

## АНАЛІЗ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДОЗВІЛЬНОЇ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*У статті проаналізовано існуючу дозвільну систему у сфері міжнародних автомобільних перевезень, обґрунтовано необхідність внесення змін в частині її реформування, з метою підвищення ефективності, та визначено напрямки подальшого дослідження.*

*The article analyzes the existing permits system in the field of international road carriages, the necessity of making changes in its reformation, in order to improve efficiency, and identified directions for further research.*

**Постановка проблеми.** Традиційно, наприкінці року, українські автоперевізники ламають голову над питанням: де роздобути дозволи на здійснення тих чи інших перевезень за кордон. У 2010 році, долаючи кризу, ринок почав оживати і вже у вересні, спостерігався приріст міжнародних автомобільних перевезень на 15%, українські перевізники стали використовувати на 25% дозволів більше. Але, на 2010 році кількість дозволів, які отримала Україна, була навіть менша, ніж на 2009 рік. У результаті, виник гострий «дефіцит» дозволів... Тому, з середини року, у перевізників постійно виникали проблеми по деяким напрямкам виконання міжнародних перевезень.

У 2011 році розуміючи, що російські дозволи в/з третіх країн закінчуються, деякі фірми – перевізники, на всяк випадок, вирішили собі «зарезервувати» дозволи. За два дні лютого, було подано більше 450 заявок. Робота дозвільної системи була обвалена і заблокована. Хоча середній темп видачі дозволів - близько 50 одиниць на день. [1] В об'єднаній Європі нині немає кордонів - не потрібні дозволи. Тому, однією з найголовніших задач є забезпечення конкурентоспроможності українських перевізників на ринку міжнародних перевезень, а також їхній захист. Треба забезпечити можливість українцям працювати на рівні Європи. Бо ж європейський перевізник може виконувати до 800 кілометрів за добу, а наш – не більше 400.[2]. Є багато перепон: кордони, замикання, розмитнення... Тому, недосконалість дозвільної системи міжнародних автомобільних перевезень в Україні так і залишається однією із ключових проблем для міжнародних автоперевізників нашої держави що потребує удосконалення та підвищення ефективності. А необхідність дослідження проблеми розподілу дозволів у сфері міжнародних автомобільних перевезень є актуальним питання не тільки для України а й для країн СНД, Азії та Близького Сходу.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В цілому, результати проведеного дослідження свідчать, що за час впровадження дозвільної системи у сфері міжнародних автомобільних перевезень певні зрушення відбувалися тільки протягом 2003-2005 р. Тому, існуючий стан дозвільної системи свідчить про необхідність її реформування, внесення змін як у законодавство, так і в

систему видачі дозволів. Слід зазначити, що науково обґрунтованих рекомендацій щодо реформування мережі пунктів по видачі дозволів та їх розподілу між ними не виявлено.

**Мета статті.** Проаналізувати існуючу дозвільну систему у сфері міжнародних автомобільних перевезень, обґрунтувати необхідність її реформування, з метою підвищення ефективності, та визначити напрямок подальшого дослідження.

**Виклад основного матеріалу.** Регулювання міжнародних автомобільних перевезень здійснюється відповідно до вимог міжнародних Угод. Зокрема, вони визначають: порядок перетину кордону; дозвільну систему; порядок здійснення перевезень вантажу й пасажирів; взаємне звільнення від дорожніх податків і зборів, тощо. На даний час Україною укладено 1 міждержавну, 44 міжурядових та 1 міжвідомчу (всього 46) двосторонніх Угод в галузі автомобільних перевезень. Згідно укладених Угод, в області міжнародних автомобільних перевезень діє дозвільна система. Дозвільна система встановлює порядок, згідно якому в'їзд вантажних автомобілів, зареєстрованих в інших державах, здійснюється тільки за дозволами, що видаються компетентними органами. Основна функція дозволу - перепустка через кордон. Максимальна кількість дозволів на рік (контингент) визначається на засіданнях змішаних комісій, створених компетентними органами країн, які укладають угоду про автомобільне сполучення. Деякі країни проводять жорстку політику обмеження видачі своїх дозволів іноземним перевізникам. Ряд країн відноситься - ліберально. Деякі "транзитні" країни не обмежують видавання дозволів, а стягують із перевізників більші суми шляхових зборів. Найбільш важливим елементом двосторонніх угод є дозвільна система. Дозвільна система дає можливість обмежувати в кількісному відношенні в'їзд іноземних вантажних автомобілів на територію країни. Це створює передумови для більш рівномірної участі перевізників своєї країни в міжнародних перевезеннях вантажу на основі взаємної вигоди. Квотний обмін дозволів Україна здійснює із 44 країнами світу.

Обмін українських бланків дозволів на іноземні здійснює Міністерство інфраструктури України. Контингент іноземних дозволів для реалізації українським перевізникам передається Службі міжнародних автоперевезень (СМАП). На величину контингентів дозволів, установлюваних на підставі домовленості компетентних органів двох країн, впливають багато різних факторів, що мають як визначальне, так і другорядне значення.

Найважливіше значення має наявність експортно-імпортних обсягів вантажів, що тяжіють до автомобільного транспорту. У той же час одна тільки наявність таких вантажів не завжди є визначальним для розвитку перевезень вантажів між двома країнами й установлення відповідних контингентів. Не менш важливо також є забезпечення паритету під час перевезення вантажів, тобто приблизно рівна участь у транспортуванні перевізників обох країн.

Застосування дозвільної системи саме й спрямоване на те, щоб сприяти більше рівномірній участі перевізників у транспортуванні вантажів між двома

країнами, а також транзитом через їхні території. Однак на практиці домогтися рівної участі перевізників обох країн по різних причинах буває майже неможливо. Тому одна зі сторін завжди здійснює більше перевезень і найчастіше може відчувати недостачу дозволів.

З розвитком торгівельно-економічних, транспортних і інших зв'язків між країнами світу збільшується число факторів, що враховують при встановленні контингентів дозволів, внаслідок чого необхідність дослідження цих факторів здобуває першорядне значення [3].

На основі аналізу практики переговорів до основних факторів, що впливають на величину встановлюваних між країнами контингентів дозволів, можливо віднести такі, як:

- рівень і стан торгово-економічних і політичних відносин між країнами й наявність експортно-імпортних обсягів вантажів, що тяжіють до автомобільного транспорту;

- наявність між країнами угод про міжнародне автомобільне сполучення;

- кон'юнктура ринку міжнародних перевезень на конкретному напрямку, зокрема, рівень фрахтових ставок, наявність стабільних обсягів перевезень протягом року, наявність труднощів при перетинанні кордонів, тощо;

- надання державної підтримки національним перевізникам для створення сприятливих умов з метою прискореного розвитку вигідної для кожної країни сфери транспортних послуг;

- конкурентоспроможність національних і іноземних перевізників, можливість і інтенсивність роботи на відповідному напрямку перевізників третіх країн;

- зацікавленість національних перевізників у роботі на конкретному напрямку у двосторонньому сполученні, на треті країни або в проїзді транзитом;

- можливість видачі (продажу) додаткових дозволів при в'їзді на вітчизняну територію транспортних засобів, що належать перевізникам країн, з якими є угоди про міжнародне автомобільне сполучення;

- наявність реальних можливостей і бажання національних і іноземних перевізників розвивати різні форми співробітництва з метою зміни несприятливого для однієї із сторін балансу перевезень;

- використання компетентними органами різних додаткових заходів для обмеження обсягів перевезень вантажів іноземними транспортними засобами;

- характер і рівень співробітництва компетентних органів країн, наявність в асоціацій і союзів перевізників можливості впливати на прийняті компетентними органами рішення;

- можливість ув'язування розміру встановлюваного контингенту дозволів з іншими питаннями економічного (а можливо й політичного) характеру;

- наявність дорожньої інфраструктури, що забезпечує перевезення вантажів як для задоволення потреб національних відправників і одержувачів, так і для здійснення транзитного проїзду.

Укладені державами угоди про автомобільне сполучення у своїй більшості уніфіковані за формою, структурою та змістом. Вони передбачають наявність дозволів на кожне перевезення вантажу, яка дає право на виконання одного рейсу в прямому і зворотному напрямках з вантажем або без, якщо інше не обумовлено у самому дозволі.

Не потребують дозволів виконання перевезень: тіла й порох померлих; транспортні засоби, тварини, а також різний інвентар і майно, призначені для проведення спортивних заходів; театральні реквізити, музичні інструменти, устаткування й приналежності для кінозйомок, радіо й телевізійних передач; експонати, устаткування й матеріали, призначені для ярмарків і виставок; пошта; ушкоджені транспортні засоби; проїзд автомобілів технічної допомоги.

Перелік звільнених від застосування дозволів перевезень може змінюватися відповідно до рішення компетентних органів договірних країн.

Так, наприклад, у діючих 13 угодах Росії з іншими країнами передбачений проїзд без використання дозволів автотранспортних засобів вантажопідйомністю не більше 3,5 тонн і загальною масою не більше 6,0 тонн. Згідно діючих угод між Росією й рядом країн СНД перевізники цих країн можуть здійснювати з території Росії, а російські перевізники з території цих країн міжнародні перевезення у двосторонньому і транзитному сполученні без використання дозволів [4]. Угодами України з рядом країн Європи передбачено звільнення від застосування дозволів автомобілів загальною масою не перевищує 6 тонн.

Якщо перевезення вантажів здійснюються із країнами, що не уклали між собою двосторонніх угод дозволи перевізникам можуть видаватися в разовому порядку при звертанні до компетентних органів. У той же час компетентні органи кожної країни можуть в однібічному порядку встановлювати контингенти дозволів для перевізників іншої країни.

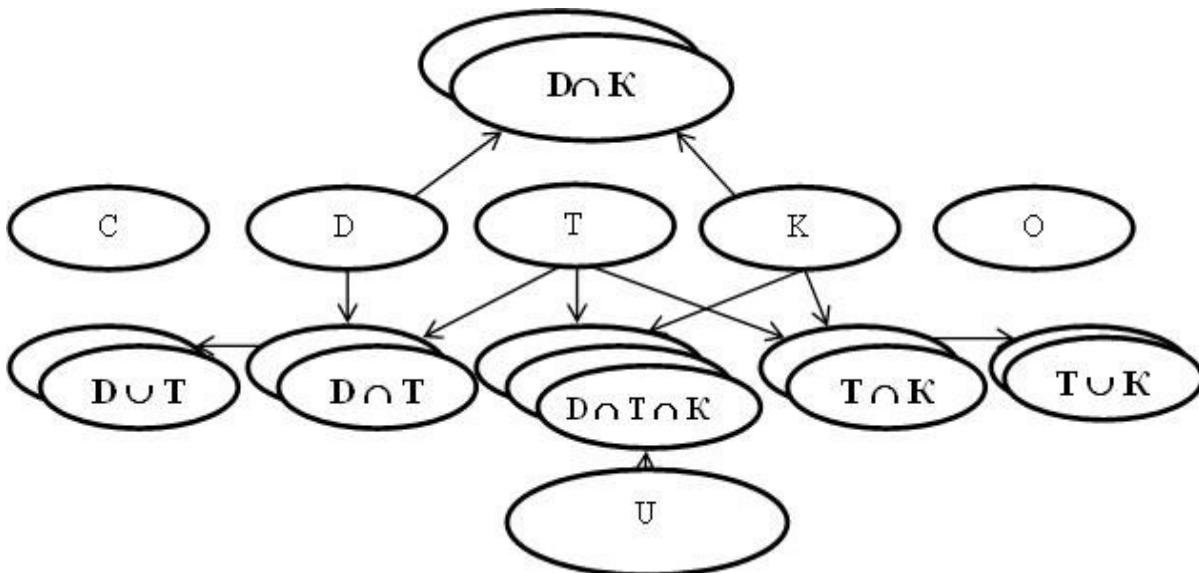
Роль дозвільної системи особливо наочно проявляється в регулюванні контингентів дозволів на перевезення вантажів у треті країни, оскільки участь в обслуговуванні зовнішньоекономічних зв'язків двох країн крім національних перевізників ще й перевізників з інших країн приводить до виникнення серйозних проблем. На практиці ряд країн ліберально відноситься до перевізників третіх країн, що сприяє швидкому витісненню національних перевізників з міжнародного ринку автоперевезень, якщо національні перевізники не конкурентоспроможні.

Так квота дозволів для українських перевізників у 2009 році склала 663 тисячі дозволів, а у 2010 році тільки 640 тисяч. За підсумками 2010-го року обсяг перевезень українського ринку склав близько 950 тисяч поїздок. Із них 700 тисяч виконали українські перевізники. Майже чверть їздок ( 250 тисяч ) виконували на українському ринку іноземні перевізники. Кожна країна учасник світового ринку прагне захищати національні інтереси у всіх галузях господарства. В транспортній галузі захист здійснюється на основі багатосторонніх міждержавних договорів (конвенцій), двосторонніх угод та

національного законодавства. З 2006 року Україною укладено тільки одну двосторонню Угоду – з Кіпром, яка на даний час не є актуальним питанням, тому, що перевезення до Кіпру українські перевізники не виконують. Найбільш актуальним питанням, на даний час, є необхідність у подальшому розширенні доступу до ринку міжнародних автомобільних перевезень українських міжнародних перевізників, шляхом укладання нових угод з такими державами наприклад, як Китай, з урахуванням паритету виконання міжнародних перевезень обох сторін.

Відоме розмаїття видів дозволів можливо класифікувати за ознаками: універсальні, спеціальні, особливі, двосторонні, транзитні та в(із) треті країни (рис.1.1).

Спеціальні дозволи необхідно отримувати при перевезеннях великотоннажних та негабаритних вантажів, використанні автотранспортних засобів, параметри яких порушують встановлені вимоги до руху по шляхам загального користування, а також при перевезеннях небезпечних вантажів.



Умовні позначення:

- |                           |                                    |
|---------------------------|------------------------------------|
| U - універсальні дозволи; | K - дозволи в (із) треті країни;   |
| C - спеціальні дозволи;   | O - особливі дозволи;              |
| D - двосторонні дозволи;  | ∩, ∪ логічні операції, відповідно: |
| T - транзитні дозволи;    | та, або.                           |

Рис. 1. Структурна схема класифікації видів дозволів на міжнародні перевезення

Особливі дозволи використовують при виконанні перевезень у змішаному сполученні, як правило, з використанням парому або залізниці [4]. До них можливо віднести також портові дозволи [4]. Дозволи, що передбачають можливість виконання двостороннього перевезення, транзиту та перевезення в треті країни ( $D \cap T \cap K$ ) отримали окрему назву універсальних дозволів (U).

Сферу дії різних видів дозволів можуть обмежувати певними приписами.

Наприклад, перевезення вантажів з третіх країн може виконуватись національним перевізником, якщо маршрут руху цього перевізника географічно проходить транзитом через Батьківщину [4] або вимогою до екологічних параметрів автотранспортного засобу. [6] Всі дозволи – одноразові, за виключенням двох видів дозволів: універсальних ( $D \cap T \cap K$ ) та двосторонніх і транзитів ( $D \cap T$ ). Для цих видів дозволів передбачено ще багаторазове використання, що дозволяє професійним перевізникам виконувати необмежену кількість їздок в обумовлений у дозволі термін між країнами членами Європейської комісії міністрів транспорту (ЄКМТ).

На багаторазові дозволи може накладатись ряд обмежень на: термін дії (місяць, квартал, рік); кількість країн між якими дозволене сполучення (одна, дві, три); рівень екологічних вимог до транспортного засобу; припис (є/немає) реєстраційного номеру транспортного засобу.

Умови конкурсу на отримання багаторазових дозволів, що одержали окрему назву - дозволи ЄКМТ, передбачають сувору звітність з вказівкою ефективності їх використання та стимулювання оновлення парку транспортних засобів з підвищеною екологічною безпекою. Дозволи ЄКМТ видаються тільки на автомобілі категорії не нижче ніж Євро 3 . Так, для участі у конкурсі на 2010 рік подали документи 430 підприємств загальна кількість автомобілів склала 6 188 автомобілів, з яких 4 525 автомобілів категорії Євро 3 та 1 663 автомобілі категорії Євро 4 та Євро 5. За результатами перевірки у п'яти підприємств були виявлені підроблені сертифікати на автотранспортні засоби. За рішенням конкурсного комітету ці підприємства були виключені з розподілу. Тому участь у конкурсі приймали 425 підприємств. Загальна кількість автомобілів склала 6 114 шт., з яких 4 475 автомобілів категорії Євро 3 та 1 639 автомобілів категорії Євро 4 та Євро 5. На 2010 рік розподілялося 1 397 багаторазових дозволів ЄКМТ, з яких: для транспортних засобів категорії Євро-3 – 700 шт. для транспортних засобів категорії Євро 4,5 – 697 шт. Серед цих багаторазових дозволів ЄКМТ: 300 шт. – з правом виконання перевезень до Італії для АТЗ Євро 4,5; 96 шт. – з правом виконання перевезень до Австрії для АТЗ Євро 4,5; 141 шт. – з правом виконання перевезень до Греції, причому 126 шт. для АТЗ Євро 3 та 15 шт. для АТЗ Євро 4,5; 1 114 шт. – з правом виконання перевезень до Угорщини, причому 560 шт. для АТЗ Євро 3 та 554 шт. для АТЗ Євро 4,5. Перевізники що мають автомобілі категорії Євро 0, Євро 1, Євро 2 до участі у конкурсі і на 2011 рік не допускалися.

**Висновки.** Таким чином, дозвільна система є важливим інструментом регуляторної політики кожної держави, яка, з одного боку, захищає інтереси національних перевізників, з іншого боку, надає можливість впливати на рівень надання послуг національними перевізниками, стимулювати ефективність перевезень, сприяти зменшенню екологічного забруднення та витрат дефіцитних ресурсів, збільшувати торговельно-економічний баланс країни, поліпшувати імідж держави у світі. Тому підвищення ефективності дозвільної системи є актуальним завданням, що потребує наукового вирішення.

**Подальший напрямок дослідження.** Зважаючи на викладене, необхідним є обґрунтування системи розміщення пунктів видачі дозволів, яка могла забезпечити мінімальні витрати часу на отримання необхідних документів. Важливим є продовжити дослідження в такому напрямку:

- моніторинг методики розподілу дозволів між перевізниками.
- аналіз стану та закономірностей розвитку міжнародних вантажних автомобільних перевезень;
- визначення характеристик вантажопотоків у міжнародному сполученні;
- моделювання транспортного процесу міжнародних перевезень;
- визначення впливу параметрів транспортного процесу на ефективність перевезень;
- розробка методики раціонального управління дозволами на перевезення.

### Література

1. Міністерство інфраструктури України. Журнал «Автоінформ»/ [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://asmap-inform.com/articles.php?ID=2475>, 2011.
2. Міністерство інфраструктури України. Незабаром в якості експерименту функція контролю дозвільних документів передаватиметься від СМАП митниці./ [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://asmap-Inform.com/articles.php?ID=1786-2010>.
3. Куршина А.Б., Донской В.М., Соломатин В.В. Разрешительная система на международных автомобильных перевозках. – М.: АСМАП, 2004., 36 с.
4. Наказ Міністерства транспорту України від 20.08.2004 N 757, Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства транспорту та зв'язку № 625 від 07.10.2005, № 867 від 12.12.2005.
5. Дозволів не вистачає катастрофічно. Міністерство інфраструктури України. Журнал «Автоінформ»./ [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://asmap-inform.com/articles.php?ID=2475\2010>.
6. Європейська Конференція Міністрів транспорту./ [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.international transportforum.org/home.html>.-2010.