

## **ТЕМА 7**

### **Організація міжнародних перевезень наземними видами транспорту**

#### **План.**

1. Особливості перевезення вантажів залізничним транспортом. Угоди про міжнародні залізничні сполучення.
2. Перевізні документи в міжнародному залізничному сполученні.
3. Особливості побудови вантажних тарифів залізничних перевезень.
4. Основні міжнародні документи для здійснення автомобільних перевезень. Міжнародні автомобільні вантажні тарифи.
5. Міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП.

#### **Питання №1**

##### **Особливості перевезення вантажів залізничним транспортом. Угоди про міжнародні залізничні сполучення**

Залізничний транспорт відіграє винятково важливу роль у розвитку економіки будь-якої держави, тому що, здійснюючи перевезення вантажів відповідно до потреб виробництва, він забезпечує нормальне функціонування і розвиток всіх її галузей, регіонів і підприємств. Залізничний транспорт – життєво важлива галузь господарства, що забезпечує економічну безпеку та цілісність держави.

Управління залізничним транспортом будується за виробничо-територіальним принципом, вся залізнична мережа ділиться на залізниці. Управління кожної дороги має у своєму складі різні служби і керує всією діяльністю залізниці. У свою чергу, дороги територіально діляться на відділення, які здійснюють керівництво виробничо-господарською і фінансовою діяльністю лінійних виробничих підприємств, що перебувають у їх границях. До лінійних підприємств належать: станції, локомотивні і вагонні депо, дистанції шляху, ділянки енергопостачання та деякі інші. Ці підрозділи й виступають безпосередніми виконавцями всієї роботи з перевезення вантажів і пасажирів.

Правові і технологічні норми перевізного процесу в міжнародному залізничному сполученні значно складніше, тому що при їх розробці необхідно враховувати інтереси декількох країн, особливості їх національних нормативних актів, умов роботи залізниць і технологічні особливості перевезень за кордон.

Для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків і розвитку міжнародної торгівлі виникає необхідність у створенні надійних транспортних зв'язків, що забезпечують своєчасну доставку товарів, безперешкодну передачу вантажів на державних кордонах і забезпечення якості переданого до перевезення вантажу.

Специфіка участі залізничного транспорту в перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів полягає в тому, що по території країни він

доставляє значну частину товарів до/з портів для їхнього подальшого відправлення морським і річковим транспортом.

Різновидами загального поняття міжнародного залізничного перевезення є пряме міжнародне сполучення, непряме, безперевантажувальні і перевантажувальні міжнародні перевезення та залізнично-поромне міжнародне сполучення.

*Пряме міжнародне залізничне сполучення* – перевезення вантажів за єдиним перевізним документом за участю залізниць двох і більше держав.

*Непряме міжнародне залізничне сполучення* – перевезення вантажів між залізницями України та іноземних держав з переоформленням перевізного документа на передавальних станціях.

*Пряме міжнародне залізничне безперевантажувальне сполучення* – це перевезення вантажу між залізницями України та залізницями інших держав без перевантаження і переоформлення перевізних документів.

*Пряме міжнародне залізничне перевантажувальне сполучення* – це перевезення вантажу між залізницями України та залізницями інших держав з перевантаженням без переоформлення перевізних документів.

*Пряме залізнично-поромне міжнародне сполучення* – це перевезення вантажів за участю залізниць і порому України та інших держав без переоформлення перевізних документів.

Специфіка організації міжнародних залізничних сполучень:

1) при міжнародних залізничних перевезеннях використовується залізниця не однієї держави. Це вимагає скоординованих дій залізниць суміжних держав, обліку незбіжних параметрів залізничної колії країн Західної та Східної Європи, розробки нормативної бази, що регулює взаємовідносини залізниць різних країн;

2) при міжнародних залізничних перевезеннях перетин кордону пов'язаний з передачею вантажів іноземним залізницям.

Процес передачі може здійснюватися такими способами:

а) разом з транспортом (вагонами та іншими перевізними пристосуваннями);

б) без транспорту.

Залежно від способу передачі вантажів міжнародного залізничного перевезення на прикордонних станціях здійснюється:

– перевантаження вантажів з вагонів однієї ширини колії до вагонів іншої ширини колії;

– перестановка вагонів на візки іншої ширини колії;

– використання розсувних колісних пар.

Ці процедури досить складні і вимагають чіткої взаємодії залізниць, нормативної регламентації комплексу організаційно-технічних питань;

3) застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях вантажів разом з транспортом пов'язано з переходом вагонів залізниці однієї держави у тимчасове користування залізницею іншої держави. Реалізація цього способу пов'язана з необхідністю регламентації ряду надзвичайно важливих питань, без вирішення яких неможливе

здійснення передачі, – це питання, що стосуються порядку та умов передачі вагонів, їхнього раціонального використання, своєчасного повернення в цілісному стані.

У рамках організаційних моментів перетину кордону на перше місце виходить визначення залізничних ліній, використовуваних для міжнародних перевезень, а також питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону і наявності необхідних документів [2].

Основні проблеми, що унеможливають в Україні нарощування перевезень залізничним транспортом експортних вантажів у необхідних обсягах:

- недостатня пропускна здатність пунктів перетину державного кордону;

- технічна та організаційна несумісність залізничних систем України та ЄС, внаслідок чого при здійсненні експортних перевезень витрачається додатковий час через необхідність заміни колісних візків, пристроїв зчеплення вагонів і здійснюються тривалі неуніфіковані процедури оформлення вантажів, які, в окремих випадках, дублюються.

В Україні лише п'ять переходів з тринадцяти здатні перевантажувати або переставляти вагони між колією шириною 1520 мм та євроколією, ширина якої 1435 мм. Це суттєво обмежує здатність переходів швидко обслуговувати експортні вантажопотоки та є визначальним гальмівним чинником для всієї системи транскордонного залізничного сполучення України з країнами ЄС. Основним чинником, що обмежує експорт, є фізична спроможність переходів забезпечити обслуговування необхідної кількості вагонів. Окремими чинниками, які вповільнюють оперативний перетин кордону українськими вантажами, є недостатня уніфікованість документального оформлення вантажів між Україною та країнами ЄС, а також тривалість процедур фітосанітарного, ветеринарного, прикордонного, митного та інших форм контролю. Так, лише технічний огляд поїзда зазвичай потребує близько п'яти годин [17].

На сьогодні серед основних пріоритетів розвитку залізничного транспорту в Україні є збільшення пропускної здатності залізничних пунктів перетину державного кордону на заході України, поліпшення технічної та організаційної сумісності залізничних систем України та ЄС, сприяння нарощуванню спроможності залізничної системи ЄС здійснювати перевезення вантажів з України, зміцнення спроможності Укрзалізниці до забезпечення відновлювально-ремонтних робіт залізничної інфраструктури в необхідних для здійснення експортних перевезень вантажів обсягах [17].

Правове регулювання міжнародних залізничних вантажних перевезень здійснюється за допомогою таких міжнародних договорів:

- Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р.;

- Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.;

– Службової інструкції до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС), чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.

У 1980 р. була прийнята Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). У червні 2003 р. Україна приєдналася до КОТІФ, учасницями якої є здебільшого країни Західної Європи та інші держави (наприклад Австрія, Бельгія, Данія, Литва, Марокко, Норвегія, Польща, Португалія, Франція, Фінляндія, Туреччина, Туніс). Сторони, що приєдналися до цієї Конвенції як держави-члени, утворюють Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Штаб-квартира Організації знаходиться в місті Берн. Організація є юридичною особою. Вона може укладати договори, набувати і продавати рухоме і нерухоме майно, а також подавати позов і нести відповідальність у судовому порядку.

Після розширення кордонів Європейського Союзу Україна опинилася в межах дії двох систем міжнародних залізничних перевезень. З одного боку, держави-члени Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ), що застосовують Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ/ЦІМ); з іншого – держави-члени Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), що застосовують Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС). Для подолання проблем, пов'язаних з дією двох систем міжнародних залізничних перевезень при підтримці Комітетів ОСЗ ОТІФ, ЄС була розроблена уніфікована накладна ЦІМ/УМВС – синтез накладних ЦІМ і УМВС. Рішення про впровадження єдиної накладної ЦІМ/УМВС було прийняте на 34-й сесії Наради Міністрів транспорту Організації співробітництва залізниць, що відбулася 13-15 червня 2006 р. у м. Софія. Офіційно накладна набрала чинності 1 вересня 2006 р. З цього моменту за бажанням будь-якого вантажовласника, який відправляє вантажі в держави Західної Європи, де застосовується інше транспортне право (КОТІФ), для оформлення перевезення вантажів стало можливим використання уніфікованої накладної ЦІМ/УМВС. Використання накладних ЦІМ/УМВС набуває особливого значення при перевезеннях призначенням у країни, залізниці яких не є учасниками УМВС [2].

## Питання №2

### Перевізні документи в міжнародному залізничному сполученні

Залізничні вантажні перевезення в міжнародному сполученні здійснюються за перевізними документами, наведеними в табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Перевізні документи в міжнародному залізничному сполученні [2]

Назва єдиного міжнародного перевізного документа	Нормативно-правові акти, якими врегульовано порядок видачі та оформлення документів
Накладна ЦІМ (СІМ)	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)
Накладна УМВС	Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення

У накладній мають міститися такі відомості:

- найменування відправника, одержувача та їхні поштові адресі;
- найменування договірного перевізника;
- найменування залізниці та станції відправлення;
- найменування залізниці та станції призначення;
- найменування прикордонних станцій переходів;
- найменування вантажу, його код і номер відправки;
- рід упаковки, кількість місць і маса вантажу;
- номер вагона (контейнера), ким надано вагон для перевезення вантажу (відправником або перевізником);
- перелік супровідних документів, що прикладаються відправником до накладної;
- оплата провізних платежів;
- кількість і знаки пломб;
- спосіб визначення маси вантажу;
- дата укладення договору перевезення.

За необхідності у накладній мають міститися такі відомості:

- найменування подальших перевізників;
- заяви відправника, що стосуються вантажу;
- припортові залізничні станції і порти передачі на водний транспорт.

Накладна УМВС є комплексним документом, що складається з шести пронумерованих аркушів і необхідної кількості примірників аркуша накладної «Дорожня відомість (додатковий екземпляр)»:

1) *Оригінал накладної* – супроводжує відправлення до станції призначення і видається одержувачу разом з аркушем повідомлення про прибуття вантажу і самим вантажем.

2) *Дорожня відомість* – супроводжує відправлення до станції призначення і лишається на залізниці призначення.

3) *Аркуш видачі вантажу* – супроводжує відправлення до станції призначення і залишається на залізниці призначення.

4) *Дублікат накладної* – видається відправнику після укладення договору перевезення.

5) *Аркуш приймання вантажу* – залишається у договірного перевізника (перевізник, який уклав з відправником договір перевезення відповідно до УМВС).

6) *Аркуш повідомлення про прибуття вантажу* – супроводжує відправлення до станції призначення і видається одержувачу разом з оригіналом накладної та вантажем.

Дорожня відомість (додатковий екземпляр, без номера), що призначений для перевізників на шляху прямування вантажу (крім перевізника, який видає вантаж одержувачу).

Відправник одночасно із пред'явленням вантажу до перевезення повинен надати станції відправлення накладну та її дублікат, заповнені та підписані. Вони ідентичні за змістом і формою, але виконують різні функції. Накладна після накладення календарного штемпеля станції відправлення є доказом укладання договору перевезення і основним перевізним документом. Дублікат накладної – це підтвердження укладання договору перевезення і розписка залізниці в прийнятті вантажу до перевезення. Цей документ залишається у відправника вантажу і є основним при зміні договору перевезення та пред'явленні будь-яких вимог до залізниці.

Накладну та її дублікат заповнює відправник вантажу. Він вносить у них відомості, що стосуються вантажу, одержувача, станції відправлення, станції призначення, прикордонних станцій, через які прямує вантаж. Інші графи накладної, обведені жирною рисою на лицьовій стороні (це такі відомості, як номер вагона, номер відправлення, номери пломб), і усі графи на звороті заповнюють працівники залізниці.

Дорожню відомість складає станція відправлення за даними, що містяться у накладній, і в повній відповідності до неї. Якщо за внутрішніми правилами залізниці відправлення всі перевізні документи надає відправник вантажу, то одночасно з накладною та її дублікатом він заповнює й дорожню відомість. Корінець дорожньої відомості залишається на залізниці відправлення і служить документом, що підтверджує прийняття вантажу до перевезення та стягнення провізних платежів.

Накладна та один екземпляр дорожньої відомості разом з вантажем слідує до станції призначення, де накладну видають разом з вантажем одержувачу, а відомість залишається на залізниці призначення як документ, що підтверджує виконання договору перевезення, видачу вантажу та факт сплати провізних платежів. Дорожня відомість являє собою основний документ для обліку перевезень.

На шляху проходження вантажу в перевізні документи вносяться відомості про всі операції з вантажем, зокрема: перевантаження на прикордонній станції у вагон іншої колії, перевірка стану тари, перевірка стану вантажу тощо. У документах проставляється також час проходження вантажем прикордонних станцій. Всі ці дані засвідчуються підписом працівників залізниці та календарним штемпелем станції. Супровідні документи, що стосуються виконання на шляху митних, санітарних, ветеринарних та інших формальностей, відправник прикладає до накладної, перераховуючи їх у відповідній графі. В інших випадках у накладній робиться позначка, що додавати додаткові документи не потрібно.

Згідно УМВС провізні платежі стягуються:

- за перевезення вантажу по залізниці країни відправлення – з відправника, на станції відправлення;
- за перевезення по залізниці країни призначення – з одержувача, на станції призначення;

– за перевезення по транзитних шляхах плата стягується з відправника або з одержувача – залежно від базисних умов зовнішньоторговельних контрактів.

Оформлення накладної ЦІМ/УМВС.

Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (додаток В до КОТІФ) застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення вантажів за плату, якщо місце приймання вантажу і місце, передбачене для видачі, розташовані у двох різних державах-членах. Застосування не залежить від місцезнаходження або національної належності сторін, що укладають договір.

Накладна ЦІМ/УМВС є підтвердженням укладання договорів перевезення за ЦІМ та УМВС у сполученні між державами, що застосовують ЦІМ та УМВС.

Накладна ЦІМ/УМВС у сфері дії ЦІМ застосовується як накладна ЦІМ, а у сфері дії УМВС - як накладна УМВС. Це діє також і для застосування накладної ЦІМ/УМВС як митний документ.

При відправках з держав, у яких застосовуються Єдині правові розпорядження ЦІМ, відправник у накладній є відправником договору перевезення за ЦІМ та одночасно одержувачем договору перевезення за ЦІМ та відправником договору перевезення за УМВС. При відправках з держав, у яких застосовується УМВС, відправник у накладній є відправником за договором перевезення УМВС та одночасно одержувачем за договором перевезення УМВС і відправником за договором перевезення ЦІМ.

Для відправок з держав, які застосовують Єдині правила ЦІМ, діють такі особливі положення:

а) криті вагони, неопломбовані пломбами митниці або інших адміністративних відомств, пломбуються або відправником, або перевізником відправлення, залежно від угоди між ними;

б) відправник повинен накласти пломби на ІТО закритої конструкції, що передаються для перевезення в завантаженому вигляді;

в) кількість і знаки пломб заносяться до накладної (у графу 26 - пломби митниці та інших адміністративних відомств, а в графу 20 - пломби відправника або перевізника відправлення).

Накладна ЦІМ/УМВС складається з шести пронумерованих аркушів формату А4 (таблиця 3.2).

Таблиця 3.2 – Аркуші накладної ЦІМ/УМВС [2]

Аркуш		Одержувач аркуша
№	Найменування	
1	Оригінал накладної	Одержувач
2	Дорожня відомість	Перевізник, який видає вантаж одержувачу/Перевізник призначення
3	Аркуш видачі вантажу (УМВС)	Перевізник, який видає вантаж одержувачу/Перевізник призначення + Митниця
4	Дублікат накладної	Відправник

5	Аркуш приймання вантажу (УМВС)	Договірний перевізник/Перевізник відправлення
6	Аркуш повідомлення про прибуття вантажу (УМВС)	Одержувач

Декілька вагонів, контейнерів, за наявності попереднього узгодження між відправником і перевізниками, які брали участь у перевезенні, можуть перевозитися за однією накладною ЦІМ/УМВС з додатком відомості вагонів/контейнерів ЦІМ/УМВС при виконанні таких умов:

- один відправник і один одержувач;
- одне місце приймання/одна станція відправлення;
- одне місце видачі/одна станція призначення;
- однорідний вантаж (якщо нема іншої домовленості).

Договір перевезення може бути оформлений електронною накладною. Електронна накладна виконує функції паперової накладної та являє собою набір даних в електронному вигляді, ідентичний набору даних паперової накладної.

Перевізники і клієнти (відправники/одержувачі) на договірній основі визначають повідомлення, якими необхідно обмінюватися, а також вид і спосіб обміну даними електронної накладної.

Якщо нема іншої домовленості, відправник складає відомість вагонів ЦІМ/УМВС і передає її перевізнику при відправленні разом з накладною ЦІМ/УМВС. Відомість вагонів ЦІМ/УМВС додається до накладної в тій самій кількості примірників, скільки аркушів має накладна ЦІМ/УМВС, включаючи додаткові екземпляри дорожньої відомості. До графи 19 накладної ЦІМ/УМВС вноситься така відмітка: «Дивися прикладену відомість».

Якщо нема іншої домовленості, відправник складає відомість контейнерів ЦІМ/УМВС і передає її перевізнику при відправленні разом з накладною ЦІМ/УМВС. Відомість контейнерів ЦІМ/УМВС додається до накладної в тій самій кількості примірників, скільки аркушів має накладна ЦІМ/УМВС, включаючи додаткові екземпляри дорожньої відомості. До графи 19 накладної ЦІМ/УМВС вноситься така відмітка: «Дивися прикладену відомість».

Для перевезення відправок договірний перевізник УМВС повинен провести попереднє узгодження перевезення з перевізником ЦІМ на місці перевідправлення.

Відправлення вантажу вважається незвичайним, якщо вантаж через свої зовнішні розміри, масу або якість, беручи до уваги залізничні споруди, пристрої або вагони, стає причиною особливих труднощів для задіяних перевізників і тому може бути допущений до перевезення тільки за особливих технічних або виробничих умов.

Для відправлень, які у сфері ЦІМ, а також і на окремих ділянках шляху, вважаються незвичайними відправленнями, на місці перевідправлення перевізник ЦІМ повідомляє договірному перевізнику УМВС відповідний

номер узгодження, який заноситься до графи 7 накладної ЦІМ/УМВС під кодом 11.

Якщо окремі відправлення мають відхилення від заявлених і схвалених відомостей, договірний перевізник УМВС робить запит у перевізника ЦІМ на місці перевідправлення про можливість відповідним чином розширити сферу застосування дозволу, або необхідний новий дозвіл. Після обробки запиту перевізник ЦІМ на місці перевідправлення повідомляє результат договірному перевізнику УМВС.

### **Питання №3**

#### **Особливості побудови вантажних тарифів залізничних перевезень**

Побудова вантажних тарифів ґрунтується на загальному підході до їх формування, а також передбачає врахування додаткових факторів, що впливають на ціноутворення вантажних перевезень.

При побудові вантажних тарифів використовуються наступні ознаки їхньої диференціації.

*1. За дальністю проходження (відстані перевезення вантажів).*

*2. За видами відправлень:*

– повагонні відправлення, які підрозділяються на одиничні, групові та маршрутні. Основна група тарифів встановлюється на одиничні повагонні відправлення (вагон). При визначенні тарифів на групові та маршрутні повагонні відправлення використовуються коефіцієнти коректування одиничних вагонних відправлень;

– контейнерні;

– дрібні відправки;

– потонні.

*3. За видами рухомого складу.*

Для перевезення вантажів використовуються різні види перевізних ресурсів:

– універсальні вагони;

– спеціалізовані вагони: вагони-термоси, цистерни, рефрижераторні вагони, багажні пасажирські вагони для перевезення вантажів, цементовози та ін.;

– контейнери (універсальні та спеціалізовані);

– рухомий склад на власному залізничному ході.

*4. За родами вантажів.*

На залізничному транспорті перевозяться тисячі видів вантажів, які діляться на 3 класи.

1-й клас – сировинні вантажі: ліс, руда, вугілля, сировина для добрив, сировина для будівельного виробництва та ін.;

2-й клас – продукція головних переробних галузей: сільськогосподарські вантажі; продукція харчової, молочної, плодоовочевої промисловості; нафтопродукти; добрива; чорні метали; сільськогосподарські машини та ін.;

3-й клас – інші вантажі.

5. *За видом власності:*

– загальні вагони, контейнери та локомотиви – це ті, які належать Укрзалізниці;

– власні перевізні ресурси. Належать іншому власнику (індивідуальному підприємцю або операторській компанії).

6. *За типом колії.*

Тарифи встановлюються для магістральних ліній із *широкою* та *вузькою* колією.

7. *Інші умови перевезень.* Окремо встановлюються тарифи для перевезень, що пов'язані з переадресуванням вантажів, під час перевезення небезпечних, негабаритних вантажів і для інших умов.

У ціноутворенні на залізничному транспорті використовують двоставочні тарифи:

$$T_{пер} = T_{рух} + T_{нк}, \quad (4.1)$$

$$T_{пер} = (T_{рух} + T_{нк})_{інфр} + (T_{рух} + T_{нк})_{ваг}, \quad (4.2)$$

де  $T_{рух}$  – тарифна ставка за операцію перевезення (рух);  $T_{нк}$  – тарифна ставка за початково-кінцеву операцію;

$(T_{рух} + T_{нк})_{інфр}$  – тарифна складова, яка враховує вартість використання інфраструктури залізниці;

$(T_{рух} + T_{нк})_{ваг}$  – тарифна складова, що враховує утримання і обслуговування вагонного парку.

Кожна з тарифних ставок враховує відповідну собівартість перевезень і питомий прибуток.

У *тарифну складову* за використання інфраструктури включаються наступні витрати по початково-кінцевих операціях:

– технічний огляд всіх вантажних вагонів (загальних і власних);

– групування вагонів для подачі під навантаження;

– маневрова робота з розформування потягів;

– маневрова робота з подачі-збирання всіх вагонів на станціях

Укрзалізниці;

– технологічні операції з контейнерами, не пов'язаними з прийомом і видачою вантажів (підняття для огляду, перестановка, поворот, зняття з ярусу та ін.);

– витрати по утриманню і обслуговуванню будівель, споруд, обладнання, утриманню центрів по обробці перевізних документів;

– амортизація, утримання та ремонт станційних колій, вагонів, контейнерів і локомотивів, а також виконання їх капітального ремонту.

У *вагонну складову* тарифу включаються витрати по початково-кінцевих операціях:

– повідомлення про прибуття вантажу та подачі вагонів;

– поточний ремонт порожніх вагонів загального парку при подачі їх під навантаження;

– технічний огляд і поточний ремонт загальних контейнерів;

- технологічні операції, що пов'язані з прийомом і видачою контейнерів;
- технологічні і комерційні операції із загальними вагонами при подачі під навантаження;
- підготовка під налив цистерн і підготовка вагонів-бункерів;
- приймання до відправлення та видачі вантажів.

*Тарифна ставка за операцію перевезення (рух)* враховує витрати по утриманню інфраструктури Укрзалізниці (входить у ставку за інфраструктуру), а також витрати, що пов'язані з пробігом вагонів і локомотивів та їх обслуговуванням на шляху проходження (включається у вагонну складову тарифу). Тарифна ставка за рухому операцію встановлюється також з урахуванням завантаження вагона, відстані перевезення, враховує певний рівень порожнього пробігу вагонів та інші фактори залежно від виду і типу вагона.

Провізні платежі обчислюються за тарифами, що застосовуються перевізниками, які здійснюють перевезення. Провізні платежі обчислюються окремо кожним перевізником, який бере участь у перевезенні, за відстані перевезення і у валюті. Платежі визначаються згідно з чинними тарифами для певного перевезення в міжнародному сполученні [2].

Провізні платежі за водну ділянку шляху обчислюються відповідно до тарифу, що застосовується для певного перевезення. Платежі обчислюються за тарифами, що діють на день укладення договору перевезення.

Перевізник має право вимагати оплату провізних платежів до початку перевезення. Перевізнику мають бути відшкодовані всі витрати, пов'язані з перевезенням вантажу, не передбачені тарифами і викликані причинами, не залежними від перевізника. Такі витрати встановлюються на дату їх виникнення окремо для кожної відправки і підтверджуються відповідними документами.

Перевізник, який отримав чи мав отримати належні іншим перевізникам, які беруть участь у перевезенні, провізні платежі, обумовлені договором перевезення, зобов'язаний сплатити їх зазначеним перевізникам.

Розрахунки між перевізниками, що виникають у результаті застосування УМВС, здійснюються відповідно до договору про порядок розрахунків, що укладається між перевізниками.

#### **Питання №4**

##### **Основні міжнародні документи для здійснення автомобільних перевезень. Міжнародні автомобільні вантажні тарифи**

У відповідності до рекомендацій Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ) міжнародні документи щодо перевезень автомобільним транспортом об'єднані в шість груп. Ці документи підлягають колективному узгодженню і регулюють:

4. Податкові процедури і правила (автотранспортні засоби, які зареєстровані на території однієї країни і тимчасово вивезені (з метою здійснення міжнародного перевезення вантажу) на територію іншої,

звільняються від податків і зборів на рух цих транспортних засобів або володіння ними, що стягуються на території цієї іншої країни. Зазначені пільги не поширюються на дорожні, мостові і тунельні збори).

5. Організацію дорожнього руху (встановлені єдині правила дорожнього руху, вимоги до автотранспортних засобів і реєстраційних номерів, затверджені зразки міжнародних водійських посвідчень).

6. Режим праці і відпочинку водіїв-міжнародників.

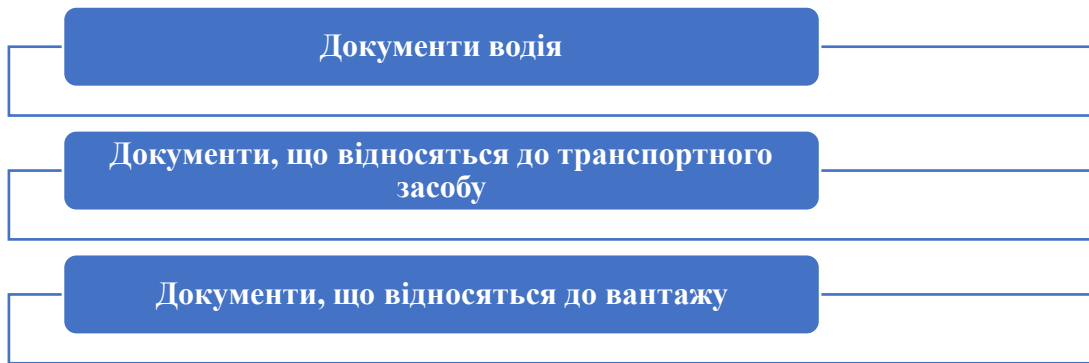


Рисунок 5.1 – Документи, що оформлюються при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень

1. *Документи водія*: міжнародне водійське посвідчення на право управління автотранспортним засобом.

2. *Документи, що відносяться до транспортного засобу*:

– свідоцтво про реєстрацію автотранспортного засобу на території країни (України);

– дозвіл на в'їзд автотранспортного засобу в країну або проходження транзитом через територію країни;

– свідоцтво про страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу за збиток, який може бути спричинений третім особам (insurance certificate);

– свідоцтво про допущення транспортного засобу до міжнародного перевезення вантажів під печатками та пломбами митниці.

3. *Документи, що відносяться до вантажу*:

– товарно-транспортна накладна (накладна CMR);

– книжка МДП – міжнародні дорожні перевезення (carnet TIR);

– вантажна митна декларація.

Вантажовласник приймає безпосередню участь у заповненні документів, що відносяться до вантажу.

Договір перевезення вантажу автотранспортом підтверджується накладною на перевезення вантажу, яка засвідчує прийняття вантажу перевізником, але не вважається товаророзпорядчим документом. Автодорожня накладна (накладна автодорожнього перевезення) – транспортний документ, що підтверджує наявність договору між перевізником і відправником про автодорожнє перевезення вантажів. Для

міжнародних автодорожніх перевезень товарно-транспортна накладна має містити, принаймні, відомості, що передбачаються Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ).

Міжнародна товарно-транспортна накладна (накладна CMR) має містити наступні обов'язкові дані (позиції для заповнення) (Додаток Г).

Позиції, які заповнює відправник вантажу:

- відправник (найменування, адреса, країна);
- одержувач (найменування, адреса, країна);
- місце розвантаження вантажу (пункт призначення);
- місце і дата прийняття вантажу до перевезення;
- кількість вантажних місць, їх спеціальне маркування та нумерація місць;

місць;

- рід (вид) упаковки;
- найменування вантажу;
- вага бруто, кг або об'єм, м<sup>3</sup>;
- інструкції перевізнику, які необхідні для здійснення митних та інших формальностей;

- умови оплати (згідно Incoterms);
- дата і місце складання накладної.

Позиції, які заповнює перевізник вантажу:

- перевізник (найменування, адреса, країна);
- реєстраційний номер, марка транспортного засобу;
- платежі, що пов'язані з перевезенням (провізні та додаткові платежі, мито);

мити);

- зауваження перевізника про зовнішній стан вантажу, стан упаковки і якості кріплення.

Сторони договору перевезення за необхідністю можуть вносити до накладної будь-які інші дані.

Товарно-транспортна накладна складається не менш ніж в трьох екземплярах, які мають бути підписані відправником і перевізником. Перший екземпляр накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника. Інші екземпляри є лише копіями.

До автотранспортної накладної відправник додає необхідні документи, зокрема: інвойс, пакувальні листи, сертифікати якості, сертифікати походження, інші документи, необхідні для проходження товаром митного контролю.

*Інвойс (рахунок-фактура)* – у міжнародній комерційній практиці документ, що надається продавцем покупцю та містить перелік товарів, їх кількість і ціну, за якою вони поставлені покупцю, формальні особливості товару (колір, вага тощо), умови поставки і відомості про відправника та одержувача. Виписка інвойсу свідчить про те, що (крім випадків, коли постачання здійснюється по передоплаті) у покупця з'являється обов'язок оплати товар відповідно до зазначених умов, а також про те, що товар відвантажено відповідно до умов поставки.

Фактично інвойс є розрахунково-платіжним документом, що передбачає тільки виставлення певних сум до оплати покупцям за товари, що поставляються (або вже фактично поставлені) чи послуги, що надаються (або фактично надані).

Затверджені форми інвойсу та вимог щодо його заповнення законодавством України не передбачено. Але, як правило, інвойс має містити такі дані:

- номер інвойсу;
- дату складання;
- найменування та реквізити продавця і покупця;
- платіжні реквізити;
- реквізити зовнішньоекономічної угоди, відповідно до якої здійснюється поставка;
- умови поставки згідно Інкотермс;
- умови оплати;
- найменування товарів, їх ціну;
- загальну вартість рахунку;
- валюту;
- ставки та розмір податку;
- місце завантаження;
- розмір та підстави надання знижок.

*Пакувальний лист (англ. Packing List)* – супровідний документ до вантажу, де дається перелік усіх видів, артикулів і сортів товарів, що перебувають у кожному товарному місці.

Затверджені форми пакувального листа та вимог щодо його заповнення законодавством України не передбачено. Але зазвичай, пакувальний лист має містити такі дані (Додаток Д):

- номер;
- дату складання;
- найменування та реквізити відправника і одержувача;
- реквізити транспортного засобу;
- місце завантаження;
- загальну вагу брутто;
- загальну вагу нетто;
- загальну кількість місць;
- найменування товарів;
- вид пакування;
- вагу брутто кожного найменування;
- вагу нетто кожного найменування;
- додаткові одиниці виміру кожного найменування;
- інші дані, які дають змогу визначити вагові та кількісні характеристики товару.

Тарифи на міжнародному автомобільному транспорті включають: тарифи на перевезення вантажу, тарифи на інші види послуг (експедиторські, агентські, брокерські та ін.), надбавки, знижки, штрафи.

Міжнародним автомобільним вантажним тарифом називається ставка провізних плат за перевезення вантажу в одному автотранспортному засобі за 1 км шляху. Для визначення відстаней перевезень транспортні фірми використовують довідники тарифних відстаней.

Основні фактори впливу, що зумовили зміни у собівартості автомобільних перевезень:

1. Вплив військових дій: зростання вартості пального і витрат на пально-мастильні матеріали; відтік робочої сили і підвищення заробітної плати водіям; зміна логістичних шляхів через закриття та руйнування дорожньої інфраструктури; збільшення витрат на страхування, GPS навігацію, мобільний зв'язок; проблема із завантаженням митних пропусків через величезне скупчення транспорту, що спричинило затримки в термінах доставки вантажів.

2. Вплив розміру підприємства.

Собівартість транспортних перевезень складається з багатьох різних статей витрат і тільки частина їх залежить від обсягу тонно-кілометрів, які були виконані перевізником – це змінні витрати. Інша частина витрат – це постійні витрати, які є незмінними. До складу змінних витрат відносяться пальне, заробітна плата водія, добові, амортизація автомобілів, дорожні збори та інше. До загальновиробничих належать витрати на страхування, ремонт, технічне обслуговування, заміну шин та запасні частини.

Частка виробничих витрат зменшується зі збільшенням розміру підприємства, у той час як частка загальновиробничих та інших витрат зростає.

3. Вплив обсягу виконаних робіт одиницею автотранспорту.

На собівартість перевезення також впливають: кількість кілометрів на один транспортний засіб; кількість кілометрів на одного водія; кількість витрат на 1 транспортний засіб; кількість витрат на 1 водія; кількість витрат на 1 км [7].

Основну частку витрат у складі собівартості міжнародних автомобільних перевезень займають витрати на пальне, які беруть за основу при визначенні ціни на послуги перевезення.

Вартість перевезення містить також вартість документів, які придбав перевізник (книжка МДП, дозволи), витрати по страхуванню (транспортного засобу, цивільної відповідальності перед третіми особами) і деякі інші витрати.

Договір перевезення укладається і послуги по ньому оплачуються тільки на доставлення вантажу до місця призначення. Тому зарубіжні перевізники, які доставили товар до країни, у зворотному напрямку встановлюють, як правило, більш низькі тарифи. Це пов'язано з тим, що перевізник, запобігаючи порожнього зворотного рейсу, отримує додатковий дохід і при більш низькій ставці.

## Питання №5

### Міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП

Одними з найбільш важливих і значущих питань при організації міжнародних автомобільних перевезень є питання, що пов'язані з їх митним оформленням. На сьогодні єдиною універсальною транзитною системою є транзитний режим МДП. Дана система приваблює перевізників і митні органи своєю простотою та ефективністю. Щоб звести до мінімуму затримки із доставкою вантажів і одночасно надати максимальні гарантії для митних органів в усіх транзитних країнах, система МДП передбачає наступні чотири основні принципи:

1) вантажі повинні перевозитися в надійних транспортних засобах або контейнерах (вантажні відділення яких сконструйовані таким чином, щоб всі місця, в яких можуть розміщуватися вантажі, були легко доступні для митного огляду);

2) мита та збори, відносно яких існує ризик несплати, мають забезпечуватися міжнародною гарантією на весь період перевезення;

3) з вантажем має слідувати міжнародно визнана книжка МДП, яка оформлена у країні відправлення і є дійсною як контрольний документ в країнах відправлення, транзиту і призначення.

4) заходи митного контролю, що здійснюються в країні відправлення, мають визнаватися країнами транзиту і призначення (вантажі, що перевозяться у відповідності з процедурою МДП опломбованими дорожніми транспортними засобами або контейнерами, звичайно не оглядаються на проміжних митницях, в чому і є головна перевага системи МДП для перевізників).

Конвенція МДП (Митна конвенція про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП) стосується перевезення товарів, що здійснюється без їхнього проміжного перевантаження, у транспортних засобах, складах транспортних засобів чи контейнерах з перетином одного чи декількох кордонів від митниці оформлення однієї Сторони Договору до митниці призначення другої Сторони Договору за умови, що визначена частина операції МДП між її початком і кінцем здійснюється автомобільним транспортом.

*Carnet TIR (книжка МДП)* – це митний вантажосупровідний документ, який дає право перевозити вантажі через кордон держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів чи контейнерах за спрощених митних процедур. Документ покриває автомобільні перевезення вантажів між державами, які визнають Митну конвенцію про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП. Усі автомобільні транспортні засоби повинні мати відповідні дозволи компетентних органів на їхнє використання, які видаються вповноваженими органами країни. Оформляються у вигляді книжки з відривними аркушами, які відриваються при проходженні вантажем чергової митниці [3].

Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільнюються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мит, зборів та звільнюються, як правило, від митного огляду в проміжних митницях.

Митний огляд в транзитних митницях може здійснюватися у виключних випадках, якщо є достатньо підстав uważати, що в запломбованих відділеннях транспортних засобів чи контейнерах знаходяться предмети, не вказані у вантажному маніфесті книжки МДП.

На сьогодні всі книжки МДП випускає МСАТ і видає їх національним гарантійним об'єднанням (АСМАП, Україна) у відповідності з умовами, які визначені в їх договірних зобов'язаннях. В свою чергу, гарантійне об'єднання видає (продає) книжки МДП національним перевізникам своєї країни на договірних умовах. Після використання всі книжки МДП повертаються перевізниками в національне гарантійне об'єднання (АСМАП, Україна), яке відправляє їх в МСАТ.

Як правило, одна книжка МДП оформлюється на один транспортний засіб або контейнер.

Книжка МДП друкується французькою мовою; складається з 4-х, 6-ти, 14-ти або 20-ти аркушів. Кількість аркушів, які повинна містити книжка МДП визначається перевізником з урахуванням таких рекомендацій: якщо маршрут перевезення проходить тільки через одну митницю місця відправлення та одну митницю місця призначення, то в книжці МДП повинно бути щонайменше два листи для країни відправлення, три листи для країни призначення і два листи для кожної іншої країни, по території якої здійснюється перевезення. Для кожної додаткової митниці місця відправлення або місця призначення потребується відповідно два або три додаткових листи [13].

Вигляд книжки МДП (Carnet TIR) представлений на рис. 5.2.

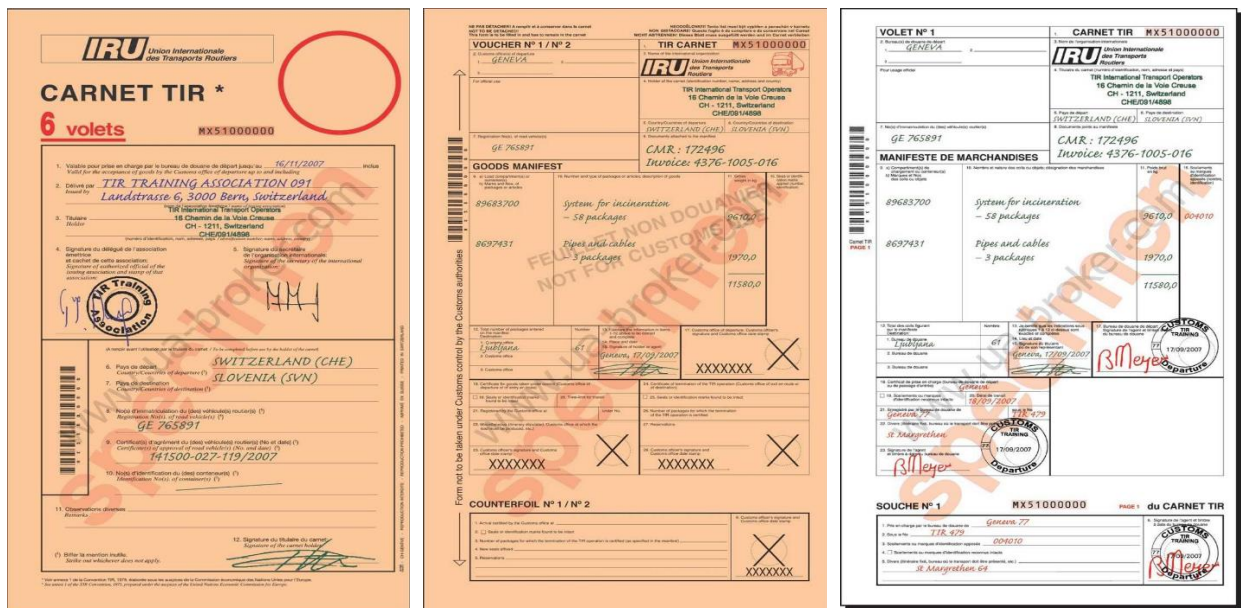


Рисунок 5.2 – Зразок книжки МДП (Carnet TIR)

Кожен екземпляр Книжки МДП має свій унікальний номер, що складається з двох латинських букв і семи цифр.

Carnet TIR має наступні сторінки:

- обкладинка (темно-оранжевого кольору);
- вантажний маніфест (жовтого кольору);
- попарно здвоєні відривні листи з корінцями (білого і зеленого кольору);
- лист протоколу;
- форзац обкладинки і його відривна частина.

У кожній країні визначається гарантійне об'єднання, яке покриває відповідальність, прийняту ним на себе в цій країні у зв'язку з операціями, що провадяться із застосуванням книжок МДП, виданих іноземними об'єднаннями, що входять до міжнародної організації МСАТ (міжнародний союз автомобільного транспорту), розташованого у м. Женеві. На території України гарантійним об'єднанням визнано АСМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників) України. Максимальний розмір гарантії за книжкою МДП обмежується сумою 60 000 євро.

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

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

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