 %	СІF (Амстер- дам, Роттердам, Антвер- пен)	дол./т	50 000 т	Протягом двох місяців
	NW Еуро- (5 700) маркер	Типова NCV 6 000 ккал/кг при мінімумі 5 700 ккал/кг, NAR, вміст сірки макс. 1 %, зольність макс. 17 %, вміст вологи макс. 17 %, вихід летких речовин 21-37 %	СІF (Амстер- дам, Роттердам, Антвер- пен)	дол./т	25 000 т	Протягом двох місяців
	FOB Річардс- Бей маркер	Типова NCV 6 000 ккал/кг при мінімумі 5 850 ккал/кг, NAR, сірка макс. 1 %	FOB Річардс- Бей (ПАР)	дол./т	30 000 т	Протягом двох місяців
	FOB Півден- ноаф- рикан- ський (4 800) маркер	Типова NCV 4 800 ккал/кг при мінімумі 4 500 ккал/кг, NAR, вміст сірки макс. 1,2 %, зольність макс. 32 %	FOB Річардс- Бей (ПАР)	дол./т	50 000 т	Протягом двох місяців
	FOB Колумбія маркер	Типова NCV 6 000 ккал/кг при мінімумі 5 750 ккал/кг, NAR, сірка макс. 1 %	FOB Пуерто- Болівар (Колумбія)	дол./т	50 000 т	Протягом двох місяців

Контрольні запитання до розділу 13

1. Дайте визначення ГНВ.
2. Дайте визначення ТН ЗЕД.
3. Чи може вантаж мати різні коди за класифікаторами ТН ЗЕД, ЄТСНВ, ГНВ чи код має бути уніфікованим?
4. Які рівні деталізації передбачено ТН ЗЕД при кодуванні товарів?
5. З якою періодичністю переглядається ТН ЗЕД? Які чинники при цьому враховуються?
6. Яке основне призначення єдиної тарифно-статистичної номенклатури вантажів?
7. З яких елементів складається ЄТСНВ?
8. Коли використовують гармонізовану номенклатуру вантажів?
9. Які основні умови експортних перевезень зернових вантажів?
10. Які основні умови імпорتنих перевезень енергетичного вугілля з Річардс-Бей?

РОЗДІЛ 14. Операції з вантажами та пасажирями при крос-кордонних перевезеннях

14.1. Операції з вантажами на різних етапах процесу крос-кордонних перевезень

Для забезпечення безперервності і ефективності крос-кордонних перевезень необхідно детально вивчати операції з вантажами та забезпечити їхнє координоване виконання на різних етапах процесу. Операції з вантажами при крос-кордонних перевезеннях – це всі процеси та процедури, пов'язані з перевезеннями товарів через кордон країни. Ці операції включають замовлення перевезень, планування, оформлення документів, вантажоперевезення, прикордонний і митний контроль, інші види контролю, забезпечення безпеки вантажів і їх надання одержувачам.

14.1.1. Операції з планування перевезень

Для реалізації перевезень вантажів в експортному та імпортному сполученнях залізничним транспортном необхідно виконати операції з планування перевезень. Планування перевезення експортних, імпорتنих і транзитних вантажів виконується в електронній системі АС МЕСПЛАН [104] відповідно до розд. 3 Правил перевезень вантажів [105], а також з урахуванням вимог усіх чинних документів. Система АС МЕСПЛАН дає змогу автоматизувати формування відправниками замовлень, узгодження їх на рівні регіональної філії АТ «Укрзалізниця», доведення результатів узгодження до вантажовласника та слідкування за виконанням місячних планів перевезення вантажів (рис. 14.1) [104].

14.1.1.1. Експортні перевезення

Відправники експортних вантажів подають місячні планові замовлення на перевезення в залізниці згідно п. 3.1, 3.2 Правил [105]. Згідно

з Правилами відправники експортних вантажів за 16 днів до початку місяця, у якому передбачається перевезення, подають регіональним філіям відправлення замовлення на перевезення вантажів через АС МЕСПЛАН. Для можливості оформлення замовлень через АС МЕСПЛАН вантажовідправник (замовник) повинен укласти з перевізником Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом [107]. Укладення договорів про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом і оформлення перевізних і супровідних документів здійснюється за допомогою АС Клієнт УЗ [106] (рис. 14.2).

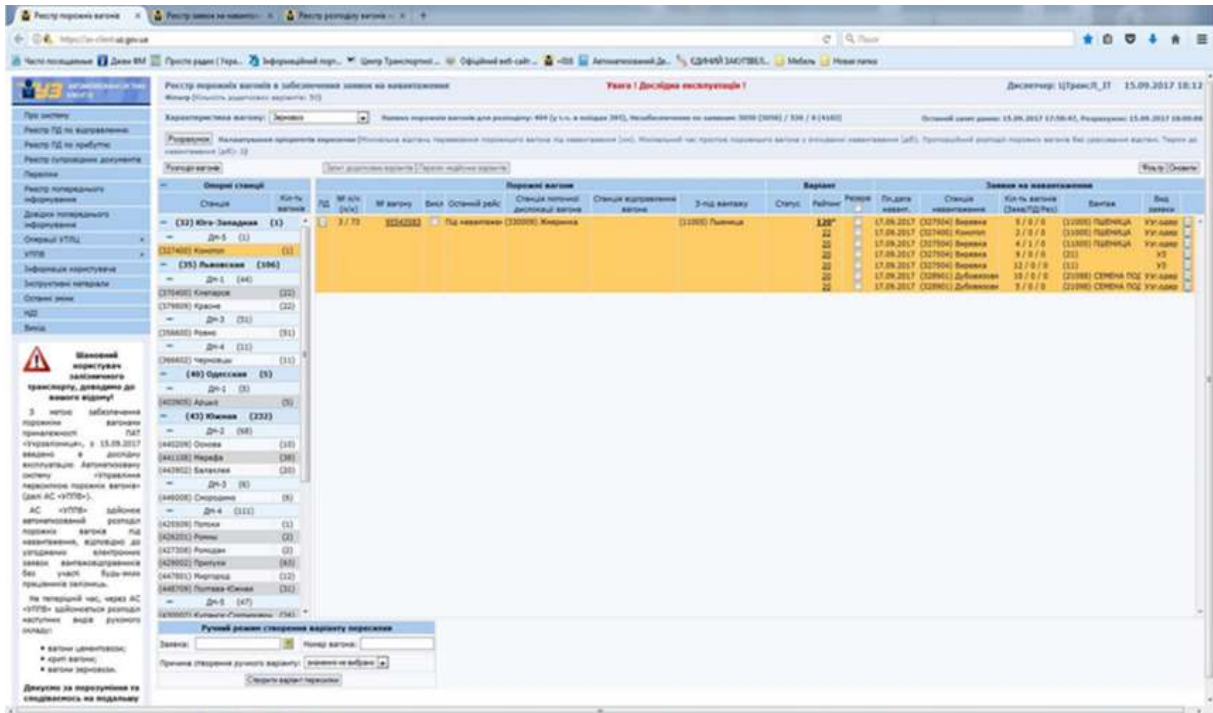


Рис. 14.1. Інтерфейс системи АС МЕСПЛАН

Увесь процес планування здійснюється в межах електронного документообігу між перевізником і замовником. Це передбачає оформлення документів з накладанням КЕП, якщо їхнє оформлення в електронній формі реалізовано в інформаційних системах перевізника та нормативно-правовими актами не встановлено обов'язковість паперового оформлення, зокрема електронно оформляються замовлення на перевезення вантажів

форми ГУ-12, ГУ-12к, ГУ-114; накладні СМГС, СІМ/СМГС, СІМ тощо [107].

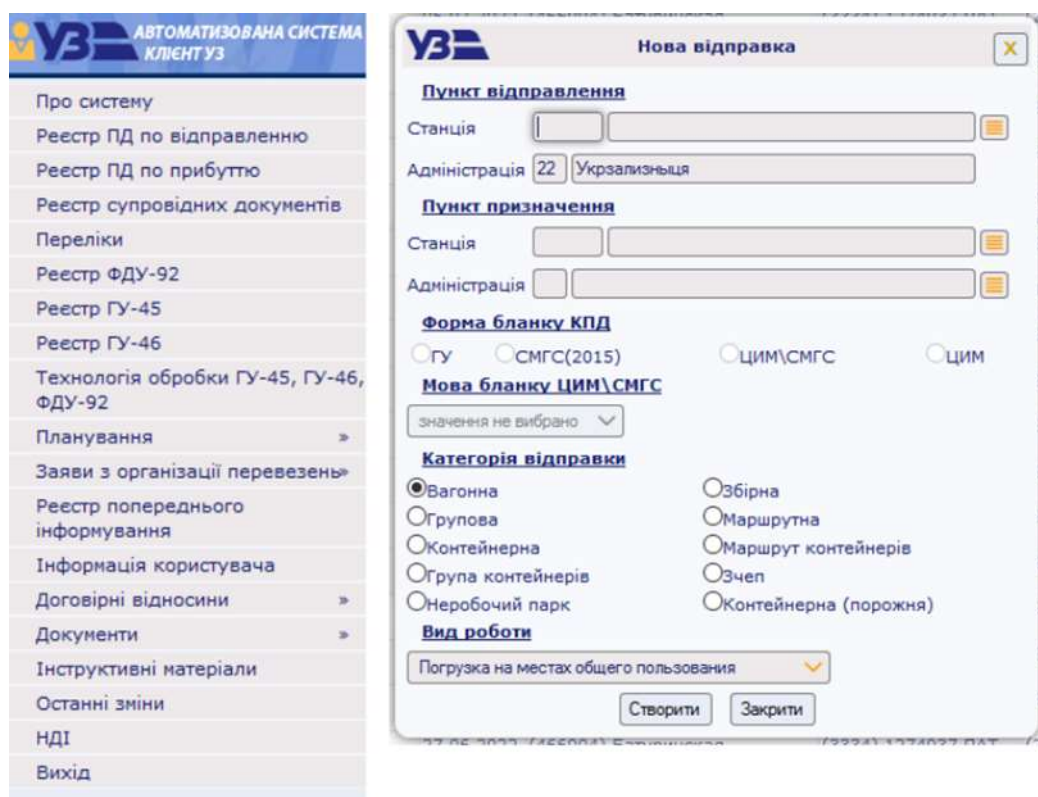


Рис. 14.2. Інтерфейс користувача АС Клієнт УЗ

АТ «Укрзалізниця» узгоджує план перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, залізничними адміністраціями іноземних держав згідно з п. 3.5, 3.6 Правил.

Після всіх необхідних узгоджень АТ «Укрзалізниця» не пізніше ніж за чотири дні до початку планового місяця в АС МЕСПЛАН переводить затверджені керівництвом АТ «Укрзалізниця» експортні плани зі статусу «заявлено» в статус «узгоджено». Заявки, які тимчасово не узгоджені приймальною стороною, АТ «Укрзалізниця» переводить у статус «відкладено». Замовлення на перевезення, у прийманні яких відмовлено приймальною стороною, АТ «Укрзалізниця» переводить в АС МЕСПЛАН у статус «не узгоджено». Необхідні примітки, надані приймальною стороною, АТ «Укрзалізниця» зазначає в АС МЕСПЛАН у полі «примітка». На

підставі узгоджених експортних планів АС МЕСПЛАН розраховує добові норми передання вантажів через західні прикордонні переходи, норми вивантаження в портах, які автоматично включаються в усі довідки щодо виконання норм передання та вивантаження. АТ «Укрзалізниця» надає інозалізницям норми передання/приймання у вигляді електронних передаточних телеграм, сформованих АС МЕСПЛАН. Портам норми надаються у вигляді електронних протоколів узгоджень, сформованих АС МЕСПЛАН. Залізниці доводять узгоджений місячний експортний план до станцій навантаження порядком, встановленим начальником залізниці.

Замовлення на додаткові перевезення експортних вантажів відправники надають згідно з Правилами. При введенні заявки в АС МЕСПЛАН необхідно вказати при перевезенні на експорт через сухопутні прикордонні переходи у треті країни прикордонний перехід, експедиторів по транзитних державах; перевезенні на експорт через порти – назву припортової станції (порту), вантажоодержувача та експедитора в порту. Введення додаткового замовлення на експортне перевезення в АС МЕСПЛАН забезпечує залізниця згідно з заявками відправників. Оригінал (або факсокопія – на залізницях це може бути передбачено договором на перевезення) замовлення в паперовому вигляді залишається в залізниці.

АТ «Укрзалізниця» на підставі введеного залізницею в АС МЕСПЛАН додаткового замовлення відправника під статусом «заявлено» проводить узгодження цього замовлення з інозалізницею або портом встановленим порядком. Стандартна телеграма-запит для узгодження формується системою АС МЕСПЛАН на підставі введеного додаткового замовлення.

Після узгодження додаткового експортного перевезення АТ «Укрзалізниця» переводить заявку в АС МЕСПЛАН із статусу «заявлено» в статус «узгоджено», «відкладено» чи «не узгоджено» залежно від відповіді приймальної сторони. Залізниця на підставі погодження

АТ «Укрзалізниця» в АС МЕСПЛАН доводить додатковий експортний план до станції навантаження встановленим на залізниці порядком. Необхідність надання на станції телеграм-наказів визначається начальником залізниці з урахуванням вимог Правил і чинного законодавства.

Корегування експортних планів у системі АС МЕСПЛАН здійснюється в такому порядку:

1. При перевезенні через морські та річкові порти України за наявності згоди порту в межах узгоджених обсягів в одному напрямку в статусі «узгоджено» залізниці можуть корегувати станцію відправлення, найменування відправника, вантажоодержувача, країну призначення, рід вантажу (у межах однієї номенклатурної групи), рід і власність рухомого складу.

2. При перевезенні через сухопутні прикордонні переходи в статусі «узгоджено» залізниці можуть корегувати станцію відправлення, рід вантажу (у межах однієї номенклатурної групи), рід і власність рухомого складу.

3. Про всі корегування, що призводять до зміни обсягів перевезень вантажів у портах і через західні прикордонні переходи залізниці повідомляють АТ «Укрзалізниця» засобами електронної пошти в добовий строк.

4. Корегування експортних обсягів як щодо зменшення, так і збільшення здійснює АТ «Укрзалізниця».

14.1.1.2. Транзитні перевезення

Планування транзитних перевезень вантажів здійснюється АТ «Укрзалізниця» на підставі п. 3.11-3.14 Правил, Порядку планування перевезень вантажів у міжнародному сполученні та протоколів нарад з узгодження орієнтовних обсягів і умов перевезень зовнішньоторговельних вантажів залізничним транспортом між залізничними адміністраціями. Місячні замовлення на транзитні перевезення з країн СНД і Балтії в порти України та західні країни вводяться в АС МЕСПЛАН шляхом завантаження замовлень на перевезення від залізниць держав СНД з системи АС

МЕСПЛАН міждержавного рівня згідно з чинною технологією. Переведення замовлень на транзитні перевезення зі статусу «заявлено» у статус «узгоджено» і корегування цих замовлень в АС МЕСПЛАН здійснює АТ «Укрзалізниця». На підставі узгоджених транзитних планів АС МЕСПЛАН розробляє норми приймання транзитних вантажів по східних прикордонних переходах.

14.1.1.3. Імпортні перевезення

Місячні замовлення на перевезення вантажів в Україну з країн СНД і Балтії надходять в АС МЕСПЛАН через сервер Державного підприємства «Головний інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці» (ГІОЦ УЗ) за 14 днів до початку планового місяця. Залізниці призначення розглядають можливість приймання заявлених обсягів, у разі потреби здійснюють корегування і не пізніше ніж за вісім днів до початку планового місяця переводять ці замовлення в статус «узгоджено» або «не узгоджено».

Додаткові замовлення на перевезення вантажів в Україну з країн СНД і Балтії розглядаються залізницями щодоби і в строк не більше п'яти робочих днів у разі потреби корегуються та переводяться в статус «узгоджено» або «не узгоджено».

14.1.1.4. Перевезення вантажів групами вагонів (контейнерів) за однією накладною в міжнародному сполученні

Для вдосконалення системи надання транспортних послуг користувачам залізничного транспорту, поліпшення якості їхнього обслуговування та організації перевезень за принципом «Єдине вікно», розпорядженням АТ «Укрзалізниця» від 22.01.2013 р. № ЦЗМ-14/63, ПАТ «Укрзалізниця» від 25.03.2016 р. № Ц-5-2/659-16 розгляд звернень відправників щодо погодження перевезень у міжнародному сполученні вантажів групами вагонів (контейнерів) за однією накладною покладено на філію «Центр транспортної логістики».

Відповідно до п. 2 Додатка 1 до СМГС за умови погодження між перевізником і відправником може бути наданий до перевезення з оформленням однієї накладної від одного відправника з однієї станції відправлення на одну станцію призначення на адресу одного одержувача:

- вантаж одного найменування, який перевозиться у двох або більше вагонах (крім зчепів);
- вантаж на своїх осях одного найменування в кількості більше однієї одиниці.

Перевезення вантажів одного найменування в країни, у яких застосовуються «Единые правовые предписания к договору международной железнодорожной перевозки грузов» СІМ та у зворотному напрямку може здійснюватися групами вагонів за однією накладною СІМ/СМГС. Перевезення вантажів групами вагонів за однією накладною СІМ можливе при дотриманні вимог «Руководства ЦІТ по грузовому сообщению» GTM-СІТ (табл. 14.1).

Вказані РКР Cargo S.A. умови не розповсюджуються на перевезення вантажів через прикордонні переходи Мостиська II-експ ЧД, Мостиська II-експ ДБ, Ягодин-експ ДБ (для їхнього подальшого перевезення на станції Чехії, Німеччини).

У такий спосіб відправникам дано можливість відправляти вантажі групами вагонів за однією накладною на визначених у табл. 14.1 умовах без їхнього попереднього погодження з перевізниками, проте, як саме буде використана ця можливість, залежить від умов постачання, зазначених у договорі між відправником та одержувачем вантажу.

Перевезення вантажів групами вагонів за однією накладною на умовах, відмінних від зазначених вище, здійснюється після їхнього погодження з перевізниками на підставі попереднього звернення вантажовідправника.

Умови перевезень вантажів за однією накладною до різних країн

Залізниця	Перевізник	Умови перевезень	Кількість вагонів у групі
Україна	АТ «Укрзалізниця»	на станції УЗ (вантажі у вагонах та контейнерах, в т.ч. повернення на територію України порожніх вагонів, що не належать перевізнику); транзит (вантажі у вагонах та контейнерах)	до 30 до 31.12.2023
Польща	PKP Cargo S.A.	залізна руда через п/п Мостиська II-Медыка на станції ПКП	тілъяи по 33 до 31.12.2023
		вугілля, контейнери через п/п Мостиська II-Медыка на станції ПКП	до 30 до 31.12.2023
		вугілля, будівельні вантажі через п/п Ягодин-Дорохуск на станції ПКП	до 25 до 31.12.2023
		інші вантажі на станції ПКП	до 15 до 31.12.2023
	PKP LHS Sp.z o.o.	на станції ПХС (всі вантажі)	до 30 до 31.12.2023
	LOTOS Kolej Sp.z o.o.	на станції ПКП (вантажі у вагонах та контейнерах, в т.ч. повернення на територію Польщі порожніх вагонів, що не належать перевізнику); транзит (вантажі у вагонах та контейнерах)	до 30 до 31.12.2023
Румунія	CFR Marfa S.A.	на станцію Халмеу ЧФР (вантажі у вагонах та контейнерах)	2 до 31.12.2023
		на інші станції ЧФР (вантажі у вагонах та контейнерах)	до 15 до 31.12.2023
Угорщина	RAIL Cargo Hungaria Zrt	на станції МАВ (всі вантажі)	до 3 до 31.12.2023
Молдова	Î.S. «Calea Ferată din Moldova»	на станції ЧФМ (всі вантажі)	до 5 до 31.12.2023

Узагальнена схема планування перевезень наведена на рис. 14.3.

14.1.2. Операції з приймання вантажів до перевезення

Приймання до перевезення експортних вантажів у прямому міжнародному вантажному залізничному сполученні, а також через морські порти і прикордонні станції не в прямому міжнародному сполученні здійснюється на підставі Правил перевезень і угод про залізничні міжнародні сполучення. Вивезення таких вантажів за межі митної території України провадиться тільки після завершення їхнього митного оформлення. Порядок митного оформлення встановлюється Митним кодексом України. Відправником також додаються до накладної супровідні документи, оформлені відповідно до вимог законодавства країн, які беруть участь у

перевезенні, необхідні для виконання митних та інших правил. Якщо супровідні документи не додаються, відправником робиться в накладній відповідний запис.

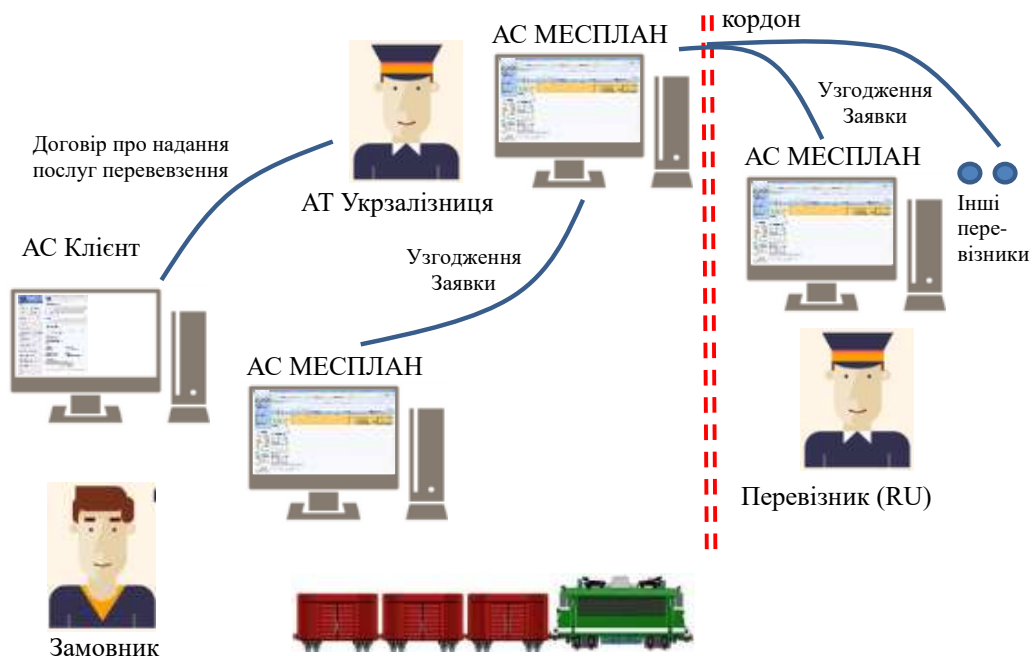


Рис. 14.3. Схема планування крос-кордонних перевезень на АТ «Укрзалізниця»

Імпортні вантажі, завантажені в портах, приймаються за справними пломбами портів, експедиторів або вантажовласників без перевірки маси й стану вантажу; тарні й штучні вантажі у відкритих вагонах за наявності ознак нестачі, псування або пошкодження приймаються з перевіркою їхньої кількості й стану лише в пошкоджених місцях; навалочні та насипні вантажі приймаються згідно з Правилами перевезення вантажів навалом і насипом.

Перевезення вантажів здійснюються вагонними, дрібними, контейнерними, груповими або маршрутними відправками. Відправники можуть надавати вантажі до перевезення на місцях загального й незагального користування. Відповідно до ст. 9 Статуту залізниць України *місця загального користування* – це місця виконання вантажних операцій

біля колій, що перебувають на балансі залізниці і розташовані в межах смуги відведення; *місця незагального користування* – це місця виконання вантажних операцій, розташовані поза смугою відведення, і місця загального користування, надані в тимчасове користування вантажовласникам за договором.

При відправленні вантажу в країни Європи відправник самостійно визначає необхідність переставлення вагонів на візки колії 1435 мм або перевантаження вантажу у вагони європейських перевізників. Варіанти відправлення вантажу в експорто-імпорному сполученнях залізничним транспортом наведені на рис. 14.4.

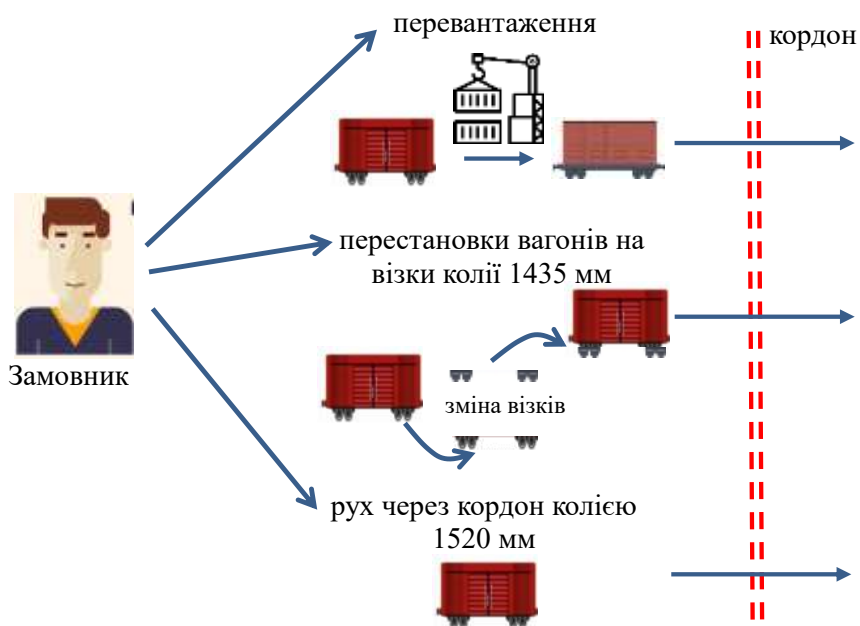


Рис. 14.4. Варіанти відправлення вантажу в експортно-імпортному сполученнях залізничним транспортом

У разі необхідності здійснити перевезення з переставленням на візки колії 1435 мм організація перевезення виконуються в такому порядку:

1. Відправник при оформленні замовлення на перевезення в АС МЕСПЛАН у графі «Примітка заявки» має вказати:

- найменування платника (експедитора) за перевезення по залізницях Європи, якщо розрахунки за перевезення здійснюються через експедитора;
- найменування станції, де здійснюватиметься переставлення вагонів;
- кінцеву станцію призначення в країні призначення або порт, одержувача в порту або експедитора в порту;
- іншу інформацію, яку, за умовами договору на перевезення, може вимагати іноземний перевізник.

Після узгодження замовлення іноземним перевізником умови, на яких іноземний перевізник узгодив замовлення, зазначаються в АС МЕСПЛАН у графі «Примітка узгодження». Ці умови, серед яких може зазначитися максимальний габарит рухомого складу і допустиме статичне навантаження від колісної пари вагона на рейки, є обов'язковими для виконання при перевезенні вантажу.

2. При оформленні накладної СМГС необхідно керуватися п. 8 Правил перевезення вантажів (Додаток 1 до СМГС) і Додатком 6 до СМГС «Керівництво по накладній СІМ/СМГС». При цьому в накладній проставляються відмітки, які зазначаються: у графі 3 (для накладної СМГС) або графі 7 (для накладної СІМ/СМГС) із «Довідника штампелів та відміток перевізного документа»:

- за номером 1735 – «Перестановка вагонів на тележки другої ширини колії на станції України», при цьому зазначити найменування та код станції перестановки;

- номером 1797 – «Перестановка вагона на тележки другої ширини колії на станції смежної іноперевозчика», при цьому за можливості зазначити найменування та код станції переставлення, а також за наявності договору на переставлення зазначити номер і дату його укладання.

Крім того, під час навантаження мають бути враховані вимоги щодо габариту рухомого складу, допустиме статичне навантаження від колісної пари вагона на рейки, наявність маркувальних табличок і знаків небезпеки на вагонах для перевезення небезпечних вантажів тощо.

Переставлення на станціях АТ «Укрзалізниця» не потребує укладання окремого договору. Переставлення та розрахунки здійснюються на підставі відміток у накладній. На станціях відправлення АТ «Укрзалізниця» з відправника (замовника послуг) стягується збір за переставлення завантажених вагонів з візків однієї ширини колії на візки іншої ширини колії або контейнерів з вагонів за ставками, наведеними у розд. III, п. 7.1 Збірника тарифів.

У разі здійснення переставлення завантажених і порожніх власних та орендованих вагонів додатково нараховується збір за користування візками. За користування візками при переставленні завантажених і порожніх власних та орендованих вагонів нараховується збір у розмірі 24,6 грн за один візок за добу з урахуванням корегувального коефіцієнта відповідно до розд. III, п. 7.2. Збірника тарифів. Цей збір оплачується власником, орендарем вагона або платником за перевезення після повернення вагона на територію України.

Передача вагонів власності АТ «Укрзалізниця» у Польщу, Угорщину, Словаччину та Румунію при міжнародних вантажних перевезеннях здійснюється на підставі Договорів (угод) про співробітництво з організації та здійснення міжнародних вантажних перевезень через державний кордон між АТ «Укрзалізниця» і європейськими перевізниками. Перевізники Польщі, Угорщини, Словаччини та Румунії сплачують АТ «Укрзалізниця» плату за користування вантажними вагонами власності АТ «Укрзалізниця» за ставками, затвердженими рішенням правління АТ «Укрзалізниця», яка вже включає плату за користування візками.

Ураховуючи зазначене, при переставленні власних вагонів перевізника АТ «Укрзалізниця», у тому числі вагонів, віднесених до групи ЦТЛ-СНД, з використанням візків перевізника АТ «Укрзалізниця» окремо збір за користування візками відправнику не нараховується.

14.1.3. Операції з перевезення вантажів

Вантажовідправник у пункті початку руху вагонів може скористатися митницею відправлення (станція відправлення) – це митний орган (залізнична станція) на території України, де починається переміщення товарів (вантажів), що перебувають під митним контролем [109]. За таких умов вантаж може прямувати від станції відправлення до станції призначення (митниці призначення) під митним оформленням. Під митницею призначення (станція призначення) розуміється митний орган (залізнична станція) на території України, де закінчується переміщення товарів (вантажів), що перебувають під митним контролем. Залізниці здійснюють перевезення товарів (вантажів) як прохідним, так і внутрішнім митним транзитом. Схема перевезення вантажів під митним контролем територією України наведена на рис. 14.5.



Рис. 14.5. Схема перевезення вантажів під митним контролем територією України (внутрішній митний транзит)

Залізниці зобов'язані доставити від станції відправлення (митниці відправлення) на станцію призначення (митницю призначення) товари (вантажі) без будь-яких змін упаковки або стану з непошкодженими

засобами ідентифікації, а також ДКД, перевізні й супровідні документи на ці товари (вантажі) [110].

Довозять такі вантажі до останньої перед кордоном із суміжною державою дільничної чи сортувальної залізничної станції, на якій виконуються операції з огляду вагонів, оформлення перевізних документів, а також здійснюються всі передбачені законодавством види контролю для товарів (вантажів), що переміщуються залізничним транспортом. Називають такі станції прикордонними передавальними станціями. Від станції відправлення до прикордонної передавальної станції вагони слідуєть згідно з чинним Планом формування поїздів (ПФП).

На прикордонній передавальній станції перевізні документи в опечатаному працівником цієї станції пакеті діаметром не більш ніж 95 мм (для можливості пересилання його пневматичною поштою) передаються машиністові локомотива. Допускається також передання документів у спеціальних сейф-пакетах або іншій упаковці, яка унеможлиблює підміну документів без залишення видимих слідів. Порядок передання машиністові локомотива перевізних документів встановлюється технологічним процесом роботи станції, погодженим з митним органом [110].

АТ «Укрзалізниця» як перевізник бере участь у переміщенні вантажів (товарів) і несе відповідальність відповідно до законодавства України за їхнє збереження від моменту прийняття до перевезення й до моменту видавання одержувачеві або передання згідно з угодами про перевезення товарів (вантажів) у міжнародному сполученні та Правилами перевезень вантажів іншому підприємству, а також за доставлення зі станції відправлення (митниці відправлення) на станцію призначення (у митницю призначення).

Митниця відправлення обов'язково встановлює строк доставлення товарів (вантажів) у митницю призначення відповідно до вимог Положення про порядок здійснення контролю за доставленням вантажів у митниці призначення, затвердженого наказом Державної митної служби України та

п. 41 Статуту залізниць України з урахуванням виду транспорту, що використовується для такого перевезення, та інших умов перевезення. Строк доставлення обчислюється з 24-ї години дати прийняття товару (вантажу) до перевезення. Виконання (невиконання) залізницею зобов'язання про доставлення товару (вантажу) у митницю призначення визначається за датою, зазначеною у відбитку календарного штампеля відповідної станції, проставленого на накладній, документами контролю за доставкою (ДКД) (ВМД – у разі наявності) [110]. Після прибуття товару (вантажу) на станцію призначення у відповідних графах усіх примірників накладних проставляється відбиток календарного штампеля, що є підтвердженням надходження товару (вантажу) на станцію призначення.

Товари (вантажі), що прибувають на станцію призначення й перебувають під митним контролем, розміщуються в зонах митного контролю, які створюються на коліях загального користування і в яких товари (вантажі) перебувають під охороною залізниці, або, за дозволом митного органу, в інших місцях чи під'їзних коліях, визначених як зони митного контролю згідно з Митним кодексом України і Порядком створення зон митного контролю та їхнього функціонування.

Працівники залізниць не мають права видавати товари (вантажі), що перебувають під митним контролем, виконувати з ними будь-які операції (навантаження, вивантаження, перевантаження, усунення пошкоджень упаковки, розпакування, упакування, перепаккування або зміну ідентифікаційних знаків чи маркування, нанесених на упаковку) без дозволу митниці.

Митний контроль і митне оформлення товарів (вантажів) починаються з моменту прийняття посадовою особою митниці відправлення повідомлення прикордонної передавальної станції про перетин митного кордону поїздом, яким ці товари (вантажі) увозяться на митну територію України, та одержання від працівника залізниці передатної відомості, перевізних і товаросупровідних документів [110].

Після здійснення митного контролю і оформлення залізничних транспортних засобів і товарів (вантажів) митні органи дають дозвіл на відправлення їх до митниці призначення для пропускання за межі митної території України. Документи з відмітками митних органів та оформлена вантажна митна декларація (ВМД) передаються на станцію відправлення для прийняття товарів (вантажів) до перевезення (рис. 14.6).

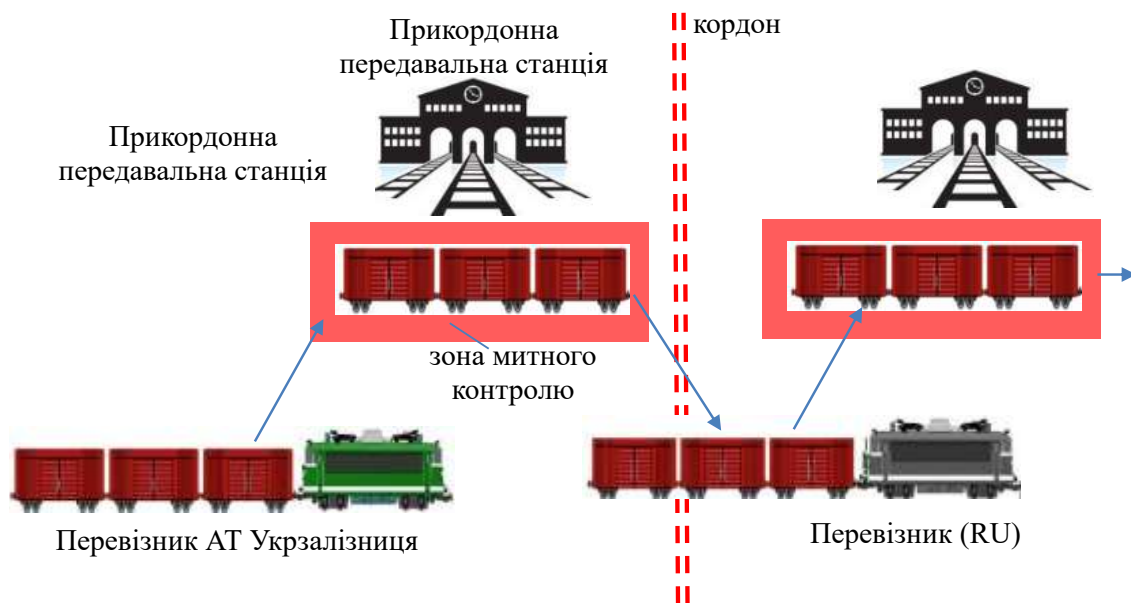


Рис. 14.6. Схема перевезення вантажу при перетинанні кордону

Наявність у цих документах відбитка календарного штампеля станції, що приймає товари (вантажі) до перевезення, свідчить про зобов'язання залізниці щодо перевезення цих товарів (вантажів) і дотримання митних правил, установлених законодавством.

Посадова особа прикордонної передавальної станції інформує митний орган про прибуття товарів (вантажів) на станцію та подає документи для здійснення митного контролю відповідно до цього Порядку.

Залізничний транспортний засіб з товарами (вантажами), який не був прийнятий суміжною державою і повернувся на прикордонну передавальну

станцію, перебуває на коліях станції під митним контролем і охороною залізниці на підставі перевізних документів, згідно з якими він переміщувався за межі митної території України до з'ясування обставин повернення і прийняття рішення щодо подальшого перевезення вантажів

При ввезенні на митну територію України транспортних засобів і товарів (вантажів) посадові особи прикордонної передавальної станції інформують митний орган про перетинання митного кордону залізничним транспортним засобом (рис. 14.7).

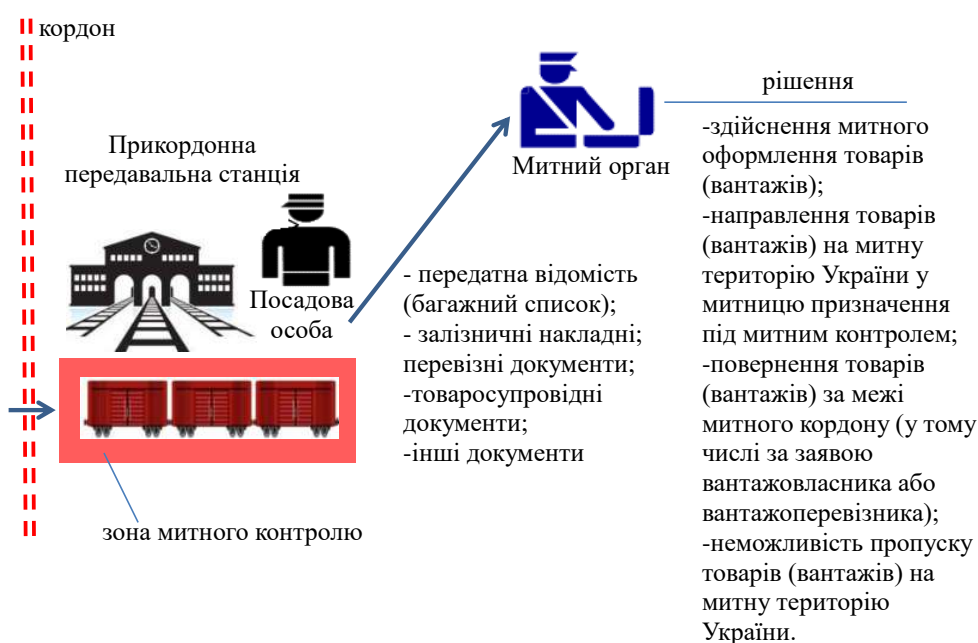


Рис. 14.7. Митний контроль залізничних транспортних засобів і товарів (вантажів), що ввозяться на митну територію України

Для здійснення митного контролю посадові особи прикордонної передавальної станції подають до митного органу такі документи:

- передатна відомість (багажний список);
- залізничні накладні;
- перевізні документи;
- товаросупровідні документи;

- інші документи, передбачені Митним кодексом України, іншими законодавчими актами з питань митної справи та міжнародними договорами.

Посадові особи митного органу і прикордонної передавальної станції проводять перевірку кількості та номерів залізничних транспортних засобів, що надходять, цілісності пломб, запірно-пломбувальних пристроїв, збереження товарів (вантажів) на відкритому рухомому складі в порядку і строки, встановлені технологічним процесом роботи станції, погодженим з відповідним митним органом, і здійснюють інші форми митного контролю, передбачені Митним кодексом України та іншими законодавчими актами з питань митної справи.

За результатами митного контролю посадова особа митного органу приймає рішення:

- про здійснення митного оформлення товарів (вантажів);
- направлення товарів (вантажів) на митну територію України в митницю призначення під митним контролем;
- повернення товарів (вантажів) за межі митного кордону (у тому числі за заявою вантажовласника або вантажоперевізника);
- неможливість пропускання товарів (вантажів) на митну територію України.

При надходженні товарів (вантажів) із-за меж митної території України у вагонах колії 1435 мм здійснюється в разі потреби перевантаження цих товарів (вантажів) у вагони колії 1520 мм і переоформлення перевізних документів на станціях дії транспортного права Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) на ділянках залізничних колій 1435 мм. Після прийняття залізницею товарів (вантажів) до перевезення під митним контролем працівник прикордонної передавальної станції проставляє на перевізних документах і документах контролю за доставленням (ДКД) календарний штампель.

У разі необхідності здійснення інших, крім прикордонного і митного, видів контролю транспортних засобів і товарів посадовими особами органів виконавчої влади, на які відповідно до законодавства покладено здійснення таких видів контролю (контролюючі органи), такі особи залучаються для проведення відповідного виду державного контролю та прибувають у пункт пропуску.

У випадках, установлених законодавством, товари пропускаються через державний кордон після здійснення посадовими особами органів виконавчої влади, на які відповідно до законодавства покладено здійснення санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного, радіологічного та контролю за переміщенням культурних цінностей, зазначених видів державного контролю. Санітарно-епідеміологічний, ветеринарно-санітарний, фітосанітарний, екологічний контроль окремих товарів і контроль за переміщенням культурних цінностей здійснюється в пункті пропуску (у тому числі у формі попереднього документального контролю) відповідно до вимог ст. 319 Митного кодексу України, ст. 20 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», ст. 44, 45 Закону України «Про безпечність та якість харчових продуктів», ст. 38 Закону України «Про карантин рослин», ст. 18 Закону України «Про ветеринарну медицину».

Згідно з чинними правилами після зупинки поїзда прикордонний наряд у кабіні локомотива проводить перевірку документів щодо права перетинання кордону машиністів і службових осіб, які прямують через державний кордон України. За наявності належно оформлених документів прикордонний наряд проставляє штампи «Вибуття» і «Державний кордон України перетнули» в іменні списки. Під час перевірки паспортних документів прикордонний наряд здійснює візуальний огляд кабіни локомотива.

Для здійснення операцій з передання відправок і оформлення документів залізничні адміністрації суміжних держав двосторонніми

угодами встановлюють міждержавні передавальні станції та інформують про них усі залізничні адміністрації [111, 112].

Приймання і здавання вантажів за участю залізничних адміністрацій суміжних держав може здійснюватися як на передавальній станції приймальної сторони, так і на передавальній станції країни, яка передає вагони залежно від місцевих умов, що визначається двосторонніми угодами залізничних адміністрацій суміжних держав.

Передача вантажів із залізниці однієї сторони на залізницю іншої сторони здійснюється щодня і цілодобово. За угодою сторони здавання та приймання вантажів можуть здійснюватися роздільно на передавальних станціях граничної залізниці. У цьому випадку приймання вантажів здійснюється в односторонньому порядку тільки представниками приймальної сторони.

Передача вантажів між залізницями суміжних держав оформляється поїзною передавальною відомістю (ППВ), яка складається в шести примірниках, по три примірники для кожної.

Поїзна передавальна відомість затверджена Повідомленням повноважних представників залізничних адміністрацій 7-9 лютого 1995 р. «Структура передаточної ведомости» (друга редакція) [112].

Передавальна поїзна відомість поділяється на два види (рис. 14.8):

- вихідна ППВ (ВППВ) – документ, підготовлений здавальною стороною;
- узгоджена ППВ (УППВ) – документ, виправлений і підписаний приймальною стороною.

При виконанні операцій здавання і приймання вантажів на єдину станцію передавання вагонів формується тільки УППВ, а при виконанні операцій цих розділів підготовлюється ВППВ приймальною стороною і УППВ.

Поїзні передавальні відомості повинні мати непереривну нумерацію з початку календарного року.



Рис. 14.8. Схема приймання і здавання вантажів за участю залізничних адміністрацій суміжних держав

При сумісному прийманні та здаванні передавальних відомостей (натурних листів), актів та інших документів, якими засвідчується передання вантажів, а також виправлення або примітки в цих документах, вони мають бути засвідчені підписами працівників і календарними штампелями передавальних станцій обох залізниць, виправлення або примітки в перерахованих документах мають бути ідентичними у всіх примірниках.

При виконанні операцій здавання та приймання відправок окремо в односторонньому порядку на міждержавних передавальних станціях і виявленні приймальною стороною помилок та інших невідповідностей у передавальній відомості (натурному листі) представник приймальної сторони повинен закреслити початковий текст так, щоб його можна було прочитати, і вписати новий і завірити в порядку, викладеному в цьому пункті. У такому випадку комерційні акти, акти загальної форми та інші

документи, що складаються приймальною стороною, підписуються тільки її представниками, а про виявлені невідповідності, внесені виправлення до передавальної відомості (натурний лист) і неприйняті вагони приймальна сторона телеграфом повідомляє здавальну сторону в строк, зазначений у двосторонній Угоді.

При прийманні вантажів у вагонах від здавальної сторони представники приймальної сторони зобов'язані звірити перевізні документи з даними передавальної відомості (натурного листа) і фактичною наявністю вагонів, що передаються, за їхніми номерами.

Приймання вантажів, що передаються в запломбованих вагонах, проводиться без перевірки кількості місць і маси, з перевіркою цілісності та стану накладених пломб, ЗПУ, відповідності відбитків на пломбах і знаків, нанесених на ЗПУ, даних, зазначених у перевізних документах, а також технічної та комерційної справності вагона.

Вантажі, що перевозяться на відкритому рухомому складі, здаються та приймаються так:

- навалочні та насипні – з візуальним оглядом стану вантажу та перевіркою відповідності його найменування зазначеному в перевізному документі;

- вантажі в упаковці та незапаковані приймаються з перевіркою відповідно до стану упаковки або вантажу, а також їхнього кріплення;

- лісові вантажі, у тому числі пиломатеріали, приймаються з перевіркою цілісності кріплення та відповідності кількості штабелів даним, зазначеним у перевізних документах;

- автомобілі, автотракторна техніка, автопоїзди, причепи, напівпричепи, тягачі, що перевозяться без супроводження провідників, приймаються з перевіркою кількості одиниць, зовнішнього стану техніки відповідно до перевізних документів і наявності пломб, ЗПУ;

- вантажі, що перевозяться дрібними відправками, - з зовнішнім оглядом вантажу та звірянням з даними перевізних документів, якщо це можливо і вантаж завантажений так, що забезпечується підрахування місць і візуальна перевірка їхнього стану. Якщо перевірка вантажу під час передання неможлива, то повна перевірка вантажу проводиться на станції наступного сортування (або вивантаження).

Передання вантажів у контейнерах оформляється передавальною відомістю встановленої форми або документом, що його заміняє, заповнюється на підставі перевізних документів.

Передання завантажених контейнерів провадиться з перевіркою відповідності номерів контейнерів даним перевізних документів і зовнішньому стану видимих стін і дахів контейнерів.

Повна перевірка стану контейнерів, пломб, ЗПУ здійснюється на першій станції їхнього сортування, а для контейнерів, що йдуть без сортування, - на станції вивантаження

Вхідні прикордонні станції транзитних залізниць зобов'язані перевіряти наявність у графі 20 накладної СМГС позначок про оплату перевезень транзитними залізницями. За відсутності в накладній таких позначок, а також у випадках вказівки експедитора, який не має договору з транзитною приймальною залізницею, остання має право відмовити в прийманні такої відправки від залізниці, що здає, або затримати вантаж до з'ясування платника. Вказівка в перевізних документах коду експедитора, що не відповідає його коду за договором, не може бути підставою для неприйняття відправок транзитною приймальною залізницею. У цих випадках питання оплати перевезень розглядаються приймальними залізницями з оголошеними ними експедиторськими організаціями.

Розрахунки за перевезення вантажів експортно/імпортних здійснюються згідно з міжнародними угодами та чинним законодавством. Платежі за перевезення експортних вантажів сплачуються на станції

відправлення за відстань від станції відправлення до вихідних прикордонних станцій (включаючи відстань до державного кордону). Платежі за перевезення імпорتنих вантажів з припортових станцій можуть сплачуватися на станції відправлення вантажовласником чи експедитором або на станції призначення одержувачем.

У разі перевезення імпорتنих вантажів за документами внутрішнього сполучення з оплатою на станції призначення у графі «Провізна плата» цих документів зазначається «Розрахунок на станції призначення» [113].

14.1.4. Операції з доставлення вантажу

Товари мають бути доставлені до пункту доставлення, вказаного на накладній. Перевізник повинен забезпечити дотримання митних правил перед доставленням товару. Доставленням товару, якщо це зроблено відповідно до норм, що діють у пункті доставлення, є виконання таких умов:

- передання товарів митним або податковим органам у їхніх приміщеннях або на складах, якщо перевізник передає відповідальність за вантаж;

- здавання товару на зберігання перевізнику, експедитору або на склад загального користування.

Товари вважаються такими, що були доставлені, коли перевізник передає їх одержувачу в узгоджене місце та час. Одержувач повинен підтвердити отримання товару у графі 61 паперової накладної, у графі 61 роздруківки електронних накладних або іншим способом. Електронна накладна: повідомлення «підтвердження доставлення». Перевізник повинен отримати оплату, затверджену відправником. Якщо є сумніви щодо платоспроможності вантажоодержувача або вантажовідправника, а збори, прийняті вантажоодержувачем, не були сплачені заздалегідь, товар має бути

доставлений лише тоді, коли всі суми, належні за договором перевезення, сплачені.

Вагони (контейнери) з товаром (вантажем), що прибули на станцію призначення і перебувають під митним контролем, розміщуються на цій станції та перебувають під охороною залізниці. Про прибуття товару (вантажу) працівник цієї станції повідомляє митницю призначення та вантажоодержувача з дотриманням строків, установлених митним законодавством. Працівник станції призначення, на якій розташовано підрозділ митниці призначення, повідомляє цей підрозділ шляхом передання йому ДКД, перевізних і товаросупровідних документів на товар (вантаж). Цей факт реєструється працівником залізниці в спеціальному журналі залізничної станції з обов'язковим зазначенням дати й часу. За відсутності на станції призначення такого підрозділу митниця призначення і станція узгоджують окремий порядок повідомлення й передання документів з урахуванням місцевих умов, який відображується в Технологічному процесі роботи цієї станції. Приклади технологічних графіків обробки поїздів при крос-кордонних перевезеннях на прикордонних передавальних станціях наведені на рис. 14.9.

14.2. Операції з пасажирями на різних етапах процесу крос-кордонних перевезень

При здійсненні крос-кордонних пасажирських перевезень на залізниці основними операціями є виконання прикордонного і митного контролю. Проводять такі контролі за двома варіантами:

- у місцях посадки-висадки пасажирів;
- поїзді під час руху.

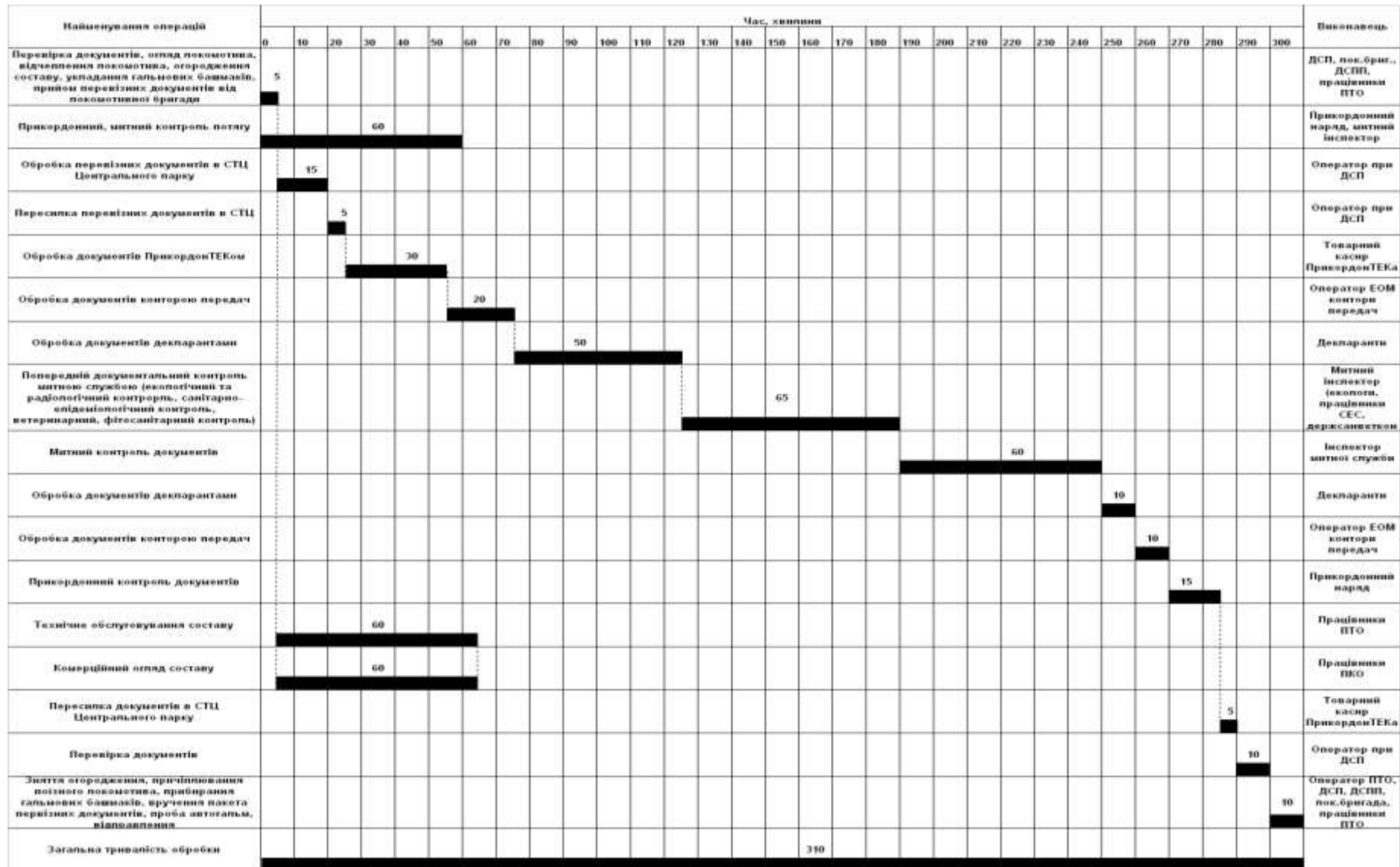


Рис. 14.9. Графік обробки поїздів транзитного поїзда без переробки в транзитному парку прикордонної передавальної станції зі зміною локомотива і локомотивної бригади

14.2.1. Особливості операцій з пасажирями при крос-кордонних перевезеннях у місцях посадки-висадки пасажирів

Митний контроль і митне оформлення предметів, що належать пасажирям, які переміщуються через митний кордон, здійснюється посадовими особами митних органів у зонах митного контролю в межах пунктів пропуску [115]:

- в оглядових залах, на перонах вокзалів залізничних станцій, у вагонах поїздів міжнародного пасажирського сполучення;
- приміщеннях для огляду товарів (вантажів), що переміщуються через митний кордон у несупроводжуваному багажу, і вантажобагажу — у багажних відділеннях залізничних станцій;
- інших місцях уздовж маршруту руху залізничного транспортного засобу, визначених за погодженням з Держмитслужбою, Адміністрацією Держприкордонслужби і Мінтрансом.

Посадка і висадка пасажирів, які пройшли митний контроль і митне оформлення, а також завантаження і розвантаження товарів (вантажів), відправлення пасажирських поїздів з місць стоянки здійснюється з дозволу митного органу і органу охорони державного кордону.

Для прикладу на рис. 14.10 наведено схему залізничної станції Перемишль з зоною митного контролю. Пасажирські поїзди з України прибувають на перон № 5, де відбувається проходження митного контролю.

Перетинання державного кордону пасажирськими поїздами може здійснюватися без заміни колісних пар або з заміною в пунктах переставлення [115]. Після прибуття пасажирського поїзда в пункт пропуску встановлюються зони прикордонного та митного контролю. Перевірка паспортних документів у пасажирів та ідентифікація особи здійснюються прикордонним нарядом «Перевірка документів».

Перевірка паспортних документів в осіб, які прямують через державний кордон у пасажирських поїздах без заміни колісних пар,

здійснюється за допомогою переносних комп'ютерних терміналів типу «РОСКЕТ» у салоні вагонів біля пасажирських купе вагонів у присутності провідника вагона.

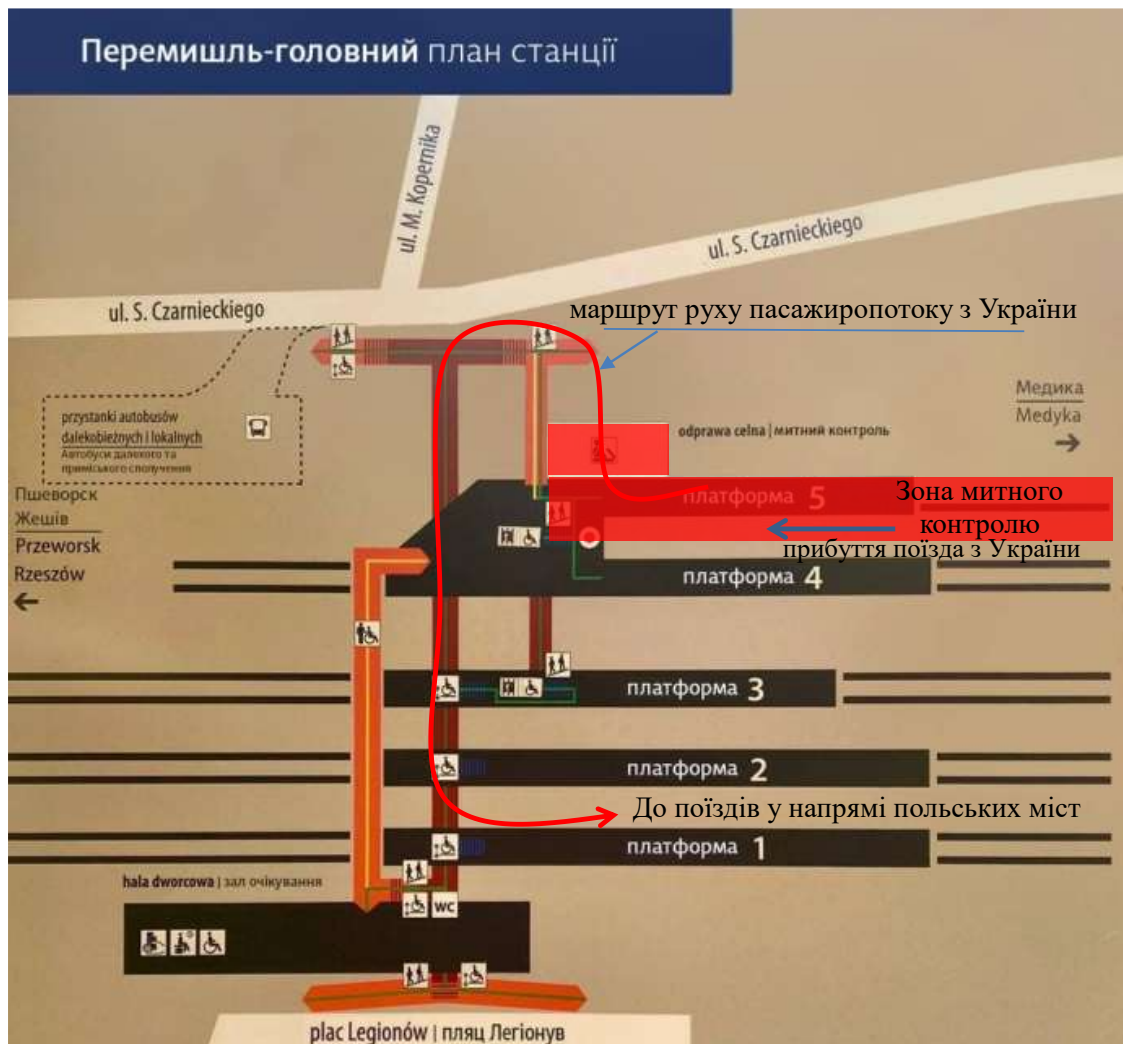


Рис. 14.10. Схема прикордонної станції Перемишль-Головний, Республіка Польща, і маршрути руху пасажиропотоків при кроскордонних перевезеннях пасажирів [114]

Під час перевірки паспортних документів пасажирів з купе не виходять, винятком є проведення співбесід, огляд конструктивних особливостей купе, складання матеріалів про адміністративне правопорушення, комісійне вивчення паспортних документів.

У разі заміни колісних пар перевірка паспортних документів здійснюється прикордонним нарядом «Перевірка документів» у службових приміщеннях підрозділів Держприкордонслужби під час технічної стоянки поїзда в пункті пропуску, де відбувається заміна колісних пар. Після закінчення перевірки паспортних документів і подання пасажирського поїзда до перону паспортні документи роздаються пасажиром прикордонним нарядом, який здійснював перевірку документів.

Перевірка паспортних документів навченого персоналу пасажирського поїзда та локомотива здійснюється посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону в службових купе, кабінах локомотивів.

Митний контроль здійснюється посадовими особами митних органів у порядку, передбаченому Митним кодексом України та іншими нормативно-правовими актами з питань митної справи. Під час здійснення прикордонного та митного контролю порядок огляду транспортного засобу (пасажирських і службових приміщень вагонів) визначається старшими змін прикордонних нарядів і митних органів.

У разі виявлення посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону в конструктивних особливостях транспортних засобів багажу та особистих речах заборонених до переміщення через державний кордон України предметів і матеріалів вживаються заходи забезпечення їхньої цілості до прибуття посадових осіб митних органів.

Зовнішній огляд вагонів (акумуляторних ящиків, конструктивних особливостей тощо) під час здійснення прикордонного контролю та митного контролю здійснюється посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону і митних органів після їх відкриття поїзним електромеханіком і в його присутності з дотриманням заходів безпеки.

Огляд локомотива під час здійснення прикордонного контролю та митний огляд проводяться посадовими особами підрозділів органів охорони

державного кордону і митних органів у присутності старшого локомотивної бригади з дотриманням визначених залізницею заходів безпеки.

14.2.2. Особливості операцій з пасажирами при крос-кордонних перевезеннях у пасажирських поїздах під час руху

Прикордонний і митний контроль пасажирських поїздів під час руху здійснюються на ділянках залізничних маршрутів, які визначаються спільним наказом Адміністрації Державної прикордонної служби, Державної митної служби і Міністерства розвитку громад.

Під час руху в зазначених пасажирських поїздах установлюється зона прикордонного та митного контролю, у межах якої посадовими особами підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів проводяться контрольні процедури.

Старший зміни прикордонних нарядів і старший зміни митних органів здійснюють посадку безпосередньо в штабний вагон, отримують у начальника поїзда інформацію, передбачену п. 2.3, 2.4 розд. 2 Технології [115], і доводять її до відома складу змін підрозділів органів охорони державного кордону та митних органів з використанням засобів зв'язку або безпосередньо. Перевірка паспортних документів, огляд вагонів і локомотива здійснюються у встановленому порядку. У разі виявлення товарів, що підлягають контролю з боку інших контрольних органів (служб), завершення їхнього митного оформлення проводиться у пунктах пропуску.

Наприклад, для зменшення строку подорожі та комфортного перетинання державного кордону в поїздах «Київ-Львів-Перемишль (РП)», які перетинали державний кордон, здійснюють прикордонники Львівського прикордонного загону під час руху поїзда між станціями «Львів» і «Мостиська-2». Такий самий порядок здійснення прикордонного контролю буде і на зворотному напрямку (рис. 14.11).



Рис. 14.11. Прикордонний і митний контроль у пасажирському поїзді «Київ-Львів-Перемишль (РП)» під час руху поїзда між станціями «Львів» і «Мостиська-2»

Контрольні запитання до розділу 14

1. Назвіть складові операцій з вантажами при крос-кордонних перевезеннях.
2. У якій електронній системі виконується в Україні планування перевезення експортних, імпорتنих і транзитних вантажів?
3. Які операції можна автоматизувати при застосуванні цієї системи?
4. За допомогою якої автоматизованої системи проводиться укладання договорів про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом та оформлення перевізних і супровідних документів?
5. Які дані необхідно вказати при введенні заявки в АС МЕСПЛАН на перевезення на експорт через сухопутні прикордонні переходи у треті країни?
6. Які дані необхідно вказати при введенні заявки в АС МЕСПЛАН на перевезення на експорт через порти?
7. Вкажіть умови перевезення вантажів групами вагонів за однією накладною.
8. Дайте визначення «місця загального користування».
9. Дайте визначення «місця незагального користування».
10. Вкажіть два види передавальної поїзної відомості.

РОЗДІЛ 15. Особливості крос-кордонних перевезень вантажів у транспортному праві СІМ

За історичного розвитку залізничний транспорт України опинився у двох правових залізничних системах спеціалізованих міжнародних організацій:

- Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ/ОТІФ), штаб-квартира якої знаходиться в Берні (Швейцарія);
- Організація співробітництва залізниць (ОСЖД/ОСЖД), виконавчий орган якої – Комітет ОСЗ – знаходиться у Варшаві (Польща).

Після прийняття у Європейському Союзі (ЄС) другого залізничного пакета держави-члени приєдналися до Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Ураховуючи дію правового режиму СОТІФ у всіх державах-членах ЄС на західному кордоні України, важливо розрізнити специфіку організації крос-кордонних перевезень за таким правовим режимом від права УМВС – Угоди про міжнародне вантажне залізничне сполучення (ОСЖД).

Як зазначалося в розд. 8 підручника, міжнародні вантажні перевезення залізничним транспортом у межах СОТІФ регулюються Єдиними правилами СІМ – Єдині правила щодо договору міжнародного залізничного перевезення вантажів (Додаток В до Конвенції СОТІФ). Їхня мета полягає в тому, щоб дозволити наскрізне відправлення вантажу за допомогою єдиного документа, накладної, дійсного протягом усього шляху від прийняття товару до його доставлення.

Правила СІМ передбачають їхнє застосування для перевезення вантажів принаймні між двома державами лише на лініях, внесених до переліку залізничних ліній СІМ згідно зі ст. 24 Конвенції [СОТІФ]. Держави-члени надсилають Генеральному секретареві свої заяви стосовно внесення або вилучення ліній. Генеральний секретар повідомляє всім державам-

членам про внесення або вилучення якої-небудь лінії. За Переліком ліній CIM (CIM List of Railway Lines) [116, 117], АТ «Укрзалізниця» має такі лінії:

1. Halmeu / Dyakovo – Batyovo – Chop / Čierna nad Tisou (1435 mm)
Chop / Záhony (1435 mm).
2. Halmeu – Dyakovo (1520 mm).
3. Epereszke / Batyovo – Mukacheve (1435 mm).
4. Medyka / Mostiska II – Mostiska I (1435 mm).
5. Dorohusk / Yagodin – Kovel (1435 mm).
6. Dornești / Vadul – Siret (1435 mm).
7. Dornești / Vadul – Siret (1520 mm).

На відміну від права СМГС, де договір перевезення вантажу засвідчується єдиним міжнародним перевізним документом – «Накладна УМВС (SMGS, СМГС)», у праві CIM договір перевезення вантажу має бути підтверджений накладною, складеною за єдиним зразком – «Накладна CIM (CIM, ЦІМ)». Накладна – це електронний запис або паперовий документ, який фіксує договір перевезення відповідно до ст. 6 CIM (рис. 15.1).



Рис. 15.1. Схема правил складання Договору на перевезення вантажу згідно з Керівництвом з накладної CIM (ГЛВ-CIM)

ЦІТ рекомендує використовувати Загальні умови перевезення для міжнародних вантажних перевезень залізничним транспортом ГТВ-ЦІВ (GTC-CIM), складені та рекомендовані ЦІТ [117]. Для членів ЦІТ розроблено Керівництво з накладної СІМ (ГЛВ-СІМ) – посібник, що містить інструкції щодо використання накладної СІМ, накладної СІМ для комбінованого транспорту та інших документів, використовуваних для міжнародних перевезень вантажних перевезень залізничним транспортом. Згідно з Керівництвом з накладної СІМ (ГЛВ-СІМ) [117] паперові квитанції про оплату мають три пронумерованих аркуші.

За роботою [118], вагони можуть відвантажуватися завантаженими або порожніми як товари. У цьому випадку вони є предметом договору перевезення СІМ. Якщо вагон піддається митним формальностям, він має бути оформлений як товар. Отже, він підпорядковується Єдиним правилам СІМ (ст. 24 СІМ). Вагон піддається митним формальностям при перетинанні ним митного кордону, зокрема:

- до і після здавання в оренду;
- для прибирання і після прибирання;
- на стадії ремонту і після ремонту;
- капітально відремонтований і після капітального ремонту;
- на реконструкцію і після відновлення;
- при купівлі або продажу;
- на шляху до списання.

Проте вагон може бути повернутий як транспортний засіб (NHM 9921.10 - 9921.40 або 9922.10 - 9922.40) після того, як він був використаний як транспортний засіб відповідно до виконавчих положень Митного кодексу Союзу або національного митного законодавства:

- якщо вагон використовувався як транспортний засіб у третій країні; він допущений до вільного обігу в державі-члені ЄС; повертається в державу-член ЄС;

- якщо вагон використовувався як транспортний засіб у державі-члені ЄС; він допущений до вільного обігу в третій країні; повертається в цю третю країну.

Слід зазначити, що вагони можуть бути відправлені порожніми або завантаженими як транспортний засіб. У цьому випадку згідно з COTIF вони є предметом договору про використання ЦУВ (CUV) – Єдині правила щодо договорів використання транспортних засобів у міжнародному залізничному сполученні [118]. За правом SMGS існує аналогічний договір за назвою ПГВ – Правила користування вантажними вагонами у міжнародному сполученні (рос. Правила пользования грузовыми вагонами в международном сообщении).

Єдині правила CUV застосовуються, коли залізничне підприємство використовує транспортні засоби, які йому не належать, і воно укладає договір користування з власником цих транспортних засобів. Регулює такі відносини Генеральний договір користування вагонами (GCU), що є багатостороннім договором. Він визначає права та обов'язки сторін договору (власників вагонів і залізничних підприємств-користувачів) щодо використання вагонів як транспортних засобів. Доказом відправлення порожнього вагона як транспортного засобу служить вагонна накладна, яка може бути як електронною, так і паперовою (рис. 15.2).

СІТ розроблено Керівництво з вагонної накладної CUV, що застосовується до переміщення порожніх вагонів, на які поширюється вагонна накладна (відповідно до ст. 14 GCU). Він містить усі подробиці про те, як використовується вагонна накладна. Метою цього посібника є визначення стандартного процесу для залізничних підприємств (RU), які використовують вагони, для обробки вагонної накладної CUV та інших документів, застосовуваних для перевезення порожніх вагонів як транспортних засобів [119].



Рис. 15.2. Схема правил складання Договору на переміщення порожнього вагона згідно з Керівництвом з вагонної накладної CUV

Крім того, СІТ розроблено Керівництво з експлуатації вагонів CUV (GLW-CUV) – це посібник, що містить інструкції з використання вагонної накладної та інших документів, що використовуються при перевезенні порожніх вагонів як транспортного засобу.

Важливим є поняття «перевізник» – це перевізник, з яким вантажовідправник уклав договір перевезення згідно з Єдиними правилами СІТ, або наступний перевізник, який несе відповідальність на підставі цього контракту. Якщо перевізник не є залізничним підприємством (якщо це дозволено національним законодавством), він повинен доручити виконання залізничного перевезення залізничному підприємству, яке виконує роль наступного перевізника, замінного перевізника або допоміжного складу перевізника у значенні особа, за яку перевізник несе відповідальність згідно зі ст. 40 СІТ. Схема дії правил на вантаж і вагон у СOTIF порівняно з правом OSJD наведена на рис. 15.3.



Рис. 15.3. Схема дії правил на вантаж і вагон у COTIF порівняно з правом OSJD

У межах етапів процесу перевезення слід розрізняти різні статуси залізничного підприємства, яке надає транспортну послугу [118]:

- договірний перевізник - перевізник, з яким вантажовідправник уклав договір перевезення відповідно до Єдиних правил СІМ;
- перевізник - наступний перевізник, який несе відповідальність на підставі договору, що уклав з вантажовідправником договірний перевізник;
- перевізник (призначення) – наступний перевізник, який видає вантаж на станції призначення. Зобов'язаний видати накладну вантажоодержувачу за запитом.

Схема ідентифікації учасників перевізного процесу при крос-кордонних перевезеннях згідно з COTIF наведена на рис. 15.4.

Коли перевезення виконують кілька підприємств, можливі дві моделі:

- спільне укладання договорів: наступні перевізники, які беруть участь у перевезенні, несуть відповідальність перед замовником за всю суму договору перевезення;

- субпідряд: перевізник-субпідрядник (замісник перевізника) несе відповідальність за ту частину перевезення, яку він виконує.



Рис. 15.4. Схема ідентифікації учасників перевізного процесу при крос-кордонних перевезеннях згідно з COTIF

У рамках цих двох моделей перевізник або замісник може довірити виконання різних послуг третім сторонам. У цих випадках перевізник-замісник або третя сторона може обробляти товарно-транспортну накладну лише на ім'я та за рахунок перевізника і відповідно до його інструкцій.

Перевізники та змінні перевізники, які використовують інфраструктуру, що їм не належить, повинні укласти договір на використання інфраструктури. СІТ і ЗМЄ (Залізнична мережа Європи) (СІТ і RNE (RailNetEurope)) рекомендують використовувати «Європейські загальні умови використання залізничної інфраструктури (ЄЗУВЗІ)». Вони доступні на веб-сайті СІТ.

За роботою [118], можна структурувати процеси та види діяльності, пов'язані з виконанням міжнародних перевезень вантажів:

1. Діяльність перед перевезенням:

01.01 - Укладення договору перевезення.

01.02 - Поставка вагонів перевізником.

2. Приймання до перевезення:

02.01 - Приймання товару.

02.02 - Приймання накладної.

02.03 - Приймання супровідних документів.

02.04 - Обробка накладної та супровідних документів.

02.05 - Маркування вагонними ярликами та іншими ярликами.

02.06 - Збір оплати.

02.07 – Експертиза.

3. Передання між перевізниками:

03.01 - Опрацювання накладної та супровідних документів.

03.02 - Здавання товару.

4. Поправка до договору перевезення:

04.01 - Приймання та передання наступних замовлень.

04.02 - Виконання наступних замовлень.

5. Обставини, що перешкоджають перевезенню:

05.01 - Дія, яку слід вжити, - запитати особу, яка має право отримати вказівки.

05.02 - Виконання вказівок особи, яка має право, - інші дії.

05.03 - Збір оплати.

6. Втрати і збитки:

06.01 - Заповнення офіційного звіту.

06.02 – Інші заходи.

7. Відсутні товари та надлишки:

07.01 – Відсутні товари.

07.02 – Надлишок.

8. Обставини, що перешкоджають доставленню:

08.01 - Звернутися до уповноваженої особи за подальшими інструкціями.

08.02 - Виконання вказівок уповноваженої особи - інші дії.

08.03 - Збір оплати.

9. Доставка:

09.01 - Обробка накладної та супровідних документів.

09.02 - Забезпечення доступу до товару.

09.03 - Збір оплати.

09.04 - Повернення транспортних засобів.

09.05 - Доказ доставлення.

10. Обробка претензій:

10.01 - Повернення коштів.

10.02 - Компенсація.

11. Заправка автомобільного засобу.

12. Повідомлення про виправлення.

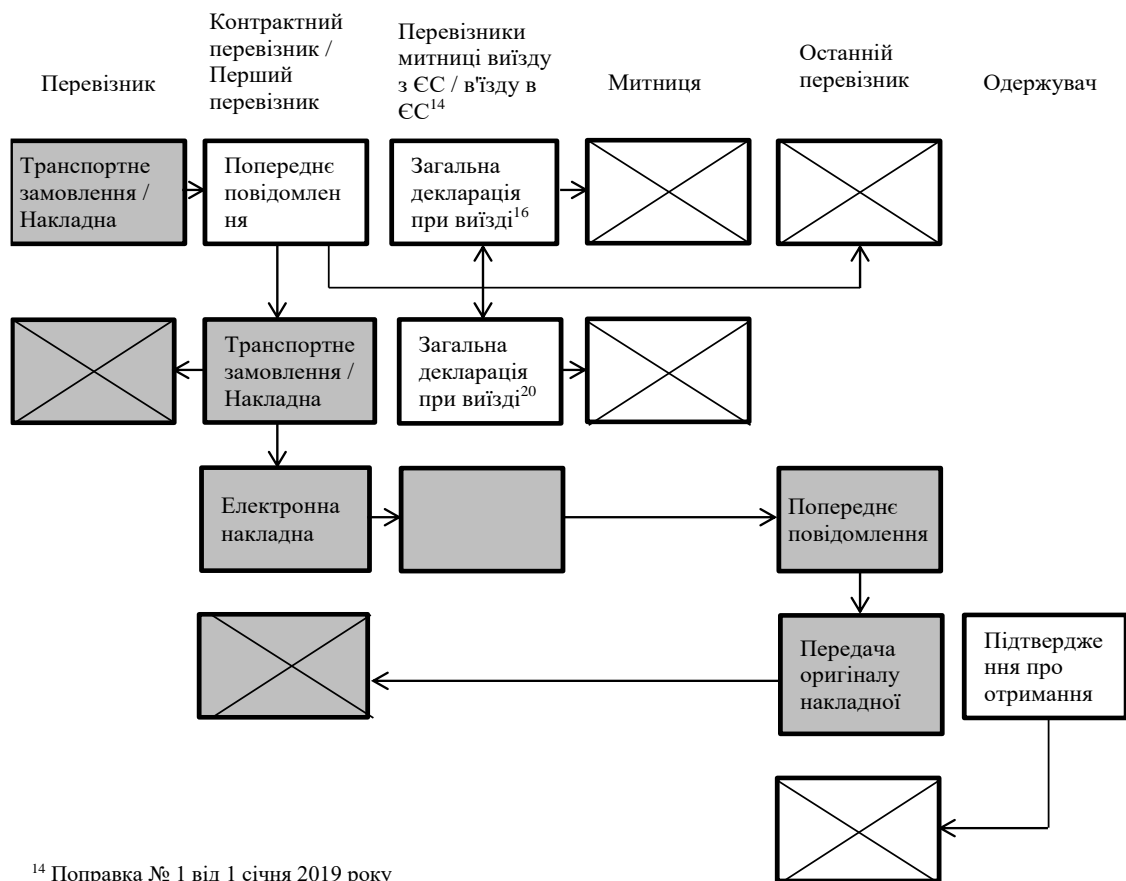
13. Неправильний маршрут.

14. Обмеження руху.

Одним із важливих процесів при крос-кордонних перевезеннях є передавання даних. Значно прискорює перевезення електронний документообіг між учасниками перевізного процесу, зокрема перевізниками. Процес передавання структурованої цифрової інформації, що дає змогу учасникам перевізного процесу передавати одна одній транспортні дані, називається EDI (Electronic Data Interchange) [118]. Між учасниками перевізного процесу складається договорів EDI – контракт на обмін електронними даними накладної для міжнародних залізничних перевезень вантажів.

Повідомлення EDI – набір даних, структурований за узгодженим стандартом, підготовлений у машиночитаному форматі та який можна автоматично і однозначно обробляти. На рис. 15.5 наведена схема

передання електронних даних накладної паралельно з характеристиками перевезення, до якої належать і повідомлення, які не є важливими компонентами передання даних електронної накладної, але які використовуються між перевізниками, які беруть участь у транспортуванні; перевізниками та митними органами, коли транспорт перетинає зовнішні кордони Європейського Союзу. Повідомлення, які є важливими компонентами передання даних електронної накладної, затінені сірим кольором і відображуються, щоб показати повний зразок повідомлень. Що стосується відносин між перевізниками та митними органами, то обмін інформацією має здійснюватися відповідно до спрощеної процедури транзиту залізниць.



¹⁴ Поправка № 1 від 1 січня 2019 року

¹⁶ Окрім перевізника, інші особи можуть мати право подавати вихідну загальну декларацію.

²⁰ Загальна декларація про виїзд створюється в рамках процедури експорту. У цій процедурі бере участь перевізник.

Рис. 15.5. Схема передання повідомлень. Структура

У табл. 15.1 наведено деталі спеціальних повідомлень, якими обмінюються митні органи. Перелік кодів митних процедур у накладній СІМ наведено в табл. 15.2.

Таблиця 15.1

Митні повідомлення [119]

Можливі варіанти	Необхідні повідомлення	Відправник ОЕД (ці повідомлення також може надсилати контрактний перевізник)
1	2	3
Треті країни (за винятком країн Європейської Асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ)) – ЄС – Треті країни (за винятком країн Європейської Асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ))	6	Митний орган перевізника в пункті в'їзду в ЄС (загальна декларація про в'їзд не потрібна, якщо електронна транзитна декларація містить дані загальної декларації про в'їзд)
	5	Митний орган перевізника в пункті виїзду в ЄС (загальна декларація про виїзд не потрібна, якщо електронна транзитна декларація містить дані загальної декларації про виїзд)
Треті країни (ЄАВТ) – ЄС – Треті країни (за винятком країн Європейської Асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ))	5	Митний орган перевізника в пункті виїзду в ЄС
Треті країни (за винятком країн Європейської Асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ)) – ЄС	6	Митний орган перевізника в пункті в'їзду в ЄС (загальна декларація про в'їзд не потрібна, якщо електронна транзитна декларація містить дані загальної декларації про в'їзд)
Товари не з ЄС – Треті країни (за винятком країн Європейської Асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ))	5	Митний орган перевізника в пункті виїзду в ЄС (коли час руху поїзда від останнього пункту розподілу до митниці експорту займає менше двох годин, не пізніше ніж за

1	2	3
		годину до прибуття вантажу до місця, для якого митна служба виходу є компетентною)
Товари з ЄС – Треті країни (за винятком країн Європейської Асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ)) – ЄС	5	Митний орган перевізника в пункті виїзду в ЄС
	6	Митний орган перевізника в пункті в'їзду в ЄС
Товари з ЄС – експорт ЄС – Треті країни (за винятком країн Європейської Асоціації вільної торгівлі (ЄАВТ)) – ЄС	5	Експортний декларант

Таблиця 15.2

Перелік кодів митних процедур у накладній СІМ

Текст (надрукований у накладній ЦІМ)	1. Секція (2NN). Код митної процедури	Значення коду (у накладній ЦІМ відсутнє)	2. Секція (21 AN). Ідентифікація митної процедури
1	2	3	4
Митна процедура	01	«Паперовий варіант транзитної процедури для залізниці» (паперова (загальноприйнято) транзитна процедура для вантажів, що перевозяться залізничним транспортом)	-
Митна процедура	02	Митна процедура залізничних перевезень через територію Швейцарії («Т-2 коридор»)	Номер авторизації
Митна процедура	03	НКТС – нова комп'ютеризована транзитна система, стандартна процедура транзиту	НДП (номер документа перевезення) (18 AN)

Продовження табл. 15.2

1	2	3	4
Митна процедура	04	Експортна процедура ЄС, яка обмежена місцем відвантаження товару, у випадку єдиного транспортного контракту ЦІМ	НДП (18 АН)
Митна процедура	06	Експортна процедура ЄС, яка обмежена зовнішнім кордоном ЄС	НДП (18 АН)
Митна процедура	06	Книжка МДП	МДП номер (Міжнародні дорожні перевезення) / МДП-ІНВ (ідентифікаційний номер відвантаження Міжнародного дорожнього перевезення)
Митна процедура	07	Карнет АТА	АТА номер
Митна процедура	08	Форма 302	Форма 302 - номер
Митна процедура	09	Інше	Номер або інша інформація

Платежі, що виникають у процесі транспортування або в пункті призначення, сплачує вантажовідправник згідно з інструкцією, їх вносять до квитанції про оплату. Якщо використовується електронна накладна, ці платежі відображаються лише на накладній. Перевізник відподає за видачу квитанції про оплату. Ця квитанція видається тоді, коли всі платежі, затверджені вантажовідправником і не можуть бути відомі експедитору. Як виняток, квитанцію про оплату видає перевізник там, де потрібна оплата:

- якщо вантажовідправник використовує умови поставки Інкотермс CPT, CIP, DAP, DAT, DAF або DDU;

- використовується електронна накладна.

Паперові квитанції про оплату складаються з трьох пронумерованих аркушів, складених в вигляді вкладки:

Аркуш 1: оригінал квитанції про оплату (передається вантажовідправнику перевізником після повернення).

Аркуш 2: бухгалтерська копія (зберігається в перевізника після повернення).

Аркуш 3: перевірна копія (зберігається в перевізника, який повертає повідомлення про нарахування).

Згідно з правилами СІМ (ст. 16) встановлюються такі строки доставлення вантажів:

§ 1. Строк доставлення встановлюється шляхом домовленості між відправником і перевізником. За відсутності домовленості цей строк не може перевищувати строку, зазначеного в п. 2-4.

§ 2. За умови дотримання п. 3 і 4 максимальними строками доставлення є:

а) для вагонних відправок:

- строк відправлення 12 год;

- строк перевезення вантажу за кожні 400 км маршруту 24 год;

б) для відправок менших ніж вагон:

- строк відправлення 24 год;

- строк перевезення вантажу на кожні 200 км маршруту 24 год.

Відстані стосуються маршруту, встановленого шляхом домовленості, за відсутності такого – найкоротшого можливого маршруту.

§ 3. Перевізник може встановлювати додаткові строки доставлення з визначеною тривалістю в таких випадках:

а) для вантажних відправок, що перевозяться:

- залізничними лініями з різною шириною колії;

- морським шляхом або внутрішніми судноплавними лініями;
- автомобільними шляхами, якщо нема залізничного сполучення;

б) у надзвичайних умовах, що є наслідком незвичного збільшення трафіка або виняткових експлуатаційних ускладнень.

Перевезення вантажів із держави, де застосовується транспортне право СІМ, у державу, у якій застосовується тільки СМГС, оформляється перевізними документами СІМ до відповідної вихідної прикордонної станції, на якій силами і засобами цієї станції проводиться переоформлення перевізних документів на СМГС до кінцевого призначення вантажу. Слід зазначити, що для уникнення затримки перевезення через переоформлення документів застосовується уніфікована накладна СІМ/УМВС (СІМ/SMGS, ЦІМ/СМГС). Регулює застосування такого уніфікованого документа у праві ОСЖД Додаток 22 «Керівництво з накладної СІМ/УМВС» до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення, згода на обов'язковість якої надана постановою КМУ від 03.04.1993 р. № 246 «Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення». Візуалізацію відміток, що визначають початок дії права СІМ при відправленні вантажу з України з подальшим рухом залізницею Румунії подано на рис. 15.6.

Організація СІТ створила Керівництво з накладної СІМ/СМГС (GLV-SIM/SMGS) – це правила заповнення і застосування уніфікованої накладної СІМ/СМГС при перевезеннях з переоформленням накладної СМГС на накладну СІМ або навпаки в пункті перевідправлення.

Перевізники та змінні перевізники (який не уклав договір перевезення з вантажовідправником, але якому перевізник довірив виконання перевезення залізничним транспортом повністю або частково), які використовують інфраструктуру, що їм не належить, повинні укласти договір на використання інфраструктури. Згідно з СІМ діють Уніфіковані правила щодо договору використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (СІІ) - Додаток Е до СOTIF. Комітет СІІ наразі

складається з таких компаній: CFR Calatori, DB, LG, NS, PKP, SNCB/NMBS, SNCF, Thalys, Trainose, Trenitalia. Схема взаємодії учасників перевізного процесу в праві COTIF наведена на рис. 15.7.

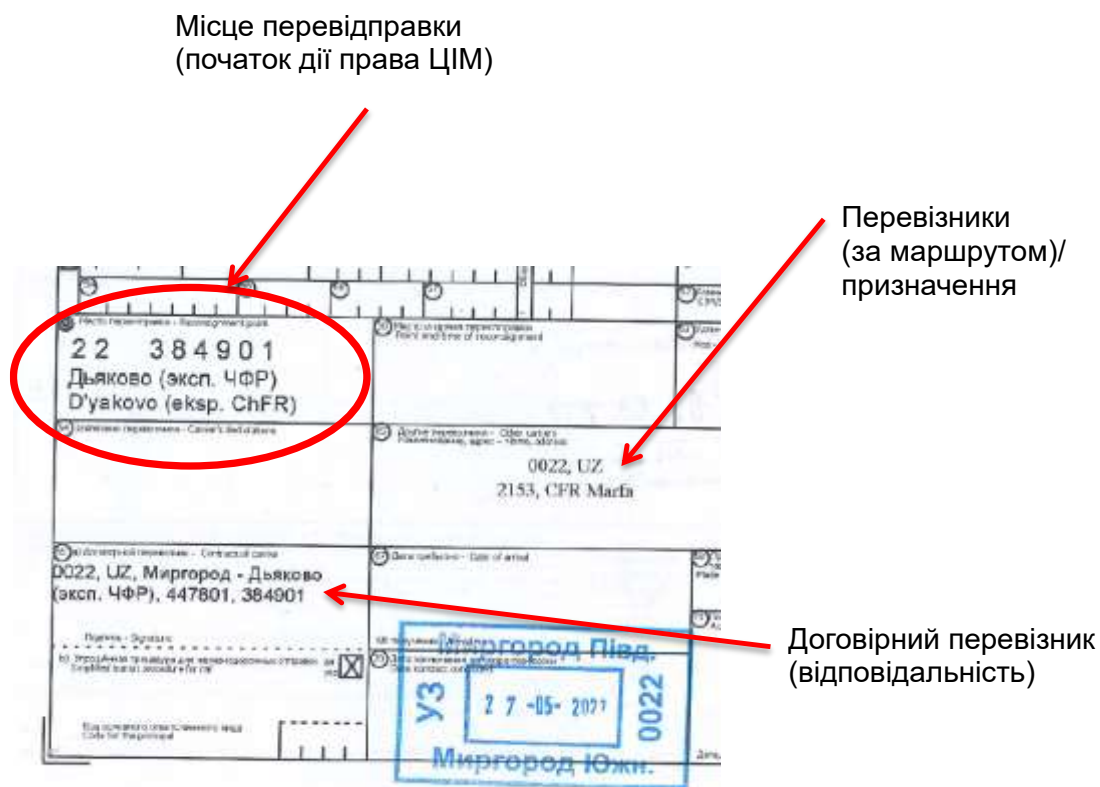


Рис. 15.6. Візуалізація відміток у накладній CIM/SMGS

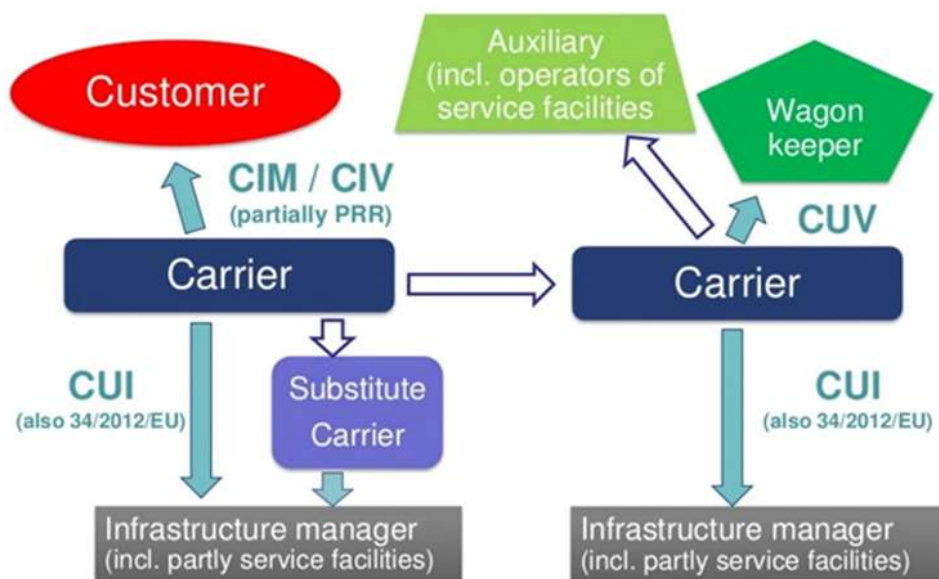


Рис. 15.7. Схема взаємодії учасників перевізного процесу в праві COTIF

CIT і RNE (RailNetEurope) рекомендують використовувати «Європейські загальні умови використання залізничної інфраструктури (European Standard Contract of use of railway infrastructure «E-SCU-I»»).

Контрольні запитання до розділу 15

1. У яких правових залізничних системах спеціалізованих міжнародних організацій функціонує Україна?
2. Якими правилами регулюються міжнародні вантажні перевезення залізничним транспортом в межах COTIF?
3. Що передбачають Правила СІМ?
4. Яку скорочену назву мають Єдині правила щодо договору міжнародного залізничного перевезення вантажів?
5. Яку скорочену назву має Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення?
6. Дайте визначення «перевізник» у праві СІМ.
7. Чи є в Україні залізничні лінії, що функціонують у праві СІМ?
8. Розшифруйте «ПГВ».
9. Дайте визначення «ЦУВ».
10. Які строки доставлення встановлюються для відправок менших ніж вагон згідно зі ст. 16 Єдиних правил СІМ?

Бібліографічний список

1. Про державний кордон: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>.
2. Державна прикордонна служба України. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/perelik-punktiv-propusku/>.
3. Railway supply. Галузеве видання для фахівців залізничного транспорту. Ширина залізничної колії: де, як, чому? URL: <https://www.railway.supply/uk/shirina-zaliznichno%D1%97-koli%D1%97-de-yak-chomu/>.
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів, Відень, 24 травня 1980 року / Митна енциклопедія: у 2 т. / І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. Хмельницький: ПП Мельник А. А., 2013. Т. 1. 472 с.
5. Офіційний сайт Панамського каналу. URL: <https://pancanal.com/en/statistics/>.
6. Official Website of the International Trade Administration. URL: <https://www.trade.gov/north-american-free-trade-agreement-nafta>.
7. Economic Policy Institute. Сайт NAFTA's Impact on U.S. Workers. URL: <https://www.epi.org/blog/naftas-impact-workers/>.
8. Український інститут майбутнього. URL: <https://uifuture.org/publications/24167-chomu-ta-yak-tramp-rozvalyv-ugodu-nafta/>.
9. Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada 12/13/19 Text. ustr.gov. Office of the United States Trade Representative. December 13, 2019. Archived from the original on June 8, 2020. Retrieved June 15, 2020. URL: <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/agreement-between>.
10. Mary E. Burfisher, Frederic Lambert & Troy D Matheson, NAFTA to USMCA: What is Gained? Archived February 14, 2021, at the Wayback Machine, International Monetary Fund Working Paper No. 19/73 (March 26, 2019).

11. Kubursi A. The winners and losers in the new NAFTA. The Conversation. URL: <https://theconversation.com/the-winners-and-losers-in-the-new-nafta-104215> (Last accessed: 10.09.2019).

12. Trump again threatens to leave Canada out of new NAFTA deal. CNN Official Website. URL: <https://edition.cnn.com/2018/09/01/politics/nafta-trump-canada-mexico-deal/index.html> (Last accessed: 12.09.2019).

13. Port Performance Freight Statistics Program:Supply-Chain Feature Official Website. URL: <https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/2022-01/2022-Port-Performance-Freight-Statistics-Program-Supply-Chain-Feature-accessible.pdf> (Last accessed: 12.07.2022).

14. Порт Лос-Анжелес. URL: <https://www.portoflosangeles.org/business/statistics/facts-and-figures>.

15. Порт Нью-Йорк і Нью-Джерсі. URL: <https://www.panynj.gov/port/en/our-port/facts-and-figures.html>.

16. Порт Детройт. URL: <https://www.portdetroit.com/index/>.

17. Порт Х'юстон. URL: <https://porthouston.com/>.

18. Порт Аляска. URL: <https://www.portofalaska.com/>.

19. Порт Ларедо. URL: <https://www.laredoedc.org/site-selection/transportation/>.

20. Investopedia. URL: <https://www.investopedia.com/terms/m/mergersandacquisitions.asp>.

21. Electronic Commerce 12th Edition Gary Schneider Publisher: Cengage Learning; 12th edition (February 26, 2016). 624 p.

22. Офіційний сайт ІТ компанії WEZOM. URL: <https://wezom.com.ua/ua/blog/elektronnaya-kommertsiya>.

23. Signed, sealed, and delivered: Unpacking the cross-border parcel market's promise March 17, 2022 | Article. URL: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/signed-sealed-and-delivered-unpacking-the-cross-border-parcel-markets-promise>.

24. Asia: The highway of value for global logistics. URL: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/asia-pacific/asia-the-highway-of-value-for-global-logistics>.

25. Велика Українська енциклопедія. URL: https://vue.gov.ua/асоціація_держав_південно_східної_азії.

26. Association of South-East Asian Nations. URL: <https://asean.org/>.

27. Про мультимодальні перевезення: Закон України № 1887-IX від 17.11.2021 р. *Офіційний вісник України*. Офіційне видання від 21.12.2021 р.. № 97. С. 14.

28. Zhenhub 5 Benefits of Direct Injection Shipping. URL: <https://zhenhub.com/blog/benefits-direct-injection-shipping/>.

29. GeTS Section 321 (CBP Shipment Type). URL: <https://globletrade.services/blogs/section-321-cbp-shipment-type#:~:text=Section%20321%20Entry%20%26%20Requirements,a%20single%20order%20or%20contract>.

30. Aviation.24 Cainiao (Alibaba) presents Liege Airport as European hub for its Global e-commerce network. URL: <https://www.aviation24.be/airports/liege/cainiao-alibaba-presents-liege-airport-as-european-hub-for-its-global-e-commerce-network/>.

31. Doc-shipper Cross-Border Freight from China to ASEAN Countries. URL: <https://china.docshipper.com/en/cross-border-services/>.

32. Data Spotlight. URL: <https://supplychaininsights.project44.com/>.

33. High-frequency supply chain data for global logistics management. URL: <https://sonar.freightwaves.com/>.

34. All aboard the new Silk Road. URL: <https://www.adviservoice.com.au/2017/06/cpd-aboard-new-silk-road/>

35. Шепотило О., Ніколаєва О. Один пояс, один шлях: Вплив зниження торгових витрат на добробут в Україні. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2020/01/KSE-Trade-BRI-Ukrayina-zvit_20191228-1.pdf.

36. ІНКОТЕРМС 2020 в Україні. Офіційний сайт. Терміни ІНКОТЕРМС 2020. URL: <https://incoterms2020.com.ua/termini-inkoterms-2020/#1>.

37. Український інститут майбутнього (Ukrainian Institute for the Future). Українсько-китайські відносини: що означає нове перезавантаження. URL: <https://uifuture.org/publications/ukrayinsko-kytajski-vidnosynu-shho-oznachaye-nove-perezavantazhennya/>.

38. Директива (Європейський Союз). Вікіпедія. Вільна енциклопедія. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D1%80%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%B0_\(%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A1%D0%BE%D1%8E%D0%B7\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B8%D1%80%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%B0_(%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A1%D0%BE%D1%8E%D0%B7)).

39. An official website of the European Union Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31991L0440>.

40. An official website of the European Union. Directive 2001/12/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32012L0034&qid=1689773761247>.

41. An official website of the European Union. Directive 2001/13/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0013&qid=1689774024753>.

42. An official website of the European Union. Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway

infrastructure. URL: <https://eur-lex.europa.eu/search.html?scope=EURLEX&text=Directive+2001%2F14%2FEC&lang=en&type=quick&qid=1689774307219&page=1>.

43. Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive) OJ L 164. 30.04.2004. P. 44.

44. Directive 2004/50/EC Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004 amending Council Directive 96/48/EC on the interoperability of the trans-European high-speed rail system and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council on the interoperability of the trans-European conventional rail system OJ L 164. 30.04.2004. P. 114-163.

45. Corrigendum to Directive 2004/51/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways (OJ L164, 30.4.2004) OJ L 220. 21.06.2004. P. 58-60.

46. Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European railway agency (Agency Regulation) OJ L 164. 21.06.2004. P. 1.

47. Directive 2007/58/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure OJ L 315. 3.12.2007. P. 44-50.

48. Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community OJ L 315. 3.12.2007. P. 51-78.

49. Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations OJL 315. 3.12.2007. P. 14-41.

50. Урядовий портал Єдиний вебпортал виконавчої влади України. «Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами – членами, з іншої сторони». URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/evropejska-integraciya/ugoda-pro-asociaciyu>.

51. Ukrzaliznytsia (UZ) Modernization Strategy. Summary report: Using Market Opening to Catalyze Railway Reforms; World Bank, June 25. 2019. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/ru/544101563254171799/pdf/Summary-Report-Using-Market-Opening-to-Catalyze-Railway-Reforms.pdf>.

52. Правила технічної експлуатації залізниць України: затв. наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411, зареєстр. у Мін'юсті 25.02.1997 р. за № 50/1854 (зі змінами та доповненнями). Київ: Транспорт України, 2002. 132 с.

53. Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. Маємо змінити модель організації приміських перевезень / Дмитро Абрамович. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31396.html>.

54. Офіційний сайт RailNetEurope About RNE URL: <https://rne.eu/>.

55. Прохорченко А. Залізничні системи з вертикальним розділенням. Європейська модель. Дніпро: Ліра, 2022. 315 с.

56. An official website of the European Union Trans-European Transport Network (TEN-T). URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en.

57. Центр транспортних стратегій Транспортная сеть TEN-T: Каким видят развитие инфраструктуры Украины в Евросоюзе. URL: https://cfts.org.ua/articles/transportnaya_set_ten_t_kakim_vidyat_razvitiye_infrastruktury_ukrainy_v_evrosoyuze_1511/106840.

58. Ukraine Invest. Єврокомісія включила українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/news/05-08-22/>.

59. Rail.insider — інформаційно-аналітичне видання про залізницю в Україні. У Європарламенті розповіли про приєднання України та Молдови до мережі TEN-T. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-yevroparlamenti-rozpovily-pro-pruyednannya-ukrayiny-ta-moldovy-do-merezhi-ten-t/>.

60. UkraineInvest. Єврокомісія включила українські логістичні шляхи до Транс'європейської транспортної мережі. URL: <https://ukraineinvest.gov.ua/news/05-08-22/>.

61. Eva Hammerschmiedova, Gustav Kafka, Iris Petra Gries Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail: вебсайт. URL: https://brill.com/display/book/edcoll/9789004181564/Bej.9789004163300.i-1081_068.xml.

62. Офіційний сайт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/persha-mizhnarodna-konvenciya-pro-zaliznichni-vantazhni-perevezennya-cim.html>.

63. Official site Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF). URL: <https://otif.org/en/>.

64. OECD, «Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)», in International Regulatory Co-operation: The Role of International Organisations in Fostering Better Rules of Globalisation, OECD Publishing, Paris. URL: <https://doi.org/10.1787/9789264244047-47-en>.

65. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін (998_220) від 3 червня 1999 року. 9 травня 1980 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291#Text.

66. Єдині правила щодо договору міжнародного залізничного перевезення пасажирів. URL: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/04_CIV_e_Consolidated_Explanatory_report.pdf.

67. Єдині правила щодо договору міжнародного залізничного перевезення вантажів (CIM). URL: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_e_Consolidated_Exploratory_report.pdf.

68. Distancier international uniforme marchandises : liste des gares - liste des lieux ferroviaires de prise en charge/de livraison Edition du 8 Mars 2021 . URL: https://www.zscargo.sk/fm_source/SLUZBY/DIUM/dium_es_71.pdf.

69. Incoterms. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Incoterms>.

70. Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). URL: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/99_geschuetzt/RID_2015_e/RID%202015%20E.pdf.

71. Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV). URL: https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/07_Appendix_D.pdf.

72. Uniform Rules concerning Contracts of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI). URL: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/08_CUI_e_Consolidated_Exploratory_report.pdf.

73. Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU - Appendix F to the Convention). URL: https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/09_Appendix_F_en.pdf.

74. Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF - Appendix G to the Convention). URL: https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/10_Appendix_G_en.pdf.

75. Organisation for co-operation between Railway. URL: <https://osjd.org/ru/9089>.

76. Звіт OSJD. URL: <https://osjd.org/ru/9034>.
77. Конвенція OSJD. URL: https://osjd.org/ru/9051https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/smgs/SMGS_1.07.2021.pdf.
78. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) зі змінами та доповненнями на 01.07.2023 р. URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/smgs/.
79. Угода про міжнародне пасажирське сполучення (СМПС) зі змінами та доповненнями на 01.05.2023 р. URL: <https://uz.gov.ua/passengers/smps/>.
80. Додаток 6 «Руководство по накладной ЦИМ/СМГС» до СМГС станом на 01.07.2021 р. URL: https://www.uz-cargo.com/docs/GLV_CIM-SMGS_RU_2012-07-01.pdf.
81. Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю: Постанова Кабінету Міністрів України № 751 від 18 серпня 2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2010-%D0%BF#Text> (дата звернення 20.08.2022).
82. Про тимчасове закриття деяких пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю і припинення в них пішохідного сполучення: Розпорядження КМУ від 13 березня 2020 р. № 288-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/188-2022-%D1%80#Text>.
83. Спеціалізація прикордонних станцій залізниць України на прикордонних переходах з залізницями третіх країн. URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/border_stations/.
84. Інформація для замовників послуг АТ «Укрзалізниця» щодо перевезень вантажів залізничним транспортом в напрямку країн Європи (Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії) з перестановкою вагонів на візки іншої колії (1520 мм – 1435 мм). URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/inf_zam/.
85. Transport. URL: <https://www.lhs.com.pl/pl>.

86. Електрифікацію ділянки Ковель-Ізов-Держкордон завершено. Новини. ТОВ Фірма «Метал-Кур'єр». 2023. URL: <https://railexproua.com/novyny/elektryfikatsiiu-dilnytsi-kovel-izov-derzhkordon-zaversheno/>.

87. Оцінка функціонування мережі пунктів пропуску через державний кордон у Закарпатській області: науково-аналітична доповідь / наук. ред. Х. М. Притула. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього, НАН України», 2019. 195 с. (Серія «Транскордонне співробітництво».)

88. Офіційний сайт Державної прикордонної служби. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/peretinannya-derzhavnogo-kordonu-pid-chas-pravovogo-rezhimu-vonnogo-stanu-pitannya-vidpovid/>.

89. Україна та Молдова нарешті домовилися про запуск залізничної гілки, побудованої після вторгнення. Електронне періодичне видання «Українська правда». URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2023/03/23/7158496//>.

90. Електронне видання Logist Today. Україна та Молдова здійснюватимуть загальний контроль у ПП «Кучурган-Новосавицьке». URL: https://logist.today/uk/dnevnik_logista/2023-10-14/ukraina-i-moldova-budut-osushhestvlyat-obshhij-kontrol-v-pp-kuchurgan-novosavitskoe//.

91. Інформаційне агентство УНІАН. Інформація від 12.10.2023 р. URL: <https://www.unian.ua/society/yak-pracyuye-yediniy-punkt-propusku-mizh-ukrajinoyu-ta-rosiyeyu-u-dpsu-vidreaguvali-na-rosiyski-vkidi-12423489.html>.

92. Вікіпедія: вільна енциклопедія. Терористичний акт 11 вересня 2001 року. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%B0%D0%BA%D1%82_11_%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%B5%D1%81%D0%BD%D1%8F_2001_%D1%80%D0%BE%D0%BA%D1%83.

93. The Geography of Transport Systems FIFTH EDITION Jean-Paul Rodrigue (2020), New York: Routledge. 456 p. ISBN 978-0-367-36463-2.

94. Statista Location of cargo theft incidents in the United States in 2021. URL: <https://www.statista.com/statistics/745532/location-of-cargo-theft-incidents-in-the-united-states/>.

95. TT CLUB, 2022 Cargo Theft Report TT CLUB, TAPA EMEA and BSI Connect SCREEN Intelligence. URL: <https://www.ttclub.com/media/files/tt-club/bsi-tt-club-cargo-theft-report/2022-tt-club-tapa-emea-and-bsi-annual-cargo-theft-report-1.pdf>.

96. Про транспорт: Закон України. Станом на 28.04.2023 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1994. № 51. Ст. 446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

97. Oldřich Kodym*, Lukáš Kubáč, and Libor Kavka Risks associated with Logistics 4.0 and their minimization using Blockchain Open Engineering. 2020. Vol. 10, Iss. 1. P. 74-85.

98. Офіційний сайт міжнародної торговельної палати (*International Chamber of Commerce — ICC*). URL: <https://iccwbo.org/global-insights/>.

99. Basic overview of the Incoterms® 2020 rules. URL: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-incoterms-2020-brochure.pdf/>.

100. Гармонизированная номенклатура грузов (ГНГ). Т. I. Ч. 1 и 2: действует с 1 января 1997 года (с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 июня 2023 года). Warszawa: Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), 2023. 391 с.

101. Uniform Distance Table for International Freight Traffic. URL: <https://uic.org/freight/data-exchange/dium>.

102. Incoterms® (2020) – The hidden champions of efficiency Your guide to improving business performance across the entire value and supply chain https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-business/Incoterms%202020%20-%20The%20hidden%20champions%20of%20efficiency_neu.pdf.

103. Про затвердження Порядків встановлення відповідності умов контрольованої операції щодо сировинних товарів принципу «втягнутої руки»: затв. наказом Міністерства фінансів України від 18.01.2022 р. № 19. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0662-22#Text>.

104. Демченко Є., Дорош А., Сковрон І. Сучасні інформаційні системи на ринку вантажних перевезень України. *Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна*. 2022. Вип. 23. С. 77-88.

105. Правила перевезень вантажів. URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/.

106. АС Клієнт УЗ. Автоматизована система з оформлення та обробки перевізних документів на перевезення вантажів залізничним транспортом України вантажовідправниками через мережу Інтернет: керівництво користувача. Київ, 2016. 69 с.

107. Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом. URL: <https://uz-cargo.com/contractcarriage.html>.

108. Планування перевезень – Планування в АС МЕСПЛАН. Офіційний сайт регіональної філії Придніпровська залізниця. URL: <https://dp.uz.gov.ua/ukr/print/mesplan>.

109. Порядок здійснення митного контролю залізничних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 24 грудня 2003 р. № 1989. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/3869311>.

110. Інструкція про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з товарами (вантажами), переміщуваними залізничними вантажними поїздами і працівників залізниць України. URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/284900___284965.

111. ПОЛОЖЕННЯ про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 р. № 751. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/243610554>.

112. Порядок передачі вагонів і контейнерів з грузами через міждержавні залізничні передаточні переходи держав – учасників союзу. Додаток 5 до Угоди про особливості застосування окремих норм СМГС. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu97513?an=210&ed=2009_10_28.

113. Правила розрахунків за перевезення вантажів URL: https://zakononline.com.ua/documents/show/210587___591858.

114. Пересадка у Перемишлі: що робити при запізненні на потрібний потяг. Кошт. URL: <https://kosht.media/peresadka-u-peremyshli-shcho-robyty-pry-zapiznenni-na-potribnyu-potiah/>.

115. Технологія прикордонного та митного контролю у пунктах пропуску (пунктах контролю) через державний кордон для залізничного сполучення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1036-09#Text>.

116. Про приєднання України до Протоколу від 3 червня 1999 року, що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року: Закон України. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/mu99266?an=2&ed=1999_06_03

117. CIV List of Railway Lines. URL: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/06_liste_CIV/CIV_Ukraine_20_04_2012.pdf.

118. Керівництво з накладної ЦІМ (ГЛВ-ЦІМ). Офіційний сайт Центру транспортної логістики. URL: https://www.uz-cargo.com/docs/GLV_CIM-SMGS_RU_2012-07-01.pdf.

119. Керівництво з Перевезень Вантажів (ГТМ-ЦІТ). Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/tsim_smgs/.

120. Керівництво по експлуатації вагонів CUV (GLW-CUV). Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/tsim_smgs/.

Підручник

Панченко Сергій Володимирович

Прохорченко Андрій Володимирович

Прохорченко Галина Олегівна

та ін.

УПРАВЛІННЯ КРОС-КОРДОННИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

Відповідальний за випуск Прохорченко Г. О.

Редактор Ібрагімова Н. В.

Підписано до друку 01.11.2023 р.

Умовн. друк. арк. 22,0. Тираж . Замовлення № .

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

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