

**СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ**
Навчально-науковий інститут транспорту і будівництва
Кафедра логістичного управління та безпеки руху на транспорті

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до кваліфікаційної роботи
освітнього ступеня магістр

галузі знань 27 – «Транспорт»
спеціальність 273 Залізничний транспорт (Інтероперабельність і безпека на залізничному транспорті)

на тему: «Організація перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному сполученні»

Виконав: здобувач вищої освіти групи ІБЗТ-19зм
Чеберяк М.М.


.....
(підпис)

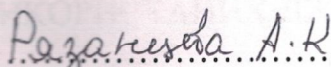
Керівник: доц. Ключев С.О.


.....
(підпис)

Завідувач кафедри: проф. Чернецька-Білецька Н.Б.


.....
(підпис)

Рецензент


.....

.....
(підпис)

В даний час, існують такі види перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах через українські морські порти по УЗ:

- перевезення вантажів в прямому міжнародному сполученні,
- перевезення вантажів в непрямому міжнародному сполученні.

Перевезення вантажів в прямому міжнародному сполученні - перевезення в міжнародному сполученні, що здійснюються між залізничними станціями в різних державах або кількома видами транспорту в різних державах за єдиним перевізним документом, оформленим на весь маршрут прямування (стаття 2 Статуту залізничного транспорту УЗ).

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні - один із самостійних цивільно-правових транспортних договорів. Його значення і роль полягають в правовому регулюванні перевізного процесу, в якому беруть участь два або більше виду транспорту.

Порядок організації перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні визначається укладеними відповідно до законодавства України угодами між організаціями відповідних видів транспорту, а також відповідно до положень глави законодавства України, що регулює відносини в сфері прямого змішаного сполучення, діють до вступу в силу закону «Про прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях». Правила перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні розробляються і затверджуються в установленому порядку органами виконавчої влади в області відповідних видів транспорту.

У частині, не передбаченій законодавством, застосовуються положення кодексів, інших законів, статутів, тарифних керівництв, правил, що регулюють перевезення вантажів транспортом відповідного виду.

Однак, на практиці, в силу того, що немає єдиної технології роботи залізничних і морських перевізників і не існує єдиного перевізного документа для перевезення зовнішньоторговельних вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні, оформленого на весь маршрут прямування, - перевезення зовнішньоторговельних вантажів в даному виді сполучення здійснюються за принципом перевезень вантажів в непрямому міжнародному сполученні.

Перевезення вантажів в непрямому міжнародному сполученні - перевезення в міжнародному сполученні, що здійснюються через розташовані в межах прикордонної території залізничні станції і порти за перевізними документами, оформленими в державах, що беруть участь в перевезеннях, а також перевезення кількома видами транспорту за окремими перевізними документами на транспорті кожного виду [3]. Єдина технологія роботи залізничних і морських перевізників і єдиний перевізний документ існують тільки для перевезення вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні.

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (ПВПЗС) - перевезення, що здійснюються в межах території України кількома видами транспорту за єдиним перевізним документом (Транспортна накладна ПВПЗС), оформленому на весь маршрут прямування.

Далі розглянуті перевезення вантажів в непрямому міжнародному залізнично-водному сполученні і в прямому змішаному залізнично-водному сполученні.

2.1. Аналіз технології н нормативно-правового забезпечення перевезень вантажів в контейнерах в непрямому міжнародному і в прямому змішаному залізнично-водному сполученні

Перевезення вантажів в контейнерах в непрямому міжнародному залізнично-водному сполученні спочатку вьшолняють по УЗ за перевізними документами внутрішнього залізничного сполучення, а потім, після переоформлення перевізних документів в порту перевалки - по морю, по морським перевізними документами і навпаки.

Далі розглянуті окремо перевезення вантажів в контейнерах по УЗ і по морю.

Перевезення вантажів в контейнерах по Україні

У договорі перевезення вантажів беруть участь транспортна організація, яка здійснює перевезення, і вантажовідправник, який здає вантаж для перевезення і сплачує ціну провізну плату [1]. Зазвичай вантажовідправник здає вантаж транспортній організації, називаючи третього учасника транспортного процесу - вантажоодержувача, з яким він зв'язаний зобов'язанням і якому вантаж повинен бути виданий в пункті призначення.

Таким чином, договір перевезення грузз можна визначити як договір, відповідно до якого одна сторона - перевізник зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його правомочній на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а друга сторона - відправник вантажу зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату. З наведеного визначення можна зробити висновок, що договір перевезення за своїм характером є оплатним і взаємним. Він є оплатним, так як за перевезення перевізник отримує винагороду, і взаємним, оскільки перевізник зобов'язаний перевезти вантаж, і має право на провізну плату, а вантажовідправник зобов'язаний внести цю провізну плату, і має право на перевезення зданого вантажу. Договір перевезення вантажів вважається укладеним з моменту прийняття перевізником вантажу і, отже, відноситься до числареальних договорів.

При пред'явленні вантажу для перевезення, вантажовідправник повинен представити перевізнику на кожну відправку вантажу (в даному випадку - контейнер) складену відповідно до правил перевезень вантажів залізничним транспортом транспортну накладну та інші передбачені відповідними нормативними правовими актами документи. Зазначена транспортна накладна і видана на її підставі перевізником вантажовідправнику квитанція про приймання вантажу підтверджують укладення договору перевезення вантажу.

Орган виконавчої влади в галузі залізничного транспорту - Міністерство інфраструктури затверджує єдині форми перевізних документів на перевезення вантажів. ці форми публікуються в збірнику правил перевезень залізничним транспортом.

При прийомі вантажу для перевезення перевізник зобов'язаний проставити в транспортній залізничній накладній календарний штамп. Квитанція про приймання вантажу видається вантажовідправнику під розпис у відповідній графі корінця дорожньої відомості.

Транспортна накладна на перевезення вантажів в контейнерах залізничним транспортом по території України

Перевізний документ - транспортна залізнична накладна (Далі - накладна) складається з чотирьох аркушів:

лист 1 - оригінал накладної (видається перевізником вантажоодержувачу);

лист 2 - дорожня відомість (складається в необхідній кількості примірників, передбачених УМВС, - для перевізника і учасників перевізного процесу, в тому числі не менше двох додаткових примірників для кожної бере участь у перевезенні вантажів інфраструктури: один примірник - для вхідних залізничних станцій, що знаходиться в даній інфраструктурі, другий - для вихідних залізничних станцій з інфраструктури);

лист 3 - корінець дорожньої відомості (залишається у перевізника);

лист 4 - квитанція про приймання вантажу (залишається у вантажовідправника).

Накладна складається на ім'я певного вантажоодержувача, а тому є іменним документом. Вантажовідправник представляє транспортну ж.д. накладну на кожну відправку вантажу.

Перевезення вантажів в контейнерах, які прямують через порти України в непрямому міжнародному сполученні, оформляються накладної на бланку форми ГУ-29к; листи 1-4 накладної заповнюються вантажовідправником на кожен навантажений контейнер, а так само порожній контейнер, який не належить перевізнику або орендований у нього і передаються перевізнику для подальшого оформлення [6].

Перевезення вантажів по морю

На морському транспорті правове регулювання договору морського перевезення вантажів закріплено в Кодексі торгового мореплавання України (КТМ УКРАЇНИ). Багато статті КТМ УКРАЇНИ повторюють норми міжнародного законодавства.

Договір морського перевезення вантажів

Відповідно до морським законодавством України існують два правових режиму:

- для морських перевезень між портами України (каботаж);
- для перевезень в міжнародному сполученні.

Договором морського перевезення вантажу присвячена Глава УШ Кодексу торгового мореплавання України 1999 року. Відповідно до статті 115 КТМ України, за договором морського перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити вантаж, який йому передав або передасть відправник в порт призначення і видати його правомочній на одержання вантажу липу (одержувачу), відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (фрахт).

Договір морського перевезення вантажу може бути укладений:

- з умовою надання для морського перевезення вантажу всього судна, частини його або певних суднових приміщень; без такої умови.

Перевізником є особа, яка уклала договір морського перевезення вантажу з відправником або фрахтувальником або від імені якої укладено такий договір.

Наявність, зміст і письмова форма договору морського перевезення вантажу підтверджуються як самим чартером, так і коносаментом.

Наявність двох документів - чартеру і коносамента, зумовлене різними умовами, при яких чартер і коносамент складаються. Так, якщо чартер застосовується для трампового судноплавства, то коносамент - для лінійного.

Чартер констатує найменування сторін, розмір фрахту, позначення судна і вантажу, місце навантаження, а також місця призначення або направлення судна. За угодою сторін у чартері можуть бути позначені й інші умови і застереження. Чартер підписується перевізником і фрахтувальником або їх представниками.

При наявності постійних і стійких господарських зв'язків між перевізником і вантажовідправником (вантажовласником) полягає довгостроковий договір про організацію морських перевезень вантажів (стаття 118 КТМ УКРАЇНИ). Однак укладення такого договору не звільняє сторони від укладення договору перевезення конкретної партії вантажу. При можливих різночитаннях змісту в цих договорах застосовуються такі правила: умови перевезення, узгоджені в договорі про організацію перевезень, відтворюються і в договорі перевезення, якщо сторони не дійшли згоди про інше; якщо ж умови договору морського перевезення вантажу суперечать умовам довгострокового договору, застосовуються умови договору перевезення вантажу. Отже, договір перевезення як базовий транспортний договір має пріоритет перед іншими транспортними договорами [67].

Транспортний документ на перевезення вантажів морським транспортом

Транспортним документом на перевезення вантажів морським транспортом є Коносамент.

Коносамент (bill of lading) - документ, що видається перевізником трузоотправителю в посвідчення прийняття вантажу до перевезення морським транспортом із зобов'язанням доставити вантаж в порт призначення і видати його законному власникові коносамента. Коносамент є одним з основних документів, що застосовуються під час митного оформлення і митного контролю товарів, що

переміщуються морським транспортом. Коносаменти видаються і заповнюються англійською мовою [67].

З юридичної точки зору коносамент виконує три основні функції:

1) є офіційною квитанцією судновласника (перевізника), підтверджує, що товари, які, ймовірно, знаходяться в зазначеному вигляді, кількість та стан, відправлені в вказане місце призначення на конкретному судні або, по крайній мере, отримані під охорону судновласника для мети відправки;

2) засвідчує укладення договору морського перевезення, який фактично полягає до підписання коносамента, і повторює в деталях його зміст. Згідно КТМ УКРАЇНИ правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом;

3) є товаророзпорядчих документом на товари, що дозволяє покупцеві розпорядитися ними шляхом передавального напису і надання коносамента. Таким чином, будучи цінним папером, коносамент надає право власності на товари.

Відповідно до статті 142 КТМ УКРАЇНИ, коносамент повинен бути виданий на вимогу відправника. Крім того, можуть використовуватися інші документи замість коносамента, в тому числі «бортового коносамента», в якому, на додаток до даних, які необхідні для простого коносамента, має бути зазначено, що вантаж знаходиться на борту певного судна або суден, а також повинна бути вказана дата або дати навантаження.

Зміст коносамента по КТМ УКРАЇНИ повністю відповідає міжнародним вимогам, що застосовуються до коносаменту. Якщо коносамент містить у собі страховий поліс, він є застрахованим коносаментом (insured bill of lading). На звороті коносамента наводяться умови договору морського перевезення.

Оскільки коносамент є товаророзпорядчих документом і володіння їм, згідно торговому звичаєм, у багатьох відношеннях еквівалентно володіння товарами, вручення коносамента зазвичай тягне ті ж наслідки, що і вручення самих товарів.

Як правило, виготовляється три і більше примірників коносамента з однаковим змістом і датою: для вантажовідправника або його експедитора, для

вантажодержувача і для власника вантажу. Всі екземпляри коносаментів, складові, так звані, повний комплект - є оригіналами, і на них ставиться штамп - «Оригінал». У деяких випадках позначається порядковий номер оригіналу. Товаророзпорядчих документом єзвичай тільки один (перший) з оригіналів коносаментів. Копії коносаментів мають штамп «Копія» або друкуються на бланках, відмінного від оригіналу кольору. Якщо по одному з примірників коносаментів товари видані, то інші - втрачають силу.

Тільки особа, що володіє коносаментом, має право претендувати на передачу йому товарів перевізником. Перевізник не несе відповідальності за неправильну доставку товарів, якщо вручить товари держателю першого оригіналу коносаментів, який йому представлений (за умови, що перевізник не обізнаний про незаконність володіння коносаментом). І навіть справжній власник не має права претендувати на товари, якщо він не може пред'явити коносамент.

Коносаменти поділяють за способом передачі права власності на товари на іменний і ордерний. Іменний коносамент (straight bill of lading) виписується на певного одержувача із зазначенням його найменування та адреси. Ордерний коносамент (to-order bill of lading) містить вказівку «за наказом відправника» або «за наказом одержувача». Він передбачає, що відправник або одержувач можуть передати свої права третій особі шляхом проставлення на коносаменті передавального напису (індосаменту) і вручення його цій особі.

Залежно від наявності застережень про наявність у перевізника претензій до кількості та якості прийнятого до перевезення вантажу або його упаковки, розрізняють коносаменти: «чисті» (clean bill of lading) і «із застереженнями» (claused).

«Чисті» коносаменти не містять додаткових застережень або позначок, прямо констатують дефектний стан товару та / або упаковки. Застереження, що не відносяться до стану товарів при вантаженні, але зачіпає їх подальшу долю і стан при розвантаженні, що не робить коносамент коносаментом із застереженнями.

Вистава «чистого» коносамента є обов'язковою умовою багатьох угод в міжнародній торгівлі. Банк може не прийняти коносамент із застереженнями (позначками), якщо тільки в акредитиві точно не вказується, які з них допускаються.

У міжнародній практиці «чистий» коносамент часто видається перевізником вантажовідправнику в обмін на гарантійний лист 'останнього. Вміжнародній практиці розрізняють також коносаменти бортові (shipped on board bill of lading) і на прийнятий для навантаження вантаж (received for shipment).

Коносаменти в залежності від особливостей перевезення підрозділяються на наступні види:

Рейсовий (лінійний) коносамент (Liner bill of lading) - застосовується при перевезеннях товарів на суднах, що здійснюють рейси за розкладом, для яких в порту призначення є зарезервований причал. Це коносамент для лінійних, а не трампових перевезень, коли судно не має постійного маршруту і розкладу рейсів.

Чартерний (фрахтовий) коносамент (Chartered bill of lading) застосовується в трампових (нерегулярних) перевезеннях. Чартер або чартер-партія (charter, charter-party) - це договір на перевезення вантажу трамповим судном. Сторонами в чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник або його представник) і фрахтувальник (перевізнак або його представник). Фрахтувальник може укласти договір на перевезення товарів з третьою особою. Коносамент, оформлений для такого перевезення, повинен містити вказівку «по чартер-партії», а договір на перевезення - посилання на контракт про наймання даного судна.

Коносаменти можуть бути прямими, наскрізними, пайовими і службовими. *прямий коносамент* застосовується при перевезеннях вантажів від порту до порту.

Наскрізний коносамент (through bill of lading) виписується на порт призначення, в який дане судно не слід, передбачається перевалка вантажу в проміжному порту на інше судно. Обов'язково вказівку порту * і перевалки, якщо можливо, то і вказівку другого судна.

пайовий коносамент виписується в порту призначення на частину коносаментних партії, в складі якої вантаж був занурений. сума пайових коносаментів повинна дорівнювати початкового. Комплект пайових коносаментів видається тільки в обмін на первинний.

Службовий коносамент (MEMO) - коносамент без оплати, за яким перевозяться вантажі, що належать самому перевізникові: постачання судів, засоби укрупнення вантажів, знайдені вантажі. Службовий коносамент потрібен тільки для митниці.

Альтернативні коносаменту документи:

морська накладна застосовується в тому випадку, якщо для інтересів торгівлі не потрібно оборотний документ. Морська накладна - фактично, квитанція перевізника, видана вантажовідправнику в підтвердження інструкцій останнього по виконанню договору морського перевезення, вона є доказом наявності договору морського перевезення і розпискою в прийомі вантажу до перевезення, але не є товаророзпорядчих документом.

Комбінований коносамент ФІАТА (FIATA) - коносаментом НЕ є, збігається тільки за назвою і має деякі спільні з коносаментом властивості. За своїм правовим положенням коносамент ФІАТА є транспортним, перевізним документом експедитора. Коносамент застосовується в тих випадках, коли експедитор виступає в якості договірної перевізника або оператора мультимодальної перевезення (оператори, що володіють власними транспортними засобами іменуються фактичними перевізниками, а оператори, які не мають власними транспортними засобами - іменуються договірними перевізниками).

Технологія і нормативно-правове забезпечення перевезень вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні

Прямим змішаним сполученням є така організація перевезень вантажів, в якій беруть участь кілька видів транспорту і перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом на всьому шляху проходження з передачею вантажу з одного виду транспорту на інший, без участі вантажовідправника і вантажоодержувача [53].

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні

Перевезення вантажів в ПВПЗС регулюється правилами перевезень вантажів в ПВПЗС, транспортним законодавством (глава V УМВС), а так само угодою сторін.

Договір перевезення вантажів у ПВПЗС характеризується рядом властивих йому ознак:

- перевезення здійснюється кількома видами транспорту, але за єдиним транспортним документом - накладної, яка складається на ім'я певного вантажоодержувача, підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху проходження і на станції призначення передається вантажоодержувачу разом з вантажем;

- договір укладається одночасно й безпосередньо між вантажовідправником і перевізником, що приймає вантаж до перевезення. Цей перевізник є законним представником усіх перевізників, включених в даний вид сполучення.

Організація перевезень вантажів в ПВПЗС, транспортна накладна, яка використовується в даному виді перевезень

ПВПЗС включає в себе: залізничні станції, відкриті для виконання операцій з перевезень вантажів; морські, річкові порти, автомобільні станції, спільно визначені органом виконавчої влади в галузі залізничного транспорту і органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Порти, автомобільні станції вважаються включеними в ПВПЗС з дня надходження сполучення про це, з подальшим опублікуванням переліку таких портів, автомобільних станцій в збірниках правил перевезень і збірниках тарифів органу виконавчої влади в галузі залізничного транспорту і органу виконавчої влади в галузі транспорту.

На кожен контейнер відправник складає окрему накладну на бланку накладної ПВПЗС. Порядок надання контейнерів та умови їх використання при перевезеннях вантажів в контейнерах в ПВПЗС встановлюються угодами між організаціями транспорту відповідних видів.

Загальний термін доставки вантажів в ПВПЗС визначається виходячи із сукупності термінів доставки їх залізничі транспортом і іншими видами транспорту, і розраховується на підставі правил обчислення строків доставки вантажів, що діють на транспорті відповідного виду.

У разі порушення загального терміну доставки вантажів в ПВПЗС відповідальність за прострочення доставки вантажів несе перевізник транспорту відповідного виду, що видав вантаж. Цей перевізник має право пред'явити вимогу про відшкодування збитків до організації того виду транспорту, з вини якої допущено прострочення доставки вантажу.

Плата за перевезення вантажів в ПВПЗС стягується:

- на ж.д. станціях відправлення з вантажовідправників, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів залізничі транспортом;
в портах перевалки вантажів або в портах призначення вантажів з вантажовідправників або вантажоодержувачів, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів водними шляхами;
- в портах відправлення вантажів з вантажовідправників, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів водними шляхами;
- на залізничі станціях, які примикають до портів перевалки вантажів, з вантажовідправників, вантажоодержувачів виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів залізничі транспортом.

Подача вагонів в порти і прибирання вагонів з портів локомотивами, що не належать порту, оплачуються портом згідно з окремим договором. В цьому випадку сума, сплачена портом перевізнику, включається в перевізні документи і відшкодовується порту вантажоодержувачем.

Відповідальність за незбереження вантажів до передачі їх з транспорту одного виду на транспорт іншого виду лежить на боці, передає вантажі, після передачі - на стороні, яка прийняла вантажі. Передача вантажів здійснюється в порядку, встановленому правилами перевезень вантажів залізничним транспортом [3].

У разі втрати, нестачі або пошкодження (псування) вантажів при перевезеннях в ПВПЗС відповідальність перед вантажоодержувачем несе перевізник відповідного виду транспорту, який видає вантажі.

2.2. Дослідження міжнародного досвіду організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні

Останні зміни до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення вантажів (КОТІФ) були внесені в протоколі від 3 червня 1999 року в Вільнюсі на п'ятій Генеральній асамблеї Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Дана міжурядова організація займається, наскільки це можливо, всіма аспектами міжнародних залізничних перевезень на рівні держав (Україна не є державою-членом КОТІФ).

Існують також Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів - ЦІМ, а також, про міжнародні перевезення пасажирів - цив (додатки до КОТІФ).

У разі, коли міжнародне перевезення, що є предметом єдиного договору, включає додатково до залізничне перевезення з перетином кордону перевезення морським і річковим транспортом з перетином кордону, справжні Єдині правила застосовуються, якщо перевезення морським або річковим транспортом здійснюється по лініях, включеним в перелік ліній, передбачений в статті 24, параграф 1 Конвенції (розділ 1).

Морські і внутрішні судноплавні лінії, зазначені в перших статтях Єдиних правил ЦІВ і Єдиних правил ЦІМ, за якими здійснюються перевезення, що є предметом єдиного договору перевезення на додаток до перевезення залізничним транспортом, включаються в два переліки:

- а) перелік морських і внутрішніх судноплавних ліній цив (додаток КОТІФ);
- б) перелік морських і внутрішніх судноплавних ліній ЦІМ (стаття 24).

Держави-члени КОТІФ направляють генеральному секретарю свої сполучення, що стосуються включення до переліку або виключення ліній, зазначених в параграфі 1. Морські і внутрішні судноплавні лінії, зазначені в параграфі 1 і зв'язують держави-члени, включаються до переліку тільки за згодою зазначених держав; для виключення подібної лінії досить сполучення одного з цих держав (параграф 3).

Таким чином, Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів ЦІМ дозволяють державам-членам КОТІФ здійснювати перевезення вантажів (в тому числі і в контейнерах) в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні по лініях, включеним в перелік ліній, передбаченому в статті 24, параграф 1 Конвенції.

Уніфікована накладна ЦІМ / УМВС

Що стосується інтеграції України в міжнародну транспортну систему шляхом формування єдиного правового та інформаційного простору, для забезпечення безперешкодного транзиту вантажів при двох діючих правових системах КОТІФ і УМВС (УМВС - Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення, введено в дію з 01.11.1951 р, нова редакція Угоди вступила в силу 01.01.1998 р) було підписано з метою організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізничному сполученні міністерствами, які відають залізничними доріг ами.

Рішенням засідання Комітету Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) від 23 травня 2006 року у Варшаві, з 01 вересня 2006 року введено в дію Програми до УМВС (Додаток 22 до УМВС до параграфу 11 статті 6 УМВС, параграфу 15 статті 7 УМВС), що регламентують перевезення вантажів з використанням уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС (Доповнення та зміни в УМВС опубліковані в газеті «Транспорт України» №49 (441) від 4 грудня 2006 року).

Список членів ЦІТ (Міжнародний комітет по залізничному транспорту) і учасників УМВС, які застосовують Керівництво по накладної ЦІМ / УМВС і маршрути перевезень тгріведени в Додатку 1.

В основі застосування уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС лежать «Місця переотправок». «Місце перевідправки» - тяесто зміни режимуправового регулювання перевезень по ЦІМ і УМВС. Дане місце перевідправки одночасно є також:

- в сполученні ЦІМ - УМВС: місцем доставки згідно ЦІМ і станцією відправлення згідно УМВС;

- в сполученні УМВС - ЦІМ: станцією призначення згідно УМВС і місцем прийому вантажу згідно ЦІМ (параграф А стаття 2 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС).

Для організації перевезень залізниця відправлення УМВС повинна провести попереднє узгодження перевезення з перевізником ЦІМ на місці перевідправки і навпаки (параграф Б стаття 14.3.1 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС).

У сфері ЦІМ приписи Керівництва ЦІМ / УМВС застосовуються тільки в тому випадку, якщо вони включені в діючі для клієнтів документи і договори про співпрацю між перевізниками. У сфері УМВС приписи даного Керівництва діють тільки за маршрутами, оголошеним учасниками УМВС, що застосовують цей посібник (параграф А стаття 4 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС).

З урахуванням положень даного Керівництва, накладна ЦІМ / УМВС в сфері дії ЦІМ застосовується як накладна ЦІМ, а в сфері дії УМВС - як накладна УМВС. Це діє так само і для трімененія накладної ЦІМ / УМВС в якості митного документу (параграф Б стаття 5 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС). Відправник в накладній є відправником договору перевезення по ЦІМ і одночасно одержувачем договору перевезення по ЦІМ і відправником договору перевезення по УМВС (параграф Б стаття 10.1 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС) і навпаки. Часом перевідправки вважається момент прийому вантажу по накладній ЦІМ / УМВС наступним перевізникам на місці перевідправки, що підтверджується календарним штемпелем в трафив 30 накладної ЦІМ / УМВС, з даними прийомом вантажу відправка вважається завершеною за першим договором перевезення.

Положення про відповідальність Єдиних правил ЦІМ і УМВС не змінюються в результаті застосування накладної ЦІМ / УМВС (стаття 12 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС).

Накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина

Нормативно-правова база та накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина (ГБРТ) у сполученні між залізницями Німеччини, Польщі, Білорусії, України розроблялася з 1988 року і вступила в дію з 1 вересня 1998 року, однак, при перевезеннях вантажів в даному виді сполученні так і не використовувалася. За Тарифу ГБРТ не здійснено жодної перевезення. При цьому слід враховувати, що положення Тарифу ГБРТ ґрунтуються на транспортному праві ЦІМ редакції 1980 року. Відповідно до директиви ЄС 91/440 / EWG від 29 липня 1991 року про відділенні інфраструктури від перевізника і наступними директивами ЄС з питань залізничного транспорту в 1991 році було розпочато і в 1999 році завершена переробка ЦІМ. У 2006 році вступила нова редакція ЦІМ, після чого тариф ГБРТ втратив свою актуальність. Таким чином, за час розробки і узгодження з усіма країнами-учасницями нормативно-правового забезпечення даних перевезень вантажів воно втратило легітимність і застаріло щодо правил перевезень країн-учасниць.

Експедиторські документи Міжнародної федерації експедиторських асоціацій ФІАТА

Розробку та впровадження в практику стандартних експедиторських документів поклала на себе міжнародна федерація експедиторських асоціацій ФІАТА. Ця організація протягом останніх 50 років, погодивши з Міжнародною торговою палатою і Конференцією ООН з торгівлі та розвитку, впровадила в міжнародну практику ряд транспортно-експедиторських документів: складська розписка, експедиторська розписка, експедиторський сертифікат перевезення, мультимодальна транспортна накладна ФІАТА і т.д.

Документи ФІАТА містять в собі обґрунтовані і прийнятні для учасників зовнішньоекономічної діяльності умови експедирування та перевезення, що задовольняють і експортера, і імпортера; вони звільняють замовника від необхідності збору різних транспортних та інших документів, необхідних при поставці товару.

Експедиторські документи ФІАТА регулюють відносини між експедитором і вантажовласником (вантажовідправником), експедитором і

вантажоодержувачем. Ріх дія не поширюється на відносини експедитора з перевізником, вантажовідправника з перевізником. Документи ФІАТА не замінюють основні перевізні документи, що використовуються при перевезеннях вантажів різними видами транспорту, вони видаються експедиторами на додаток до існуючим транспортним документам.

2.3. Характеристика інформаційного забезпечення, що застосовується при перевезеннях вантажів на мережі українських залізниць

В даний час, на мережі українських залізниць, для оптимізації перевізних і пов'язаних з ним процесів, розробляються і застосовуються різні види інформаційних технологій і комп'ютерних систем.

Етра - єдина система в АТ «УЗ», що забезпечує повний електронний цикл документообігу при обслуговуванні клієнтів. Основна концепція, закладена в Етра - єдиний, наскрізний документообіг, починаючи від заявки на перевезення вантажу, закінчуючи контролем виконання прийнятого замовлення. Дані системи Етра в однаковій мірі затребувані усіма причетними до організації перевезень вантажів службами. Етра видає повну інформацію про всі прийнятих і узгоджених заявках, оформлених перевізних документах, як на прийом, так і на видачу вантажу. На основі цих даних здійснюється планування об'ємних і фінансових показників роботи АТ «УЗ», проводяться розрахунки з клієнтами, формується бухгалтерська і податкова звітність. Природно, що і раніше автоматизовані системи враховували всі перераховані функції, але тільки завдяки ЕТРАНУ тепер вся ця інформація агрегована і взаємопов'язана один з одним. Наприклад, неможливо оформити накладну без попереднього оформлення заявки. Неможливо видати вантаж без попереднього оформлення документів на прийом вантажу до перевезення. У підсумку, крім посилення контролю і підвищення технологічної дисципліни, Етра підвищує якість планування, видає об'єктивні дані для організації експлуатаційної роботи, забезпечує точність при проведенні фінансових розрахунків з клієнтами, представляє об'єктивну аналітику при розгляді можливих претензій до якості наданих послуг. В системі Етра реалізована функція з оформлення заявок і

безпосередньо перевізних документів прямо з робочих місць вантажовідправників. Значна частина роботи забезпечується електронним способом через мережу Інтернет. На сьогоднішній день до ЕТРАНУ підключені більше 200 промислових підприємств, що оформляють заявки на перевезення вантажів, не залишаючи меж свого офісу.

Підвищення привабливості залізниці перевезень безпосередньо пов'язано з наданням клієнтам високого рівня сервісу, заснованого на комп'ютерних, телекомунікаційних засобах і Інтернеті, які дозволяють забезпечити «дистанційне» оформлення заявок, отримання рахунків, інформування про місцезнаходження і стан вантажу.

В даний час, при організації перевезень вантажів, перш за все, ставиться завдання підвищення якості обслуговування, створення максимуму зручностей для клієнта. Тому, в основу організації взаємодії АТ «УЗ» з клієнтами покладено принцип «одного вікна», тобто максимальна концентрація всіх функцій, пов'язаних з обслуговуванням клієнтів:

- просування і пропозицію послуги;
- договірна робота;
- збір та узгодження заявок;
- документальне оформлення реалізації послуг;
- розрахунки за надані послуги;
- організація претензійної роботи.

Успішно реалізований на Куйбишевській залізниці експеримент по організації безпаперового документообігу із застосуванням електронно-цифрового підпису дозволив АТ «УЗ» в лютому 2005 року розпочати взаємодію з користувачами послуг залізничного транспорту з питань розгляду і узгодження заявок на перевезення вантажів відповідно до світових стандартів. В даний час вирішується завдання впровадження електронного документообігу на всій мережі УЗ.

Для виключення значних витрат часу в процесі розслідування при оформленні несохранной перевезень, розшуку вантажів, розгляду претензій на

залізницях при одночасній високого рівня відповідальності за результат цієї роботи, - впроваджується єдина система актово-претензійної роботи (ЕАСАПР).

Електронний майданчик транспортних послуг

В даний час, інформаційне обслуговування клієнтів здійснюється відповідно до договорів, укладених користувачами з Центром фірмового Транспортного Обслуговування АТ «УЗ» (ЦФТО АТ «УЗ»), або з Дорожнім Центром фірмового Транспортного Обслуговування (ДЦФТО АТ «УЗ»). У 2005 році на сайті АТ «УЗ» для користувачів транспортних послуг була відкрита Електронна Торгова Майданчик Транспортних Послуг (ЕТМ ТУ), що дозволяє вантажовідправникам, вантажоодержувачам, операторам та експедиторам отримувати ідентичну інформацію про дислокацію рухомого складу з вантажами, технічний стан власних вагонів, провізного платежу, довідниках тощо з ЦФТО АТ «УЗ» або будь-якого ДЦФТО залізниць. Дана інформація є необхідною частиною процесу вантажоперевезення. Однак, клієнти ставлять завдання по розробці і реалізації нових видів інформаційних, додаткових послуг, які вони могли б отримувати через ЕТМ ТУ в найкоротші терміни. Впровадження таких послуг, як інформування про операції з вагонами на шляхах незагального користування, підходах контейнерів до станцій, особових рахунках платників, відправленні вантажів зі станції і прибуттю на станції і т.д. - дозволить підвищити доходи від даного виду діяльності і задовольнити попит користувачів послуг в інформуванні про перевезеннях по інфраструктурі АТ «УЗ».

АТ «УЗ» продовжує роботу по налагодженню взаємодії з великими вантажовідправниками в режимі АСУ-АСУ. В даний час ряд найбільших підприємств вже працюють в зазначеному режимі.

Черговим кроком у розвитку взаємодії між АТ «УЗ» і клієнтами є організація роботи по впровадженню юридично значимого електронного цифрового підпису. У АТ «УЗ» спільно з ЗАТ «Транстелеком» розгорнута робота по створенню нормативної бази і відповідному доопрацюванні програмного забезпечення системи Етра.

У ЦФТО АТ «УЗ» спільно з ВНІАС йде активна робота по розробці:

- автоматизованої системи управління якістю послуг в області вантажних перевезень (АС КК), яка дозволить здійснювати автоматизований аналіз якості виконання робіт і послуг, які виконуються в рамках договору перевезення;

- технології прийому і розгляду звернень клієнтів до АТ «УЗ» з питань якості виконання робіт і надання послуг;

- методика оцінки виконання комплексних транспортних послуг.

У вищенаведеної чолі проаналізована існуюча технологія, нормативно-правова база, форми перевізних документів і інформаційні технології, що застосовуються при перевезеннях вантажів в контейнерах в ПВПЗС, міжнародне залізничне, а також залізнично-водному сполученнях. Встановлено, що в даний час немає єдиної технології, достатньої нормативно-правової бази та інформаційного забезпечення для організації перевезень внепшторгових вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД (в тому числі, під час перевезення вантажів у контейнерах).

Для здійснення перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні урядам країн-учасниць даних перевезень, або Міністерству інфраструктури України за дорученням уряду спільно з міністерствами транспорту країн-учасниць даних перевезень необхідно розробити нормативно-правову базу (правила перевезень вантажів, правила експлуатації контейнерів, форму договору між залізничними і морськими перевізниками і ін.). Однак, як показує практика, розроблена залізницями Німеччини, Польщі, Білорусії, України нормативно-правова база і накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина і вступила в дію з 1 вересня 1998 року, при перевезеннях в даному виді сполученні так і не використовувалася. За час розробки і узгодження з усіма країнами-учасницями нормативно-правового забезпечення даних перевезень вантажів воно втратило легітимність і застаріло щодо правил перевезень країн-учасниць.

Крім того, за експертними оцінками, розробка нової нормативно-правової бази та її узгодження з країнами-учасницями для здійснення перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, виходячи з досвіду,

займе приблизно 6-8 років. У разі зміни кон'юнктури перевезень і необхідність включення в список країн-учасниць даних правил перевезень нових держав, знадобиться додатковий час.

Перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні можуть здійснюватися за коштами «Місце переотправок» (на базі досвіду нормативно-правового забезпечення застосування уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС), а також договору між залізничним і морським перевізниками. «Місцем перевідправки» передбачається місце зміни режиму правового регулювання перевезень по УМВС, в разі залізничного перевезення по території України, і по КТМ УКРАЇНИ, в разі морського перевезення. Для цього необхідно:

- розробити технологію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД;
- внести зміни і доповнення в існуючу нормативно-правову базу в частині організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні;
- розробити на базі транспортних накладних УМВС, ЦІМ / УМВС, ПВПЗС і морського коносаменту єдиний перевізний документ для перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні і легітимізувати його в Міністерстві інфраструктури України, попередньо узгодивши з Міжнародною торговою палатою, ЮНКТАД / МТП, з митною службою України, агентством залізничного транспорту України і іншими причетними органами виконавчої влади;
- сформулювати принципи формування наскрізної тарифної ставки, що забезпечує покриття витрат морського і залізничного перевізників на перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по всьому маршруту слідування, з урахуванням забезпечення підвищення рівня рентабельності перевезення, при одночасному зниженні сумарного рівня транспортних витрат вантажовідправника;
- розробити проект угоди між залізничним перевізником і судноплавною компанією про організацію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в

контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, експлуатації великотоннажних контейнерів, відповідальності і взаємні розрахунки;

- розробити інформаційне забезпечення даних перевезень вантажів;
- доопрацювати існуючі системи, ЕЦП і ЕТМ ТУ стосовно для міжнародних перевезень вантажів, в тому числі для перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізничному сполученні (дані системи в даний час використовуються тільки при перевезеннях вантажів у внутрішньому залізничному сполученні).

В даний час, існують такі види перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах через українські морські порти по УЗ:

- перевезення вантажів в прямому міжнародному сполученні,
- перевезення вантажів в непрямому міжнародному сполученні.

Перевезення вантажів в прямому міжнародному сполученні - перевезення в міжнародному сполученні, що здійснюються між залізничними станціями в різних державах або кількома видами транспорту в різних державах за єдиним перевізним документом, оформленим на весь маршрут прямування (стаття 2 Статуту залізничного транспорту УЗ).

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні - один із самостійних цивільно-правових транспортних договорів. Його значення і роль полягають в правовому регулюванні перевізного процесу, в якому беруть участь два або більше виду транспорту.

Порядок організації перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні визначається укладеними відповідно до законодавства України угодами між організаціями відповідних видів транспорту, а також відповідно до положень глави законодавства України, що регулює відносини в сфері прямого змішаного сполучення, діють до вступу в силу закону «Про прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях». Правила перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні розробляються і затверджуються в установленому порядку органами виконавчої влади в області відповідних видів транспорту.

У частині, не передбаченій законодавством, застосовуються положення кодексів, інших законів, статутів, тарифних керівництв, правил, що регулюють перевезення вантажів транспортом відповідного виду.

Однак, на практиці, в силу того, що немає єдиної технології роботи залізничних і морських перевізників і не існує єдиного перевізного документа для перевезення зовнішньоторговельних вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні, оформленого на весь маршрут прямування, - перевезення зовнішньоторговельних вантажів в даному виді сполучення здійснюються за принципом перевезень вантажів в непрямому міжнародному сполученні.

Перевезення вантажів в непрямому міжнародному сполученні - перевезення в міжнародному сполученні, що здійснюються через розташовані в межах прикордонної території залізничні станції і

порти за перевізними документами, оформленими в державах, що беруть участь в перевезеннях, а також перевезення кількома видами транспорту за окремими перевізними документами на транспорті кожного виду [3]. Єдина технологія роботи залізничних і морських перевізників і єдиний перевізний документ існують тільки для перевезення вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні.

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (ПВПЗС) - перевезення, що здійснюються в межах території України кількома видами транспорту за єдиним перевізним документом (Транспортна накладна ПВПЗС), оформленому на весь маршрут прямування.

Далі розглянуті перевезення вантажів в непрямому міжнародному залізнично-водному сполученні і в прямому змішаному залізнично-водному сполученні.

Перевезення вантажів в контейнерах в непрямому міжнародному залізнично-водному сполученні спочатку вьшолняють по УЗ за перевізними документами внутрішнього залізничного сполучення, а потім, після переоформлення перевізних документів в порту перевалки - по морю, по морським перевізними документами і навпаки.

Далі розглянуті окремо перевезення вантажів в контейнерах по УЗ і по морю.

Перевезення вантажів в контейнерах по Україні

У договорі перевезення вантажів беруть участь транспортна організація, яка здійснює перевезення, і вантажовідправник, який здає вантаж для перевезення і сплачує ціну провізну плату [1]. Зазвичай вантажовідправник здає вантаж транспортній організації, називаючи третього учасника транспортного процесу - вантажоодержувача, з яким він зв'язаний зобов'язанням і якому вантаж повинен бути виданий в пункті призначення.

Таким чином, договір перевезення грузз можна визначити як договір, відповідно до якого одна сторона - перевізник зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його правомочній на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а друга сторона - відправник вантажу зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату. З наведеного визначення можна зробити висновок, що договір перевезення за своїм характером є оплатним і взаємним. Він є оплатним, так як за перевезення перевізник отримує винагороду, і взаємним, оскільки перевізник зобов'язаний перевезти вантаж, і має право на провізну плату, а вантажовідправник зобов'язаний внести цю провізну плату, і має право на перевезення зданого вантажу. Договір перевезення вантажів вважається укладеним з моменту прийняття перевізником вантажу і, отже, відноситься до числареальних договорів.

При пред'явленні вантажу для перевезення, вантажовідправник повинен представити перевізнику на кожную відправку вантажу (в даному випадку - контейнер) складену відповідно до правил перевезень вантажів залізничним транспортом транспортну залізничну накладну та інші передбачені відповідними нормативними правовими актами документи. Зазначена транспортна накладна і видана на її підставі перевізником вантажовідправнику квитанція про приймання вантажу підтверджують укладення договору перевезення вантажу.

Орган виконавчої влади в галузі залізничного транспорту - Міністерство інфраструктури затверджує єдині форми перевізних документів на перевезення вантажів. ці форми публікуються в збірнику правил перевезень залізничним транспортом.

При прийомі вантажу для перевезення перевізник зобов'язаний проставити в транспортній залізничної накладної календарний штампель. Квитанція про приймання вантажу видається вантажовідправнику під розпис у відповідній графі корінця дорожньої відомості.

Транспортна накладна на перевезення вантажів в контейнерах залізничним транспортом по території України

Перевізний документ - транспортна залізнична накладна (Далі - накладна) складається з чотирьох аркушів:

лист 1 - оригінал накладної (видається перевізником вантажоодержувачу);

лист 2 - дорожня відомість (складається в необхідній кількості примірників, передбачених УМВС, - для перевізника і учасників перевізного процесу, в тому числі не менше двох додаткових примірників для кожної бере участь у перевезенні вантажів інфраструктури: один примірник - для вхідних залізничної станції, що знаходиться в даній інфраструктурі, другий - для вихідних залізничної станції з інфраструктури);

лист 3 - корінець дорожньої відомості (залишається у перевізника);

лист 4 - квитанція про приймання вантажу (залишається у вантажовідправника).

Накладна складається на ім'я певного вантажоодержувача, а тому є іменним документом. Вантажовідправник представляє транспортну ж.д. накладну на кожну відправку вантажу.

Перевезення вантажів в контейнерах, які прямують через порти України в непрямому міжнародному сполученні, оформляються накладної на бланку форми ГУ-29к; листи 1-4 накладної заповнюються вантажовідправником на кожен навантажений контейнер, а так само порожній контейнер, який не належить перевізнику або орендований у нього і передаються перевізнику для подальшого оформлення [6].

Перевезення вантажів по морю

На морському транспорті правове регулювання договору морського перевезення вантажів закріплено в Кодексі торгового мореплавання України (КТМ УКРАЇНИ). Багато статті КТМ УКРАЇНИ повторюють норми міжнародного законодавства.

Договір морського перевезення вантажів

Відповідно до морським законодавством України існують два правових режиму:

- для морських перевезень між портами України (каботаж);
- для перевезень в міжнародному сполученні.

Договором морського перевезення вантажу присвячена Глава УШ Кодексу торгового мореплавання України 1999 року. Відповідно до статті 115 КТМ України, за договором морського перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити вантаж, який йому передав або передасть відправник в порт призначення і видати його правомочній на одержання вантажу людині (одержувачу), відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (фрахт).

Договір морського перевезення вантажу може бути укладений:

- з умовою надання для морського перевезення вантажу всього судна, частини його або певних суднових приміщень; без такої умови.

Перевізником є особа, яка уклала договір морського перевезення вантажу з відправником або фрахтувальником або від імені якої укладено такий договір.

Наявність, зміст і письмова форма договору морського перевезення вантажу підтверджуються як самим чартером, так і коносаментом.

Наявність двох документів - чартеру і коносамента, зумовлене різними умовами, при яких чартер і коносамент складаються. Так, якщо чартер застосовується для трампового судноплавства, то коносамент - для лінійного.

Чартер констатує найменування сторін, розмір фрахту, позначення судна і вантажу, місце навантаження, а також місця призначення або направлення судна. За угодою сторін у чартері можуть бути позначені й інші умови і застереження. Чартер підписується перевізником і фрахтувальником або їх представниками.

При наявності постійних і стійких господарських зв'язків між перевізником і вантажовідправником (вантажовласником) полягає довгостроковий договір про організацію морських перевезень вантажів (стаття 118 КТМ УКРАЇНИ). Однак укладення такого договору не звільняє сторони від укладення договору перевезення конкретної партії вантажу. при можливих різночитаннях змісту в цих договорах застосовуються такі правила: умови перевезення, узгоджені в договорі про організацію перевезень, відтворюються і в договорі перевезення, якщо сторони не дійшли згоди про інше; якщо ж умови договору морського перевезення вантажу суперечать умовам довгострокового договору, застосовуються умови договору перевезення вантажу. Отже, договір перевезення як базовий транспортний договір має пріоритет перед іншими транспортними договорами [67].

Транспортний документ на перевезення вантажів морським транспортом

Транспортним документом на перевезення вантажів морським транспортом є Коносамент.

Коносамент (bill of lading) - документ, що видається перевізником трузоотправителю в посвідчення прийняття вантажу до перевезення морським транспортом із зобов'язанням доставити вантаж в порт призначення і видати його законному власникові коносамента. Коносамент є одним з основних документів, що застосовуються під час митного оформлення і митного контролю товарів, що переміщуються морським транспортом. Коносаменти видаються і заповнюються англійською мовою [67].

З юридичної точки зору коносамент виконує три основні функції:

1) є офіційною квитанцією судовласника (перевізника), підтверджує, що товари, які, ймовірно, знаходяться в зазначеному вигляді, кількість та стан, відправлені в вказане місце призначення на конкретному судні або, по крайній мере, отримані під охорону судовласника для мети відправки;

2) засвідчує укладення договору морського перевезення, який фактично полягає до підписання коносамента, і повторює в деталях його зміст. Згідно КТМ УКРАЇНИ правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом;

3) є товаророзпорядчим документом на товари, що дозволяє покупцеві розпорядитися ними шляхом передавального напису і надання коносамента. Таким чином, будучи цінним папером, коносамент надає право власності на товари.

Відповідно до статті 142 КТМ УКРАЇНИ, коносамент повинен бути виданий на вимогу відправника. Крім того, можуть використовуватися інші документи замість коносамента, в тому числі «бортового коносамента», в якому, на додаток до даних, які необхідні для простого коносамента, має бути зазначено, що вантаж знаходиться на борту певного судна або суден, а також повинна бути вказана дата або дати навантаження.

Зміст коносамента по КТМ УКРАЇНИ повністю відповідає міжнародним вимогам, що застосовуються до коносаменту. Якщо коносамент містить у собі страховий поліс, він є застрахованим коносаментом (insured bill of lading). На звороті коносамента наводяться умови договору морського перевезення.

Оскільки коносамент є товаророзпорядчим документом і володіння їм, згідно торговому звичаєм, у багатьох відношеннях еквівалентно володіння товарами, вручення коносамента зазвичай тягне ті ж наслідки, що і вручення самих товарів.

Як правило, виготовляється три і більше примірників коносамента з однаковим змістом і датою: для вантажовідправника або його експедитора, для вантажоодержувача і для власника вантажу. Всі екземпляри коносамента, складові, так звані, повний комплект - є оригіналами, і на них ставиться штамп - «Оригінал». У деяких випадках позначається порядковий номер оригіналу. Товаророзпорядчим документом є зазвичай тільки один (перший) з оригіналів коносамента. Копії коносамента мають штамп «Копія» або друкуються на бланках, відмінного від оригіналу кольору. Якщо по одному з примірників коносамента товари видані, то інші - втрачають силу.

Тільки особа, що володіє коносаментом, має право претендувати на передачу йому товарів перевізником. Перевізник не нести відповідальності за неправильну доставку товарів, якщо вручить товари держателю першого оригіналу коносамента, який йому представлений (за умови, що перевізник не обізнаний про незаконність володіння коносаментом). І навіть справжній власник не має права претендувати на товари, якщо він не може пред'явити коносамент.

Коносаменти поділяють за способом передачі права власності на товари на іменний і ордерний. Іменний коносамент (straight bill of lading) випишується на певного одержувача із зазначенням його найменування та адреси. Ордерний коносамент (to-order bill of lading) містить вказівку «за наказом відправника» або «за наказом одержувача». Він передбачає, що відправник або одержувач можуть передати свої права третій особі шляхом проставлення на коносаменті передавального напису (індосаменту) і вручення його цій особі.

Залежно від наявності застережень про наявність у перевізника претензій до кількості та якості прийнятого до перевезення вантажу або його упаковки, розрізняють коносаменти: «чисті» (clean bill of lading) і «із застереженнями» (claused).

«Чисті» коносаменти не містять додаткових застережень або позначок, прямо констатують дефектний стан товару та / або упаковки. Застереження, що не відноситься до стану товарів при вантаженні, але зачіпає їх подальшу долю і стан при розвантаженні, що не робить коносамент коносаментом із застереженнями.

Вистава «чистого» коносамента є обов'язковою умовою багатьох угод в міжнародній торгівлі. Банк може не прийняти коносамент із застереженнями (позначками), якщо тільки в акредитиві точно не вказується, які з них допускаються.

У міжнародній практиці «чистий» коносамент часто видається перевізником вантажовідправнику в обмін на гарантійний лист 'останнього. Вміжнародній практиці розрізняють також коносаменти бортові (shipped on board bill of lading) і на прийнятий для навантаження вантаж (received for shipment).

Коносаменти в залежності від особливостей перевезення підрозділяються на наступні види:

Рейсовий (лінійний) коносамент (Liner bill of lading) - застосовується при перевезеннях товарів на суднах, що здійснюють рейси за розкладом, для яких в порту призначення є зарезервовані причали. Це коносамент для лінійних, а не трампових перевезень, коли судно не має постійного маршруту і розкладу рейсів.

Чартерний (фрахтовий) коносамент (Chartered bill of lading) застосовується в трампових (нерегулярних) перевезеннях. Чартер або чартер-партія (charter, charter-party) - це договір на перевезення вантажу трамповим судном. Сторонами в чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник або його представник) і фрахтувальник (перевізник або його представник). Фрахтувальник може укласти договір на перевезення товарів з третьою особою. Коносамент, оформлений для такого перевезення, повинен містити вказівку «по чартер-партії», а договір на перевезення - посилання на контракт про наймання даного судна.

Коносаменти можуть бути прямими, наскрізними, пайовими і службовими.

прямий коносамент застосовується при перевезеннях вантажів від порту до порту.

Наскрізний коносамент (through bill of lading) випишується на порт призначення, в який дане судно не слід, передбачається перевалка вантажу в проміжному порту на інше судно. Обов'язково вказівку порту * і перевалки, якщо можливо, то і вказівку другого судна.

пайовий коносамент випишується в порту призначення на частину коносаментних партій, в складі якої вантаж був занурений. сума пайових коносаментів повинна дорівнювати початкового. Комплект пайових коносаментів видається тільки в обмін на первинний.

Службовий коносамент (MEMO) - коносамент без оплати, за яким перевозяться вантажі, що належать самому перевізникові: постачання судів, засоби укрупнення вантажів, знайдені вантажі. Службовий коносамент потрібен тільки для митниці.

Альтернативні коносаменту документи:

морська накладна застосовується в тому випадку, якщо для інтересів торгівлі не потрібно оборотний документ. Морська накладна - фактично, квитанція перевізника, видана вантажовідправнику в підтвердження інструкцій останнього по виконанню договору морського перевезення, вона є доказом наявності договору морського перевезення і розпискою в прийомі вантажу до перевезення, але не є товаророзпорядчим документом.

Комбінований коносамент ФІАТА (FIATA) - коносаментом НЕ є, збігається тільки за назвою і має деякі спільні з коносаментом властивості. За своїм правовим положенням коносамент ФІАТА є транспортним, перевізним документом експедитора. Коносамент застосовується в тих випадках, коли експедитор виступає в якості договірної перевізника або оператора мультимодальної перевезення (оператори, що володіють власними транспортними засобами іменуються фактичними перевізниками, а оператори, які не мають власними транспортними засобами - іменуються договірними перевізниками).

Технологія і нормативно-правове забезпечення перевезень вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні

Прямим змішаним сполученням є така організація перевезень вантажів, в якій беруть участь кілька видів транспорту і перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом на всьому шляху проходження з передачею вантажу з одного виду транспорту на інший, без участі вантажовідправника і вантажоодержувача [53].

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні

Перевезення вантажів в ПВПЗС регулюється правилами перевезень вантажів в ПВПЗС, транспортним законодавством (глава V УМВС), а так само угодою сторін.

Договір перевезення вантажів у ПВПЗС характеризується рядом властивих йому ознак:

- перевезення здійснюється кількома видами транспорту, але за єдиним транспортним документом - накладної, яка складається на ім'я певного вантажоодержувача, підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху проходження і на станції призначення передається вантажоодержувачу разом з вантажем;

- договір укладається одночасно й безпосередньо між вантажовідправником і перевізником, що приймає вантаж до перевезення. Цей перевізник є законним представником усіх перевізників, включених в даний вид сполучення.

Організація перевезень вантажів в ПВПЗС, транспортна накладна, яка використовується в даному виді перевезень

ПВПЗС включає в себе: залізничні станції, відкриті для виконання операцій з перевезень вантажів; морські, річкові порти, автомобільні станції, спільно визначені органом виконавчої влади в галузі залізничного транспорту і органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Порти, автомобільні станції вважаються включеними в ПВПЗС з дня надходження сполучення про це, з подальшим опублікуванням переліку таких портів, автомобільних станцій в збірниках правил перевезень і збірниках тарифів органу виконавчої влади в галузі залізничного транспорту і органу виконавчої влади в галузі транспорту.

На кожен контейнер відправник складає окрему накладну на бланку накладної ПВПЗС. Порядок надання контейнерів та умови їх використання при перевезеннях вантажів в контейнерах в ПВПЗС встановлюються угодами між організаціями транспорту відповідних видів.

Загальний термін доставки вантажів в ПВПЗС визначається виходячи із сукупності термінів доставки їх залізничні транспортом і іншими видами транспорту, і розраховується на підставі правил обчислення строків доставки вантажів, що діють на транспорті відповідного виду.

У разі порушення загального терміну доставки вантажів в ПВПЗС відповідальність за прострочення доставки вантажів несе перевізник транспорту відповідного виду, що видав вантаж. Цей перевізник має право пред'явити вимогу про відшкодування збитків до організації того виду транспорту, з вини якої допущено прострочення доставки вантажу.

Плата за перевезення вантажів в ПВПЗС стягується:

- на ж.д. станціях відправлення з вантажовідправників, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів залізничні транспортом;

в портах перевалки вантажів або в портах призначення вантажів з вантажовідправників або вантажоодержувачів, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів водними шляхами;

- в портах відправлення вантажів з вантажовідправників, виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів водними шляхами;

- на залізничних станціях, які примикають до портів перевалки вантажів, з вантажовідправників, вантажоодержувачів виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів залізничним транспортом.

Подача вагонів в порти і прибирання вагонів з портів локомотивами, що не належать порту, оплачуються портом згідно з окремим договором. В цьому випадку сума, сплачена портом перевізнику, включається в перевізні документи і відшкодовується порту вантажоодержувачем.

Відповідальність за незбереження вантажів до передачі їх з транспорту одного виду на транспорт іншого виду лежить на боці, передає вантажі, після передачі - на стороні, яка прийняла вантажі. Передача вантажів здійснюється в порядку, встановленому правилами перевезень вантажів залізничним транспортом [3].

У разі втрати, нестачі або пошкодження (псування) вантажів при перевезеннях в ПВПЗ відповідальність перед вантажоодержувачем несе перевізник відповідного виду транспорту, який видає вантажі.

Останні зміни до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення вантажів (КОТІФ) були внесені в протоколі від 3 червня 1999 року в Вільнюсі на п'ятій Генеральній асамблеї Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Дана міжурядова організація займається, наскільки це можливо, всіма аспектами міжнародних залізничних перевезень на рівні держав (Україна не є державою-членом КОТІФ).

Існують також Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів - ЦІМ, а також, про міжнародні перевезення пасажирів - ців (додатки до КОТІФ).

У разі, коли міжнародне перевезення, що є предметом єдиного договору, включає додатково до залізничне перевезення з перетином кордону перевезення морським і річковим транспортом з перетином кордону, справжні Єдині правила застосовуються, якщо перевезення морським або річковим транспортом здійснюється по лініях, включеним в перелік ліній, передбачений в статті 24, параграф 1 Конвенції (розділ 1).

Морські і внутрішні судноплавні лінії, зазначені в перших статтях Єдиних правил ЦІВ і Єдиних правил ЦІМ, за якими здійснюються перевезення, що є предметом єдиного договору перевезення на додаток до перевезення залізничним транспортом, включаються в два переліки:

- а) перелік морських і внутрішніх судноплавних ліній ців (додаток КОТІФ);
- б) перелік морських і внутрішніх судноплавних ліній ЦІМ (стаття 24).

Держави-члени КОТІФ направляють генеральному секретарю свої сполучення, що стосуються включення до переліку або виключення ліній, зазначених в параграфі 1. Морські і внутрішні судноплавні лінії, зазначені в параграфі 1 і зв'язують держави-члени, включаються до переліку тільки за згодою зазначених держав; для виключення подібної лінії досить сполучення одного з цих держав (параграф 3).

Таким чином, Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів ЦІМ дозволяють державам-членам КОТІФ здійснювати перевезення вантажів (в тому числі і в контейнерах) в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні по лініях, включеним в перелік ліній, передбаченому в статті 24, параграф 1 Конвенції.

Уніфікована накладна ЦІМ / УМВС

Що стосується інтеграції України в міжнародну транспортну систему шляхом формування єдиного правового та інформаційного простору, для забезпечення безперешкодного транзиту вантажів при двох діючих правових системах КОТІФ і УМВС (УМВС - Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення, введено в дію з 01.11.1951 р, нова редакція Угоди вступила в силу 01.01.1998 р) було підписано з метою організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізничному сполученні міністерствами, які видають залізничними доріг ами.

Рішенням засідання Комітету Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) від 23 травня 2006 року у Варшаві, з 01 вересня 2006 року введено в дію Програми до УМВС (Додаток 22 до УМВС до параграфу 11 статті 6 УМВС, параграфу 15 статті 7 УМВС), що регламентують перевезення вантажів з використанням уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС (Доповнення та зміни в УМВС опубліковані в газеті «Транспорт України» №49 (441) від 4 грудня 2006 року).

Список членів ЦІТ (Міжнародний комітет по залізничному транспорту) і учасників УМВС, які застосовують Керівництво по накладній ЦІМ / УМВС і маршрути перевезень тріведени в Додатку 1.

В основі застосування уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС лежать «Місця переотправок». «Місце перевідправки» - тяесто зміни режимуправового регулювання перевезень по ЦІМ і УМВС. Дане місце перевідправки одночасно є також:

- в сполученні ЦІМ - УМВС: місцем доставки згідно ЦІМ і станцією відправлення згідно УМВС;
- в сполученні УМВС - ЦІМ: станцією призначення згідно УМВС і місцем прийому вантажу згідно ЦІМ (параграф А стаття 2 Керівництва тю накладної ЦІМ / УМВС).

Для організації перевезень залізниця відправлення УМВС повинна провести попереднє узгодження перевезення з перевізником ЦІМ на місці перевідправки і навпаки (параграф Б стаття 14.3.1 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС).

У сфері ЦІМ приписи Керівництва ЦІМ / УМВС застосовуються тільки в тому випадку, якщо вони включені в діючі для клієнтів документи і договори про співпрацю між перевізниками. У сфері УМВС приписи даного Керівництва діють тільки за маршрутами, оголошеним учасниками УМВС, що застосовують цей посібник (параграф А стаття 4 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС).

З урахуванням положень даного Керівництва, накладна ЦІМ / УМВС в сфері дії ЦІМ застосовується як накладна ЦІМ, а в сфері дії УМВС - як накладна УМВС. Це діє так само і для трімененія накладної ЦІМ / УМВС в якості митного документу (параграф Б стаття 5 Керівництва але накладної ЦІМ / УМВС). Відправник в накладній є відправником договору перевезення по ЦІМ і одночасно одержувачем договору перевезення по ЦІМ і відправником договору перевезення по УМВС (параграф Б стаття 10.1 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС) і навпаки. Часом перевідправки вважається момент прийому вантажу п накладної ЦІМ / УМВС наступним перевізникам на місці

перевідправки, що підтверджується календарним штампелем в трафив 30 накладної ЦІМ / УМВС, з даними прийомом вантажу відправка вважається завершеною за першим договором перевезення.

Положення про відповідальність Єдиних правил ЦІМ і УМВС не змінюються в результаті застосування накладної ЦІМ / УМВС (стаття 12 Керівництва по накладній ЦІМ / УМВС).

Накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина

Нормативно-правова база та накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина (ГБРТ) у сполученні між залізницями Німеччини, Польщі, Білорусії, України розроблялася з 1988 року і вступила в дію з 1 вересня 1998 року, однак, при перевезеннях вантажів в даному виді сполученні так і не використовувалася. За Тарифу ГБРТ не здійснено жодної перевезення. При цьому слід враховувати, що положення Тарифу ГБРТ ґрунтуються на транспортному праві ЦІМ редакції 1980 року. Відповідно до директиви ЄС 91/440 / EWG від 29 липня 1991 року про відділенні інфраструктури від перевізника і наступними директивами ЄС з питань залізничного транспорту в 1991 році було розпочато і в 1999 році завершена переробка ЦІМ. У 2006 році вступила нова редакція ЦІМ, після чого тариф ГБРТ втратив свою актуальність. Таким чином, за час розробки і узгодження з усіма країнами-учасницями нормативно-правового забезпечення даних перевезень вантажів воно втратило легітимність і застаріло щодо правил перевезень країн-учасниць.

Експедиторські документи Міжнародної федерації експедиторських асоціацій ФІАТА

Розробку та впровадження в практику стандартних експедиторських документів поклала на себе міжнародна федерація експедиторських асоціацій ФІАТА. Ця організація протягом останніх 50 років, погодивши з Міжнародною торговою палатою і Конференцією ООН з торгівлі та розвитку, впровадила в міжнародну практику ряд транспортно-експедиторських документів: складська розписка, експедиторська розписка, експедиторський сертифікат перевезення, мультимодальна транспортна накладна ФІАТА і т.д.

Документи ФІАТА містять в собі обґрунтовані і прийнятні для учасників зовнішньоекономічної діяльності умови експедирування та перевезення, що задовольняють і експортера, і імпортера; вони звільняють замовника від необхідності збору різних транспортних та інших документів, необхідних при поставці товару.

Експедиторські документи ФІАТА регулюють відносини між експедитором і вантажовласником (вантажовідправником), експедитором і вантажоодержувачем. Ріх дія не поширюється на відносини експедитора з перевізником, вантажовідправника з перевізником. Документи ФІАТА не замінюють основні перевізні документи, що використовуються при перевезеннях вантажів різними видами транспорту, вони видаються експедиторами на додаток до існуючим транспортним документам.

2.3. Характеристика інформаційного забезпечення, що застосовується при перевезеннях вантажів на мережі українських залізниць

В даний час, на мережі українських залізниць, для оптимізації перевізних і пов'язаних з ним процесів, розробляються і застосовуються різні види інформаційних технологій і комп'ютерних систем.

Етра - єдина система в АТ «УЗ», що забезпечує повний електронний цикл документообігу при обслуговуванні клієнтів. Основна концепція, закладена в Етра - єдиний, наскрізний документообіг, починаючи від заявки на перевезення вантажу, закінчуючи контролем виконання прийнятого замовлення. Дані системи Етра в однаковій мірі затребувані усіма причетними до організації перевезень вантажів службами. Етра видає повну інформацію про всі прийнятих і узгоджених заявках, оформлених перевізних документах, як на прийом, так і на видачу вантажу. На основі цих даних здійснюється планування об'ємних і фінансових показників роботи АТ «УЗ», проводяться розрахунки з клієнтами, формується бухгалтерська і податкова звітність. Природно, що і раніше автоматизовані системи враховували всі перераховані функції, але тільки завдяки ЕТРАНУ тепер вся ця інформація агрегована і взаємопов'язана один з одним. Наприклад, неможливо оформити накладну без попереднього оформлення заявки. Неможливо видати вантаж без попереднього оформлення документів на прийом вантажу до перевезення. У підсумку, крім посилення контролю і підвищення технологічної дисципліни, Етра підвищує якість планування, видає об'єктивні дані для організації експлуатаційної роботи, забезпечує точність при проведенні фінансових розрахунків з клієнтами, представляє об'єктивну аналітику при розгляді можливих претензій до якості наданих послуг. В системі Етра реалізована функція з оформлення заявок і безпосередньо перевізних документів прямо з робочих місць вантажовідправників. Значна частина роботи забезпечується електронним способом через мережу Інтернет. На сьогоднішній день до ЕТРАНУ підключені більше 200 промислових підприємств, що оформляють заявки на перевезення вантажів, не залишаючи меж свого офісу.

Підвищення привабливості залізниці перевезень безпосередньо пов'язано з наданням клієнтам високого рівня сервісу, заснованого на комп'ютерних, телекомунікаційних засобах і Інтернеті, які дозволяють забезпечити «дистанційне» оформлення заявок, отримання рахунків, інформування про місцезнаходження і стан вантажу.

В даний час, при організації перевезень вантажів, перш за все, ставиться завдання підвищення якості обслуговування, створення максимуму зручностей для клієнта. Тому, в основу організації взаємодії АТ «УЗ» з клієнтами покладено принцип «одного вікна», тобто максимальна концентрація всіх функцій, пов'язаних з обслуговуванням клієнтів:

- просування і пропозицію послуги;
- договірна робота;
- збір та узгодження заявок;
- документальне оформлення реалізації послуг;
- розрахунки за надані послуги;
- організація претензійної роботи.

Успішно реалізований на Куйбишевській залізниці експеримент по організації безпаперового документообігу із застосуванням електронно-цифрового підпису дозволив АТ «УЗ» в лютому 2005 року розпочати взаємодію з користувачами послуг залізничного транспорту з питань розгляду і

узгодження заявок на перевезення вантажів відповідно до світових стандартів. В даний час вирішується завдання впровадження електронного документообігу на всій мережі УЗ.

Для виключення значних витрат часу в процесі розслідування при оформленні несохранной перевезень, розшуку вантажів, розгляду претензій на залізницях при одночасній високого рівня відповідальності за результат цієї роботи, - впроваджується єдина система актово-претензійної роботи (ЕАСАПР).

Електронний майданчик транспортних послуг

В даний час, інформаційне обслуговування клієнтів здійснюється відповідно до договорів, укладених користувачами з Центром фірмового Транспортного Обслуговування АТ «УЗ» (ЦФТО АТ «УЗ»), або з Дорожнім Центром фірмового Транспортного Обслуговування (ДЦФТО АТ «УЗ»). У 2005 році на сайті АТ «УЗ» для користувачів транспортних послуг була відкрита Електронна Торгова Майданчик Транспортних Послуг (ЕТМ ТУ), що дозволяє вантажовідправникам, вантажоодержувачам, операторам та експедиторам отримувати ідентичну інформацію про дислокацію рухомого складу з вантажами, технічний стан власних вагонів, провізного платежу, довідниках тощо з ЦФТО АТ «УЗ» або будь-якого ДЦФТО залізниць. Дана інформація є необхідною частиною процесу вантажоперевезення. Однак, клієнти ставлять завдання по розробці і реалізації нових видів інформаційних, додаткових послуг, які вони могли б отримувати через ЕТМ ТУ в найкоротші терміни. Впровадження таких послуг, як інформування про операції з вагонами на шляхах незагального користування, підходах контейнерів до станцій, особових рахунках платників, відправленні вантажів зі станції і прибуттю на станції і т.д. - дозволить підвищити доходи від даного виду діяльності і задовольнити попит користувачів послуг в інформуванні про перевезеннях по інфраструктурі АТ «УЗ».

АТ «УЗ» продовжує роботу по налагодженню взаємодії з великими вантажовідправниками в режимі АСУ-АСУ. В даний час ряд найбільших підприємств вже працюють в зазначеному режимі.

Черговим кроком у розвитку взаємодії між АТ «УЗ» і клієнтами є організація роботи по впровадженню юридично значимого електронного цифрового підпису. У АТ «УЗ» спільно з ЗАТ «Транстелеком» розгорнута робота по створенню нормативної бази і відповідному доопрацюванні програмного забезпечення системи Етра.

У ЦФТО АТ «УЗ» спільно з ВНІАС йде активна робота по розробці:

- автоматизованої системи управління якістю послуг в області вантажних перевезень (АС КК), яка дозволить здійснювати автоматизований аналіз якості виконання робіт і послуг, які виконуються в рамках договору перевезення;

- технології прийому і розгляду звернень клієнтів до АТ «УЗ» з питань якості виконання робіт і надання послуг;

- методика оцінки виконання комплексних транспортних послуг.

Висновки за розділом 2

У вищенаведеної чолі проаналізована існуюча технологія, нормативно-правова база, форми перевізних документів і інформаційні технології, що застосовуються при перевезеннях вантажів в контейнерах в ПВПЗС, міжнародне залізничне, а також залізнично-водному сполученнях.

Встановлено, що в даний час немає єдиної технології, достатньої нормативно-правової бази та інформаційного забезпечення для організації перевезень вантажів в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД (в тому числі, під час перевезення вантажів у контейнерах).

Для здійснення перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні урядам країн-учасниць даних перевезень, або Міністерству інфраструктури України за дорученням уряду спільно з міністерствами транспорту країн-учасниць даних перевезень необхідно розробити нормативно-правову базу (правила перевезень вантажів, правила експлуатації контейнерів, форму договору між залізничними морськими перевізниками і ін.). Однак, як показує практика, розроблена залізницями Німеччини, Польщі, Білорусії, України нормативно-правова база і накладна прямого міжнародного залізничного сполучення у відповідності з Міжнародним залізничним тарифом Україна, Білорусь - Німеччина і вступила в дію з 1 вересня 1998 року, при перевезеннях в даному виді сполученні так і не використовувалася. За час розробки і узгодження з усіма країнами-учасницями нормативно-правового забезпечення даних перевезень вантажів воно втратило легітимність і застаріло щодо правил перевезень країн-учасниць.

Крім того, за експертними оцінками, розробка нової нормативно-правової бази та її узгодження з країнами-учасницями для здійснення перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, виходячи з досвіду, займе приблизно 6-8 років. У разі зміни кон'юнктури перевезень і необхідність включення в список країн-учасниць даних правил перевезень нових держав, знадобиться додатковий час.

Перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні можуть здійснюватися за коштами «Місце переотправок» (на базі досвіду нормативно-правового забезпечення застосування уніфікованої накладної ЦІМ / УМВС), а також договору між залізничним і морським перевізниками. «Місцем перевідправки» передбачається місце зміни режиму правового регулювання перевезень по УМВС, в разі залізничного перевезення по території України, і по КТМ УКРАЇНИ, в разі морської перевезення. Для цього необхідно:

- розробити технологію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах в міжнародному залізнично-водному сполученні по ЄПД;
- внести зміни і доповнення в існуючу нормативно-правову базу в частині організації перевезень вантажів в прямому міжнародному залізнично-водному сполученні;
- розробити на базі транспортних накладних УМВС, ЦІМ / УМВС, ПВПЗС і морського коносаменту єдиний перевізний документ для перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні і легітимізувати його в Міністерстві інфраструктури України, попередньо узгодивши з Міжнародною торговою палатою, ЮНКТАД / МТП, з митною службою України, агентством залізничного транспорту України і іншими причетними органами виконавчої влади;
- сформулювати принципи формування наскрізної тарифної ставки, що забезпечує покриття витрат морського і залізничного перевізників на перевезення зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах по всьому маршруту слідування, з урахуванням забезпечення підвищення рівня

рентабельності перевезення, при одночасному зниженні сумарного рівня транспортних витрат вантажовідправника;

- розробити проект угоди між залізничним перевізником і судноплавною компанією про організацію перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізнично-водному сполученні, експлуатації великотоннажних контейнерів, відповідальності і взаємні розрахунки;

- розробити інформаційне забезпечення даних перевезень вантажів;

- доопрацювати існуючі системи, ЕЦП і ЕТМ ТУ стосовно для міжнародних перевезень вантажів, в тому числі для перевезень зовнішньоторговельних вантажів в контейнерах у прямому міжнародному залізничному сполученні (дані системи в даний час використовуються тільки при перевезеннях вантажів у внутрішньому залізничному сполученні).