ВСТУП

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки України. Сучасний етап розвитку економіки України пов'язаний з переходом до ринкових відносин, характеризується підвищенням соціальних, організаційних, екологічних та технологічних вимог щодо функціонування і розвитку транспортного комплексу.

Схильність до співробітництва в різних галузях суспільного виробництва і соціальній сфері викликає необхідність удосконалення міжнародних перевезень та зміцнення позицій вітчизняного перевізника на транспортних ринках.

Нині, питання міжнародних перевезень пасажирів – одні з найскладніших у міжнародному комерційному праві, що потребує втручання держави для вирішення конфлікту інтересів між перевізниками та пасажирами, аби система транспорту працювала оптимально і слугувала інтересам обох сторін.

Тому натепер актуальним завданням системи надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом є підвищення ефективності функціонування за рахунок подальшої оптимізації її структури, широкого застосування сучасних організаційних форм і технологій, удосконалення правових норм.

Важливим напрямком державного регулювання транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності є дотримання Україною валютно-тарифної політики на світовому транспортному ринку. Створені автотранспортні підприємства різних форм власності здійснюють пасажирські автоперевезення до 43 країн світу i деякі з них мають угоди із зарубіжними країнами про зворотні послуги, що сприяє розширенню ринку автотранспортних послуг України [1].

Економічна криза на транспорті, як і в інших галузях, у значній мірі є наслідком намагання створити у стислі терміни самостійну національну маршрутну систему, на теренах якої значна кількість транспортних підприємств і перевізників сьогодні не в змозі ефективно функціонувати, що перешкоджає формуванню спільного ринкового простору [1]. У сучасному світовому поділі виробництва відсутні приклади навіть серед розвинених держав, щоб транспортні системи були відокремлені і не базувались на інтеграційних принципах.

Ігнорування цього факту, недостатність законодавчої, нормативно-правової, технологічної та інформаційної бази міжнародних перевезень призводить до того, що Україна, яка знаходиться на перехресті головних транспортних напрямків Євроазійського континенту, що мають тисячолітню історію, не повністю реалізує ці переваги в розвитку національної транспортної системи на мережі міжнародних транспортних коридорів, тому головним завданням розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року згідно з програмою «Перспективи та напрями подальшого розвитку галузі автомобільного транспорту» Міністерства транспорту та зв'язку України є визначення шляхів розв'язання проблем подальшого розвитку транспортної галузі, зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України до європейської та світової транспортних систем[1,2].

Метою програми є розроблення та практична апробація моделей, стратегій і механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських автотранспортних підприємств у міжнародному сполученні, що забезпечують поліпшення якості та задоволення потреб споживача і збільшення доходів держави на основі розроблення альтернатив поведінки автотранспортних підприємств, які узгоджують інтереси учасників процесу перевезень.

На початок 2018 р ми бачимо ефективність міжнародних перевезень пасажирів в цілому по Україні, Польщі та Німеччині. Зокрема, було встановлено, що підвищення рентабельності в майбутньому окремих підприємств будуть визначатися реалізацією заходів щодо вступу України в Європейський Союз (ЄС), посиленням державної підтримки підприємств на внутрішньому ринку і правового врегулювання взаємовідносин між країнами-партнерами.

Це дозволило спростити візовий режим та перетин кордону для українських громадян , зменшило мито, а також розширило доступ до ринку міжнародних перевезень пасажирів, збільшило кількість підприємств-перевізників та купівлю рухомого складу, зменшило собівартість транспортної галузі.[2]

1СУЧАСНИЙ СТАН МІЖНАРОДНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНА - ЄВРОПА

1.1Місце і роль транспортних послуг на світовому ринку послуг.

Зовнішньоекономічна діяльність(ЗЕД) загалом і зовнішньоторговельна зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями. Транспортні операції починають і завершують процес реалізації зовнішньоторговельної угоди і тим самим не тільки обумовлюють практичну реалізацію договору купівлі-продажу, але і помітно впливають на контрактну ціну товару.

Зусилля підприємства навіть за високої якості експортної продукції можуть бути зведені нанівець незадовільною організацією транспортного обслуговування і помилками при виборі базисних умов постачання товарів, транспортних умов у договорах купівлі-продажу.

Здійснюючи ЗЕД, учасники транспортного процесу вступають у складні відносини, механізм яких формується під впливом політичних і економічних чинників, комерційних і правових міжнародних і національних норм, актів, звичаїв [2]. У цих умовах власникові вантажу все складніше орієнтуватися в транспортній ситуації, що залежить від стану міжнародних ринків і позицій клієнтури, транспортної політики окремих країн і міжнародних союзів.

Усе гостріше відчувається потреба у професійних знаннях, у тому числі і знаннях законодавства різних країн, міжнародних угод (конвенцій), звичаїв, тех-ніко-економічних характеристик транспортних засобів, пунктів перевантаження і перевалювання вантажів, ринку транспортних і посередницьких послуг.

Продукцією транспорту є безпосередньо сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. У цьому й полягає суть транспортних послуг. Вони — основна з'єднувальна ланка між продавцем і покупцем. Транспортні послуги, як і будь-яка послуга, мають свої особливості.

1.Транспорт не виробляє нового товару чи продукту, але саме завдяки їх переміщенню з одного місця в інше забезпечується продовження процесу виробництва та обігу, має місце кінцеве споживання вироблених товарів. Переміщення товарів, продукції з місця виробництва до місця споживання і є тією споживчою вартістю, яку створює транспорт, його транспортні послуги.

2. Реалізація транспортних послуг виражається в тому корисному ефекті, який не може виникати, зберігатися і реалізовуватися у відриві від транспорту. Разом з тим виробництвотранспортних послуг не відривне від їх споживання. Транспортні послуги задовольняють потреби в момент свого прояву, тобто створення таких послуг збігається з їх споживанням.

3.Транспорт займає особливе місце в міжнародному товарообігу. З одного боку, він є необхідною умовою здійснення міжнародного поділу праці, зовнішньоекономічних зв'язків. З другого боку — транспортна індустрія виступає на світових ринках експортером своєї продукції — транспортних послуг.

4. На транспортні послуги, що надаються у сфері ЗЕД, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки. Насамперед це коливання попиту і пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо [3].

Міжнародні перевезення або міжнародні сполучення — це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн.

Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають власникам вантажу транспортні послуги, що є специфічним товаром міжнародної торгівлі. Міжнародні транспортні послуги продаються і купуються на міжнародних транспортних ринках. Ціни транспортних послуг та інші умови їх надання в одних випадках є предметом переговорів між зацікавленими сторонами, в інших — установлюються самими перевізниками [4].

Далі наведено приклад зовнішньоекономічної діяльності Украіни на 2017 рік (рис 1.1)



Рисунок 1.1 – Зовнышньоекономічна діяльність України на 2017 рік

До міжнародних транспортних операцій відносять також і перевезення пасажирів між різними державами. Послуги з доставки пасажирів у міжнародних сполученнях продаються і купуються на відповідних транспортних ринках. Важливу роль при цьому відіграють туристичні агентства та інші подібні організації, що мають тісні зв'язки з підприємствами повітряного, морського, річкового, автомобільного і залізничного транспорту.

Таким чином, послуги з перевезення вантажів і пасажирів є предметом купівлі-продажу на різних міжнародних транспортних ринках. Країни, що беруть участь в міжнародних економічних зв'язках, продаючи і купуючи через своїх власників вантажу, транспортні, туристичні й інші організації транспортні послуги, здійснюють їхній експорт і імпорт [4].

Зміст транспортних операцій у зовнішньоекономічній діяльності визначається характером міжнародних сполучень, які можна класифікувати за низкою ознак (табл. 1.1)

Таблиця 1.1- Класифікація транспортних операцій

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Ознака класифікації | Види операцій |
| 1 | За предметом транспортних операцій | Вантажі,пасажирські,багажні |
| 2 | За видом транспорту | Водні(морські,річкові),залізничні,автомобільні,трубопровідні,змішані перевезення( беруть участь два або більше видів транспорту) |
| 3 | Залежно від транспортної характеристики товару | З сухим вантажем:навалювальні,руда,вугілля,зерно,цемент,мінеральні добрива,генеральні або штучні.  З наливним вантажем:нафта і нафтапродукти,рослинні олії, жири, вино,рідкі хімічні вантажі тощо |
| 4 | За переодичністю | Рєгулярне й нерегулярне перевезення: лінійне і трампове судиноплавство, регулярне повітряне сполучення і чартерні рейси |
| 5 | Залежно від порядку проходження кордону | Перевантажувальні і безперевантажувальні перевезення |
| 6 | За видом транспортно-технологічноі системи | Контейнерні, поморні, ліхтерні,ролкерні |
| 7 | Залежно від завершення перевезення | Сусідські, транзитні, кільцеві |
| 8 | За видом сполучень | Прямі,непрямі: ламані з декількома перевізниками, із перевідправкою за одним або декількома договорами перевезення |
| 9 | Залежно від складу учасників перевізного процесу | Здійснювальні виробником товару, продавцем або покупцем,замовником товару, перевізником-посередником |
| 10 | Залежно від місця проведення | Здійснювальні усередені крайни і на території інших країн |

Учасники ЗЕД планують і враховують транспортні операції при підготовці контракту, здійснюючи їх у процесі виконання останнього. Такі операції проходять послідовність етапів [5].

На першому етапі, до укладання контракту, необхідно:

* провести аналіз кон'юнктури ринків транспортних послуг, умов постачання товарів, рівня тарифних і фрахтових ставок (тобто вартості доставки одиниці вантажу наземним, водним або повітряним транспортом);
* визначити і конкретизувати транспортні умови і базисні умови постачання для їх включення в договір купівлі-прода-жу, організувати виконання цих умов;
* визначити частку витрат на транспортні операції (транспортну складову) в контрактній ціні товару;
* передбачити в кошторисі транспортні витрати.

На другому етапі, у процесі реалізації зовнішньоторговельної операції, необхідно:

* укласти договори на перевезення товарів, оформити їх відповідними транспортними документами (накладними, чартером, коносаментом);
* запланувати перевезення вантажів, що проходять через морські, річкові порти і прикордонні станції (оперативне місячне планування);
* підготувати товар до перевезення (упакувати, замаркіру-вати тощо);
* оформити договір транспортного страхування вантажів, одержати страховий поліс;
* підготувати й оформити технічну і товаросупровідну документацію;
* перевірити розрахункову документацію і зробити розрахунки з перевізником;
* виконати необхідні прикордонні, митні, санітарні, ветеринарні формальності; оформити відповідні документи: вантажну митну декларацію, паспорт угоди, необхідні сертифікати; оплатити митні збори, податки, мито;
* організувати нагляд за просуванням вантажу по всьому транспортному циклу від вантажовідправника до вантажоодержувача.

На третьому етапі, після завершення зовнішньоторговельної операції, необхідно:

* зробити додаткові взаєморозрахунки, якщо є така необхідність;
* вирішити спірні питання, якщо вони виникли між учасниками транспортного процесу;
* за необхідності пред'явити у встановленому порядку претензії і позови, оформити необхідну документацію.

Отже, транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності — це система технічних, технологічних елементів, економічних, комерційно-правових, організаційних чинників, методів управління транспортними операціями у сфері виробництва, обігу і споживання товарів, що переміщуються між країнами [5].

В умовах глобалізації світової економіки міжнародна торгівля послугами вийшла на якісно новий рівень. Послуги стали самостійним предметом міжнародної торгівлі, темпи зростання торгівлі послугами сьогодні перевищують темпи зростання торгівлі товарами.

Транспортні послуги займають стійке друге місце в міжнародній торгівлі послугами, і Україна, володіючи достатнім потенціалом розвитку транспортної галузі, має всі можливості для здійснення прориву на світові ринки транспортних послуг. На основі стану експорту транспортних послуг, був зроблений висновок, що, незважаючи на зростання об'ємних показників по всіх сегментах українських міжнародних ринків транспортних послуг, потенційні можливості нашої країни щодо здійснення зовнішньоекономічної експансії не використовуються повною мірою [6].

Зростання обсягів перевезень на залізничному транспорті пов'язане з експортом паливно-сировинних товарів. Морський зовнішньоторговельний вантажопотік обслуговується в основному судами під іноземними прапорами. Український ринок міжнародних автомобільних перевезень контролюється іноземними перевізниками. Українські міжнародні авіакомпанії не витримують конкуренції із-за технічних характеристик повітряних суден.

Основною метою формування ідеології транспортного забезпечення ЗЕД та експорту транспортних послуг України в інтересах розвитку країни в цілому і зовнішньої торгівлі зокрема. Реалізація концепції здійснюється за допомогою вирішення чотирьох основних завдань. Це - визначення вирішальних напрямків розвитку транспортного забезпечення ЗЕД та експорту транспортних послуг; розробка шляхів проникнення українських транспортних компаній на світові ринки через систему конкурентних переваг; створення системи державної підтримки експорту транспортних послуг; створення системи державної підтримки конкурентного середовища на національних ринках міжнародних транспортних послуг.

Конкурентні переваги українських компаній у сфері ЗЕД не можуть бути реалізовані, коли на ринку працює безліч дрібних фірм, які не здатні надавати комплексні послуги. Формування компаній-лідерів, якість послуг яких відповідає світовому рівню, є надзвичайно важливим напрямом. підвищення конкурентоспроможності вітчизняних компаній. Компанії-лідери, маючи свої підрозділи по всій нашій країні і за кордоном, можуть надавати інтермодальні послуги, створювати логістичні центри, формувати альянси з метою надання комплексних послуг в будь-якій точці світу.

Три механізми реалізації стратегії мають доцільність. По-перше, супровід експорту транспортних послуг інформаційними технологіями. Йдеться про діяльність транспортно- логістичних центрів, розташованих в вирішальних точках сучасних транспортних комунікацій і використання передових інформаційних технологій. По-друге, використання міжнародних документарних технологій. По-третє, держава і уряд повинні вирішити на нормативному рівні проблему уніфікації правил і процедур експорту транспортних послуг в Україні з міжнародними правилами та процедурами[6].

1.2 Єволюція міжнародних пасажирських перевезень та їх розвиток

Роль міжнародного автобусного транспорту серед інших видів транспорту в історичному контексті суттєво змінювалась. Це пояснюється тим, що даний вид транспорту відноситься до популярних і недорогих видів сполучення. Проте до середини 60-х років він не користувався великою популярністю з причини обмеженості супутнього сервісу та комфортності поїздки [7]. Але вже починаючи з 1966 р. міжнародний автобусний транспорт отримує поштовх до розвитку: збільшується довжина регулярних маршрутів, які проходять по території 2-3 країн.

Таким чином, поступово складається стабільний ринок міжнародних транспортних послуг з перевезення пасажирів, який поряд з розширенням системи міжнародних маршрутів характеризується облаштуванням їх сучасними автостанційними терміналами, розширенням кола надання супутніх послуг.

Відомо, що в другій половині 70-х років міжнародні автобусні перевезення зазнали суттєвого спаду, який був викликаний наслідками енергетичної кризи. Однак вже напочатку 80-х років міжнародний автобусний транспорт набуває популярності серед населення розвинених країн, особливо Європи та Америки [7]. Це пояснюється, перш за все, тим, що виробництво міжнародних автобусів наближається по комфортності до залізничних вагонів, легкових автомобілів і літаків, а за окремими показниками їх перевершує, а саме: автобуси обладнуються зручними кріслами з відкидними сидіннями, кондиціонерами, радіоприймачами, барами, телевізорами, громадськими вбиральнями, засобами телекомунікаційних технологій тощо.

Разом з тим, конструкція сучасних міжнародних автобусів за бажанням пасажирів дозволяє здійснити їх переобладнання для тривалого відпочинку. Місткість автобусів, як правило, коливається в межах від 40 до 70 пасажирів, а тому такі автобуси обладнуються потужними економічними двигунами і характеризуються високими швидкостями пересування, що значно підвищує конкурент-носпроможність автомобільного транспорту в порівнняні з іншими видами.

Це дозволяє органічно поєднувати швидкість доставки пасажирів до місця призначення з супутньою можливістю для пасажирів з салону оглядати пам'ятки і місцевість, по якій вони проїжджають. В організації системи міжнародних автобусних маршрутів накопичено певний досвід і в порівнянні з іншими видами транспорту мають місце давні традиції [8].

Наприклад, траса автобусного маршруту може бути прокладена через невеликі міста, що робить його доступним та зручним для сімейних пасажирів і людей похилого віку. Супроводження пасажирів міжнародних автобусів кваліфікованими стюардами та гідами дозволяє спростити процедуру митного та прикордонного контролю на організацію міжнародних автобусних маршрутів суттєво впливає координація роботи різних видів транспорту.

 Наприклад, якщо в Канаді для пересування в міжнародному сполученні пасажир віддає перевагу автомобільному (73%) та авіаційному транспорту (24%), то в Австрії понад 92% міжнародних пасажирів користуються лише автомобільним транспортом доведено, що вибір пасажиром того чи іншого виду транспорту залежить від певних причин, серед яких можна назвати: географічне розташування країни; економічний рівень розвитку; стан і наявність транспортних засобів, а саме літаків, суден, залізничних вагонів, автомобілів та автобусів. нією характеризувалися рівнозначним використанням всіх видів транспорту: залізничний, легковий автомобільний, автобусний, повітряний та морський транспорт опановували обсяги перевезень в межах 20% кожний. Після введення в експлуатацію тунелю пасажири віддають перевагу автомобільному транспорту.

Особливістю сучасного транспортного обслуговування туристів є використання автобусів для перевезення пасажирів в умовах регулярних перевезень. Як підтвердження данної тенденції розглянемо діяльність однієї з провідних англійських автобусних фірм Wallace Arnold, яка на основі вивчення попиту на турпоїздки збільшила обсяги екскурсійно-туристичних перевезень у 2007 р. на 30% за рахунок пасажирів, які використовували для свого пересування регулярні автобусні міжміські та міжнародні маршрути.

Тобто організація перевезень здійснюється комбіновано, як за технологією нерегулярних, маятникових, так і за технологією маршрутних регулярних перевезень. Ці ж прогресивні технології знайшли застосування у провідних туристичних фірм Німеччини, таких як Till, ITS, завдяки чому в 2009р. обсяг перевезень як на туристичних, так і на регулярних міжнародних маршрутах суттєво зріс.

Про ефективність взаємодії різних видів транспорту при міжнародних перевезеннях пасажирів свідчить той факт, що за матеріалами Асоціації міжнародних перевізників Фінляндії із 1,1 млн. фінляндських пасажирів, що виїхали в 2009 р. за кордон, біля 100 тис. чоловік здійснили комбіновані поїздки "літак-автобус". Динаміка міжнародних пасажирських перевезень Німеччини на протязі 2005-2009 pp. показує, що використання різних видів транспорту пасажирами в міжнародному сполученні є стабільним У 2009 р. кількість комбінованих поїздок у загальному обсязі перевезень зросла у порівнянні з 2005 р. з 28,4% до 32,7%.

Наприклад, в 2009 р. автобусний транспорт для міжнародних перевезень використали 12,5 млн. громадян Німеччини, які здійснили 20,8 млн. поїздок. З цієї кількості: 12,1 млн. поїздок - добові екскурсії, 4,9 млн. - поїздки тривалістю від 2 до 4 діб і 3,8 млн. поїздок - понад 5 діб. Пріоритетність розвитку міжнародних перевезень пасажирів з використанням різних видів транспорту пояснюється ще й тим, що провідні транспортні фірми країн Західної Європи будують свою комерційну діяльність на принципах координації. Так, об'єднання управлінь залізниць 14 європейських країн фінансує діяльність автобусних компаній у Західній Європі, узгоджуючи розклади руху на європейських автобусних лініях з розкладами на залізницях.

Міжнародні пасажирські перевезення характеризуються показниками матеріальних, трудових, фінансових ресурсів та доходів, і вони майже не поступаються вантажним перевезенням. Наприклад, у Франції в 2008 р. кількість автобусів становила біля 75% від кількості вантажних автомобілів [9].

Таким чином, вирішення нагальних проблем автомобільного транспорту безпосередньо впливає на міжнародні перевезеня пасажирів. Розвиток міжнародного туризму, ділових, культурних, спортивних, науково-технічних та інших видів міжнародних зв'язків, кількісне і якісне збільшення транспортних засобів (ТЗ), удосконалення шляхів сполучення і організації перевезень сприяють зростанню їх обсягів (рис 1 .2).

Рисунок 1.2 – Зміна кількості автобусів,що використовуються для міжнародних перевезень

Одночасно, слід наголосити на тому, що мало уваги приділяється технологічному та правовому забезпеченню міжнародних пасажирських перевезень. Це пов'язано з тим, що, перш за все, пріоритет на сьогодні набули завдання розширення географії перевезень, вдосконалення їх організації, підвищення інтенсивності використання транспортних засобів.

Вищенаведені тенденції розвитку міжнародного автомобільного транспорту мають місце при здійснені міжнародних перевезень в Україні. Аналіз пасажирських маршрутних систем міжнародного сполучення показує, що ефективне функціонування транспорту в сучасних умовах визначає не тільки економічний розвиток країни, але й задоволення нагальних потреб мільйонів людей і сприяє розвитку міжнародного співробітництва та зв'язків (рис 1.3) [11]. Розподіл перевезень за видами транспорту в Україні свідчить, що на автомобільний транспорт припадає понад 85% обсягів пасажирських перевезень. В Україні кількість маршрутів за останні 10 років зросла бі-льше ніж у 10 разів, а обсяги перевезень пасажирів збільшились з 0,5 млн. до 6,0 млн. пас. на рік .

Рисунок 1.3 – Розподіл кількості міжнародних маршрутів

Маршрутна система регулярного автобусного сполучення в 2009 р. складалась з 190 маршрутів і забезпечувала сталий зв'язок з 15 країнами Європи, не враховуючи країн СНД (рис 1.4). Це такі країни як Польща, Словаччина, Румунія, Угорщина, Чехія, Болгарія, Югославія, Німеччина, Австрія, Туреччина, Великобританія, Латвія, Естонія, Греція, Франція тощо. Найбільш розвинена маршрутна система створена з Республікою Польща, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Чехією та Німеччиною. У 2000 р. на регулярних автобусних маршрутах виконувалось 384 рейси. Наприклад, між Україною і Польщею щоденно 20 українськими та 26 іноземними перевізниками здійснюється 138 рейсів на 67 автобусних маршрутах.

Рисунок 1.4 – Розподіл міжнародних перевезень у світі

Розглянемо розподіл попиту на перевезення за регіонами. Пріоритетними залишилися зв'язки України з Російською Федерацією та країнами СНД (28,2%). Друге місце за інтенсивністю займають країни Європи і Близького Сходу, відповідно 22,1%. Це пояснюється скрутним економічним станом населення, становленням ринкових відносин, що призвело до появи шоп-туризму. Але, як показують прогнозні розрахунки, в найближчі 10 років важливим напрямком у розвитку пасажирських перевезень буде Центральна Європа, адже сьогодні обсяг перевезень у цьому регіоні досягає 14 %.

Особливе занепокоєння транспортників викликає забезпечення перевезень транспортними засобами у найближчому майбутньому українські перевізники в основному будуть використовувати автобуси іноземного виробництва, у зв'язку з тим, що Україна поки що знижує випуск транспортних засобів, а міжнародний автобус існує тільки у варіанті експериментального зразка, який створений на Львівському автобусному заводі [12]. Розвиток міжнародних автомобільних пасажирських перевезень характеризує той факт, що за післявоєнний період гарантійний термін доставки пасажирів до місця призначення на території Західної Європи зменшився з 24-48 год. до 18-36 год.

Як показує аналіз, це стало можливим завдяки реконструкції та розвитку інфраструктури європейського дорожньо-транспортного комплексу. Ось чому, згідно з "Програмою створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні", витрати при її реалізації компенсуються перевагами, отриманими від інтеграції дорожньо-транспортного комплексу в Європейську транспортну систему. Враховуючи те, що проектування і будівництво залізниць значно дорожче, і на них передбачена тільки реконструкція, звертають на себе увагу значні обсяги фінансування робіт, які необхідно провести на автомобільних шляхах.

У Програмі наголошується, що актуальність створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні зумовлена необхідністю її інтеграції в міжнародну транспортну систему з метою залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту.

Крім того, досягається збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку шляхом підвищення конкурентоспроможності українських перевізників. В основу створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів покладені принципи міжнародної транспортної політики, прийняті в Європейському Економічному Співтоваристві (ЄС), які включають: політичні аспекти, соціальний прогрес, комерційні аспекти, тарифну політику, організацію перевезень, розвиток інфраструктури і сервісу, перетин державного кордону, технічні і технологічні проблеми, лібералізацію і гармонізацію транспортного ринку, екологічні вимоги та безпеку перевезень тощо [13].

Досвід показує, що перехід на ці принципи має здійснюватись поетапно, в залежності від прийняття в Україні відповідної законодавчої і нормативної бази. Таким чином, створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямком розвитку дорожньо-транспортного комплексу.

Оскільки в Україні не існує єдиного загальноприйнятого критерію щодо побудови міжнародної маршрутної системи пасажирських перевезень, вдосконалення її здійснюється диференційовано і ефективність системи визначається вітчизняними та зарубіжними експертами лише на основі порівняння показників роботи транспорту в різних країнах світу ( табл 1.2).

Таблиця 1.2 – Офіційний розклад міжнародних автобусних маршрутів

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Найменування маршрутів | Довжина маршрутів,км | Тривалість поїздки в одному напрямку,год | Швидкість сполучення |
| Амстердам-Остенде-Лондон | 559 | 13 | 43 |
| Амстердам-Бон-Франкфурт на Майні | 506 | 12 | 42,2 |
| Брюссель-Париж | 325 | 5 | 65 |
| Антверпен-Брюссель-Барселона | 1355 | 56 | 24,2 |
| Антверпен-Брюссель-Ментом | 1247 | 36 | 34,6 |
| Лондон-Остенде-Познань-Варшава | 1500 | 48 | 31,2 |
| Мюнхен-Венеція | 470 | 12 | 39,2 |
| Лондон-Мюнхен-Зальцбург-Белград-Софія-Афіни | 2300 | 96 | 24 |
| Мюнхен-Відень-Будапешт-Белград-Софія-Стамбул | 2000 | 60 | 33,3 |
| Антверпен-Мілан-Катовица | 1415 | 36 | 39,3 |

1.3 Нерегулярні міжнародні пасажирські перевезення

Нерегулярні пасажирські міжнародні перевезення – перевезення пасажирів автобусом, коли умови їх здійснення визначаються в кожному окремому випадку за погодженням між замовником і перевізником;означає перевезення через територію принаймні двох Договірних Сторін, що не підпадають ні під визначення регулярних перевезень чи спеціальних регулярних перевезень, ні під визначення маятникових перевезень [13]. Такі перевезення можуть здійснюватися з певною регулярністю, не перестаючи при цьому бути нерегулярними перевезеннями.

Угода про міжнародні нерегулярні перевезення пассажирів автобусами була прийнята 30.06.2001р

Дана угода містить:

* зважаючи на бажання підтримувати розвиток міжнародного транспорту в Європі й особливо сприяти його організації та функціонуванню;
* зважаючи на бажання сприяти туризмові та культурному обмінові між Договірними Сторонами;
* беручи до уваги, що Угода про міжнародне автоперевезення пасажирів шляхом здійснення нерегулярного автобусного сполучення (ASOR), підписана в м. Дублін 26 травня 1982 року, не передбачає можливості приєднання нових сторін;
* беручи до уваги, що досвід і лібералізація, досягнуті цією останньою Угодою, повинні зберігатися;
* беручи до уваги, що бажано передбачити гармонізовану лібералізацію певних міжнародних нерегулярних перевезень автобусами та їхніх транзитних операцій;
* беручи до уваги, що бажано передбачити певні гармонізовані правила процедур для нелібералізованих міжнародних нерегулярних перевезень, для яких все ще необхідно отримувати дозвіл;
* беручи до уваги, що необхідно передбачити високий рівень гармонізації технічних умов, що застосовуються до автобусів, які здійснюють міжнародні нерегулярні перевезення між Договірними Сторонами, для поліпшення безпеки на автошляхах і захисту довкілля;
* беручи до уваги, що Договірні Сторони повинні вживати єдиних заходів стосовно роботи екіпажів автобусів, які виконують міжнародні автоперевезення;
* беручи до уваги, що бажано передбачити гармонізацію умов допуску до здійснення діяльності транспортного оператора з автомобільного перевезення пасажирів;
* беручи до уваги, що принцип недискримінації на підставі громадянства або місця реєстрації транспортного оператора, місця походження чи призначення автобусу повинен розглядатись як основна умова, яка застосовується стосовно надання міжнародних транспортних послуг;
* беручи до уваги, що необхідно передбачити єдині зразки транспортних документів, як-от: контрольного документа для лібералізованих нерегулярних перевезень, а також дозволу й форми заяви для нелібералізованих перевезень для сприяння процедурам перевірки та спрощення їх;
* беручи до уваги, що необхідно передбачити певні гармонізовані заходи для забезпечення виконання Угоди, особливо що стосується процедур контролю, штрафів та взаємної допомоги;
* беручи до уваги, що доцільно встановити певні процедури для контролю за виконанням цієї Угоди для забезпечення належного запровадження та дозволити деяку технічну адаптацію додатків;
* беручи до уваги, що Угода повинна бути відкритою для приєднання майбутніх членів Європейської Конференції Міністрів транспорту й деяких інших європейських країн,
* вирішили встановити єдині правила міжнародних нерегулярних перевезень пасажирів автобусами та ін..

Організація нерегулярних та маятникових міжнародних перевезень. Нерегулярні та маятникові перевезення, які здійснюються з використанням українськими перевізниками та іноземними перевізниками шляхових листів груп пасажирів, звільняються від дозволів, якщо інше не передбачене міжнародними угодами [14].

З використанням пасажирськими перевізниками шляхових листів груп пасажирів здійснюються нерегулярні та маятникові перевезення у разі:

а) поїздки «з зачиненими дверима», коли той самий автобус здійснює перевезення тієї ж самої групи пасажирів протягом поїздки та для їх доставки назад на місце відправлення (місце відправлення є на території реєстрації транспортного засобу);

б) перевезення, що передбачає пряму поїздку з пасажирами та зворотну поїздку без пасажирів (місце відправлення є на території реєстрації транспортного засобу);

в) перевезення, що передбачає пряму поїздку без пасажирів і посадку всіх пасажирів зворотного рейсу в одному й тому ж місці за наявності однієї з таких умов:

- пасажири складають групу, що була сформована згідно з договором перевезень;

- пасажири попередньо були доставлені тим самим перевізником заумов, визначених у пункті «б» цього Порядку, на територію іноземної держави, де вони знову здійснили посадку і прямують на територію України;

- пасажири були запрошені здійснити поїздку на територію іншої держави, і вартість транспортування сплачується особами, що зробили запрошення (такі пасажири повинні складати групу, яка не була сформована виключно з метою здійснення саме цієї поїздки і яку буде доставлено на територію України);

г) поїздки автобусів без пасажирів, що використовуються виключно для повернення пошкодженого автобуса, що здійснював міжнародні нерегулярні чи маятникові перевезення або групи пасажирів, яка перевозилась цим автобусом. Журнал реєстрації шляхових листів груп пасажирів має містити відривні шляхові листи груп пасажирів (по два примірники кожен) у кількості 25 одиниць [14].

Журнал реєстрації шляхових листів груп пасажирів та його складові шляхові листи груп пасажирів повинні мати номер. Шляхові листи груп пасажирів також повинні бути пронумеровані послідовно від 1 до 25. За дорученням Мінінфраструктури України Укртрансбезпеки видає журнал реєстрації шляхових листів груп пасажирів перевізнику з реєстрацією у відповідному журналі. Передавання журналу реєстрації шляхових листів іншому перевізнику забороняється. Шляховий лист групи пасажирів має складатись перевізником перед початком рейсу у двох примірниках для кожної поїздки.

Перший примірник шляхового листа групи пасажирів повинен зберігатись в автобусі протягом поїздки, для якої він складений, а другий – у книзі реєстрації шляхових листів груп пасажирів у перевізника. При підготовці шляхового листа групи пасажирів перевізник може використовувати попередньо складений список пасажирів, який додається до шляхового листа групи пасажирів.

У цьому разі на попередньо складеному списку пасажирів наводиться прізвище водія, назва перевізника та підпис перевізника, який скріплюється печаткою. Відповідальність за достовірність даних у шляховому листі групи пасажи- рів покладається на перевізника. Для одержання журналу реєстрації шляхових листів груп пасажирів на за- міну використаного перевізник повинен повернути використаний журнал в Мінінфраструктури України.

Перелік документів для отримання дозволу на міжнародні нерегулярні перевезення, які український перевізник подає до Мінінфраструктури України:

- заява про отримання дозволу, до якої додаються:

- проект схеми міжнародного маршруту;

- проект графіка роботи та відпочинку водіїв;

- копія договору про виконання міжнародних нерегулярних чи маятникових автомобільних перевезень пасажирів;

- копії свідоцтв про проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевезень;

- копія ліцензії на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом та ліцензійної картки на автобус;

- підтвердження відповідності автобуса умовам перевезень (на кожний автобус за списком);

- рекомендація громадської організації транспортного профілю (подається за бажанням перевізника).

Документи для отримання дозволу на міжнародні нерегулярні перевезення подаються не пізніше ніж за сім днів до їх виконання.

Термін розгляду заяви про отримання дозволу не повинен перевищувати семи днів. Мінінфраструктури України:

- затверджує схему маршруту;

- надсилає компетентним органам іноземних держав відповідно до вимог міжнародних угод про автомобільні перевезення заяви про одержання від них відповідних дозволів на здійснення нерегулярних міжнародних перевезень пасажирів територією іноземних держав, в тому числі і на транзитні перевезення;

- передає компетентним органам іноземних держав дозволи на здійснення нерегулярних міжнародних перевезень пасажирів іноземними пасажирськими перевізниками територією України, в тому числі і на транзитні перевезення.

За дорученням Мінінфраструктури України Укртрансбезпеки:

- видає перевізнику дозвіл на міжнародні нерегулярні перевезення, до якого додається схема міжнародного маршруту, затверджена Мінінфраструктури України;

- здійснює реєстрацію дозволу на міжнародні нерегулярні перевезення. Дозвіл на міжнародні нерегулярні перевезення дійсний на одну поїздку. Використані дозволи на міжнародні нерегулярні перевезення підлягають поверненню в Укртрансбезпеки.

Розглянемо, як приклад міжнародне сполучення Харків (Україна) Люблін(Польща).

Купити квиток на міжнародний автобус в Люблін прямо на сайті-це простий та зручний спосіб.

Міжнародні автобусні рейси з України до Любліна здійснюються цілодобово (таблиця 2.1).З Любліна до України теж. Маршрут Харків Люблін обслуговують різні перевізники.

Лідером є Busfor.ua-це сучасний онлайн-сервіс по продажу автобусних квитків для поїздок по Україні та до Європи.

# Таблиця 1.3 – Розклад на автобус Харів-Люблін

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Час | Напрямок | Перевізник | Дні відправлення | Автовокзал |
| 06:35 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [НовиковЛА](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%9B%D0%90) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 06:35 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [НовиковЛА](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%9B%D0%90) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 07:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [KOBRA/Agat](https://vokzal.eu/ua/carrier/KOBRA/Agat) | Вт, Пт | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 07:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Kobra](https://vokzal.eu/ua/carrier/Kobra) | Вт, Пт | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 11:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Z-TIME/Принципал/агент ТДВ Ковельське АТП](https://vokzal.eu/ua/carrier/Z-TIME/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB/%D0%B0%D0%B3%D0%B5%D0%BD%D1%82%20%D0%A2%D0%94%D0%92%20%D0%9A%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B5%20%D0%90%D0%A2%D0%9F) | Пн, Вт, Ср, Пт, Сб, Нд | [Автостанция, «Привокзальная» (Южный вокзал, ул.Котляра11)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F,%20%C2%AB%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F%C2%BB%20%20(%D0%AE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D1%83%D0%BB.%D0%9A%D0%BE%D1%82%D0%BB%D1%8F%D1%80%D0%B011)) |
| 11:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Z-TIME/Принципал/агент ТДВ Ковельське АТП](https://vokzal.eu/ua/carrier/Z-TIME/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%BB/%D0%B0%D0%B3%D0%B5%D0%BD%D1%82%20%D0%A2%D0%94%D0%92%20%D0%9A%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B5%20%D0%90%D0%A2%D0%9F) | Пн, Вт, Ср, Пт, Сб, Нд | [Автостанция, «Привокзальная» (Южный вокзал, ул.Котляра11)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F,%20%C2%AB%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F%C2%BB%20%20(%D0%AE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D1%83%D0%BB.%D0%9A%D0%BE%D1%82%D0%BB%D1%8F%D1%80%D0%B011)) |
| 12:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Автотранзит/Бринцов/Агат](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D1%82/%D0%91%D1%80%D0%B8%D0%BD%D1%86%D0%BE%D0%B2/%D0%90%D0%B3%D0%B0%D1%82) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 12:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Автотранзит](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D0%B7%D0%B8%D1%82) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 22:30 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Ternvoyage](https://vokzal.eu/ua/carrier/Ternvoyage) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 22:30 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Калуженов/Борейчук/EWHD](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D0%B2/%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%87%D1%83%D0%BA/EWHD) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 22:30 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Калуженов В.В.](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D0%B2%20%D0%92.%D0%92.) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 22:30 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Тернвояж](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B2%D0%BE%D1%8F%D0%B6) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 22:30 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Борейчук М.И.](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%87%D1%83%D0%BA%20%D0%9C.%D0%98.) | кожен день | [Автовокзал, пр.Гагарина 22](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D0%BF%D1%80.%D0%93%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0%2022) |
| 22:50 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Калуженов/Борейчук/EWHD](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D0%B2/%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%87%D1%83%D0%BA/EWHD) | кожен день | [«Макдональдс» (ул. Полтавский Шлях 57)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%C2%AB%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%B4%D1%81%C2%BB%20(%D1%83%D0%BB.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%A8%D0%BB%D1%8F%D1%85%2057)) |
| 22:50 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Калуженов В.В.](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%BE%D0%B2%20%D0%92.%D0%92.) | кожен день | [«Макдональдс» (ул. Полтавский Шлях 57)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%C2%AB%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%B4%D1%81%C2%BB%20(%D1%83%D0%BB.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%A8%D0%BB%D1%8F%D1%85%2057)) |
| 23:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Стецик Т.В.](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%A1%D1%82%D0%B5%D1%86%D0%B8%D0%BA%20%D0%A2.%D0%92.) | кожен день | [«Макдональдс» (ул. Полтавский Шлях 57)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%C2%AB%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%B4%D1%81%C2%BB%20(%D1%83%D0%BB.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%A8%D0%BB%D1%8F%D1%85%2057)) |
| 23:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Стецик Т.В](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%A1%D1%82%D0%B5%D1%86%D0%B8%D0%BA%20%D0%A2.%D0%92) | кожен день | [«Макдональдс» (ул. Полтавский Шлях 57)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%C2%AB%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%B4%D1%81%C2%BB%20(%D1%83%D0%BB.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%A8%D0%BB%D1%8F%D1%85%2057)) |
| 23:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Тернвояж](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B2%D0%BE%D1%8F%D0%B6) | кожен день | [Автостанция, Привокзальная» (Южный вокзал, ул.Котляра11)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F,%20%C2%AB%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F%C2%BB%20%20(%D0%AE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB,%20%D1%83%D0%BB.%D0%9A%D0%BE%D1%82%D0%BB%D1%8F%D1%80%D0%B011)) |
| 23:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Борейчук М.И.](https://vokzal.eu/ua/carrier/%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%87%D1%83%D0%BA%20%D0%9C.%D0%98.) | кожен день | [«Макдональдс» (ул. Полтавский Шлях 57)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%C2%AB%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%B4%D1%81%C2%BB%20(%D1%83%D0%BB.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%A8%D0%BB%D1%8F%D1%85%2057)) |
| 23:00 | [Харків - Люблін](https://vokzal.eu/ua/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%D0%9B%D1%8E%D0%B1%D0%BB%D1%96%D0%BD/tomorrow/6) | [Ternvoyage](https://vokzal.eu/ua/carrier/Ternvoyage) | кожен день | [«Макдональдс» (ул. Полтавский Шлях 57)](https://vokzal.eu/ua/stations/%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D0%B0/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2/%C2%AB%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B4%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%B4%D1%81%C2%BB%20(%D1%83%D0%BB.%20%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%82%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%A8%D0%BB%D1%8F%D1%85%2057)) |

1.4 Регулярні міжнародні пассажирські перевезення

Міжнародні перевезення пасажирів володіють різноманітними ознаками і особливостями, пов'язаними зі специфікою видів транспорту, що здійснюють перевезення, систематичністю виконання перевезень, видами транспортних документів, що складаються при укладанні договорів перевезення, порядком проходження прикордонних пунктів, завершенням перевезення у відповідній державі і деякими іншими моментами.

Ці особливості знайшли нормативну правову регламентацію в міжнародних конвенціях і угодах і дозволяють класифікувати міжнародні перевезення пасажирів по різних підставах. Наприклад, автомобільні перевезення пасажирів регулюються КАПП, Конвенцією про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 року.

Велике практичне значення має класифікація міжнародних перевезень залежно від систематичності їх здійснення на регулярні та нерегулярні Головною ознакою регулярних перевезень є певна їх періодичність, яка зазвичай фіксується у розкладах руху транспорту. Інша ознака регулярних перевезень полягає в чіткості позначення і незмінності маршрутів руху. Ще одна важлива ознака регулярності міжнародних перевезень - стабільність тарифів.

Особливе значення поділу міжнародних перевезень пасажирів на регулярні та нерегулярні надається на автомобільному та повітряному транспорті. У міжнародних нормативних правових актах, що регламентують перевезення цими видами транспорту, міститься визначення поняття "постійні перевезення" або переліки вимог, яким вони повинні відповідати. Так, в Угоді про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами 1970 регулярна автобусне перевезення визначається як перевезення, виконувана згідно з опублікованими умовами договору, тарифом та розкладом руху автобусів на визначеній трасі із зазначенням місць (зупинок) посадки і висадки пасажирів [15].

Міністерством транспорту України затверджено “Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні” (наказ від 09.02.2004 №75, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 червня 2004 р. за №759/9358).

Наведемо та прокоментуємо основні положення Порядку, транзитних перевезень пасажирів і є обов’язковим для виконання підприємствами та організаціями, перевізниками, автостанціями, автовокзалами (Цей Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових переве- зень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні (далі - Порядок) визначає основні засади організації міжнародних регулярних, спеціальних регулярних, маятникових, нерегулярних, транзитних перевезень пасажирів і є обов’язковим для виконання підприємствами та організаціями, перевізниками, автостанціями, автовокзалами (далі – автостанції) всіх форм власності і замовниками транспортних послуг.

Порядок розроблений відповідно до статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» (2344-14) (далі - Закон), п. 60 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року №176 (176-97-п) (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року №141 (141-2003- п)) (далі – Правила).

У цьому Порядку поняття, крім наведених в Законі (2344-14) та Правилах (176-97-п), вживаються в такому значенні:

- міжнародні спеціальні регулярні перевезення;

– перевезення, що здійснюються з території однієї держави до місця тимчасового перебування на території іншої держави таких категорій пасажирів:

а) робочих між домівкою і роботою;

б) школярів і студентів з/до навчального закладу;

- транзитні міжнародні перевезення;

– перевезення пасажирів без їх висадки або посадки територією певної країни, які здійснюються за маршрутом з початковим й кінцевим пунктами в інших країнах.

Мінінфрастурктури веде реєстр пасажирських перевізників, яким надане право здійснювати міжнародні перевезення, та реєстр діючих міжнародних маршрутів. Загальні засади організації міжнародних перевезень пасажирів.

Вимоги до організації міжнародних перевезень:

- виконання законодавства України, міжнародних угод України, законодавства держав, територією яких вони здійснюються;

- забезпечення безпеки надання транспортних послуг- реалізація єдиної технічної політики; - забезпечення якісного надання транспортних послуг;

- захист інтересів споживачів транспортних послуг.

Міжнародні перевезення територією України, як правило, здійснюються дорогами, якими прокладені міжміські, міжобласні маршрути перевезення пасажирів. Міжнародні перевезення пасажирів мають здійснюватися з дотриманням режимів праці та відпочинку водіїв згідно з Європейською угодою в частині роботи екіпажів транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (994 016) (ЄУТР) (укладена в Женеві 1 липня 1970 року з поправками, що діють з 24.04.92 (994 066), та протоколом про підпис). Посадка/висадка пасажирів з автобуса при міжнародних регулярних, спеціальних регулярних, маятникових, нерегулярних перевезеннях пасажирів здійснюється на автостанціях, а в разі їх відсутності – на зупинках, передбачених розкладом руху чи договором перевезень. Замовником міжнародних регулярних перевезень є Мінінфраструктури.

Підготовку розгляду питань про намір відкриття, закриття та внесення змін щодо функціонування маршруту міжнародних регулярних перевезень, продовження дії дозволу на міжнародні регулярні перевезення, організації спеціальних регулярних міжнародних перевезень й отримання дозволу на міжнародні нерегулярні чи маятникові перевезення за дорученням Мінінфраструктури України здійснюють спеціалісти УДП «Укрінтеравтосервіс» Мінінфраструктури України (далі – УДП «Укрінтеравтосервіс»), ДП «ДержавтотрансНДІпроект», а також Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників та інших профільних підприємств, установ і організацій (за згодою їх керівників).

Для здійснення перевезень на міжнародномумаршруті повинні забезпечуватись:

- кількість водіїв у відповідності до ЄУТР;

- належність перевізнику безпосередньо одного і більше автобусів, які використовуються для надання транспортних послуг на кожному маршруті міжнародних регулярних чи спеціальних регулярних перевезень, а також для нерегулярних чи маятникових перевезень;

- наявність одного резервного автобуса для надання транспортних послуг на кожному маршруті міжнародних регулярних чи спеціальних регулярних перевезень;

- наявність у перевізника: для відкриття маршруту міжнародних регулярних перевезень досвіду внутрішніх перевезень пасажирів у два і більше років, або міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів - один рік і більше, а для відкриття маршруту міжнародних спеціальних 333 регулярних перевезень – досвіду міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів в один рік і більше, використання транспортних засобів відповідного класу.

Формування маршрутів міжнародних регулярних перевезень має відповідати вимогам щодо:

- задоволення попиту населення в міжнародних перевезеннях;

- визначення початкових і кінцевих пунктів в обласних центрах та великих промислових містах України;

- паритетного виконання перевезень українськими та іноземними перевізниками;

- організації відправлень автобусів з автостанцій за годинами доби та днями тижня, виходячи з розподілу попиту на перевезення та умов перетину державного кордону;

- врахування інтересів перевізників, що працюють на маршрутах. Міжнародні нерегулярні перевезення за одним і тим самим маршрутом з періодичністю частіше ніж один раз на тиждень належать до міжнародних регулярних перевезень [15,16].

У разі виконання маятникових перевезень:

- початковим чи кінцевим пунктом вважають відповідно місце, де поїздка розпочинається, і місце, де вона закінчується, включаючи у кожному разі місцевість радіусом 50 км;

- посадка або висадка пасажирів протягом рейсу заборонена;

- перший зворотний рейс і останній прямий рейс автобуса мають здійснюватися без пасажирів, якщо інше не передбачено міжнародними угодами. Міжнародними угодами України про автомобільні перевезення стосовно маятникових перевезень можуть визначатись умови, що передбачають можливість здійснювати пасажирам зворотну поїздку з іншою групою або іншим перевізником.

ВИСНОВКИ ПО ПЕРШОМУ РОЗДІЛУ

Державний контроль міжнародних перевезень здійснюється відповідно до Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року №143 (143-2003-п).

На даний час питання митного контролю та міжнародних перевезень є актуальним для нашої країни та сполучень по яким відбуваються перевезення та вирішуються питання економічно важливі для співпраці. Сьогодні для сполучення Харків-Люблін з боку кожної країни виконана робота по налагодженню найкращих умов перевезення та комфортабельності автотранспорту .Нажаль на даний час такі умови можуть надати лише часні підприємства-перевізники ,щодо державних підприємств (автобусних станцій) такі роботи проводяться дуже в’яло.

2.НОРМАТИВНА БАЗА ПАСАЖИРСЬКИХ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

2.1. Основні джерела міжнародного автотранспортного права та міжнародні транспортні організації

Економічні відносини між державами та їх юридичними й фізичними особами без застосування транспорту неможливі. Конвенції та інші міжнародно-правові акти у сфері транспорту створюють уніфіковане право і зменшують застосування до перевезень колізійних норм.

Міжнародне транспортне право — це система принципів і норм, – що регулюють правовідносини, які виникають між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням транспортних засобів у процесі міжнародного економічного співробітництва.

Автомобільний транспорт з'явився наприкінці XIX ст. Женевська конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів (КМР) (Convention relative au contract de transport international des merchandises par rout — CMR) вважається основною у сфері автомобільного транспорту. її було укладено 19 травня 1956 р. Водночас у Берні відбулась конференція з Конвенції з міжнародного перевезення вантажів залізничним транспортом (КІМ).

До зазначеної Женевської конвенції першими увійшли країни Західної та Центральної Європи. Радянський Союз приєднався до Женевської конвенції у 1983 p., і від 1 серпня 1986 р. міжнародні перевезення вантажів радянським автомобільним транспортом регулювалися цією конвенцією.

Женевська конвенція 1956 р. є чинною і для України. Ця Конвенція поширюється на перевезення вантажів автомобільним транспортом між двома державами, якщо принаймні одна з них є учасницею Конвенції. Такий прийом сприяє поширенню сфери застосування уніфікованого режиму перевезень, встановленого Женевською конвенцією. Норми останньої мають імперативний характер.

Досі відсутня глобальна міжнародна конвенція, яка б регламентувала міжнародні перевезення людей; тому вони здійснюються на основі двосторонніх угод. Щоправда, країни СНД 9 жовтня 1997 р. уклали Конвенцію про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу.

Основні джерела міжнародного автотранспортного права:

* Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення. Укладено в 1959 р. Діє в редакції 1975 р.
* Конвенція про дорожній рух (1968 р.) і Протокол про дорожні знаки та сигнали від 19.09.49 (у редакції 1968 p.). Встановили правила дорожнього руху.
* Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів. Укладено в 1959р. Діє вредакції 1978 р.
* Європейська угода про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення, від 01.07.70.
* Конвенція про договір з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів від 01.03.7 3 та Протокол до неї від 05.07.78.
* Митна конвенція про тимчасове вивезення дорожніх засобів перевезення, що використовуються з комерційною метою, від 18.05.56.
* Міжнародна конвенція про узгодження умов здійснення контролю вантажів на кордоні від 21.10.82.
* Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів від 30.09.75.

Міжнародний союз автомобільного транспорту (ІРУ, фр. — IRU) є недержавною організацією. Він відіграє велику роль у створенні міжнародноправової бази, що регламентує автомобільний транспорт [16].

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

Першою транспортною організацією була постійна міжнародна асоціація дорожніх конгресів (МПАДК/PIARC/AIPCR), заснована ще в 1909 р. у Парижі під час І Світового конгресу. Членами союзу є 67 країн. З 1970 р. союз має статус консультанта при групі EKOCOC/ECOSOS ООН. Один раз на 4 роки союз проводить Світові дорожні конгреси, які тематично готуються технічними комітетами союза. Союз не є політичною та комерційною організацією, а тому на конгресі в Марракеше (Марокко), проведеному в 1991 p., проголосив, що у своїй діяльності буде керуватися удосконаленням транспортної політики своїх членів.

Крім того, в світі функціонують транспортні відділи в наступних організаціях: ЕСКАТО - економічна і соціальна комісія ООН для Азії і країні Тихого океану, ЕКА - економічна комісія ООН для Африки; ЕКЗА - економічна комісія ООН для Західної Азії; ЕКПАК - економічна комісія ООН для Латинської Америки і Карибського басейну; МСЗ - міжнародний союз залізниць; МСАТ - Міжнародний союз автомобільного транспорту; МСТЗК - Міжнародний союз транспорту загального користування; МААТ - міжнародна асоціація автомобільного транспорту; ЄКМТ - Європейська конференція міністрів транспорту; КВТ СЕК ООН - Комітет з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН; МОС - Міжнародна організація по стандартизації; МАФ - Міжнародна автомобільна федерація; ВОТА - Всесвітня організація туризму й автоспорту; МБК - Міжнародне бюро з контейнерів; МОП - Міжнародна організація праці; MC3/UIK - Міжнародний союз залізниць; ВФП - Всесвітня федерація профспілок; МТП - Міжнародна торгівельна палата; МДФ - Міжнародна дорожна федерація; МРМС - Міжнародна рада митного співробітництва; МІПП - Міжнародний інститут приватного права; МБП - Міжнародне бюро перевезень; МСЕО - Міжнародний союз експедиторських організацій.

Європейська Економічна Комісія була створена в 1947 p., її членами були 32 європейські держави, в тому числі СРСР, УРСР, БРСР, а також США, Канада. У діяльності ЄЕК ООН беруть участь 55 держав Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Америки і Центральної Азії. На ці країни припадає 64% світового виробництва і 60% сукупного експорту [17]. Структура Європейської Економічної Комісії ЄЕК ООН зображена на (рис. 2.1. ).



Рисунок – Структура Європейської Економічної Комісії ЄЕК ООН

Основна мета діяльності комісії - узгодження, гармонізація політики держав-учасниць щодо розвитку торгівлі, інтеграції транспортних зв'язків і охорони навколишнього середовища.

Діяльністю ЄЕК керує Економічна та Соціальна рада ООН (ЕКОСОС). Основні завдання комісії - розробка заходів щодо закріплення та розширення економічних відносин як між європейськими, так і іншими країнами світу. У практичній роботі ЄЕК сприяє торгівлі між Сходом та Заходом, здійснює довгострокове економічне планування, науковотехнічне співробітництво; виступає за проведення загальноєвропейських конгресів, міждержавних нарад з питань співробітництва в галузі охорони навколишнього середовища, розвитку транспорту, спрощення процедур міжнародної торгівлі тощо. Вищий орган ЄЕК - пленарна сесія. Місце знаходження секретаріату комісії - Женева (Швейцарія).

ЕКОСОС була створена в 1946 р., до неї входить 54 постійних члени, третина яких щорічно переобирається Генеральною Асамблеєю ООН. Допоміжними органами Ради є 5 регіональних комісій: ЄЕК, ЄСКАТО, ЄКА, ЄКЗА, ЄКПАК і більш ніж 20 постійних комітетів і комісій: природних ресурсів; планування розвитку; використання досягнень науки і техніки; становища жінок; народонаселення; прав людини тощо.

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

Важливою міжнародною організацією, яка суттєво впливає на розвиток транспорту, є МОП (Міжнародна організація праці). Вона створена в 1919 р. як автономна організація при Лізі націй. З 1946 р. - спеціалізований заклад ООН. Серед 150 членів МОП - були СРСР, УРСР, БРСР. МОП ставить за мету своєї діяльності покращення умов праці і підвищення життєвого рівня населення, встановлення економічної і соціальної стабільності.

Міжурядовою організацією спеціалізованого закладу ООН є Міжнародна морська організація - International Maritime Organization - ІМО. Конвенція про створення ІМО підписана на конференції з питань мореплавства в Женеві в 1949 p., сама ж організація створена в 1958 р. В організацію входило 127 держав. Мета діяльності ІМО - співробітництво між державами в галузі міжнародного мореплавства і торгівлі, забезпечення можливих норм безпеки на морі, допомоги щодо відміні дискримінаційних заходів, встановлених урядом окремої держави.

Вищий орган - асамблея, що скликається раз на два роки. На асамблеї обирається керівний орган ІМО - рада. Штаб-квартира розташована в Лондоні (Великобританія);

Міжурядовим закладом при ООН є Міжнародна організація цивільної авіації - International Civil Aviation Organization - ICAO. Вона займається питаннями співробітництва держав і розробкою стандартів у галузі цивільної авіації, узагальненням досвіду держав-членів в підготовці і підвищенні кваліфікації кадрів. Заснована в 1944 р. Почала функціонувати з 1947 р. СРСР був членом ІСАО з 1970 р. Вищий орган - асамблея. Місцезнаходження - Монреаль (Канада).

Основною робочою групою з автомобільного, морського і залізничного транспорту є Комітет по внутрішньому транспорту Європейської Економічної комісії ООН , створений у 1947 p. Структура зображена на (рис 2.2).

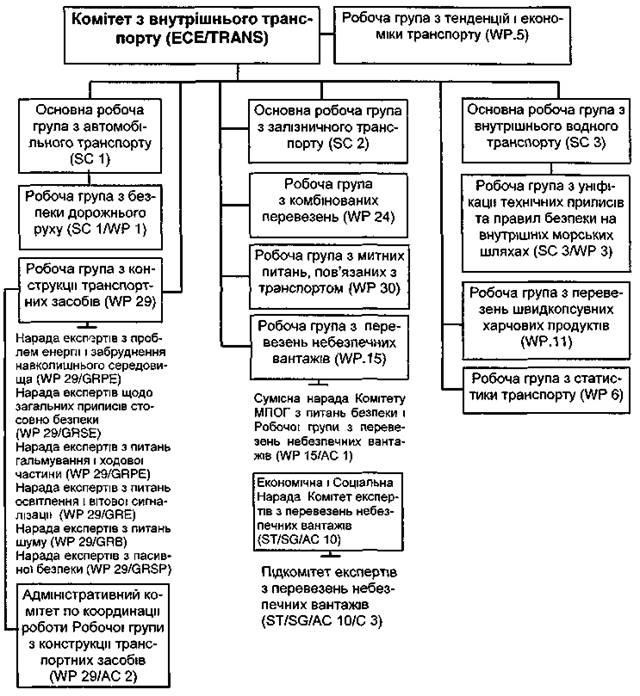


Рисунок 2.2. – Структура КВТ ЄЕК ООН

Діяльність Комітету спрямована на забезпечення дотримання в Європі правил, які регламентують дорожній рух, з метою підвищення безпеки руху на дорогах (наприклад, Конвенція про дорожній рух).

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

У грудні 1991 року глави держав і урядів країн-членів ЄС в голандському м.Маастріхт ухвалили рішення про заснування Європейського Союзу. Згідно з договором, всі країни-учасниці ЄС зобов'язуються вести спільну зовнішню політику і політику безпеки. У 1999 році на зміну європейській валютній системі (ЄВС) введена єдина євровалюта. Європейський Союз не є федерацією, а тому європейські органи мають лише право регулювання, що не досягається в рамках політики окремих держав. Це положення зафіксоване в Маастріхтському договорі як принцип субсидіарності. Комісії Європейського співробітництва за діяльність транспорту відповідає Генеральна дирекція VII, для чого була створена Робоча група автострад (РГА/MWG).

РГА працює за наступними напрямками: висвітлює проблеми транспортної мережі і дослідження в області транспорту; проводить стандартизацію технологій ділянок автострад; організовує менеджмент транспорту на загальноєвропейських транспортних магістралях; впроваджує заходи щодо охорони навколишнього середовища; землеулаштування; фінансування програм тощо [18].

Актуальною є розробка РГА документу про подальше співробітництво під назвою "Transeuropean networks towards a master plan for the road network and road traffic" ("Загальноєвропейські мережі - шлях до головної схеми дорожньої мережі і транспортних засобів").

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

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

У 1997 році Україна стала учасником Європейської Конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), яка займається розвитком і узгодженням транспортної політики країн-учасниць. ЄКТМ забезпечує функціонування системи багатосторонніх квот на дозволи для транспортного обслуговування країнучасниць.

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

Згідно із ст. 2 Статуту МСАТ, головна мета його діяльності - захист, розвиток і процвітання у всіх країнах національного і автомобільного міжнародного транспорту, захист інтересів професійних транспортників і полегшення їх праці. Вищим органом МСАТ є загальні зборі його членів.

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

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

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

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

Отже, питання міжнародних перевезень найскладніші у міжнародному торговельному праві, тому що вони пов’язані із ризиком і кожна із сторін експортер, імпортер і перевізник стараються обмежити відповідальність за ризики та втрати. Крім того, при розгляді спірних питань необхідно враховувати особливості законодавства різних країн. Тому загальна тенденція правового регулювання міжнародних перевезень – уніфікація правил-учасниць.

2.2 Міжнародні регулярні перевезення пасажирів та порядок їх відкриття та закриття

Міжнародні регулярні перевезення пасажирів – це перевезення пасажирів та багажу по договору перевезення, в якому визначені умови перевезення, тарифи та розклад руху по маршруту з визначеними пунктами зупинки для посадки та висадки пасажирів.

Формування маршрутів міжнародних регулярних перевезень має відповідати вимогам щодо:

* задоволення попиту населення в міжнародних перевезеннях;
* визначення початкових і кінцевих пунктів в обласних центрах та великих промислових містах України;
* паритетного виконання перевезень українськими та іноземними перевізниками;

-організації відправлень автобусів з автостанцій за годинами доби та днями тижня, виходячи з розподілу попиту на перевезення та умов перетину державного кордону;

* врахування інтересів перевізників, що працюють на маршрутах.

Перелік необхідних документів для відкриття маршруту, які пасажирський перевізник подає до Державної адміністрації автомобільного транспорту (далі – Державтотранс):

* заява про намір відкриття маршруту;

-проект схеми міжнародного маршруту;

* проект розкладу руху;

-проект графіка роботи та відпочинку водіїв;

* проект тарифів на перевезення;

-список автобусів, що будуть використовуватись, у т. ч. резервних;

-підтвердження відповідності автобуса умовам перевезень (на кожний автобус за списком);

довідка перевізника про наявність досвіду у перевізника щодо здійснення внутрішніх перевезень пасажирів протягом двох і більше років або міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів - одного і більше років;

* копії свідоцтв про проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевезень;
* копія ліцензії на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом та ліцензійних карток на кожний автобус за списком;
* рекомендація громадської організації транспортного профілю (подається за бажанням перевізника).

Державтотранс може запросити іншу інформацію, не заборонену чинним законодавством, яка стосується перевізника чи маршруту, що відкривається.

Заява про намір відкриття маршруту відхиляється у разі:

* якщо вона містить недостовірні дані або матеріали не в повному обсязі; - відмови у видачі дозволу на здійснення міжнародних перевезень пасажирів компетентним органом іноземної держави;
* збігу схеми маршруту з діючим, на якому задовольняється попит на перевезення;
* коли час відправлення з початкової автостанції маршрутів, що збігаються за шляхом руху автобусів цього напрямку, відрізняється менше ніж на 2 години;
* відсутності у перевізника резервних автобусів;
* порушення принципу паритетного виконання перевезень;
* порушення вимог до організації міжнародних перевезень;
* порушення вимоги використання переліку доріг, по яких прокладені міжміські, міжобласні маршрути перевезення пасажирів;
* порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт протягом останнього року.

Державтотранс повідомляє перевізника про прийняте рішення в письмовій формі. У разі відхилення заяви про відкриття маршруту перевізник повідомляється із зазначенням підстав для такого рішення. У разі надання перевізнику права на підготовку документів на відкриття маршруту Державтотранс забезпечує інформування територіальних органів влади або уповноважених ними організацій про маршрут, що має відкриватись, та розклад руху автобусів, надає методичну допомогу перевізнику в підготовці необхідних документів. Термін дії дозволу на регулярні міжнародні перевезення – три роки. Термін прийняття рішення Державтотрансом щодо відкриття маршруту становить не більше двох тижнів від дня подання заявки.

Перелік документів для продовження дії дозволу, які пасажирський перевізник подає до Державтотрансу:

* заява про продовження дії дозволу, до якої, крім документів, передбачених Порядком проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, затвердженим постановою Кабінету Міністрів від 29 січня 2003 р. N 139.
* копії угод про спільну діяльність з іноземним перевізником та автостанціями на наступний термін;
* список автобусів, що будуть використовуватись, у т. ч. резервних;
* копія діючого дозволу на виконання міжнародних перевезень;
* копії ліцензійних карток на кожний автобус за списком;
* копії свідоцтв про проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевезень;
* підтвердження відповідності автобуса умовам перевезень (на кожний автобус за списком);
* рекомендація громадської організації транспортного профілю (подається за бажанням перевізника).

Документи для продовження дії дозволу подаються не пізніше як за три місяці до закінчення терміну дії наявного дозволу. Заява про продовження дії дозволу відхиляється у разі:

* порушення вимог до організації міжнародних перевезень пасажирів;
* відсутності у перевізника резервних автобусів;

систематичного порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт.

Термін продовження дії дозволу на міжнародні регулярні перевезення становить не менше трьох років.

Дозвіл, термін дії якого закінчився, підлягає поверненню в Державтотранс. При відкритті міжнародного регулярного маршруту Перевізник: - узгоджує з територіальними органами влади та іноземним пасажирським перевізником розклад руху і схему міжнародного маршруту;

* складає паспорт маршруту. Для складання паспорта маршруту рекомендується використання програмного забезпечення для засобів обчислювальної техніки, розробленого ДП "ДержавтотрансНДІпроект";
* укладає угоди про спільну діяльність з іноземним перевізником та автостанціями;
* подає до Державтотрансу договори про спільну діяльність з автостанціями, іноземним пасажирським перевізником.

Державтотранс:

* приймає рішення щодо відкриття маршруту відповідно до статті 44 Закону та п. 65 Правил;
* затверджує паспорт маршруту;
* надсилає компетентному органу іноземної держави, де міститься кінцевий пункт маршруту, відповідно до вимог міжнародної угоди про автомобільні перевезення заяву про відкриття міжнародного маршруту з проханням про одержання від неї відповідного дозволу на здійснення міжнародних перевезень пасажирів територією іноземної держави;
* у разі отримання такого дозволу надсилає компетентним органам іноземних держав, територією яких мають здійснюватись перевезення, відповідно до вимог міжнародних угод про автомобільні перевезення заяви про одержання від них відповідних дозволів на здійснення транзитних перевезень пасажирів територією цих іноземних держав;

передає компетентним органам іноземних держав дозволи на здійснення міжнародних перевезень пасажирів іноземними пасажирськими перевізниками територією України;

* узгоджує з Адміністрацією Держприкордонслужби, Держмитслужбою та МВС час і пункт перетину державного кордону та затверджує графік перетину державного кордону при здійсненні міжнародних регулярних перевезень; - укладає договори про виконання міжнародних регулярних перевезень з українськими перевізниками;
* видає дозволи українським перевізникам на виконання міжнародних перевезень територією України та іноземних держав;
* інформує обласні автотранспортні управління про початок руху автобусів на маршруті.

Міжнародні спеціальні регулярні перевезення - перевезення, що здійснюються з території однієї держави до місця тимчасового перебування на території іншої держави таких категорій пасажирів:

* робочих між домівкою і роботою;
* школярів і студентів з/до навчального закладу.

Перелік документів з організації спеціальних регулярних міжнародних перевезень, які пасажирський перевізник подає до Державтотрансу:

- заява про намір відкриття маршруту, до якої додаються, крім документів, передбачених при відкритті регулярного міжнародного маршруту:

* інформація про кількість та дати (за відправленням з України) виконання рейсів;
* довідка перевізника про категорію пасажирів, яким будуть надаватись транспортні послуги на міжнародному спеціальному регулярному маршруті.

Державтотранс може запросити іншу інформацію, не заборонену чинним законодавством, яка стосується перевізника чи маршруту, що відкривається.

Заява про намір відкриття маршруту відхиляється у разі:

* порушення вимог до організації міжнародних перевезень пасажирів; порушення вимоги використання переліку доріг, якими прокладені міжміські, міжобласні маршрути перевезення пасажирів;
* відсутності у перевізника резервних автобусів;
* порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт протягом останнього року.

При відкритті міжнародного спеціального регулярного маршруту Державтотранс:

* затверджує схему міжнародного маршруту та розклад руху;
* видає дозвіл на міжнародні спеціальні регулярні перевезення автомобільним транспортом перевізнику, до якого додаються затверджені Державтотрансом:
* схема міжнародного маршруту;
* розклад руху автобусів;
* кількість та дати (за відправленням з України) виконання рейсів. Термін дії дозволу на спеціальні регулярні міжнародні перевезення до трьох років. Термін прийняття рішення Державтотрансом щодо відкриття маршруту міжнародних спеціальних регулярних перевезень не повинен перевищувати трьох тижнів. У разі зміни визначеної кількості та дат здійснення рейсів перевізник зобов'язаний повідомити Державтотранс.

Закриття регулярних та спеціальних регулярних міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом. Рішення про закриття маршруту приймає Державтотранс у разі:

* відповідного звернення пасажирського перевізника з обґрунтуванням причини закриття маршруту;
* порушення вимог до організації міжнародних перевезень пасажирів; - систематичного порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт.

Якщо закриття маршруту відбувається по ініціативі перевізника, повинен:

Перевізник:

* звернутися до Укравтотрансу не пізніше ніж за 3 місяці до припинення руху на маршруті;
* повернути в Укравтотранс дозвіл на регулярні чи спеціальні регулярні міжнародні перевезення у термін не пізніше двох тижнів після припинення руху на маршруті.

Державтотранс:

* інформує про це компетентний орган іноземної держави або опрацьовує з ним можливий варіант виконання перевезень іншим українським перевізником;
* надає цю інформацію обласним автоуправлінням не пізніше двох тижнів до встановленого терміну припинення руху автобусів [19[]](http://www.asmap-inform.org/articles.php?ID=63).

2.3. Робота Міністерства інфраструктури та її максимальне сприяння українським автомобільним перевізникам на державному рівні.

В умовах конкуренції на ринку міжнародних автомобільних перевезень, основним завданням Міністерства інфраструктури є надання максимального сприяння українським автомобільним перевізниками на державному рівні. На шляху вирішення даної задачі головною метою є організація максимально ефективної взаємодії між органами державної влади та громадськістю.

Вирішення питань, які гостро стоять перед перевізниками в процесі здійснення їх основного виду діяльності - міжнародних автоперевезень, є одним із пріоритетних напрямків роботи структурних підрозділів Мінінфраструктури та Департаменту стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень зокрема. Серед основних завдань стосовно приведення нормативних актів, які регулюють міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та вантажів є розробка нових редакцій наказу Міністерства транспорту України від 20.08.2004 № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 31.08.2004 за № 1075/9674, та від 09.02.2004 № 75 «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22.06.2004 за № 759/9358. Цими наказами визначаються:

* порядок видачі дозволів на вантажні перевезення та нерегулярні перевезення пасажирів;
* порядок проведення конкурсу на розподіл дозволів ЄКМТ;
* порядок відкриття маршрутів регулярних пасажирських перевезень.

У 2018 році зміни стосуватимуться питань автоматизації процесів видачі дозволів на вантажні перевезення та нерегулярні перевезення пасажирів, а також проведення конкурсу з розподілу дозволів ЄКМТ (Європейська комісія міністрів транспорту) та удосконалення основних засад організації міжнародних перевезень пасажирів. Розподіл дозволів ЄКМТ на 2018 рік був максимально прозорим та таким, що унеможливив будь-які прояви корупційних ознак в організації даного процесу. Кожен крок розподілу проводився з висвітленням на сайті міністерства переліку всіх заявників та процесів розподілу.

Міністерство інфраструктури України розміщує актуальну інформацію щодо функціонуючих регулярних міжнародних автомобільних маршрутів загального користування. Станом на сьогоднішній день Реєстр міжнародних автобусних маршрутів загального користування (далі - Реєстр) знаходиться на стадії доопрацювання та потребує приведення у відповідність до вимог [наказу Міністерства інфраструктури України від 20.05.2013 № 305.](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1144-13)

[Реєстр міжнародних автобусних маршрутів загального користування](https://mtu.gov.ua/files/%D0%A0%D0%B5%D1%94%D1%81%D1%82%D1%80%20%D0%B2%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D1%87%D0%BD%D0%BE%20%D0%BF%D0%BE%2094%20%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D1%96%D1%81%D1%96%D1%8E.xlsx)

[Інформація щодо фукціонуючих регулярних міжнародних автомобільних маршрутів загального користування](https://mtu.gov.ua/files/%D0%A0%D0%B5%D1%94%D1%81%D1%82%D1%80%20%D0%9D%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D0%B7%20559.xls).

[Роз'яснення Мінінфраструктури в застосуванні положень вимог діючого Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні](https://mtu.gov.ua/files/%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%8F%D0%B4%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%8C.doc) .

Комісія для розгляду звернень перевізників та прийняття рішень про відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволу на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування (далі – Комісія), склад якої затверджено наказом Міністерства інфраструктури України відповідно до вимог [наказу Міністерства транспорту України від 09.02.2004 № 75,](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0759-04) зареєстрованого в Міністерстві юстиції України

22.06.2004 за № 759/9358, зіткнулась із систематичним нехтуванням автоперевізниками вимог Порядку щодо подання документів з питань відкриття, закриття, внесення змін до функціонуючого маршруту, продовження дії дозволу на регулярних міжнародних автомобільних маршрутах загального користування. З метою запобігання у подальшому технічних помилок при оформленні додатків до Порядку Міністерство інфраструктури України надає їх зразки заповнення.

Слід зазначити, що подані матеріали автоперевізниками завіряються печатками та підписом перевізника, який бере на себе відповідальність за достовірність поданої інформації. Від цього залежить робота Комісії та прийняття нею відповідних рішень. Міністерство інфраструктури України рекомендує автоперевізникам взяти до уваги висвітлені зразки додатків до Порядку та просить керуватися положеннями:

* [Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні;](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0759-04)
* [Закону України «Про автомобільний транспорт»](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2344-14) ;
* [Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF);
* Міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, що укладені Кабінетом Міністрів України з урядами іноземних держав;
* [Постанови КМУ «Про затвердження переліку населених пунктів, віднесених до курортних»;](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1576-96-%D0%BF)
* [Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які вико](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_016)нують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР[)](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_016)[20,21].

ВИСНОВКИ ПО ДРУГОМУ РОЗДІЛУ

Вцьому розділі представлені закони які вирішили багато питань мажнародного автотранспортного права. Проведена колосальна робота та велика кількість конвенцій щодо вирішення поставлених питань.

Нині немає універсальної конвенції, яка стосувалася б міжнародних перевезень усіма видами транспорту. Світова юриспруденція поки що йшла галузевим шляхом, створюючи конвенції, що охоплювали окремі види транспорту. Зустрічаються приклади і міжгалузевих конвенцій, але вони стосуються окремих аспектів. Зокрема, 19 квітня 1991 р. у Відні була прийнята Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі (United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade).

Міжурядові конвенції (договори) містять як матеріально-правові, так і колізійні норми. Якщо матеріально-правова норма мовчить, на допомогу їй приходить колізійна. Міжурядові угоди бувають багатосторонніми та двосторонніми.

Cтаном на початок 2000 р. Україна уклала таку кількість двосторонніх транспортних угод:

- повітряний транспорт — 51;

- автомобільний транспорт — 55;

- залізничний транспорт — 17;

- морський транспорт — 16.

3. РОЗРАХУНОК МІЖНАРОДНОГО РЕЙСУ ХАРКІВ-ЛЮБЛІН

3.1 Техніко-експлуатаційні показники пасажирських транспортних засобів

Техніко-експлуатаційні показниками (ТЕП) пасажирських транспортних засобів характеризують ефективність їх використання в заданих експлуатаційних умовах.

Розрізняють первинні ірозрахункові ТЕП. Значення первинних показників встановлюються безпосередньо за даними обліку роботи автомобілів на лінії. Значення розрахункових показників встановлюється за допомогою математичних дій над іншими ТЕП. Тому послідовність формування різних ТЕП визначається інформаційними зв’язками між ними.

Ряд ТЕП використання транспортних засобів є обов’язковими для включення їх у встановлену статистичну звітність згідно нормативним вимогам Державної служби статистики України. Решта ТЕП є факультативними, і їх обліку автомобільних перевізників (АП) не обов’язковий, але його бажано вести для інформаційного забезпечення аналізу виробничо-господарської діяльності, що дозволяє оптимізувати економічні результати роботи АП.

До ТЕП автобусів, які експлуатуються на регулярних маршрутах, відносяться:

- загальна пасажиромісткість автобусів;

- пробіг автобусів маршрутом;

- коефіцієнт використання пробігу;

- загальне число рейсів по маршрутах;

- експлуатаційна швидкість руху;

- пасажиромісткість;

- статичний коефіцієнт наповнюваності;

- динамічний коефіцієнт наповнюваності;

- коефіцієнт регулярності руху;

- кількість пасажиро-місце-днів у господарстві;

- кількість пасажиро-місце-днів у роботі;

- кількість пасажиро-місце-годин у роботі; Загальна пасажиромісткість автобусів, пас., визначається за формулою (3.1):

 (3.1)

Де:

*j = 1,...,r* – умовний номер марки автобуса;

*q j* – пасажиромісткість автобуса

*j* -ї марки, пас.,

*Accj* – середньосписочна кількість автобусів марки j, од.

При розрахунку загальної пасажиромісткості на певну дату замість середьносписочної кількості автобусів беруть кількість автобусів, які перебувають на балансі організації.

Пробіг автобусів по маршрутах, км, визначається за формулою (3.2):

 (3.2)

де :

*j = 1,...,u* – умовний номер маршруту;

*прμ l* та *звnμ l* – довжина маршруту для прямого та зворотного напрямків (рейсів), км;

*прμ z* та *звпμ z* – кількість прямих та зворотних рейсів, здійснених на маршруті , од.

Безрозмірний коефіцієнт використання пробігу характеризує частку виробничого пробігу автобусів від їх загального пробігу (3.3):

 (3.3)

Де:

*Lзаг* – загальний пробіг, км;

*Lнепр* – невиробничий пробіг (рейси “нульові”, на заправку, в зв’язку з переїздом на інші маршрути тощо), км.

Загальна кількість рейсів по маршрутах, од. (3.4):

 (3.4)

де:

*розрμ z* – кількість рейсів, передбачених розкладом руху на маршруті;

*додμ z , відμ z* – число рейсів, додатково назначених і відмінених на маршруті відповідно, од.

Експлуатаційна швидкість руху *Vе* , км/год., характеризує середню швидкість, з якою виконується комерційна робота, тобто середню швидкість руху за весь час перебування автобусів на маршрутах (3.5):

 (3.5)

Де

*Тпрμ , Т звμ* – час прямого і зворотного рейсів на маршруті.

Пасажиромісткість Q , пас., характеризує кількість пасажиро-місць, яка потенційно могла бути використана пасажирами (3.6):

 (3.6)

де *qсрμ* – середня пасажиромісткість автобуса на маршруті, пас.;   
*μ z* – кількість рейсів , виконаних на маршруті за розрахунковий період часу, од.; *Ксм μ* – коефіцієнт змінюваності пасажирів на маршруті.

Динамічний коефіцієнт наповнюваності (використання пасажиромісткості) с γ відрізняється від статичного тим, що характеризує комерційне використання пасажиромісткості з урахуванням середньої дальності поїздки пасажирів (3.7):

 (3.7)

Де:

*Qзаг* – загальний пасажирообіг, пас.-км;

*Qпроб* – пробіг з пасажирами на маршруті, км.

Коефіцієнт регулярності руху R показує частку рейсів автобусів, виконаних у відповідності з розкладом руху (3.8):

 (3.8)

де :

**– кількість регулярних рейсів на маршруті, од.;

 – кількість рейсів на маршруті, передбачених розкладом руху, без урахування рейсів, які виконувались в умовах, коли розклад руху було відмінено через несприятливі дорожно-кліматичні умови та інші об’єктивні причини, од.

Кількість пасажиро-місце-днів у господарстві, пас. місце-дн., визначається за формулою (3.8):

 (3.8)

де *АДхj* – кількість автомобілів у господарстві автобусів марки *j* .

Кількість пасажиро-місце-днів у роботі, пас. місце-дн., визначається за формулою (3.9):

 (3.9)

де *АД pj* – кількість автомобіле-днів у роботі автобусів марки *j* .

Кількість пасажиро-місць-годин у роботі, пас. місце-год, визначається за формулою (3.10):

 (3.10)

Кількість пасажиро-містць-годин у роботі часто використовується для проведення розрахунків між транспортною організацією та органом місцевого самоврядування – замовником перевезень. На міському електричному транспорті використовуються аналогічні ТЕП, але в найменуваннях показників, замість слів «автобус» та «автомобіль» використовують слова «машина» для тролейбуса і «вагон» для трамвая. Результуючими показниками роботи автобусів служать обсяг перевезень пасажирів та пасажирообіг.

Загальний обсяг перевезень пасажирів Qзаг пас., характеризує кількість пасажирів, котрі були перевезені за визначений період на маршрутах (3.11):

 (3.11)

Де:

*Qзагμ* – обсяг перевезень пасажирів на маршруті, пас.

Обсяг перевезень можна визначити аналогічно за формулою виробництва, використовуючи розглянуті вище ТЕП (3.12):

 (3.12)

Середню пасажиромісткість визначають за формулою (3.13):

 (3.13)

Пасажирообіг загальний Рзаг пас-км, виражає виконану транспорту роботу на перевезення пасажирів (3.14):

 (3.14)

де:

*Рзаг μ* – пасажирообіг на маршруті, пас.-км.,

*cpμ l* – середня дальність поїздки пасажира на маршруті μ, км. Пасажирообіг також можна визначити аналітично (3.15):

 (3.15)

Необхідно відзначити, що результуючі показники роботи маршрутних автобусів визначаються і розраховуються по-різному в залежності від поставлених цілей. Розглянутий порядок дозволяє визначити обсяг перевезень та пасажирообіг для вирішення завдань організації перевезень, а також аналізу виробничої діяльності АП [22,23].

Розглянемо детальніше сполучення Харків-Люблін. Для розрахунку візьмемо рейс перевізника ECOLINES . Автобус рухається за таким маршрутом:

* 07:30 Харкіов Bus Station Pryvokzalna, 11 Evgena Kotliara str.
* 09:30 Полтава Bus station "Almaznyi", 7 Velikotyrnivska str., ofice 1
* 11:30 Лубны Bus station, 157 Volodymyrskyi avenue
* 13:50 Київ аеропорт Бориспіль "Aeroport Boryspil" (airport), Terminal D, the 1st level (opposite the entrance)
* 14:30 Київ Bus station "Vydubychi", 10A Naberezhno pechyorskaya road

(1год 30хв пересадка)

* 16:00 Київ Bus station "Vydubychi", 10A Naberezhno pechyorskaya road
* 17:55 Житомир Centralnij avtovokzal, ul. Kievskaya 93 (Central Bus Station, 93 Kievskaya Str.)
* 20:45 Ровно Avtovokzal, ul. Kyivska,40
* 22:20 Луцьк Avtovokzal, ul.Konyakina 39 (Bus Station)
* 01:10 Border Yagodin (UA)
* 01:10 Border Dorohusk (PL)
* 08:00 Люблін PKS Dworzec Głowny (Bus Station), Aleja Tysiac

Більш детально про рух та час зупинок у таблиці 3.1

Таблиця 3.1 – Час зупинок автобусу Харків- Люблін.

| Зупинка | Прибуття | Відправлення |
| --- | --- | --- |
| **Kharkiv (UA)** Bus Station "Pryvokzalna" on 11 Evgena Kotliara str. |  | **07:30** 4 квітня, 2018 |
| **Poltava (UA)** Bus station (Avtovokzal) "Almaznyi" on 7 Velikotyrnivska str. | **09:30** 4 квітня, 2018 | **09:45** 4 квітня, 2018 |
| **Lubny (UA)** Bus station (Avtovokzal) on 157 Volodymyrskyi avenue | **11:30** 4 квітня, 2018 | **11:35** 4 квітня, 2018 |
| **Boryspil (airport) (UA)** "Aeroport Boryspil" (airport), Terminal D, the 1st level (opposite the entrance) | **13:50** 4 квітня, 2018 | **13:55** 4 квітня, 2018 |
| **Kyiv (Vydubychi) (UA)** Bus Station (Avtovokzal) "Vydubychi", 10A Naberezhno pechyorskaya road | **14:30** 4 квітня, 2018 |  |
| Ділянка:  Kyiv (Vydubychi) - Lublin  Номер лінії:  195001 Kyiv (Centralnyi)-Warsaw 01 (Zachodnia) Ukrlines |  |  |
| **Kyiv (Vydubychi) (UA)** Bus Station (Avtovokzal) "Vydubychi", 10A Naberezhno pechyorskaya road , Платформа: 6-8 |  | **16:00** 4 квітня, 2018 |
| **Zhytomyr (UA)** Central Bus Station (Centralnyi avtovokzal) on on93 Kievskaya 93 str. | **17:55** 4 квітня, 2018 | **18:00** 4 квітня, 2018 |
| **Rovno (UA)** Bus Station (Avtovokzal) on 40 Kyivska str. | **20:45** 4 квітня, 2018 | **20:50** 4 квітня, 2018 |
| **Lutsk (UA)** Bus Station (Avtovokzal) on 39 Konyakina str. | **22:20** 4 квітня, 2018 | **22:25** 4 квітня, 2018 |
| **Border Yagodin (UA) (UA)** | **01:10** 5 квітня, 2018 | **02:10** 5 квітня, 2018 |
| **Border Dorohusk (PL) (PL)** | **01:10** 5 квітня, 2018 | **02:10** 5 квітня, 2018 |
| **Lublin (PL)** Bus Station (PKS Dworzec Głowny) on 6 Aleja Tysiaclecia, platform (stanowisko) 0 | **08:00** 5 квітня, 2018 |  |

На рисунку 3.5 надано маршрут яким рухається автобус.

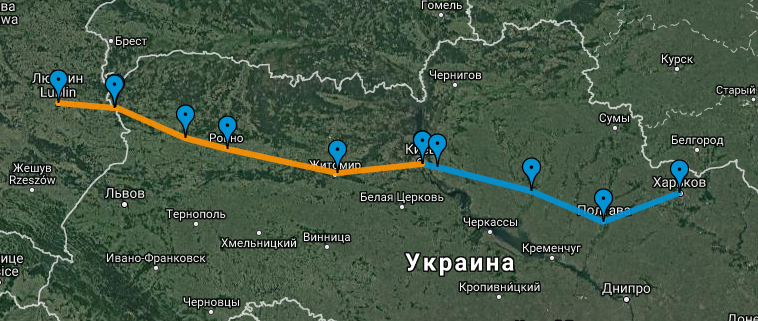


Рисунок 3.5 – Маршрут Харків-Люблін

ECOLINES працює на ринку міжнародних автобусних перевезень близько 20 років. Сьогодні компанія пропонує найбільшу мережу маршрутів, як в країни Балтії, так і по Західній і Східній Європі. За час своєї діяльності підприємство ECOLINES стало одним з найбільших і найбільш успішних компаній в Україні.

ECOLINES надає особливе значення професіоналізму своїх співробітників. Компанія обирає тільки досвідчених, добре перевірених водіїв автобусів, гарантуючи комфорт для своїх пасажирів та безпеку на будь-яких дорогах. Автобуси ECOLINES відповідають європейським нормам, що дає можливість безперервно розширювати географію свої маршрутів.

ECOLINES характеризує невпинна турбота про зручність своїх пасажирів. Компанія пишається спеціально розробленою системою управління якістю, яка дозволяє задовольнити побажання клієнтів, як на місцевих, так і на міжнародних рейсах.

На більшості рейсів ECOLINES доступний якісний безкоштовний інтернет. Під час тривалих поїздок про зручність пасажирів піклуються спеціально навчені бортпровідники.

Цінова політика підприємства дозволяє регулярно пропонувати клієнтам квитки зі знижками.

Для рейсу Харків-Люблін компанія ECOLINES використовує автобус MAN Lion Star L рисунок 3.6, технічні характеристики якого перелічені в таблиці 3.2 [20].



Рисунок 3.6 – MAN Lion Star L

Таблиця 3.2 – Технічні характеристики MAN Lion Star L

|  |  |
| --- | --- |
| Призначення | Міжнародний(туристичний) |
| Клас | Великий |
| Дверей | 2 |
| Довжина | 13800мм |
| Ширина | 2550мм |
| Висота | 3812мм |
| Висота стелі в салоні | 1950мм |
| Висота сходинки над рівнем дороги | 350мм |
| Передній звис | 2680мм |
| Задній звис | 3050мм |
| Двигун | D 2866 LON |
| Тип двигуна | Дизель |
| Розташування | Вертикально |
| Обсяг | 11967 |
| Потужність | 410 к.с. |
| Максимальні оберти | 1300 |
| Крутний момент | 1850 н\*м |
| Розташування циліндрів | Послідовне |
| Кількість циліндрів | 6 |
| Паливо | Дизельне паливо |
| Тип коробки передач | Автоматична |
| Кількість передач | 12 |
| Передня підвіска | Пневматична |
| Задня підвіска | Пневматична |
| Діаметр розвороту | 22м |
| Обсяг бака | 525л |
| Об’єм багажного відділення | 12л |
| База | 6600 |
| Розмір шин | 295/80 R22.5 |
| Екологічний стандарт | EURO ||| |

Загальна пасажиромісткість автобуса , визначається за формулою (3.1) ,за даними пасажиромісткість (разом з водієм) =52, а кількість рейсів на добу =2, тому загальна пасажиромістість сполучення Харків- Люблін 104 пасажири:



Пробіг автобусів по маршрутах, км, визначається за формулою (3.2),відстань в кілометрах від Харкова до Любіна 1344км:



Безрозмірний коефіцієнт(3.3) при невиробничому пробігу = 879 км:



Загальна кількість рейсів по маршрутах, од., за умови додаткового рейсу (3.4):



Експлуатаційна швидкість руху *Vе* , км/год (3.5),час прямого і зворотнього рейсів на маршруті =58:



Пасажиромісткість Q формула (3.6) ,за умови що коефіціент змінюванності пасажирів =4 чол:



Динамічний коефіцієнт наповнюваності формула (3.7):



Кількість пасажиро-місце-днів у господарстві (3.8):



Кількість пасажиро-місце-днів у роботі (3.9):



Кількість пасажиро-місць-годин у роботі, (3.10):



Загальний обсяг перевезень пасажирів Qзаг пас,(3.11):



Обсяг перевезень можна визначити аналогічно за формулою виробництва, використовуючи розглянуті вище ТЕП (3.12):



Середню пасажиромісткість визначають за формулою (3.13):



Пасажирообіг загальний Рзаг пас-км, виражає виконану транспорту роботу на перевезення пасажирів (3.14):



3.2 Собівартість перевезень і методи калькулювання

Міжнародним перевезенням вважається перевезення вантажів і пасажирів між двома чи кількома державами, що виконується на умовах, встановлених міжнародними угодами (транспортними конвенціями), укладеними цими державами.

З метою полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення рівня безпеки на дорогах шляхом прийняття однакових правил руху, та дорожніх знаків й сигналів, 8 листопада 1968 р. було прийнято дві Віденські конвенції: Конвенція про дорожній рух, з поправками від 3 березня 1993 р., та Конвенція про дорожні знаки та сигнали. Вони обидві є чинними для України [23].

Укладення договору перевезення пасажирів та багажу підтверджують видачею квитка та багажної квитанції відповідної форми. Типові форми квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу затверджено наказом № 503. На рисунку 3.1 маємо приклад квитка на міжнародний рейс до Європи.

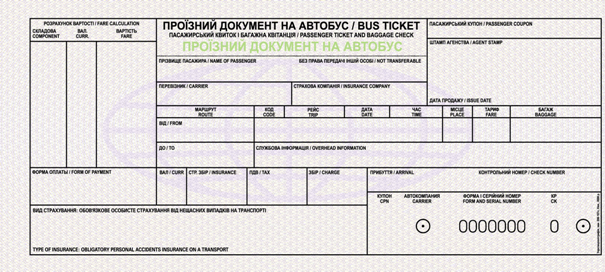


Рисунок 3.1 – Квиток міжнародного типу сполучення

Наказом № 503 також затверджено типові форми квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу автотранспортом на міжміських та приміських маршрутах для реалізації автостанціями . Форма таких квитків підтверджує те, що це мають бути фіскальні чеки РРО.

Перевізники, а також суб’єкти господарювання, які на підставі укладених договорів з перевізниками здійснюють продаж проїзних і перевізних документів (йдеться про авто­станції та автовокзали), повинні застосовувати РРО, оскільки відповідно до ст. 3 Закону про РРО при проведенні розрахункових операцій у сфері послуг (у тому числі автоперевезень) у готівковій та безготівковій (із застосуванням платіжних карток) формах такі операції потрібно проводити через зареєстровані, опломбовані та переведені у фіскальний режим роботи РРО.

При цьому слід роздруковувати фіскальні чеки і видавати їх одержувачам послуг.

Виняток становлять пасажирські автоперевезення, коли продають проїзні і перевіз­ні документи на автотранспорті з видачею талонів, квитанцій, квитків,— такі операції не вимагають застосування РРО та розрахункових книжок (п. 4 ст. 9 Закону про РРО). Але при обов’язковій умові, що на цих документах мають бути нанесені друкарським способом їх серія, номер і номінальна вартість. Цим вимогам відповідають типові форми квитків на проїзд і перевезення багажу, затверджені наказом № 503, які, як уже зазначалося, призначені для реалізації саме перевізниками. Звертаємо увагу, що йдеться про продаж квитків саме в салонах автотранспорту, а також кіосках.

Таким чином, при реалізації квитків авто­станціями (автовокзалами) документальне оформлення проїзду пасажира й перевезення багажу здійснюють за допомогою фіскального чека РРО.

При калькулюванні собівартості автоперевезень слід керуватися нормативами ПБО 16 та Методрекомендаціями № 65.

Зауважимо, що ці документи мають рекомендаційний характер і тому не є обов’яз­ковими для застосування (лист № 3/7-10-11249). Проте оскільки вони спеціально розроблені Мінтрансом України для формування собівартості перевезень на транспорті, на них слід орієнтуватися в роботі.

Крім того, Методрекомендації № 65 у деяких випадках не відповідають вимогам ПБО 16, тому їх потрібно застосовувати в частині, що не суперечить цьому стандарту (лист № 31-34000-20-5/2742).

Собівартість перевезень (робіт, послуг) — це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов’язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення.

Під калькулюванням собівартості розуміють визначення розміру витрат у грошовій формі на виробництво одиниці певного виду робіт (послуг) за окремими видами витрат. З його допомогою визначають собівартість:

* одиниці робіт (послуг);
* всього їх обсягу;
* виробництва за окремими структурними підрозділами підприємства, за різними виробничими процесами і в цілому по підприємству (п. 6 Методрекомендацій № 65).

У табл. 3.1 розглянемо групування витрат за статтями калькуляції з метою визначення виробничої собівартості автомобільних перевезень.

Таблиця 3.1  — Статті витрат, що включаються до виробничої собівартості перевезень

|  |  |
| --- | --- |
| № з/п | Статті витрат |
| 1. | Прямі матеріальні витрати |
| 1.1. | Вартість усіх видів ПММ таі інших матеріалів, використаних на виконання перевезень і на технологічні операції в процесі підготовки рухомого складу до експлуатації. Вартість ПММ списують на виробничу собівартість згідно з Нормами № 43 |
| 1.2. | Витрати на автомобільні шини (пункти 19, 36 Методрекомендацій № 65) — сюди включають усі витрати, пов’язані з їх експлуатацією:  пов’язані із заміною та встановленням автошин на колеса;  транспортно-заготівельні й націнки підприємств-постачальників у частині, що припадає на вартість шин, виданих зі складу в поточному місяці;  пов’язані з ремонтом шин.  Витрати на акумулятори.  Згідно з п. 3.19 Положення № 102 заміна на транспортних засобах (далі — ТЗ) шин та акумуляторних батарей не належить до реконструкції, модернізації, техпереозброєння та інших видів поліпшення ТЗ. Отже, це витрати на підтримку ТЗ у робочому стані, які включають до складу витрат (п. 15 ПБО 7).  При цьому на практиці застосовують два способи віднесення на витрати шин та акумуляторів:  у періоді їх установки на ТЗ (про що йдеться в п. 36 Методрекомендацій № 65);  у періоді виключення шин та акумуляторів зі складу активів після закінчення терміну їх експлуатації (його визначають відповідно до норм № 488 і № 489) |
| 2. | Прямі витрати на оплату праці |
| 2.1. | Усі витрати на виплату основної й додаткової зарплати працівникам, зайнятим перевезеннями |
| 3. | Інші прямі витрати |
| 3.1. | Єдиний соціальний внесок на оплату праці працівників, зайнятих перевезеннями |
| 3.2. | Суми амортвідрахувань від вартості автотранспорту та нематеріальних активів, безпосередньо пов’язаних із перевезеннями |
| 3.3. | Витрати на всі види ремонту, техогляд і техобслуговування рухомого складу, який безпосередньо бере участь у перевезеннях:  вартість запчастин, приладів, обладнання, палива і матеріалів, що витрачаються для виконання ремонту власними підрозділами;  вартість ремонтних робіт і послуг, виконаних сторонніми підприємствами та організаціями;  витрати на оплату праці та відрахування єдиного соціального внеску працівників, які виконують ремонт і техобслуговування ТЗ;  вартість інструментів, виданих для поновлення їх запасу на ТЗ;  вартість матеріалів, витрати на утримання законсервованих ТЗ, витрати на їх консервацію та розконсервацію;  витрати на страхування ТЗ у разі їх ремонту за кордоном |
| 4. | Загальновиробничі витрати  У цю статтю калькуляції включають витрати, пов’язані з управлінням та обслуговуванням виробничого процесу, не передбачені в попередніх статтях |
| 4.1. | Витрати на утримання апарату управління виробництвом (оплата праці, відрахування на соціальні заходи, оплата службових відряджень працівників апарату управління виробничих підрозділів, технічне та інформаційне забезпечення управління виробництвом тощо) |
| 4.2. | Амортизація основних засобів та нематеріальних активів загальновиробничого призначення |
| 4.3. | Витрати на утримання, експлуатацію, капітальний і поточний ремонт, страхування, операційну оренду основних засобів, інших необоротних активів, обладнання загальновиробничого призначення, у тому числі утримання резервного рухомого складу |
| 4.4. | Витрати на вдосконалення технології та організації виробництва |
| 4.5. | Витрати на утримання виробничих будівель, споруд та приміщень (опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення тощо) |
| 4.6. | Витрати на обслуговування виробничого процесу (оплата праці, у тому числі за невідпрацьований, але оплачений час на виробництві, і єдиний соціальний внесок загальновиробничого персоналу, сума пільг у зв’язку з продажем форменого одягу виробничого персоналу за зниженими цінами, витрати на переміщення цього персоналу, витрати на технологічний контроль за виробничими процесами та якістю робіт (послуг), утримання воєнізованої, пожежної та сторожової охорони) |
| 4.7. | Витрати на охорону праці, техніку безпеки, виробничу санітарію та охорону навколишнього середовища |
| 4.8. | Інші витрати (втрати від браку, оплата простоїв, витрати, зумовлені аваріями та катастрофами, порушеннями правил технічної експлуатації транспорту, нестачі в межах норм природного убутку тощо) |

3.3 Методи калькулювання собівартості перевезень

Нормативний метод. Цей метод застосовують при регулярних перевезеннях певних обсягів вантажу (кількості пасажирів) за визначеним маршрутом. Спочатку складають калькуляцію нормативної собівартості перевезення на певний період на основі діючих на підприємстві норм, нормативів витрат і кошторисів витрат на обслуговування виробництва. Нормативи розроб­ляють з урахуванням особливостей і конкретних умов діяльності підприємства, тобто окремо для кожного виробничого підрозділу (п. 44 Методрекомендацій № 65). Це необхідно для своєчасного виявлення відхилень, аналізу їх причин та внесення змін до нормативів.

Протягом місяця враховують фактичні витрати, при цьому їх розділяють на нормативні витрати і відхилення від норм.

Зверніть увагу, що відхиленням вважають як перевитрату, так і економію матеріальних, трудових та інших витрат.

Крім того, протягом місяця враховують зміни діючих норм і нормативів для коригування нормативної собівартості. Кожну зміну необхідно оформляти документально і затверджувати у керівника підприємства.

Також протягом періоду встановлюють і аналізують причини відхилень від норм і виявляють винних осіб.

Фактичні витрати, що перевищують нормативні, не включають до собівартості перевезень, якщо вони пов’язані зі зловживаннями, нестачами, крадіжками, нетехнологічним використанням і порушенням правил зберігання ТМЦ.

У кінці місяця визначають фактичну собі­вартість додаванням до нормативної собівартості (або відніманням від неї) виявлених у звітному періоді відхилень від норм і змін норм.

Позамовний метод. Цей метод передбачає відокремлений облік витрат за кожним видом перевезень (робіт, послуг) у розрізі статей витрат. Його доцільно застосовувати при виконанні різних замовлень на перевезення різної кількості вантажів (пасажирів) на різну відстань машинами різних марок.

Об’єкти обліку і калькулювання — окремі види перевезень, а калькуляційні одиниці — відповідні одиниці їх вимірювання (1 км пробігу, 1 тонно-кілометр, 1 поїздка автомобіля тощо). Узагальнююча одиниця — сума витрат, що припадають на 1 грн отриманих доходів. Калькуляційну одиницю вказують в наказі про облікову політику.

Собівартість перевезень, тобто суму витрат, що припадає на калькуляційну одиницю, визначають діленням суми фактичних витрат по кожному об’єкту калькулювання на відповідний обсяг виконаних перевезень.

При розрахунку фактичної собівартості всі прямі витрати (матеріальні, на оплату праці, амортизацію тощо) включають безпосередньо до собівартості відповідних об’єктів калькулювання. Якщо ці витрати неможливо віднести на собівартість кожного окремого виду перевезень за прямою ознакою, то їх потрібно розподілити між об’єктами згідно з базою розподілу (пункти 47 — 49, 51 — 53 Методрекомендацій № 65), зафіксованою в наказі про облікову політику.

Стандарт-костинг. Цей метод схожий з нормативним методом. Основні відмінності полягають у тому, що:

* у нормативному методі нормуванню підлягають лише прямі витрати, а непрямі розподіляються між об’єктами калькулювання. За методом же стандарт-костинг нормують усі без винятку витрати;
* у нормативному методі наднормативні виробничі витрати включають до собівартості реалізованої продукції (п. 11 ПБО 16) (щоправда, як зазначено в листі № 31-04220-20-17/6687, тільки якщо вони не пов’язані з нестачею, псуванням, нетехнологічним використанням або порушенням правил зберігання запасів). У стандарт-костингу всі відхилення від норм (незалежно від їх причин) одразу списують на результати діяльності або на винних осіб. Оскільки стандарт-костинг не відповідає нормам ПБО 16, його застосовують тільки в управлінському обліку.

Простий метод. Як правило, цей метод застосовують на підприємствах з обмеженим переліком послуг. Він полягає в тому, що витрати звітного періоду, складові виробничої собівартості накопичують протягом періоду, а потім при визначенні фактичної собівартості одиниці перевезення загальну суму витрат ділять на кількість наданих послуг (в натуральних одиницях).

Зауважимо, що деякі з перелічених витрат можна включати до собівартості внутрішньоукраїнських перевезень. Також нагадаємо, перелік і склад статей калькулювання виробничої собівартості послуг встановлюються підприємством у наказі про облікову політику. У ньому також фіксують метод калькулювання собівартості перевезень. Інші напрями витрат, що включають міжнародні перевезення вказані на рисунку 3.2.

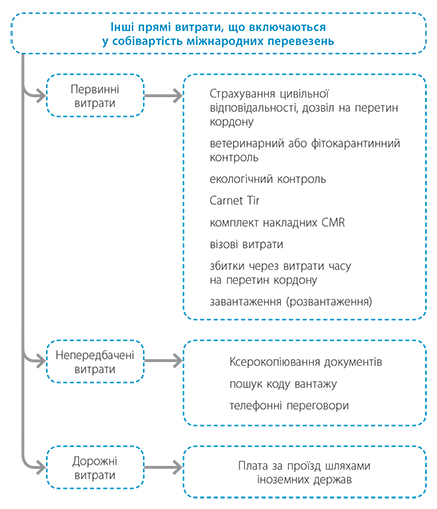


Рисунок 3.2 – Інші витрати міжнародних перевезень

3.4 Тахограф

Тахограф - контрольний пристрій, що встановлюється на борту автотранспортних засобів. Призначено для реєстрації швидкості, режиму праці, відпочинку водіїв і членів екіпажу.

«Європейська угода, що стосується роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення» в директиві № 3821/85 говорить:

Тахограф - це контрольний пристрій, що забезпечує виконання вимог угоди ЄУТР щодо здійснення постійного, автономного і об'єктивного контролю параметрів, обумовлених в документах ЄУТР, таким чином, щоб забезпечити принципи невідворотності покарання за порушення вимог угоди ЄУТР та рівноправності всіх сторін, що беруть участь в угоді ЄУТР.

Визначальними факторами в понятті тахографа є принципи контролю: постійний, автономний, об'єктивний і, найголовніше, що забезпечує невідворотність покарання. Особлива увага приділяється саме двом останнім принципам - об'єктивності і невідворотності покарання[24].

Оскільки тахографи використовуються при міжнародних перевезеннях і контролюються на території різних країн, а експлуатуються водіями різних національностей, то прилад має наднаціональний інтерфейс спілкування - в тахографі використовуються піктограми, а не національна мова тієї чи іншої держави. Піктограми - це графічні зображення режимів роботи, подій і команд, які дозволяють користувачеві управляти приладом, навіть не знаючи мови спілкування, встановленого в даному приладі раніше.

Контрольний пристрій. 1. Договірні сторони приписують встановлення й використання на транспортних засобах, зареєстрованих на їхній території, контрольних пристроїв (рис. 3.3) відповідно до таких вимог (стаття 10): a) контрольний пристрій повинен відповідати у тому, що стосується його конструкції, встановлення, використання та випробування, вимогам цієї Угоди (п.2.3.2) та додатка до неї, який становить невід’ємну частину цієї Угоди. Контрольний пристрій, який відповідає у тому, що стосується конструкції, встановлення, використання та випробування, постанові Ради (ЄЕС) №3821/85 від 20 грудня 1985 року, вважається таким, що відповідає вимогам цієї статті;

b) якщо нормальне й відповідне використання контрольного пристрою,

встановленого на транспортному засобі, неможливе, то кожний член екіпажу

від руки, використовуючи відповідні графічні позначки, вносить в бланк для

записів дані, які відповідають його професійній діяльності й періодам

відпочинку;



Рисунок3.4 – Приклад тахографу

c) якщо члени екіпажу, знаходячись поза транспортним засобом, не можуть використати цей пристрій, вони від руки вносять у бланк для записів, використовуючи відповідні графічні позначки, різні періоди часу, які відповідають їхній професійній діяльності поза транспортним засобом;

d) необхідно, щоб члени екіпажу постійно мали при собі й могли надати для інспекції бланки для записів за поточний тиждень та за останній день попереднього тижня, протягом якого вони керували транспортним засобом;

е) члени екіпажу повинні забезпечувати належне вмикання й експлуатування контрольного пристрою, а у випадках його виходу зі строю повинні якомога швидше забезпечити його ремонт.

2. Роботодавець видає водіям достатню кількість бланків для записів, враховуючи при цьому, що ці бланки мають персональний характер, тривалість періоду, протягом якого їх можна використовувати, і можливий обов’язок заміни бланків у разі, якщо вони були пошкоджені або вилучені особою, уповноваженою здійснювати контроль.

Роботодавець видає водіям бланки тільки затвердженого зразка, які підходять для використання на обладнанні, встановленому на транспортному засобі.

3. Підприємства повинні належним чином зберігати бланки для записів, заповнені, як передбачено відповідно до підпунктів «b», «с» та «d» пункту 1 цієї статті, протягом, принаймні, дванадцяти місяців від останнього запису й надавати їх на вимогу контролюючих органів.

Заяви для офіційного затвердження типу контрольного пристрою або зразка бланка для записів з доданими до них відповідними специфікаціями подаються виробником або його агентом одній з Договірних Сторін. Заяви стосовно якого-небудь одного типу контрольного пристрою або якого-небудь одного зразка бланка для записів не можуть подаватися більше, ніж одній Договірній Стороні.

ВИСНОВКИ ПО ТРЕТІЙ ЧАСТИНІ

В даній частині викнонана основна робота над дипломним проектом, а саме:

- Техніко-експлуатаційні показники пасажирських транспортних засобів.

При плануванні і оцінці діяльності пасажирських автотранспортних підприємств застосовують систему техніко-експлуатації-ційних показників, яка включає в себе кількісні та якісні показники, що характеризують рівень продуктивності рухомого складу та використання виробничих фондів.

Кількісними показниками пасажирського автомобільного транспорту є: обсяг перевезень пасажирів, пасажирооборот, який визначається як добуток кількості перевезених пасажирів на середню відстань поїздки; валовий дохід по оплаті вартості проїзду. Якісними показниками роботи пасажирського транспорту є: коефіцієнт технічної готовності, коефіцієнт випуску на лінію, тривалість роботи автобуса на лінії, швидкість руху, коефіцієнт використання пробігу.

- Собівартість перевезень і методи калькулювання. Кінцевою метою калькулювання є визначення фактичної собівартості одиниці транспортних робіт, послуг.

Собівартість перевезень (робіт, послуг) - це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт, послуг, що забезпечують перевезення .

Приступаючи до калькуляції в умовах конкретного підприємства, слід визначитися з методом обчислення витрат та калькуляційною одиницею.

- Методи калькулювання собівартості перевезень. Облік витрат за центрами відповідальності дає змогу контролювати ефективність їхньої діяльності щодо дотримання встановлених кошторисів (бюджетів) витрат. Проте загальна сума відхилень не дає вичерпного уявлення про об’єктивність оцінки, оскільки будь-які структурні зрушення у виробництві продукції (робіт, послуг) неминуче зумовлюють відхилення витрат виробництва як загалом проти затвердженого кошторису (бюджету), так і за їхніми елементами.

Наприклад, збільшення обсягу виробництва більш трудомісткої продукції зумовлює перевищення кошторису витрат за елементом “Оплата праці”. Однак однозначно вважати таке відхилення негативним не можна, оскільки за умови збільшення попиту на продукцію, за котрою зросли витрати, їхня окупність буде вищою, що свідчить про правильний вибір менеджером стратегії діяльності.

- Тахограф. Принципи дії тахографа засновані на трудовому законодавстві Євросоюзу, європейських правилах швидкісних режимів. Аналогові та цифрові тахографи налаштовані на дев'ятигодинної робочий день одного водія (до 13 годин з ремонтом). Обов'язковий перерву в сорок п'ять хвилин після чотирьох з половиною годин роботи. Щотижня далекобійник може проводити за кермом 56 годин, при двотижневої роботи цей час зменшується до 90 годин.

Такі режими роботи і відпочинку українським «далекобійникам» здадуться щадними, але результатом десятирічної практики їх застосування в Європі стали:

зниження кількості ДТП на 24%;

зменшення аварій вантажівок зі смертельними наслідками на 58%;

контроль міжнародного автотранспорту;

правовий захист водіїв.

Були отримані показники для сполучення Харків-Люблін:

- Загальна пасажиромісткість автобуса: 104 пасажири;

- Пробіг автобусів по маршрутах: 10752 (км);

- Безрозмірний коефіцієнт при невиробничому пробігу = 879 км :0,9;

- Загальна кількість рейсів по маршрутах, за умови додаткового рейсу :3од;

- Експлуатаційна швидкість руху: 93 км/час;

- Пасажиромісткість : 832 чол;

- Динамічний коефіцієнт наповнюваності: 0,125 км;

- Кількість пасажиро-місце-днів у господарстві : 312пас/міс/дн;

- Кількість пасажиро-місце-днів у роботі: 9464 пас/дн;

- Кількість пасажиро-місць-годин у роботі : 1097824 пас/год;

- Загальний обсяг перевезень пасажирів: 4,5;

- Середню пасажиромісткість: 78 пас;

- Пасажирообіг загальний: 69888 пас/км.

4.ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК НА МІЖНАРОДНИХ РЕЙСАХ

Справжні правила визначають права, обов'язки і відповідальність Пасажира і Перевізника. Для квитків, куплених за акціями, можливі спеціальні правила, про які Пасажира інформують окремо, і які зазначаються в квитку, купленому по акції. Якщо в спеціальних правилах визначено інший порядок, в такому випадку необхідно застосовувати ці уточнюючі правила.

У разі внесення в правила перевезення пасажирів будь-яких змін, для квитків, куплених раніше, в силі залишаються правила, що діяли на момент придбання квитка.

Витяг з правил, розміщена на обкладинці квитка, носить лише інформаційний характер. При виникненні спірних ситуацій з питань застосування цих правил між Пасажиром і Перевізником, слід дотримуватися повного тексту зазначених правил.

У разі якщо будь-який пункт цих правил суперечить чинним законодавством і правовими актами, то щодо даного пункту діють правила, передбачені в нормативних актах, однак інші пункти правил залишаються дійсними[24].

4.1 Права і обов'язки пасажирів і перевізника при здійсненні перевезень

Пасажир зобов'язаний зберігати квиток до закінчення поїздки і пред'являти його на вимогу служби контролю.

Пасажир повинен з'явитися до місця відправлення автобуса, вказаною в квитку, і зареєструватися у стюардеси не пізніше, ніж за 10 хвилин до зазначеного в квитку часу відправлення автобуса.

На посадці Пасажир зобов'язаний пред'явити дійсні проїзні документи. Пасажир попереджений про те, що при відмові пред'явити документи або при відсутності будь-якого з документів, перевізник має право в односторонньому порядку розірвати договір з Пасажиром. Перевізник має право також відмовити в поїздці, якщо у екіпажу автобуса є підозри, що проїзні документи можуть викликати у Пасажира проблеми з прикордонними службами і затримку під час проходження кордонів .

Дійсні проїзні документи - документи, що дозволяють Пасажиру перетинати внутрішні і зовнішні кордони країни, термін придатності яких не закінчився або НЕ закінчиться під час запланованої поїздки. Документами є:

‒ Паспорт або ID карта громадянина країни ЄС для в'їзду і / або проїзду по території країн ЄС, країн Шенгену або ін. Країн, якщо внутрішнє законодавство країни не передбачає наявність у пасажира інших проїзних документів.

‒ Паспорт і віза, вклеєна в даний паспорт - для в'їзду і / або проїзду по території країни, на яку поширюється встановлений законодавством країни візовий режим; міграційна карта.

‒ Дитячий паспорт, проїзний документ дитини і віза, вклеєна в даний паспорт, - для в'їзду і / або проїзду, перебування на території країни, на яку поширюється візовий режим, установлений законодавством країни.

‒ Для проїзду з дітьми можлива наявність додаткових проїзних документів, а саме свідоцтва про народження, нотаріально завіреної довіреності від батьків, свідоцтва про розлучення, рішення суду і т.д. Перелік цих документів залежить від законодавства країни, з якої або в яку в'їжджає дитина.

‒ Дипломатичний паспорт, службовий паспорт і віза, в разі, якщо це передбачено законодавством країни прямування або транзитних країн.

Свідоцтво на повернення (оформляється консульською установою)

Час прибуття і час відправлення для всіх зупинок, які не є кінцевими пунктами, можна уточнити в представництвах, або надіславши SMS, дотримуючись інструкції на квитку.

Автобус робить зупинки на маршруті відповідно до розкладу, з огляду на обставини непереборної сили .Тривалість зупинок оголошується водієм або стюардесою. Після закінчення цього часу автобус їде, а спізнився Пасажир продовжує маршрут самостійно без компенсації проїзду.

Безкоштовно дозволяється перевозити три одиниці багажу, вага кожної одиниці не перевищує 30 кг, і ручну поклажу, яка повинна знаходитися в салоні автобуса у пасажира. Детальна інформація зазначена в Правилах перевезення багажу.

Додатковий багаж приймається до перевезення тільки при наявності вільного місця в багажному відділенні автобуса і за окрему плату. Вільне місце в багажному відділенні визначає водій на посадці, беручи до уваги загальну кількість Пасажирів в автобусі, розподіл по містах і інші фактори[26].

Перевізник має право відмовити Пасажиру в перевезенні додаткового багажу. Якщо в цьому випадку Пасажир приймає рішення відмовитися від поїздки, стюардеса робить позначку на квитку, і Пасажир з таким квитком має право, доплативши 10% від вартості квитка, перенести дату поїздки. Дана послуга можлива тільки в довірених представництвах . Такі квитки можна здати і отримати компенсацію. Більш детальна інформація про перевезення багажу і про тарифи доступна в представництвах, в автобусах або на сайтах перевізників.

Перевізник несе відповідальність тільки за наявність одиниці багажу, який прийняв для перевезення, тобто пасажиру було видано документ (багажна наклейка), який підтверджує прийняття багажу. У тому випадку, якщо багаж втрачено повністю або частково, йому було завдано збитків, Перевізник несе відповідальність тільки за відновну вартість, за вирахуванням амортизації, у розмірі такої суми збитку, яка вказана в документах і / або за допомогою інших правомочних методів доказів.

Перевізник не бере на себе відповідальність за нанесення будь-якої шкоди речам, які не допускаються до перевезення в багажному відділенні автобуса , а також за що б'ються, що швидко, неправильно упаковані, цінні (гроші, документи, електронні та технічні засоби і т.д.) предмети.

Перевізник рекомендує застрахувати речі, що мають особливу цінність. Перевізник не бере на себе відповідальність за незначну або поверхневу псування зареєстрованого багажу, зокрема за зламані колеса і ручки, загублені обв'язувальні ремені і дрібні пошкодження, такі як порізи, подряпини, заломи або плями, які з'явилися в ході звичайної амортизації і використання під час поїздки . За збереження ручної поклажі відповідає сам пасажир.

Якщо Пасажир є на посадку в брудному одязі, в нетверезому стані (включаючи наслідки вживання алкогольних напоїв / наркотичних засобів) або іншим чином загрозливому або обмежує безпеку, здоров'я або комфорт інших Пасажирів і / або екіпажу, поводиться неадекватно, агресивно, підозріло або не має при собі документів, необхідних для перетину кордону, перевізник має право в односторонньому порядку розірвати договір на здійснення перевезення. В такому випадку Пасажир не допускається до поїздки. Стюардеса, водій або інший представник перевізника робить відмітку про причини розірвання договору на квитку, і пасажир з таким квитком, в разі претензії, звертається до представництва для розгляду конкретного випадку.

Під час рейсу пасажирам заборонено:

‒ Перевозити тварин і птахів.

‒ Перевозити речовини і предмети, небезпечні для життя і здоров'я людини, а також речовини і предмети, які можуть завдати шкоди майну інших Пасажирів.

‒ Розпивати алкогольні напої.

‒ Палити в салоні і в туалеті автобуса.

‒ Своєю поведінкою заважати роботі екіпажу або створювати незручності іншим Пасажирам.

‒ Класти ноги на сидіння або загороджувати прохід в автобусі.

‒ Лежати на сидіннях або на підлозі автобуса.

‒ З метою безпеки самого пасажира, а також щоб уникнути заподіяння шкоди іншим пасажирам і транспортному засобу забороняється під час руху автобуса пересуватися по салону автобуса і стояти в проходах.

Якщо у Пасажира під час поїздки виникають проблеми з державними інстанціями, а також, якщо пасажир порушує правила перевезення, екіпаж автобуса має право самостійно висадити даного Пасажира з автобуса або звернутися в правоохоронні органи і діяти відповідно до їх вказівками. У таких випадках вартість поїздки не повертається.

Пасажир зобов'язаний відшкодувати Перевізнику збитки, що виникли внаслідок прибуття Пасажира на кордон країни прямування (країни транзиту) на транспортному засобі перевізника, наступного за маршрутом, без документа (паспорт і / або віза, інший документ), що дає право на в'їзд в країну проходження (країну транзиту).

Пасажир повинен дбайливо поводитися з обладнанням автобуса, не допускати його псування. Пасажир несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну транспортному засобу, і зобов'язаний відшкодувати його Перевізнику.

Особливі правила:

‒ Пасажири з номерами місць від 1 до 4 повинні бути пристебнуті, якщо в автобусі передбачені ремені безпеки.

‒ Місця з номерами від 1 до 4 не можуть займати Пасажири молодше 14 років.

‒ Діти до 5 років (включно) допускаються до поїздки тільки в супроводі повнолітньої особи.

‒ Категорія "Діти 6-12 років" застосовується до дітей 6 - 12 років, які здійснюють поїздку разом з особою старше 14 років. Якщо дитина у віці 6 -12 років їде самостійно, йому необхідно придбавати квиток, відповідний тарифу "Персони 13 - 18 років".

‒ При придбанні для одного Пасажира кількох місць, кожне додаткове місце необхідно оплачувати за тарифом , інші знижки не застосовуються.

‒ З метою забезпечення безпеки самих пасажирів, Пасажири з обмеженими можливостями пересування (сенсорні або руху, постійні або тимчасові, душевні) допускаються до поїздки в автобусі тільки в супроводі іншої повнолітньої особи. Супроводжуюча особа не повинна бути з обмеженими можливостями.

‒ Купуючи квиток в автобусі, ціна на квиток може відрізнятися від ціни, пропонованої в агентствах або в інтернеті. На квитки, придбані в автобусах, не поширюються акційні пропозиції і знижки, а також не нараховуються бонусні пункти.

4.2 Правила митного контролю

Митний контроль за вантажними автомобільними перевезеннями здійснюється відповідно до правил, уміщених у главі 19 МК України, та спеціальних правил. Особи, які здійснюють перевезення товарів і громадян через митний кордон України автомобільним транспортом, у передбачених законом випадках повинні мати відповідну ліцензію. На них покладається ряд обов'язків. Так, відповідно до ст. 146 МК України особи, що переміщують товари під митним контролем автомобільним транспортом, зобов'язані:

‒ доставити товари за місцем призначення із збереженням митних забезпечень;

‒ не розпочинати вивантаження чи перевантаження товарів без дозволу митного органу;

‒ пред'явити митному органу необхідні для здійснення митного контролю і митного оформлення документи;

‒ у невідкладних випадках за свій рахунок здійснювати вивантаження, навантаження, розпакування та упакування товарів і пред'являти їх до митного контролю.

Автотранспортний засіб, що використовується для переміщення товарів через митний кордон України, не потребує окремої митної декларації, якщо під час такого переміщення декларуються товари, які перевозяться цим автотранспортним засобом. Відомості про автотранспортний засіб, що перевозить товари, вносяться до митної декларації, якою оформлено ці вантажі, книжки МДП, передбаченої Митною конвенцією про перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року, товарно-транспортних накладних, дорожнього листа, провізних та інших супровідних документів, передбачених законодавством.

Митний контроль на автотранспорті можна поділити на два види: митний контроль автотранспортних засобів, що перевозять товари або прямують за товарами чи після вивантаження товару, і митний контроль товару. Транспортні засоби, що використовуються для перевезення товарів і інших предметів через митний кордон України, як ті, що вивозять товари й інші предмети за межі України, так і ті, що виїжджають за межі України для завезення товарів і інших предметів в Україну, декларуються без заповнення окремої вантажної митної декларації [26,27].

Митний контроль здійснюється в прикордонних пунктах пропускання на шосейних переходах, на шляху проходження й у місцях доставки товару. При здійсненні митного контролю мають на меті:

— виявлення і припинення використання транспортних засобів для приховання товарів від митного контролю;

— недопущення переміщення транспортних засобів через митний кордон для іншої мети, крім міжнародних перевезень пасажирів і офіційних вантажів;

— перевірка відповідності транспортних засобів встановленим вимогам для доставки вантажів під митним контролем.

Митному контролю так само підлягають товари, що переміщуються водіями вантажних автомобілів, експедиторами і водіями пасажирських автобусів. Цей контроль здійснюється аналогічно до контролю товарів, які переміщуються фізичними особами.

Митний контроль і оформлення на пунктах перетинання державного кордону здійснюються в такій послідовності:

— подається повідомлення перевізником про ввезення чи вивезення транспортного засобу або вантажу у формі письмового вручення документів посадовій особі митного органу;

— перевірка посадовими особами митного органу поданих документів;

— ухвалення рішення про форму митного контролю транспортного засобу;

— митне оформлення і контроль транспортного засобу і товарів, що перевозяться;

— вручення перевізнику документів на транспортний засіб і товари та випуск транспортного засобу за кордон чи пропускання усередину країни.

Одночасно з митним контролем здійснюється прикордонний і паспортний контроль, а так само фіто- і санітарний контроль.

Митне оформлення і контроль пасажирського автотранспорту здійснюються в такому порядку:

— подається повідомлення про в'їзд (виїзд) і пред'являються документи на транспортний засіб і особисті документи водія і пасажирів посадовій особі прикордонних військ чи митного органу;

— здійснюється митне оформлення і митний контроль ручної поклажі і багажу водія і пасажирів;

— проводиться митне оформлення і контроль самого автотранспортного засобу і випуск транспортного засобу, ручної поклажі і багажу на виїзд чи в'їзд. Огляд товарів, перевезених автотранспортом, належить до форм митного контролю й здійснюється при перевірці наявного товару, транспортного засобу, заявленого у митних документах.

Для проведення митного огляду товарів і транспортного засобу на прикордонних переходах обладнані спеціальні місця — доглядові склади, оснащені всіма необхідними технічними засобами. Огляд автотранспорту провадиться, як правило, безпосередньо в режимній зоні автопереходу в боксах для догляду які повинні бути оснащені ямами чи підйомниками[27].

ВИСНОВОК ПО ЧЕТВЕРТОМУ РОЗДІЛУ

В цьому розділі було надано основну інформацію щодо перевозок на міжнародних рейсах. Зазначені правила то обов’язки пасажира та перевізника. Виявлені допустимі норми поведінки та поводження на прикордонних станціях та при перетині кордону.

Правила поведінки та всі дії що до перетину та перевозу багажу на міжнародних рейсах були затверджені законодавством України. Це тільки малий шар того ,на що треба звернути увагу. В наш час все автоматизується та удосконалюється ,тому треба йти в ногу з часом, та працювати на вдосконалення систем налагодження та облегшення перетину кордонів, а також перевезення товару та багажу. Це буде основою для товариства країн та надійною опорою для співпраці у різних напрямках розвитку.