

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Ф. Г. Ткачов

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Конспект лекцій
для студентів всіх форм навчання та підготовки магістрів

Харків 2006

Ткачов Ф.Г. Організація міжнародних перевезень: Конспект лекцій. – Харків: УкрДАЗТ, 2008. - 45 с.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри “Управління експлуатаційною роботою” 20 листопада 2006 року, протокол №6.

У конспекті лекцій “Організація міжнародних перевезень” викладені основні напрямки організації міжнародних перевезень, технології роботи прикордонних станцій, розвиток міжнародних транспортних коридорів, транспортно-експедиційне обслуговування та ін.

Конспект призначений для студентів спеціальності 100403 „Організація перевезень і управління на транспорті” всіх форм навчання та підготовки магістрів.

Іл. 8, бібліогр.: 16 назв.

Рецензент

перший заступник начальника
Південної залізниці

В. А. Кузьменко

ЗМІСТ

Вступ	4
1 Сутність та види міжнародних перевезень у сучасних умовах розвитку України.....	5
2 Класифікація транспортних операцій	6
3 Планування перевезень у міжнародному сполученні	8
4 Правове забезпечення міжнародних перевезень.....	10
5 Міжнародні прикордонні станції, технологія їх роботи	12
6 Міжнародні транспортні коридори	26
7 Транспортно-експедиційне обслуговування міжнародних перевезень	35
8 Укладання та виконання договору міжнародних перевезень.....	39
9 Відповідальність залізниць за виконання договору перевезень	43
Список літератури	45

ВСТУП

Розвиток економіки України, враховуючи її інтегрованість в економіки країн СНД і Європейського співтовариства, а також поширення відносин з державами Єдиного Економічного Проекту (ЄЕП) і ГУАМ призводять до підвищення питомої ваги перевезень вантажів між сусідніми державами. Географічне розташування України таке, що через неї проходить транзитний вантажопотік зовнішньоторговельних вантажів країн СНД і держав Європейського співтовариства.

Все це викликає зростання залізничних перевезень у міжнародному сполученні і зумовлює необхідність поглибленого вивчення організації міжнародних перевезень, технології роботи прикордонних станцій.

1 СУТНІСТЬ ТА ВИДИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У СУЧАСНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

Під терміном “міжнародні перевезення” прийнято розуміти перевезення вантажів та пасажирів з території однієї держави на територію іншої. Поняття “міжнародні перевезення” рівнозначне “міжнародному сполученню”, що закріплено у Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ, ст. 2, §1), а також Угоді про міжнародні залізничні вантажні перевезення (УМВП, ст. 1, §1).

В УМВП до міжнародних сполучень віднесено:

- 1 Перевезення вантажів між станціями залізниць, учасниць тарифного Узгодження.
- 2 Перевезення вантажів із/у країни-учасниці СНД в/із третіх держав.
- 3 Перевезення вантажів із третіх держав у треті держави транзитом по залізницям учасниць Тарифного Узгодження. До третіх держав належать держави, залізниці яких не є учасницями Тарифного Узгодження.

Міжнародне сполучення між Україною та країнами СНД називається Міждержавним, оскільки технологія таких перевезень, окрім виконання прикордонних формальностей, практично не змінилася. Залізниці країн СНД мають однакову ширину колії і вантажі можуть рухатися від станції відправлення до станції призначення без перевантаження на кордонних станціях (безперевантажувальне Сполучення). На прикордонних станціях з залізницями ЄС існує різна ширина колії і відбувається перестановка вагонів або перевантаження вантажів (перевантажувальне сполучення). Порядок перевезення вантажів у перевантажувальному сполученні визначається на основі Угоди між залізницями сусідніх країн. Ознакою прямого міжнародного залізничного сполучення є наявність єдиного перевізного документа.

У міжнародній економічній діяльності рішення про транспортне обслуговування приймається задовго до фактичного початку процесу перевезення. Спочатку на рівні виробника, потім на рівні продавця і покупця, між якими укладається угода “купівлі-продажу”, де затверджуються транспортні витрати. Важливо ефективно

визначити на початковому етапі всі транспортні операції, види перевезень, транспортні витрати. Транспортний фактор істотно впливає на ціну товару.

2 КЛАСИФІКАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ ОПЕРАЦІЙ

У процесі зовнішньоекономічної діяльності виконується складний і специфічний комплекс транспортних операцій, пов'язаний з переміщенням великих мас різноманітних товарів на значні відстані з області виробництва в область споживання. При цьому виробники продукції, продавці, покупці товару, перевізники вантажу вступають у складні взаємовідносини, які регламентуються на основі відповідних угод та інших нормативних матеріалів, заснованих на національних і міжнародних, правових нормах. Тому транспортні операції в міжнародному товарообігу треба розглядати в системі: виробництво – зовнішня торгівля – транспорт – споживання.

Вироблений продукт на визначених етапах перетворюється на товар, потім на вантаж, потім знову на товар для реалізації. Тому транспортна складова є невід'ємною частиною зовнішньоторгових операцій. Міжнародне перевезення оформлюється Угодою, укладеною між вантажовласником та перевізником або транспортно-експедиційним підприємством. Поняття міжнародне перевезення відрізняється від поняття “Зовнішньоторгове перевезення”. Як правило, зовнішньоторгове перевезення стає міжнародним при укладенні міжнародної угоди на перевезення та оформлення його відповідними документами або при пересіченні вантажем кордону, коли перевезення оформлене у відповідності з національним законодавством і правовими нормами.

Зміст транспортних операцій у зовнішній торгівлі визначається характером міжнародних перевезень, які поділяються в залежності від предмету транспортних операцій; виду транспорту, який бере участь у перевезенні – залізничний, водний, автомобільний, трубопровідний, повітряний, або змішаного перевезення, в якому беруть участь два або більше видів транспорту; транспортної характеристики товару – сухий або наливний; періодичності – регулярні та нерегулярні перевезення; порядку пересічення кордону – перевантажувальні та безперевантажувальні перевезення;

виду транспортно-технологічної системи: контейнерна, поромна, змішана, комбінована та інше, транзитні, експортні та імпорнтні; видів транспортно-технологічної системи.

Процес транспортування вантажу, тобто його доставка від місця виробництва до місця споживання, можна поділити на два етапи: **основний** – перевізний, що виконується магістральним транспортом; **додатковий** – який охоплює комплекс різних складних і трудомістких операцій, пов'язаних з перевезенням вантажу, але виходить за мережі функцій перевізника. Відповідно транспортні операції також можна поділити на основні, що виконуються перевізником, і додаткові, або суміжні операції, що виконуються іншими суб'єктами транспортного процесу.

Транспортні операції також можна класифікувати за операціями, які відбулися при реалізації зовнішньоторгової угоди.

До першої частини основних транспортних операцій належать: планування зовнішньоторгових перевезень; аналіз кон'юнктури транспортних ринків, тарифів та умов перевезення товарів у тому чи іншому міжнародному регіоні; планування транспортних витрат та інше.

Друга група транспортних операцій включає: аналіз транспортного фактора і транспортної умови та їх включення до договору купівлі – продажу; підготовку товару до транспортування – пакування, затарювання, маркірування, укладання договорів на перевезення та їх оформлення; підготовку необхідної транспортної і товаросупроводжувальної документації, страхування; організацію контролю за рухом вантажу; розрахунки продавця або покупця з перевізником; митні, прикордонні, санітарні, ветеринарні і інші операції.

За складом учасників процесу перевезень транспортні операції здійснюються виробником продукції (підприємством), продавцем або покупцем товару (зовнішньоторгової організації), замовником товару, перевізником вантажу, різного виду посередниками в транспортних операціях (транспортно-експедиторське, агентське, брокерське, лізингові та інші види обслуговування зовнішньоторгового вантажообігу і транспортних засобів).

Транспортні операції виконуються в пунктах відправлення, на шляху слідування вантажу, у пунктах його перевалки з одного виду транспорту на інший, на прикордонних пунктах та пунктах одержувача вантажу. Транспортні операції поділяються на внутрішні та зовнішні.

До внутрішніх транспортних операцій підприємств і організацій зовнішньоекономічного комплексу відносяться підготовка планів перевезень, їх облік, контроль, аналіз транспортних умов у договорах купівлі – продажу та інше.

Враховуючи важливість та складність транспортних операцій при виконанні міжнародних перевезень вантажовласники заключають Угоди з транспортно-експедиційними організаціями (фірмами) на здійснення перевезень від станції відправлення до границі або до станції призначення.

3 ПЛАНУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Планування перевезень вантажів у міжнародному сполученні умовно можна поділити на два етапи: внутрішнього планування, коли визначаються обсяги перевезень, і міжнародні, коли погоджуються обсяги перевезень із зацікавленими сторонами, на території України.

В основу внутрішнього планування міжнародних перевезень покладено місячний план перевезень. Порядок його розробки регламентує “Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом”.

Згідно з положенням місячний план перевезень вантажів у міжнародному сполученні у вагонах, контейнерах і пакетах розробляється за заявками вантажовідправників або експедиторів, що діють від їхнього імені і мають на це спеціальний дозвіл-ліцензію. Заявки на перевезення вантажовласники подають залізниці відправлення не пізніше як за 20 днів до початку планованого місяця. У них зазначають: вид та кількість вантажу у вагонах і тонах, прикордонні залізничні станції, морські та річкові порти, через які провозять вантажі, країну призначення та вантажоодержувача (покупця).

Для розроблення та здійснення в оперативному порядку заходів щодо організації перевезень у загальному обсязі перевезень виділяються вантажі, які налічують близько 60 найменувань. Контейнери поділяються за ознакою вантажопідйомності. Після розгляду заявок і визначення передбачуваних обсягів відправлення узагальнені та систематизовані дані направляють в Управління планування перевезень Укрзалізниці. Це управління після опрацювання матеріалів залізниць, узагальнення обсягів та структури перевезень, погодження їх із зацікавленими сторонами, у тому числі з Міністерством зовнішньоекономічних зв'язків, формує місячний план перевезень. План перевезень доводять до виконавців (залізниць та вантажовласників) не пізніше як за 4 дні до початку планового місяця. Особливість планування перевезень через порти – наявність згоди (договору) між портом і вантажовласником на переробку і збереження планових обсягів вантажів.

Планування перевезень імпорتنих і транзитних вантажів здійснюється відповідно до заявок на перевезення вантажів, що подаються вантажовласниками або від їхнього імені експедиторами з зазначенням прикордонних залізничних станцій, морських і річкових портів, через які надходитимуть вантажі. Заявки на перевезення імпорتنих і транзитних вантажів через порти подаються на залізницю, що обслуговує порт перевантаження, після укладання договору з портом на перевантаження вантажів. У подальшому проходження заявок, узгодження обсягів перевезень та терміни виконання цих робіт аналогічні розглянутим при плануванні перевезень експортних вантажів.

Норма відвантаження імпорتنих і транзитних вантажів у морських і річкових портах встановлюється на кожний місяць у вагонах і тонах в середньому на добу, виходячи з погоджених місячних планів.

4 ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Необхідність створення міжнародних організацій з координації дій при перевезенні вантажів і пасажирів виникла ще в ХІХ ст. У 1878 р. в Швейцарії на засіданні представників Австро-Угорщини, Бельгії, Німеччини, Люксембурга, Нідерландів, Італії, Росії, Швейцарії та Франції було прийнято рішення про розроблення правил перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні. В 1890 р. цими державами була підписана Міжнародна конвенція про перевезення вантажів залізницями (МДК). МДК декілька разів переглядалась і багатьма державами застосовувалася включно до першої світової війни.

У Росії під час війни і революцій дії МКД призупинялися. Створений СРСР не визнавав себе спадкоємцем колишньої Росії, тому Конференція держав МДК прийняла рішення не визнавати СРСР учасником конвенції з 1922 р.

У 1945-1949 рр. СРСР були підписані двосторонні угоди з Болгарією, Угорщиною, Польщею, Румунією і Чехословаччиною. Але працювали ці угоди недостатньо, оскільки було потрібне прийняття багатосторонньої міжнародної угоди.

У 1947 р. в Белграді відбулася конференція представників залізниці: Австрії, Болгарії, Угорщини, Польщі, Румунії, СРСР, Югославії та Чехословаччини для розроблення єдиних норм при перевезенні вантажів. У 1948 р. була підписана Угода на перевезення вантажів залізницями в прямому міжнародному сполученні (МВС). У 1950 р. до угоди приєднались Албанія і НДР. У 1953 р. МВС було перейменовано в УМВС. До нього приєднались Китай, КНДР та Монголія, а в 1955 р. В'єтнам.

Першою організацією міжнародного співробітництва для радянських залізниць була Організація співдружності залізниць країн (ОСЗ).

До УМВС постійно вносилися зміни у зв'язку з політичними, правовими та економічними умовами. 3 травня 1980 р. МВС прийняла доповнення Б до конвенції міжнародних залізничних перевезень (КОТІФ) або, як прийнято її називати, – ЦІМ.

Протягом 1980-1989 рр. тексти угод з урахуванням пропозицій членів ОСЗ перероблялися стосовно зближення УМВС і ЦІМ для більш точного розмежування обов'язків і прав клієнтів залізниць.

У 1991 р. УМВС денонсували (увійшли) Чехословаччина, Угорщина, а у 1993 р. – Румунська Республіка.

В червні 1992 р. Укрзалізниця була прийнята в члени ОСЗ (Організація співдружності Залізниць), у цьому ж році стала дійсним членом МСЗ (Міжнародний союз залізниць). Керівництвом України було підтверджено застосування Укрзалізницею положення УМВС (Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення), УМПС (Угода про міжнародне пасажирське сполучення).

Зовнішньоекономічні відношення залізниць України з залізницями інших держав сформовані на основі міжнародних і прикордонних угод. У 1993 р. у Варшаві було підписано документ “Про залізничну угоду через державний кордон” між керівництвом України та Польщі. У цьому ж році були підписані угоди з керівництвом Молдови, Казахстану, Грузії, Узбекистану та Киргизстану. До кінця 1993 р. Укрзалізницею було підписано міжгалузеві міжнародні угоди з різних питань з Росією, Білорусією, національним товариством залізниць Румунії, генеральною дирекцією Польських залізниць.

У наш час організація міжнародних перевезень вантажів залізницями України базується на “Угоді про міжнародне залізничне вантажне сполучення”(УМВС).

Угодою регулюються питання щодо тарифів, сплати перевізних платежів, взаєморозрахунків і відповідальності за виконання договору перевезень. На його основі розроблені і діють Єдиний транзитний тариф (ЄТТ), правила користування вагонами (ПКВ), правила про розрахунки (ПР), службова інструкція (СІ УМВС). У сучасних умовах міжнародні стосунки Укрзалізниці здійснюються як на двосторонній основі, так і в рамках міжнародних угод. Укрзалізниця має своїх представників у Росії, Словенії, Польщі, Молдові, Румунії, Угорщині і Болгарії.

На сьогодні учасниками УМВС є залізниці 22 азіатсько-європейських держав: Азербайджан, Албанія, Білорусь, В'єтнам, Грузія, Іран, Казахстан, Китай, Корея, Киргизстан, Литва, Естонія, Латвія, Молдова, Монголія, Польща, Росія, Україна, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан.

Загальна довжина залізниць угоди складає 240 тис. км. Таким чином, у міжнародних вантажних перевезеннях на сьогоднішній день застосовуються дві окремі правові системи: УМВС і ЦІМ.

Це пов'язано з наявністю в країнах-учасниках складних політичних, економічних та правових проблем. В останні роки здійснюється робота щодо зближення та уніфікації положень ЦІМ і УМВС, створення єдиного міжнародного права.

5 МІЖНАРОДНІ ПРИКОРДОННІ СТАНЦІЇ, ТЕХНОЛОГІЯ ЇХ РОБОТИ

Загальна характеристика. Україні належить істотна частина Європейської транспортної системи. Вона володіє найрозвинутішою системою залізниць континенту.

Через Україну проходять найкоротші шляхи та міжнародні транспортні коридори з Західної Європи та Закавказзя, Середньої Азії, Ірану, Афганістану, Китаю, Монголії, Японії в порти Чорного моря, країни Близького Сходу.

Залізниці України мають 22 стикових пункти з Росією, Білорусією, Молдовою, Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією.

Стикові станції:

- **Україна – Росія:** Квашине – Успенська; Красна Могила – Гукове; Тополі – Валуйки; Козача Лопань – Красний Хутор; Волфине – Глушкове; Зернове – Суземка.

- **Україна – Білорусія:** Хоробичі – Тереховка; Горностаївка – Тереховка; Бережесть – Словечно; Удрицьк – Горинь; Заболоття – Малорито.

- **Україна – Польща:** Яготин – Дорохуст, Ізов – Хребешов; Рава-Руська – Гребена; Мостиська – Медика.

- **Україна – Словаччина:** Чоп – Чіерна над Тисою.

- **Україна – Угорщина:** Чоп – Захонь; Батєве – Єперешке; Д'якове – Халмеу.

- **Україна – Румунія:** Вадул Сирет – Дорнешті; Рені – Рені Галац.

- **Україна – Молдова:** Кучурган – Новосавицька, Могилів-Подільський.

Через Територію України проходять 3 міжнародних сухопутних транспортних коридори (№ 3, № 5, № 9), та № 7 – річний. Успішне функціонування транспортних коридорів значною мірою залежить від організації роботи і схем розміщення прикордонних станцій, через які здійснюються перевезення в Україну та транзитом через її територію.

На прикордонних станціях залізниці самостійно виконують ряд специфічних операцій з вантажами і вагонами: перевірку якості вантажу, його митний огляд, санітарні, карантинні, фітопатологічні та інші формальності, перевантаження вантажів у вагони іншої ширини колії і передачу вантажів залізницям сусідньої країни. Як правило, перевантаження здійснюється на прикордонній станції сторони, яка приймає вантаж. Оформлення передавання вантажів також відбувається на вхідній прикордонній станції приймаючої сторони. Датою передачі вважається дата календарного штампеля, накладеного на перевізних та передавальних документах стороною, яка приймає вантаж. Незалежно від обсягів роботи перевантажувальної станції потужності їх споруд і пристроїв повинні відповідати технологічним нормам. При цьому потрібно забезпечити кількісне і якісне збереження вантажів, простої вагонного парку для здійснення експортно-імпортних перевезень.

Успішне вирішення цих проблем значною мірою залежить від технології робіт на перевантажувальних станціях. Для виконання необхідних операцій можуть пристосовуватися залізничні вузли, сортувальні, дільничні, проміжні станції або групи різних станцій, зосереджених у перевантажувальному районі. Принципову схему такої станції показано на Рисунок 1.

Зовнішні перевантажувальні станції влаштовуються на стику залізниць широкої колії і західноєвропейської колії для передачі вантажів і транспортування пасажирів з однієї країни в іншу.

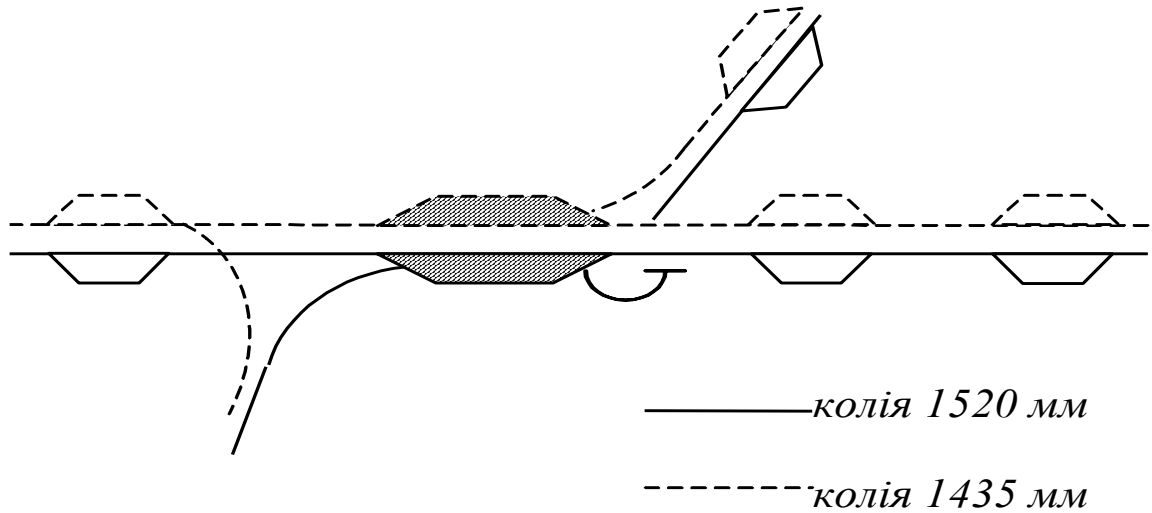


Рисунок 1 – Схема прикордонної станції

На таких станціях можуть провадитися пересадка пасажирів і перевантаження вантажів (при цьому кожна сторона перевантажує вантажі, що для неї є імпорфтними); перестановка колісних пар і візків у пасажирських та вантажних вагонах з однієї колії на іншу; пропускання поїздів з однієї колії на іншу; пропускання поїздів з однієї країни в іншу при однаковій ширині колії або за наявності сполученої колії (такі перевезення здійснюються з України в Словаччину).

Прикордонні перевантажувальні станції можуть мати такі структурні елементи: пристрої і споруди для пасажирів зі спеціальними приміщеннями для очікування митного огляду багажу та виконання інших прикордонних операцій; парки приймання і відправлення поїздів коліями 1520 і 1435 мм; сортувальні парки для колії 1520 мм і колії 1435 мм із сортувальними гірками, з автоматизованим або ручним обслуговуванням; пункти перевантаження; пункти перестановки вагонних візків і колісних пар у пасажирських та вантажних вагонах; локомотивне господарство для колії 1520 мм і для колії 1435 мм; вагонне господарство; пристрої зв'язку, централізації і блокування; засоби механізації вантажно-розвантажувальних робіт (крани, автонавантажувачі, електрокари та ін.); вагонні ваги для колії 1520 мм і для колії 1435 мм; пункт очищення рухомого складу; виробничі, службові, житлові та культурно-побутові споруди.

Зовнішні перевантажувальні станції в пунктах стику залізничних колій виконують такі операції: приймання, відправлення і пропускання поїздів; сортування вагонів і формування составів; прийом і видача багажу, навантаження і розвантаження, посадка і висадка пасажирів; приймання, обробка відповідних поїздів і відправлення на залізницю сусідньої країни; сортування вагонів і формування составів, що експлуатуються за межами даної країни; перевантаження вагонів, що прибули з імпорними вантажами, у вагони даної країни.

Варіанти схеми залежать від характеру підходу залізничних ліній, що сходяться у вузлі або на станції. Лінії бувають тупиковими, тупиково-наскрізними. У першому випадку лінії різної колії закінчуються тупиками і для даної станції характерним є тільки “кінцевий рух”; у другому – лінія однієї колії закінчується тупиком, а інша проходить за її межами; у третьому – лінії різної колії продовжуються за межами перевантажувальної станції.

Наскрізна схема передбачає пропускання поїздів сусідньої країни через дану станцію перевантажувального району.

Перевантажувальні станції розрізняються також у залежності від розміщення перевантажувальних пристроїв (зосереджені або розосереджені).

Схеми перевантажувальних станцій можуть мати різні варіанти взаємного розташування парків та інших станційних пристроїв залізничних ліній різної колії – паралельне послідовне і комбіноване. Для виконання перевантажувальних операцій найдоцільніше використовувати дільничну станцію поздовжнього типу, яка має високу пропускну і переробну спроможність та розосереджене розміщення перевантажувальних пристроїв для різних видів вантажів.

Крім зовнішніх, споруджуються також внутрішні перевантажувальні станції для передачі вантажів і пересадки пасажирів із залізничної лінії 1435 мм на широку колію, або навпаки.

Внутрішні перевантажувальні станції мають свої особливості, зумовлені обсягом і характером перевезень, типом і родом рухомого складу, технічним оснащенням, нормами і технічними умовами на спорудження пристроїв і різницею в ширині колії. Ці станції призначені для перевантаження, обладнуються комплексом пристроїв для широких та вузьких колій.

Перевантажувальні роботи на широкій колії здійснюється проміжними, дільничними або сортувальними станціями з достатнім колійним розвитком, що виконують, крім перевантажувальних, й інші операції, пов'язані з пропусканням та переробкою поїздів, обслуговуванням пасажирів тощо. Звичайно перевантажувальні операції зосереджують на одній залізничній станції. При значних обсягах роботи або залежно від місцевих умов перевантажувальні станції можуть організовуватися на кількох станціях і бути як спеціалізованими, так і об'єднаними. Спеціалізовані станції влаштовують перевантаження однорідних вантажів, а об'єднані – для переробки всіх вантажів і пересадки пасажирів.

Внутрішні перевантажувальні станції, як і зовнішні, відрізняються взаємним розташуванням парків (паралельне, послідовне і комбіноване). Вони оснащуються комплексом пристроїв для широкої і вузької колії. У порівнянні з зовнішніми перевантажувальними станціями внутрішні мають менш складне господарство. Це пояснюється меншим обсягом перевантажень з однієї колії на іншу, відсутністю спеціальних вимог щодо оформлення документів, особливостями організації експлуатаційної і комерційної роботи, менш жорсткими вимогами щодо дотримання норм простою вагонів та ін.

Таким чином, опрацювання оптимальної схеми розміщення прикордонних станцій, впровадження сучасних технологій перевантаження, а також розвиток безперевантажувального сполучення сприятимуть більш ефективній роботі транспортної системи України як складової трансконтинентальної системи сполучень.

Технологія роботи передаточних станцій. Станції передачі організуються на базі найближчих до кордону з іншими країнами дільничних або сортувальних станцій. Тут виконуються основні технічні, комерційні, пограничні, митні, карантинно-санітарні та інші заходи, пов'язані з виконанням приймально-здавальних операцій. Для виконання вказаних функцій на станціях передачі організуються контори передачі і прикордонні транспортно-експедиційні контори (Погрантек), а також підрозділи відомчої воєнізованої охорони, які у своїй роботі керуються діючими на залізницях України нормативними актами. Їх функції в залежності від місцевих умов роботи можуть бути сполучені. Технологічні графіки обробки поїздів приведені на Рисунках 2-4.

Найменування операцій	Час, хв																	Виконавці
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	1	1	1	1	1	1	1	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3	4	5	6	7
Відчеплення локомотива, обгородження состава, укладання гальмових башмаків	5																	
Підготовка та ведення ЕОМ с. 40	3																	
Пересилка перевізних документів у СТЦ	10																	
Видача розміченої ТГНА заготовки с. 09																		
Обробка перевізних документів у СТЦ з 3 прибуття, с. 09																		
Фітосанітарний контроль					30													
Обробка документів Погрантеком						35												
Обробка докум-в конторою передач																		
Екологічний контроль																		
Митний контроль																		
Технічне обслуговування состава																		
Комерційний огляд составу																		
Зняття огороження, підведення маневрового локомотива, убирання гальмових башмаків																		
Введення ЕОМ. с. 09																		
Підготовка та введення с. 53 та видача сортувального аркуша																		
Загальна тривалість обробки состава	160хв																	

Рисунок 2 – Графік обробки поїзда в парку приймання

Найменування операцій	Час, хв																					Виконавці	
	1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0	1 0	1 1	1 2	1 3	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1		2 2
Відчеплення локомотива, обгородження состава, укладання гальмових башмаків	5																						ДСП, локомотивні бригади ДСПП
Підготовка та ведення ЕОМ с. 40																							Ст. оп. ЕОМ
Пересилка перевізних док. в СТЦ	3																						Оператор СТЦ
Видача розміченої ТГНЛ заготовки с. 09	10																						Ст. оператор ЕОМ
Обробка перевізних документів в кон. з прибуття, складання с. 09					35																		Ст. опер. СТЦ оператор ЕОМ
Обробка док. фітосанітарн. службою									30														Фітосанітари
Обробка документів Погрантеком										35													Тов. кас. Погрантек
Обробка докум. конторою передач													35										Ст. опер. ЕОМ
Обробка док. екологічною службою																							Екологи
Обробка док-в декларантами																							Декларанти
Митний огляд (імпорт)																							Митниця
Митний огляд (експорт)																							Митниця
Технічне обслуговування состава																							Робітники ПТО
Комерційний огляд состава																							Працівники ПКО
Зняття обгородження, зняття гальмових башмаків																							ДСП, опер. ПТО
Введення в ЕОМ с.09																							Ст. опер. ЕОМ
Введення в ЕОМ с. 53, видача сортувального листка																							ДСЦ, оператор ЕОМ
Загальна тривалість обробки складу																							220хв

Рисунок 3 – Обробка поїздів в парку приймання (транзит, імпорт)

Найменування операцій	До при- буття потяга	Час, хв																Виконавці	
		1 0	2 0	3 0	4 0	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0	1 0	1 1	1 2	1 3	1 4	1 5	1 6		
Узгодження шляху перестановки состава	■																		ДСП
Перестановка состава в парк відправлення	■																		ДСП
Списування інвентарних номерів вагонів																			Сигналіст МВ-1
Звіряння накопичувальної відомості з вантажними документами	■																		Сиг. МВ-1, ст. опер. СТЦ з відправлення
Введення с. 08 й одержання натурального листа		10																	Оператор ЕОМ
Одержання передатної відомості			15																Опер.ЕОМ кон. передач
Конвертування і пересилання вантажних документів																			Ст. оператор СТЦ з відправлення
Технічний огляд стороною, що здає																			Працівники ПТО здачі
Комерційний огляд																			Працівники ПКО
Технічний огляд стороною, що приймає																			Працівники ПТО приймання
Митний огляд																			Митниця
Коректування й одержання вихідної передатної відомості																			Оператор ЕОМ контори передач
Підпис передатної відомості бригадами, що оглядають поїзд																			Працівники ПТО, ПКО, митниця
Вручення перевізних документів машиністу лок.																			Оператор при ДСП
Митний огляд поїзного локомотива																			Митниця
Причеплення локомотива, проба автогальм, відправлення																			Локомотивна бригада, працівники ПТО, ДСПШ
Контрольний візуальний огляд при відправленні																			ДСПШ
Загальна тривалість обробки складу																			

Рисунок 4 – Графік обробки поїздів свого формування в парку відправлення

Технологія робіт Погрантек. На Погрантек покладаються такі основні функції:

- перевірка правильності заповнення в перевізних документах СМГС гр. 20 «Відправником прийняті платежі за прослідуючі транзитні дороги» і на відповідні графи додаткових дорожніх відомостей;

- перевірка наявності додаткових екземплярів дорожніх відомостей, правильності їх заповнення і наявності відповідних платежів;

- підбір додаткових дорожніх відомостей окремо по експортних вантажах за дорогами відправлення і транзитних вантажах – за найменуванням експедиторів і пересилкою їх разом із супроводжувальною відомістю для подальшої їх обробки;

- попереднє інформування митних та інших органів про вантажі, що передаються, надання їм перевізних та товаросупроводжувальних документів, а також передаточних відомостей;

- облік простою затриманих і задержаних вагонів, а також контроль за їх своєчасним відправленням.

При надходженні вантажних перевізних документів Погрантек перевіряє їх повну наявність, у тому числі необхідну кількість додаткових екземплярів дорожніх відомостей, а при перевезеннях вагонів групами або маршрутами необхідну кількість екземплярів відомостей з переліком вагонів за встановленою формою (ГУ-27Е або відзначених в Додатку 13.1. до УМВС).

За наявності невідповідності записів працівник Погрантек повинен виправити додаткові екземпляри дорожніх відомостей або доповнити їх відсутніми даними на основі даних накладної і завірити ці виправлення і доповнення своїм підписом із затвердженням календарним штемпелем станції. Крім того, у накладній в графі «Відмітка залізниці» повинна бути зроблена помітка про виправлення та доповнення в додаткових екземплярах дорожніх відомостей, які також завіряються підписом з затвердженням календарним штемпелем.

За відсутності додаткових екземплярів дорожніх відомостей або відсутності їх у необхідній кількості складаються відповідні екземпляри на основі відомостей із накладних.

Одночасно проводиться контроль за наявністю в перевізних документах відомостей про тариф за транзит по Україні і участю в перевезенні країн, за наявністю відповідних календарних штемпелів, проставляється календарний штемпель прикордонного пункту переходу і забирається додатковий екземпляр дорожньої відомості. Додаткові дорожні відомості підбираються окремо на транзитні по Україні вагони й експортні.

Супроводжувальні відомості разом з підшивкою додаткових дорожніх відомостей направляються у відповідну розрахункову організацію для подальшої їх обробки. При затриманні або поверненні вагонів складається акт загальної форми з зазначенням порушень оформлення перевізних документів.

Працівники Погрантек вживають відповідні заходи по кожному випадку затримань вагонів на станції передачі з повідомленням про це винних (станція відправлення, вхідна погранична станція та ін.) Крім того, ведеться облік простою по кожному вантажовласнику, експедитору або залізничному підприємству для послідуєчого пред'явлення їм претензій. Після обробки перевізних документів вони передаються митним та іншим органам для контролю. За наявності ліцензії на брокерську діяльність працівники Погрантек виконує оформлення транзитної митної декларації.

Технологія роботи контори передачі. До основних функцій контори передач належать:

- оформлення поїзних передаточних відомостей;
- огляд вагонів щодо технічного і комерційного стану.
- складання актів загальної форми, оперативних донесень про затримані вагони (у тому числі не оформлених у митному, карантинному та ін. відношенні, з відсутністю коду експедитора та ін.).
- перевірка правильності заповнення перевізних документів;
- проставлення календарних штемпелів передаточних станцій у передаточних відомостях, актах і других документах, які підтверджують передачу вагонів, а також виправлення або примітки в цих документах;

- звіряння даних перевізних документів з даними натурних листів і передаточних відомостей;
- складання подобової балансової відомості по переходу вагонів і контейнерів;
- сприяння митним органам у проведенні митного чи іншого виду огляду.

Передача вантажів між залізницями обох сторін оформляється поїзною передаточною відомістю (дальше ППВ) або натурним листом, яка складається в 6 екземплярах (по 3 екземпляри кожній із сторін, із них по одному екземпляру віддається митним органам). Аналогічно інформація поступає і зі станції передачі сусідньої країни.

По прибутті поїзда на станцію передачі за попередньо переданою інформацією проводиться догляд вагонів у технічному та комерційному стані (сумісний або роздільний), а також митний, пограничний, екологічний та інші види контролю з оформленням недоліків встановленим порядком.

Після отримання пакета документів агент контори передачі сторони залізниці, що приймає, зрівнює перевізні документи з даними передаточної відомості (натурного листа). У разі виявлення помилок або необхідності виконання запису в передаточній відомості (натурному листі) агент сторони, що приймає, зобов'язаний закреслити первісний текст так, щоб його можна було прочитати і записати під ним новий.

Всі виправлення і примітки повинні бути завірені підписами робітників і календарними штампелями станцій передач обох залізниць. Якщо при передачі вантажів буде виявлено відсутність яких-небудь перевізних документів, то сторона, яка зобов'язана оформляти акт загальної форми, а за необхідності й комерційний акт, і складає копію документа, який відсутній, в тому числі і додатковий екземпляр дорожній відомості. При виконанні цих умов вантаж підлягає безперешкодному пропусканню за призначенням.

Моментом пред'явлення вагонів до здачі є час вручення агентам, сторони, що приймає, передаточних відомостей (натурних листів). Агент сторони приймання повинен проводити візуальний огляд, звіряти їх з даними в передаточних відомостях (натурних листах).

Відмову від приймання вантажу сторона, що приймає, оформляє актом загальної форми з зазначенням у ньому причин відмови в прийомі, а в передаточній відомості вона повинна викреслити дані про дане відправлення і зробити в графі “примітка” відмітку “Акт загальної форми”. Акт загальної форми складається в трьох екземплярах, із яких по одному екземпляру отримує залізниця, що здає, і залізниця, котра відмовляється від приймання партії вантажу, один екземпляр прикладається до перевізних документів.

Моментом передачі вантажів є факт підписання обома сторонами відомості (натурного листа).

Сторона, що приймає, має право відмовити в прийманні партії вантажу, якщо на це будуть підстави, передбачені СІ УМВС:

- стан вагона, контейнера, не допускає подальшого його перевезення;
- ввезення вантажу або перевезення його транзитом по залізницях сторони, яка приймає, забороняється;
- навантаження, яке виконано в період дії об’явленого всім зацікавленим Сторонам конвекційної заборони;
- залізницею відправлення або відправником не додержано особливих умов, від яких залежить зберігання вантажу і безпека руху потягів;
- вантаж прибув без перевізних документів;
- відсутні необхідні супроводжувальні документи, без яких подальше перевезення не можливе;
- вагони затримані таможною або іншими контролюючими державними органами;
- у перевізних документах відсутні або неправильно вказані відмітки про платежі за транзитні перевезення;
- вагон поступив з порушенням плану формування без узгодження такого перевезення між сторонами;
- вагони не очищені від залишків вантажу;
- вагони поступили без пломб – запірно-пломбувальних пристроїв (ЗПУ);
- порожні орендовані або власні вагони вантажовідправника (вантажоодержувача) без документів;
- відремонтований порожній спеціалізований рухомий склад, який повертається залізниці власнику без перевізних документів.

Вантажі, затримані при порушенні Угоди про порядок передачі вагонів і контейнерів з вантажами через міждержавні передаточні переходи держав учасниць Співдружності, повинні повертатися сусідній державі в строки, встановлені технологічним процесом роботи станції, якщо вони не затримуються таможною на більш тривалий термін.

Після оформлення приймання вантажів та обробки перевізних документів поїзди розформовуються, вагони групуються відповідно до спеціалізації перевантажувальних фронтів, а також з урахуванням повного використання місткості або вантажопідйомності вагонів, до яких перевантажуються вантажі.

Якщо ширина залізничної колії залізниці сторони, що здає, і сторони, що приймає, однакова і здійснюється безперевантажувальне сполучення, то приймально-передавальні операції можуть виконуватися на одній об'єднаній прикордонній станції сторони, що здає вантаж. У такому разі агенти сторони, що приймає, знаходяться на стороні, що здає, і приймально-передавальні операції виконуються одночасно, що прискорює їхній процес, а також процес просування вагонів та вантажів.

Основи технології взаємодії митних органів і станції передачі при митному оформленні документів. Митне оформлення і контроль вантажів прикордонними митними органами проводиться у відповідності з діючими митним законодавством і в строки, встановлені технологічним процесом роботи станції.

а) *при ввезенні вантажів.* Після прибуття потяга й отримання від сусідньої країни поїзної передаточної відомості на потяг, який прибуває в складі, працівник контори передачі повідомляє митні органи про прибуття вантажу з-за кордону. Повідомлення визначається в формі представлення в митний орган перевізних і супроводжувальних документів, а також передаточної відомості у двох екземплярах, на яких в вільному правому куті працівником таможні проставляється відмітка: "Документи прийняті таможною ____год ____хв (підпис відповідального працівника митного органу і станції). Документи повертаються станції ____год ____хв (підпис відповідального митного органу і станції)". Один екземпляр відомості залишається в митному органі, другий додається до передаточної відомості.

У випадку прийняття рішення про пропускання вантажу митний орган проставляє в перевізних документах штамп “ Під митним контролем”, складає провізну відомість, із якої один екземпляр прикріплюється до перевізних документів і слідує до станції призначення.

б) *при вивозі вантажів.* Після прибуття вантажу на станцію передачі працівники станції передають митному органу вантажну декларацію, два екземпляри передаточної відомості, а також перевізні і супроводжувальні документи на вивізний вантаж.

Після прийняття рішення митними органами про пропускання вантажу через кордон на обох екземплярах передаточної відомості проставляється відмітка “Випуск дозволяється”, яка завіряється власною номерною печаткою інспектора таможні.

Після прийняття рішення працівниками таможні про випуск вантажу за кордон перевізні документи повертаються працівникам станції разом з екземпляром передаточної відомості.

в) *при транзиті вантажів.* Повідомлення митних органів про надходження транзитних вантажів на вхідну передаточну станцію проводиться в установленому порядку, встановленому для ввізних вантажів.

Погрантек із отриманих на потяг документів відбирає з них на транзитні перевезення і передає їх митним брокерам, які оформляють встановленим порядком вантажну митну декларацію (ВМД), і представляє її разом з документами митним органам для виконання митного контролю під підпис у спеціально виділеному для цього журналі.

По закінченні митного оформлення митний брокер одержує від працівника таможні під підпис у журналі всі необхідні документи(перевізні документи, ВМД, провізну відомість, супроводжувальні документи та ін.). Вказані документи передаються в контору передачі.

Порядок взаємодії працівників станції з митними та іншими контролюючими органами. Працівники станції допомагають митним та іншим контролюючим органам у проведенні огляду і перевірки вантажу.

Якщо у контролюючого органу є підстава для огляду вантажу в порушенні законодавства України, на передаточній станції може проводитися перевірка або огляд вантажу в будь-який час і незалежно від раніше проведеного місця контролю.

Розкриття на станції вагонів, контейнерів, автомашин, тракторів та інших самохідних машин для проведення прикордонного, митного, санітарного, фітопатологічного й інших видів контролю і перевірок оформляється працівником станції актом розкриття за формою (додаток 18 до УМВС).

Акт розкриття повинен підписуватися робітниками станції передачі, на якій проводилося розкриття, представником прикордонних органів або інших органів (залежно від того хто проводив розкриття) і завірятися календарним штампелем станції. Відомості про зняття і повторює накладання пломб вписуються у відповідні графи акта.

Виправлені пломби митних органів або залізниці, накладені з метою митного, прикордонного або іншого виду контролю та інших видів перевірок, прирівнюються до пломб відправника або станції відправлення.

6 МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

Завдяки своєму вигідному геополітичному положенню Україна виконує роль з'єднувальної ланки між західною Європою, країнами СНД, країнами Близького Сходу та Азії. Від обсягів транзитних потоків через територію України, від рівня надаваних послуг при міжнародних перевезеннях вантажів та пасажирів значною мірою залежать валютні надходження до бюджету країни.

Залізниці України є найважливішим елементом її транспортної системи, вони виконують життєво необхідні соціально-економічні функції, їх ефективна експлуатація – запорука відносин з країнами СНД, Європи, з усім світовим товариством.

Залізничні магістралі України безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Болгарії (поромне сполучення), Молдови, Білорусії та Росії. Територією України пролягають найкоротші шляхи з Європи в Закавказзя, Центральну Азію, Іран, Афганістан; зі Скандинавії та Прибалтики у порти Чорного моря, країни Близького Сходу.

На західних кордонах СНД і Балтії діє лише один прикордонний перехід Ізов-Хрубешув, через який доставляють вантажі в безперевантажному сполученні у глиб Західної Європи на відстань 400 км. Українські залізниці на заході мають 11 прикордонних переходів: Чоп, Батєве, Ужгород, Мостика II, Ізов, Яготин, Рава-Руська, Вадул - Сірет, Д'якове, Хирів, Рені.

Вітчизняні залізниці забезпечують надійну та швидку доставку вантажів до портів Одеси, Іллічевська, Маріуполя, Феодосії, Миколаєва, Ізмаїла. Технічні можливості Української транспортної інфраструктури дозволяють переробити в морських портах понад 100 млн т вантажів на рік.

Тарифні ставки Укрзалізниці встановлено на основі Міжнародного транзитного тарифу (МТТ) з урахуванням базових даних про перевезення транзитних вантажів за попередні роки. Середній рівень українських тарифів на транзитні вантажі на 30-50% нижчий від тарифів, які діють на межі залізниць країн співдружності та Балтії.

Пріоритетним завданням нашої країни для інтеграції в європейську транспортну систему є розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). На сьогодні з дев'яти МТК через територію України пролягають три коридори:

№ 3: Берлін – Дрезден – Катовіце – Львів – Красне – Тернопіль – Жмеринка – Козятин – Київ (рисунок 5);

№ 5: Трієст – Любляна – Загреб – Будапешт, Братислава – Чоп – Львів (рисунок 6);

№ 9: Александруполіс – Половдив – Бухарест – Кишинів – Роздільна – Київ – Ніжин – Чернігів – Вітебськ – Санкт-Петербург, з відгалуженнями:

№ 9а: Роздільна – Одеса, далі на Ізмаїл і Рені, Румунію (рисунок 7);

№ 9б: Ніжин – Хутір-Михайлівський – Зернове – Москва.

Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюються рух з коридором № 7 (річковий) по Дунаю.

Процес реінтеграції Європи призвів до усвідомлення необхідності створення зручних і ефективних способів розвитку і використання транспортних шляхів країн Центральної та Східної

Європи. Перша Пан'європейська конференція з питань транспорту на своєму першому засіданні (Прага 20-31 жовтня 1991 р.) прийняла Декларацію про загальноєвропейську транспортну політику, котра мусить поліпшити транспортну ситуацію на найважливіших міжнародних коридорах.

На Другій Пан'європейській конференції, що проводилася у березні 1994 р. на острові Крит, була затверджена система з дев'яти транспортних коридорів, названих Критськими, з 13 відгалужуваннями. Учасниками наради були: Генеральна дирекція транспорту при Європейській комісії, Європейська конференція міністрів транспорту, Європейська економічна комісія при ООН, країни ЄС, Всесвітній банк, Європейський банк, Рада ТАСІС (транспортна асоціація СНД), міністри транспорту європейських країн.

Фінансуванню мережі транспортних коридорів підлягає першорядна увага, тому одержати статус Критського коридору так важливо для транспортної мережі країн, чия економіка тісно пов'язана з перевезенням і транзитом вантажів.

На третьому засіданні (Гельсінкі, 23-25 червня 1997 р.) конференція уточнила і доповнила визначені раніше пріоритетні транспортні коридори. За пропозицією урядів Польщі і України створено коридор Гданськ – Варшава – Люблін – Яготин – Ковель – Здолбунів – Шепетівка – Козятин – Жмеринка – Одеса.

Саме цей напрямок зістикується з транспортним коридором Європа – Кавказ – Азія і програмою TRASECA, до якої приєдналася Україна в жовтні 1996 р. Мета програми – об'єднати транспортні маршрути п'яти центральноазіатських, трьох кавказьких країн і країн СНД із Європою транспортними мережами.

До успіхів конференції слід віднести рішення про прийняття проекту продовження відгалуження коридору № 9 і затвердження Латвійської та Естонської програми створення 10-го коридору. Продовження транспортних коридорів у напрямку Азія, так звані Євро-Азіатські коридори, зв'яжуть Казахстан, країни Середньої Азії, Далекий Схід з Європою.

Створення і розвиток міжнародних транспортних коридорів складається з ряду етапів. Найважливіші з них: здійснення заходів з облаштування коридорів і прикордонних переходів, спрощення процедури перетину кордонів у пасажирському, вантажному сполученні.

Протягом 1999-2001 рр. в рамках Організації співробітництва залізниць, членами якої є 27 країн, ці проблеми успішно вирішувалися. У 2001 р. цю роботу завершено й узгоджено всіма країнами – членами ОСЗ. Підписані меморандуми взаєморозуміння про співробітництво у сфері технічного, експлуатаційного і комерційного розвитку міжнародних залізничних коридорів № 5 і № 3.

До схеми МТК ОСЗ включено проходження МТК ОСЗ № 5 за маршрутом Чоп – Львів – Жмеринка – Київ – Дарниця – Полтава – Харків – Куп'янськ – Тополі – Пенза – Челябінськ – Курган і далі на Казахстан до прикордонного переходу з Китаєм (Дружба – Алашанськ), а також відгалуження Курган – Петропавловськ – Омськ.

Продовження від Києва до Москви МТК ОСЗ № 3 та відгалуження № 5а було запропоновано саме Україною. Багаторічні зусилля Укрзалізниці щодо надання статусу МТК українському варіанта Європа-Азія за маршрутом Фастів – Знам'янка – Дніпропетровськ – Дебальцеве – Красна Могила – Лихая – Макат – Бейнець – Навої/Чарджої сприяли затвердженню цього транспортного коридору під №8 ОСЗ.

Транспортний коридор Європа-Азія з використанням критських коридорів № 3 і № 5 і далі на Фастів за маршрутом МТК № 8 ОСЗ (Фастів – Знам'янка – Нижньодніпровськ – Вузол – Красна Могила – Гукове) проходить по Південно-Західній, Одеській, Придніпровській і Донецькій залізницях. Далі маршрут пролягає через Волгоград, Астрахань, Макат, Бейнець, на Туркменистан та Іран, що скоротить відстань перевезення з Європи на 700-1300 км в порівнянні з північним напрямком коридору через Оренбург і Арісь.

Основна частина Донбасу на Захід, а також у промислові центри Придніпров'я, перевозиться на дільницях Чаплине – Синельникове – Нижньодніпровськ – П'ятихатки. Розміри руху в межах Придніпровської залізниці досягають 60-70 ткм/км у одному напрямку, що негативно впливає на пасажирські перевезення.

Транспортний коридор Москва-Сімферополь за пропозицією урядів України і Росії узгоджений в напрямку: Москва – Козача Лопань – Харків – Лозова – Запоріжжя – Сімферополь. Двоколійна, електрифікована постійним струмом, ділянка у межах України в цілому являє собою пасажирський хід. На ділянках Синельникове – Запоріжжя – Джанкой – Острякове кількість пасажирських поїздів за добу в 1990 р. становила 60 пар. Зараз утричі менше. Найбільш

навантаженою є ділянка Синельникове-Запоріжжя. Після проведення робіт з модернізації залізниці на цьому напрямку можна забезпечити швидкість 120-160 км/год. Але окупність цих робіт відбудеться при досить великому об'ємі перевезень.

Критський коридор №3 (Північна Європа-Україна) (рисунок 5) забезпечує головні зв'язки України і країн СНД із Західноєвропейськими країнами, конкуруючи з іншим головним напрямком – Білорусь – Росія. Третій європейський коридор Берлін-Київ може бути подовжений до Харкова і далі через Волгоград у Центральну Азію. За 10 років обсяг транзитних перевезень у цьому напрямку зменшився у три рази, а обсяг пасажирських перевезень залишився на тому ж рівні.

Велика частка перевезень у даний час переключена на Білоруський напрямок. Підвищення швидкості дозволить повернути частину потоків, зменшивши загальну собівартість перевезень.



Рисунок 5 – Міжнародний залізничний транспортний коридор № 3

Критський коридор № 5 (Центральна Європа-Україна)
 (рисунок 6) Трієст – Любляна – Загреб – Будапешт, Братислава – Чоп – Львів підсилить значення Закарпатського комунікаційного вузла. Крім того, відповідно до намічених планів розвитку перевезень на транссибі зі встановленням нових зв'язків з Кореєю, Японією, Китаєм та іншими Країнами Азіатського регіону передбачаються значні обсяги контейнерних перевезень. Узгоджено продовження МТК № 5 через Рівне – Удрицьк до Мінська.



Рисунок 6 – Міжнародний залізничний транспортний коридор № 5

Критський коридор № 9 (Скандинавія-Україна-Європа).
 Даний коридор (рисунок 7) є найбільш протяжним меридіальним ходом напрямку Північ-Південь, що охоплює великий регіон: Фінляндія (Гельсінкі) – Санкт-Петербург – Вітебськ – Жлобін – Ніжин; Санкт-Петербург – Москва – Хутір-Михайлівський – Ніжин – Київ – Роздільна – Кишинів – Бухарест – Пловдив – Александрополіс.

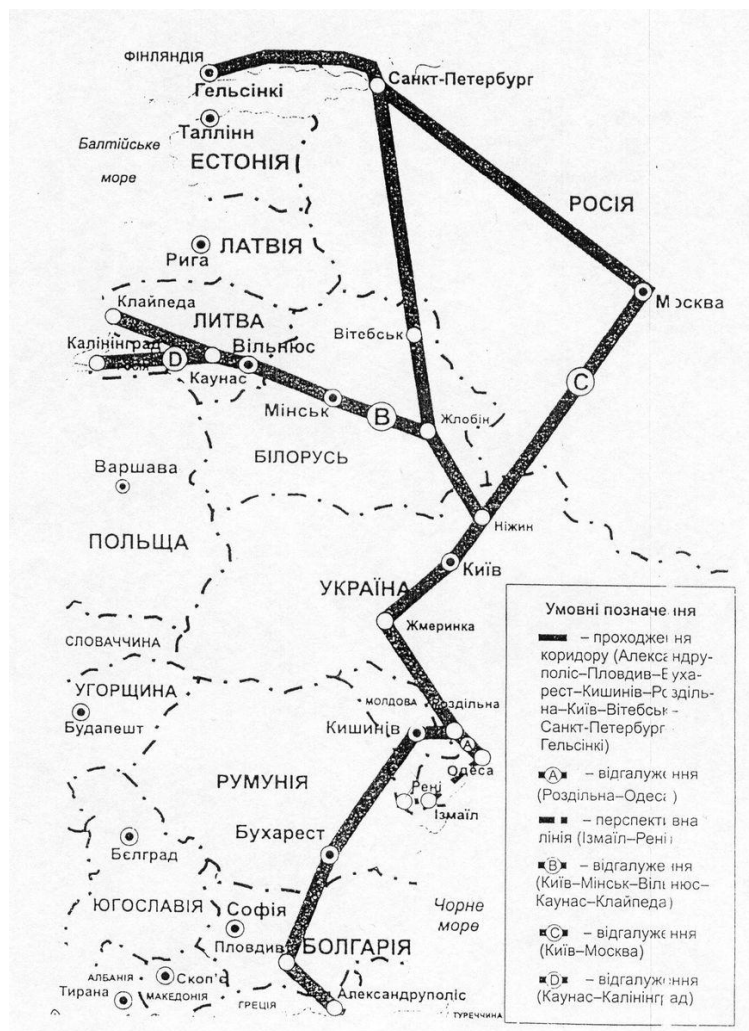


Рисунок 7 – Міжнародний залізничний транспортний коридор № 9

На багатьох його ділянках передбачається поява нових потоків, у тому числі тих, що переведені із морського транспорту на залізничний транспорт.

Загальна довжина мережі міжнародних залізничних кордонів на території України становить 3162 км.

Прогнозується збільшення потоків із Закавказького коридору (TRACESA), Ірану та Середньої Азії.

Коридор TRACESA (рисунок 8) із східних переходів передбачає рух вантажів у контейнерах, а також продовольчих вантажів, паперу, обладнання, труб, призначених для Грузії, Азербайджану, Вірменії та держав Євросоюзу. Тому з найважливіших аспектів є необхідним розвиток МТК TRACESA на території України.

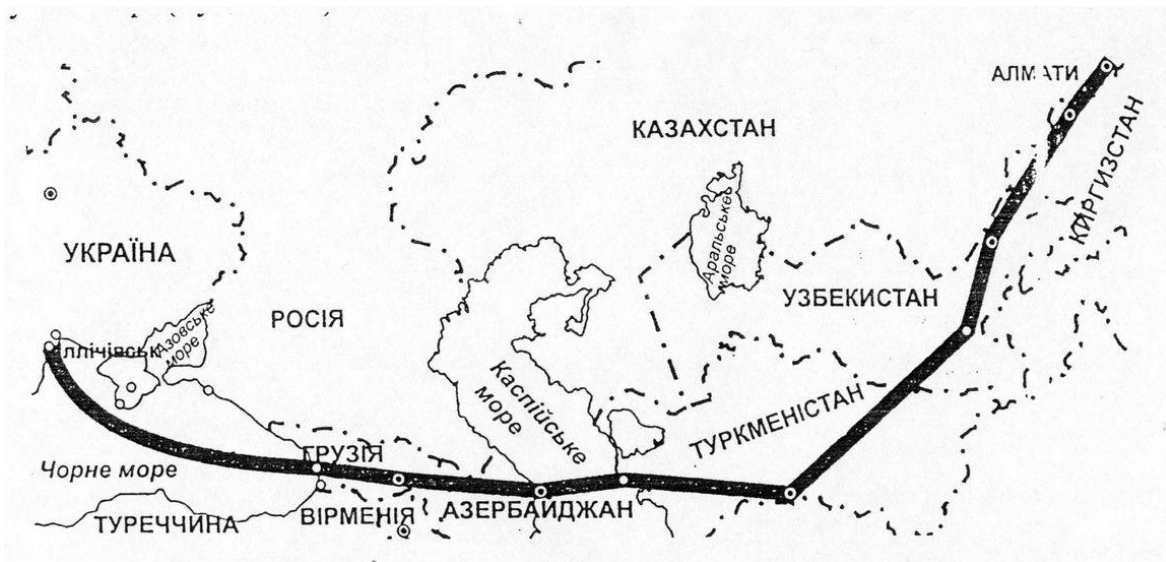


Рисунок 8 – Транспортний коридор TRASECA

До основних міжнародних транспортних коридорів відносяться:

Коридор № 1 Проходить по території Польщі, Латвії, Литви, Естонії, Білорусії, Узбекистану, Китаю, Монголії.

Напрямок: Куновище – Варшава – Брест – Мінськ – Москва – Нижній Новгород – Котельнич – Пермь – Єкатеринбург – Омськ – Новосибірськ – Красноярськ – Іркутськ – Зауденський завод – Каримська – Волочаївка – Находка – Хасан.

Коридор № 2 Проходить по території Росії, Казахстану, Китаю, В'єтнаму.

Напрямок: Москва – Казань – Єкатеринбург – Курган – Петропавловськ – Астана – Дружба – Алашанькоу – Урумчи – Чженчжоу – Сюйчжоу – Ляньюньчан.

Коридор № 3 Проходить по території Польщі, України, Росії.

Напрямок: Згольжец – Вроцлав – Ополе – Катовице – Краків – Медика – Мостиська – Львів – Жмеринка – Київ – Зернове – Суземка – Москва.

Коридор № 4 Проходить по території Чехії, Словаччини, Угорщини, Польщі, України.

Напрямок: Дечин – Прага – Чешка Тржебова – Пржерова – Границя на Мораві – Жилина – Кошиця – Чоп.

Коридор № 5 Проходить по території Угорщини, Словаччини, України, Росії, Казахстану, Грузії, Азербайджану, Молдови, Китаю, Киргистану.

Напрямок: Бояньшенъ / Шопрон / Хедъешхалом / – Будапешт – Захонь – Чоп – Стариця – Львів – Красна – Жмеринка – Фастів – Дарниця – Гребінка – Полтава – Харків – Тополі – Валуйки – Пенза – Кінель – Курган – Пресногорська – Кокчетав – Астогай – Дружба – Алашанькоу – Урумчі – Ланчжоу – Ляньюньган.

Коридор № 6 Проходить по території Словаччини, Угорщини, Румунії, Югославії, Болгарії, Греції, Туреччини, Ірану, Туркменістану.

Напрямок: Братислава – Будапешт – Арад-Крайова – Калафат – Відії – Софія – Салоніки – Стамбул – Анкара – паром оз. Ван – Тегеран – Сарахе – Сапармурат – Туркменбаші, далі по коридорам №10 і №2.

Коридор № 7 Проходить по території Польщі, України.

Напрямок: Гданськ – Варшава – Люботин – Дорохуст – Яготин – Здолбунів – Козятин – Жмеринка – Роздільна – Одеса.

Коридор № 8 Проходить по території України Росії, Казахстану, Узбекистану, Туркменістану.

Напрямок: Фастів – Знам'янка – Нижньодніпровськ Вузол – Красна Могила – Гуково-Лиха – Волгоград – Верхній Баскунчак – Аскарарайська – Мукат – Бейнец – Нукус – Учкудук – Навої.

Коридор № 9 Проходить по території Литви, Білорусії, Росії.

Напрямок: Клайпеда / Драугісте – Чаулай – Клишадоріс – Вільнюс – Мінськ.

Коридор № 10 Проходить по території України, Болгарії, Румунії, Грузії, Узбекистану, Киргизстану.

Напрямок: Одеса – Поті – Тбілісі – Баку, – Красноводськ – Туркменбаші – Бухара – Хаваст – Арісь – Актогай, далі по ТК №2.

Коридор № 11 Проходить по території Росії, Азербайджану, Ірану.

Напрямок: Бусловська – Санкт-Петербургу – Москва – Ртищеве – Волгоград – Баскунчак – Махачкала – Астара – Казвін – Бафк – Бендер – Аббас.

Коридор № 12 Проходить по території Молдови, Румунії, Болгарії.

Напрямок: Велчинець – Окниця – Унгени – Ясси – Бухарест – Русе – Варна – Димитровград.

Коридор № 13 Проходить по території Росії, Естонії, Латвії, Литви, Польщі.

Напрямок: Таллін / Санкт-Петербург – Тапа-Валга – Рига – Шяуляй – Каунас – Шяштокай – Тракишки – Сувалки – Белосток – Варшава.

7 ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИЦІЙНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Доставку товару від місця його виробництва до місця його збуту можливо поділити на два види операцій: на транспортування, що виконується транспортними підприємствами, та на додаткові операції, що охоплюють комплекс різних, під час складних та трудомістких робіт, пов'язаних з перевезенням вантажу, і виконуються експедиційними підприємствами.

У відповідності з міжнародною практикою експедиторські організації, фірми, компанії повинні представляти інтереси вантажовласників.

Транспортно-експедиційні фірми розрізняються за видом діяльності (у тому числі посередники-підприємства, що мають транспорт, контейнери, навантажувальну техніку, склади та інше) та за формою організацій (фірми, товариства, комбінати, підприємства, об'єднання та спілки з різним ступенем відповідальності).

Виведення експедиційного обслуговування за рамки транспорту дозволяє одночасно вирішувати такі задачі:

- звільнити транспортні організації від багатоступінчастих для них організаторських та технічних операцій;
- зосередити питання підготовки товарів до транспортування, оформлення товаросупроводжувальної та транспортної документації, забезпечення збереження тари, маркірування, та інше.

У більшості країн до функції внутрішнього та міжнародного експедитора входить весь комплекс робіт з підготовки товару до відправлення: пакування, затарювання, підписування з перевізником

договору на перевезення та планування необхідного рухомого складу, оцінка економічності доставки вантажу до місця призначення, вибір найбільш раціональних шляхів доставки та видів транспорту. Часто експедитор несе відповідальність і за організацію вантажно-розвантажувальних робіт. В обов'язки експедитора входить підготування необхідних транспортних та товаросупроводжувальних документів, здійснення розрахунків з перевізниками. В окремих випадках експедитор бере на себе контроль за просуванням товару до одержувача.

Транспортно-експедиційні операції, як правило, передбачають: вибір найбільш раціонального виду транспорту з урахуванням коштовності і строку доставки вантажів; складання перспективних, річних та поточних планів перевезень; організацію накопичення вантажу, зберігання на складах та сортувальних базах; пакування, маркування, комплектацію відвантажувальних партій згідно з дорученням замовника; організацію доставки вантажу зі складу відправника на станцію, а також вивіз вантажів зі станції на склади одержувача; підготування (комплектування) збірних відправок від одного або декількох відправників; роботу з дрібними відправками; забезпечення контейнерних вантажопотоків в оптимальному режимі; забезпечення максимального використання вантажопідйомності та вантажомісткості перевізних засобів; укладання договорів з перевізниками або їх представниками на транспортування вантажів; підготовлення необхідних транспортних та товаросупроводжувальних документів; передачу вантажу перевізнику і оформлення приймально-здавальних документів; здійснення розрахунків з перевізниками; приймання вантажу від перевізника в пунктах призначення з перевіркою кількості вантажу (ваги, числа місць), а в окремих випадках і його якості; оформлення комерційних актів або інших документів при виявленні недостачі, псування, пошкодження тари або вантажу, надлишків, пересортування та ін.; співпрацю організацій перевалки вантажів при передачі з одного виду транспорту на інший; надання допомоги вантажовласникам або виконання за дорученням вантажовласників митних, санітарних, карантинних, ветеринарних та інших операцій.

Окремі транспортно-експедиційні підприємства мають і такі матеріальні засоби, як складське господарство, бази, сортувальні й накопичувальні центри та термінали, власні автомобілі, вагони, контейнери, перевантажувальну техніку, підприємства з тари та упаковки, копіювально-множилльні апарати та інше.

Договір на транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО). Додаток 1 є документом, в якому одна сторона (експедитор) зобов'язується за винагороду і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором експедиційних послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

Договором на ТЕО можуть бути передбачені обов'язки експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, вибраним експедитором чи клієнтом, забезпечити відправку та отримання вантажу, а також інші обов'язки, пов'язані з перевезенням.

Додатковими послугами на покращення перевезення згідно з договором на ТЕО може бути передбачено здійснення таких необхідних для доставки вантажу операцій, як отримання потрібних для транзиту документів, виконання митних або інших формальностей, перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплатення мита, зборів та інших витрат, котрі покладаються на клієнта, збереження вантажу, його отримання в пункті призначення, а також виконання інших операцій та послуг, передбачених договором.

Договір на ТЕО укладається в письмовій формі. Окрім того, клієнт видає експедитору доручення на виконання необхідних операцій.

Клієнт зобов'язаний надати експедитору документи та іншу інформацію, необхідну експедиторам для виконання обов'язків, передбачених договором на ТЕО.

Експедитор зобов'язаний повідомити клієнта про виявлені недоліки отриманої інформації, а у випадку неповноти інформації запросити в клієнта необхідні додаткові дані.

У випадку ненадання клієнтом необхідної інформації експедитор може не виконувати відповідні обов'язки до надання такої інформації.

Клієнт несе відповідальність за збитки, заподіяні експедитору у зв'язку з порушенням обов'язків з надання інформації.

Якщо договором не передбачено, що експедитор повинен виконувати обов'язки особисто, то він має право долучити до їх виконання третю особу. Однак це не звільняє експедитора від відповідальності перед клієнтом за виконання договору.

Будь-яка зі сторін має право відмовитися від виконання договору, повідомити про це у встановлений строк другу сторону. При односторонній відмові від виконання договору сторона, що відмовляється, сплачує другій стороні збитки, котрі пов'язані з розірванням договору.

Експедиційні організації несуть матеріальну відповідальність за невиконання договору: якщо буде доведено, що невиконання договору відбулося з вини перевізника, то відповідальність експедитора перед клієнтом визначається за тими же правилами, по яким відповідає перевізник перед експедитором.

За договором експедиції клієнт несе матеріальну відповідальність:

- за неналежне виконання умов договору;
- неперед'явлення вантажу до перевезення;
- простій транспортних засобів;
- направлення вантажу не на адресу;
- низьку якість тари при пакуванні;
- розходження в маркуванні на вантажних місцях з маркуванням, зазначеним у перевізних документах;
- неякісне оформлення товаросупроводжувальної та розрахункової документації.

За здійснення операцій експедиторські підприємства беруть комісійну винагороду (3-5% від тарифу).

У наш час транспортне експедиціонування в Україні переживає нелегкий етап у своєму становленні, але вже є деякі позитивні тенденції у цьому секторі. Зараз на транспортному ринку України працює понад 250 експедиторських фірм. У зв'язку з цим актуальним є питання з відновлення ліцензування експедиторської діяльності. 30 липня 2004 р. в Україні прийнятий Закон "Про транспортно-експедиційну діяльність".

В Україні 70% усіх перевезень експортно-імпортних вантажів (у тому числі і транзитних) здійснюються членами Асоціацій міжнародних експедицій (більш як 130 членів) та асоціацій “Укрзовніштранс” (близько 30 членів).

8 УКЛАДАННЯ ТА ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Перевезення конкретної відправки вантажу відбувається на підставі договору перевезень, що складається за умов наявності плану перевезень на залізниці відправлення. При цьому план перевезень розглядається в широкому розумінні, тобто це поняття включає також і дозвіл-ліцензію на перевезення.

Особливість укладання договору перевезень у прямому міжнародному сполученні полягає в тому, що залізниця, котра прийняла вантаж до перевезення за накладною УМВС, відповідає за виконання договору перевезень на всьому шляху перевезення вантажу до видачі його на станції призначення.

Механізм здійснення цього положення полягає в тому, що кожна наступна залізниця, котра бере участь у перевезенні, приймаючи до перевезення вантаж разом з накладною, вступає в договір перевезення і автоматично бере на себе виконання відповідних зобов'язань.

Договір перевезень укладається на станції відправлення вантажу між вантажовідправником і залізницею. Доказом цього є накладна УМВС після накладення на неї календарного штемпеля станції відправлення. У свою чергу ця операція виконується після приймання вантажу до перевезень. Таким чином, накладна є типовим бланком договору перевезень і основним перевізним документом. Підготовка такого договору, тобто правильне, у строгій відповідності з УМВС, заповнення накладної, покладається на вантажовідправника. Крім відомостей про вантаж, вантажоотримувача, станцій відправлення та призначення, він вказує в накладній прикордонні або припортові станції, через які йде вантаж.

Відправником і одержувачем накладної може бути лише одна юридична особа. Залізниця не має права змінювати або доповнювати текст відомостей, що вносить вантажовідправник у передбачені в накладній для цього місця. Винятком є зазначення в графі “найменування вантажу” номера групи та позиції номенклатури вантажів, відповідної до діючого для даного міжнародного сполучення транзитного тарифу, а також внесення відомостей відносно зміни договору перевезень або у випадках виникнення перешкод у перевезенні чи видачі вантажу. Накладна заповнюється мовою держави відправлення з перекладом на одну з офіційних мов, прийнятих організацією співробітництва залізниць. Такими мовами є російська, німецька, китайська.

Накладну УМВС доповнюють: дорожня відомість, дублікат накладної, листи видачі вантажу та повідомлень про його прибуття на станцію призначення, а також потрібна кількість додаткових примірників дорожньої відомості – два примірники для залізниці відправлення, по одному примірнику для кожної залізниці, що беруть участь у перевезенні вантажу. Накладна, дорожня відомість, листи видання та повідомлення супроводжують вантаж до станції призначення, а дублікат повертається вантажовідправнику після укладання договору перевезень і не має сили накладної. Він лише свідчить і підтверджує укладання договору перевезень.

Вантажовідправник повинен додати до накладної документи, необхідні для виконання митних та інших правил на всьому шляху перевезень, а також, у разі потреби, сертифікат та специфікацію на вантаж. Перелік доданих документів вказують у передбаченій для цього графі накладної.

Станція відправлення в перевірці вантажу під час його завантаження у вагон, як правило, участі не бере. Але перевірка вантажу на шляху перевезення може бути здійснена за умов, якщо вона передбачена митними та іншими правилами, а також з метою забезпечення безпеки руху поїздів і схоронності вантажів. Витрати, пов'язані з такого роду перевірками, відшкодовуються залізницями за рахунок відправника або одержувача вантажу.

При укладанні договору перевезень визначається термін його виконання, виходячи, наприклад, з таких норм для перевезення вантажів малою швидкістю: термін на операції, пов'язані з відправленням – 1 доба, 150 км за добу для дрібної і 200 тарифних кілометрів для вагонної або контейнерної (великовагової) відправки.

Термін доставки збільшується на дві доби в таких випадках:

- при перевантаженні у вагони іншої ширини колії;
- при перестановці вагонів на колісні пари іншої ширини колії;
- при поромній переправі вагонів.

Термін перевезення визначається відповідно до дійсно пройденої вантажем відстані між станціями відправлення і призначення і починається з нуля годин наступного дня після приймання вантажу до перевезення. Крім того, термін доставки продовжується у випадках, передбачених УМВС, про що залізниця повинна вказати в накладній у графі “Продовження терміну доставки”. Вважається, що термін доставки виконано, якщо вантаж прибув на станцію призначення до закінчення терміну доставки і може бути переданий вантажоодержувачу, про що залізниця повинна його повідомити.

До виконання договору перевезень також належать: оплата перевізних платежів, операції з видачі й розшуку вантажів.

Перевізні платежі (плата за перевезення вантажу, проїзд провідника, додаткові збори й інші витрати на перевезення) визначаються за тарифами, що діють у день укладання договору перевезень.

При перевезенні вантажів у сполученні між залізницями двох сусідніх держав (сусідські сполучення) перевізні платежі стягуються за відстань від станції відправлення до вихідної прикордонної станції (включаючи відстань до державного кордону) з вантажовідправника, а за відстань від держкордону до станції призначення – з одержувача вантажу.

Перевезення вантажів з держав-учасниць СНД у треті країни, залізниці яких не є учасницями УМВС, оформлюються на накладній УМВС до вхідних прикордонних станцій залізниць третіх країн. Перевізні платежі стягуються з вантажовідправника чи з вантажоодержувача за відстань по залізниці відправлення або

призначення. За перевезення транзитними залізницями держав-учасниць СНД розрахунки ведуться через експедиторів, про що в перевізних документах робиться відповідна позначка.

Розрахунки перевізних плат при перевезенні транзитних вантажів виконуються за ставками транзитного тарифу, який повідомляється транзитною залізницею всім залізничним адміністраціям держав-учасниць СНД, Дирекції ради по залізничному транспорту та експедиторським організаціям. Валютою тарифу є швейцарський франк, а валютою платежу за транзитними перевезеннями – валюта за домовленістю між адміністраціями залізниць та платниками.

Після прибуття вантажу на станцію призначення, залізниця повинна видати оригінал накладної, лист повідомлення щодо прибуття вантажу і вантаж вантажоодержувачу за умови сплати ним усіх належних залізниці платежів. Згідно з договором перевезень вантажоодержувач повинен сплатити перевізні платежі і прийняти вантаж. Відмова від приймання вантажу може мати місце лише тоді, коли якість вантажу з різних причин змінилася настільки, що виключається можливість часткового або повного використання його за первинним призначенням.

У процесі виконання договору перевезень вантажу на прикордонних станціях може виникнути необхідність прикордонного контролю, митного догляду, гігієнічних та фітопатологічних перевірок, перевірок якості експортної продукції. Такі перевірки виконують шляхом огляду вантажу в натурі. Якщо вантаж перевозиться в критому вагоні, контейнері або іншому закритому виді рухомого складу, то останні відкриваються в присутності працівників станції та зацікавлених органів. Ця операція оформлюється актом відкривання і підписується представником станції й органу, на вимогу якого відбулося відкривання. Про це робиться запис у відповідній графі накладної.

9 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦЬ ЗА ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Згідно з договором перевезень залізниці, що беруть участь у перевезенні, відповідають перед вантажовідправником і вантажоодержувачем за своєчасну і в повній збереженості доставки вантажу до станції призначення. УМВС передбачає спільну відповідальність за виконання договору перевезень. Тобто якщо на станції призначення будуть виявлені порушення договору перевезень, що призвели до збитків вантажовласника, то відшкодування їх здійснюють за рахунок і у відповідному розмірі залізниць, винних за порушення договору. При цьому діє принцип, за яким залізниця, що прийняла вантаж до перевезення за накладною УМВС, відповідає за виконання договору перевезень на всьому шляху до видачі його вантажоодержувачу на станції призначення. З огляду на це, дуже важливо дотримуватися правил виконання приймально-передавальних операцій на прикордонних станціях. Факт передачі вантажу на сусідню залізницю без фіксування порушень договору перевезень свідчить про те, що залізниця, котра здала вантаж, договір перевезень виконала повною мірою.

У разі, коли вантаж передається залізниці, що не є учасницею УМВС, операція передавання вантажу здійснюється з переоформленням накладної іншої Угоди. Факт переоформлення означає перебирання обов'язків виконання договору перевезень цією залізницею.

До порушення умов договору перевезень належать: невиконання терміну доставки, збитки, що виникли внаслідок повної або часткової втрати вантажу, нестачі його маси, пошкодження, псування, або зниження якості вантажу з інших причин. При цьому форма відповідальності – майнова. Але в будь-якому випадку залізниця відшкодовує збитки в сумі, що не перебільшує вартість повністю втраченого вантажу, тобто передбачається обмежена майнова відповідальність.

УМВС передбачає звільнення залізниці від відповідальності за порушення терміну доставки в окремих випадках, а саме:

- при стихійних явищах на термін до 15 днів – за розпорядженням центрального органу управління залізницями відповідної країни;

- за наявності інших обставин, що викликали припинення або обмеження руху поїздів – за розпорядженням уряду відповідної країни.

Щодо вантажів, котрі внаслідок своїх особливостей природно втрачають масу при перевезенні, залізниця не несе відповідальності за ту частину нестачі маси, що не перевищує норми витрати.

Незбереженість вантажу при перевезенні фіксується комерційним актом передбаченої УМВС форми. Залізниця повинна скласти комерційний акт лише за умови, якщо вона перевіряє стан вантажу, сама бере участь у цій перевірці, виявивши при цьому:

- повну або часткову втрату вантажу, нестачу маси, пошкодження його якості з інших причин;

- невідповідність між відомостями про масу, вказаними у накладній, і виявленням у натурі, кількість місць вантажу, назви (марки) і номери місць вантажу, найменування вантажу і станції призначення;

- відсутність накладної або окремих її листів для даного вантажу або вантажу, названого у даній накладній;

- відсутність або нестачу відправницьких перевізних пристроїв, що вказані в накладній;

- несправність тари та упаковки під час перевантаження вантажів на прикордонній станції.

Тільки зазначені обставини дають підставу для складання комерційного акту.

Порушення терміну доставки вантажу відшкодовується за рахунок перевізної сплати, стягнутої на користь вантажовідправника. При цьому враховується перевізна плата, що припадає на долю тієї залізниці, котра допустила недотримання терміну доставки. Розмір відшкодування становить від 6% до 30% перевізної плати залежно від терміну недотримання.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

- 1 Статут залізниць України. – К.: Транспорт України, 1998. – 83 с.
- 2 Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. – М.: Транспорт, 1993.
- 3 Дегтярева О.И., Полякова Т.Н., Саркисова С. В. Внешне-экономическая деятельность: Учеб. Пособие. - 2-е изд. – М.: Дело, 2000.
- 4 Аксенов И.М., Пасечник В.И., Пасечник В.Д. Проблема вхождения ж.-д. стран СНГ в общеевропейскую транспортную систему (на примере ж.-д. Украины)
- 5 Маклашевская Н.А., Холопов А.В., Международная экономика: Учебник. –М.: МГУ им. Ломоносова, 1998.
- 6 Назаренко В.М., Транспортное обеспечение внешне-экономической деятельности. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2000.
- 7 Міжнародні економічні відносини: Навч. посібник. Київ: Знання Прес, 2000.
- 8 Единая транспортная система. – М.: Транспорт, 1997.
- 9 Транспортный комплекс Украины. Экономика, организация. Развитие. – К.: Центр 2001.
- 10 Железнодорожный транспорт за рубежом. Серия 1. – М., 1995, 2002, 2005.
- 11 Управление грузовой и коммерческой работой на железнодорожном транспорте: Учеб. для вузов под редакцией А.А. Сміхова. – М.: Транспорт, 1990.
- 12 Тарифная политика железных дорог Украины: Сборник тарифов на транзитные перевозки грузов железнодорожным транспортом Украины.
- 13 Гармонизированная номенклатура грузов. Книга № 1, № 2.
- 14 Угода про міжнародне вантажне перевезення (УМВП).
- 15 Железнодорожный транспорт. Энциклопедия / Под ред. Н.С. Конарева. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1995. – 559 с.
- 16 Журналы: «Железные дороги мира»;
«Залізничний транспорт України»;
«Железнодорожный транспорт»;
«Транспорт»;
«Весь транспорт»;
Газета «Магистраль».

Ф.Г. Ткачов

ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Конспект лекцій

Відповідальний за випуск Ткачов Ф.Г.

Редактор Ібрагімова Н.В.

Підписано до друку 14.12.06 р.
Формат паперу 60x84 1/16 . Папір писальний.
Умовн.-друк.арк. 2,75. Обл.-вид.арк. 3,0.
Замовлення № Тираж 300 Ціна

Видавництво УкрДАЗТу, свідоцтво ДК 2874 від 12.06.2007 р.
Друкарня УкрДАЗТу,
61050, Харків - 50, пл. Фейєрбаха, 7