

КАРТИШЕВ Д.В.

інж. Ікат.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАНУ

Французький бульвар, 29, м. Одеса, Україна, 65044

E-mail: ultrasuperdan@gmail.com

orcid.org/0000-0001-6424-511X

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ УКРАЇНОЮ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ІНСТИТУЦІЙНОЇ ПІДТРИМКИ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Актуальність. Функціонування міжнародної торгової судноплавства та практика міжнародної торгівлі товарами взаємозалежні на різних рівнях - від історичного до рівня окремого договору. Тут переплетені та взаємодіють контракти на купівлю та продаж товарів, транспортні, страхові, фінансові, транспортні та складські документи права власності. Необхідна ступінь обізнаності у цих питаннях є неодмінною умовою успішної ділової активності та вирішення проблем уніфікації морського та комерційного права. Також розглядається актуальність організаційних завдань електронної торгівлі шляхом доставки послуг судноплавних ліній та їх агентів через внутрішні бренди, Intranet та Інтернет та шляхи їх подолання.

Мета та завдання. Міжнародні перевезення вантажів - це дійсно заплутане підприємство через своїх клієнтів, партнерів та співробітників, які розкидані по всьому світу. Сьогоднішні інформаційні технології стали центром для судновласників, щоб отримати конкурентну перевагу над своїми суперниками, шляхом вибору та встановлення правильних партнерів у їх швидкому розширенні та своєчасній передачі інформації та інтерактивному спілкуванні між їхніми партнерами у ланцюжку створення вартості (див. Value of Porter Ланцюг) мережа створення цінностей. В міру розвитку міжнародної маркетингової концепції компанії визнають, що створення реальної вартості вимагає інтенсивної взаємодії між внутрішніми (працівниками ряду департаментів) та зовнішніми гравцями та клієнтами в результаті партнерства, гнучкого ланцюжка вартості.

Результати досліджень. Центральною темою у справі сприяння торгівлі є зменшення бюрократичних обмежень для переміщення товарів через кордони. Навіщо комерційним операторам подавати близько тридцяти документів до сорока різних агентств із часто повторюваною інформацією? Щоб скоротити ці формальності, треба збір інформації, необхідної для контролюючих органів, зробити як можна швидше та легше, - це суть спрощення процедур торгівлі. Спрощення та скорочення необхідних процедур, даних та документів, їх гармонізація з міжнародними стандартами, комп'ютеризація документів та зовнішньоторговельні процеси значно прискорить рух товарів та інформацію про них через кордони.

Висновки. Пропозиція супроводжувалася інформацією про те, що в існуючих національних законах та міжнародних конвенціях існують значні прогалини щодо функціонування коносаментів та морських накладних, пов'язання цих транспортних документів з правами та зобов'язаннями продавця та покупця товарів, юридичні статус суб'єктів, що надають фінансування однієї із сторін договору перевезення вантажу. У деяких державах існує нормативна база для цих питань, але вона не є єдиною. І в багатьох державах взагалі немає нормативно-правової бази в цій сфері. Ця обставина є перешкодою для вільного переміщення товарів і збільшує вартість операцій. Широке використання електронних засобів зв'язку при транспортуванні товарів ще більше посилює наслідки фрагментації та не уніфікації різних законів і призводить до необхідності розробки єдиних положень щодо конкретних питань, пов'язаних із застосуванням застосовуваних технологій.

Ключові слова: електронна мережа, міжнародні конвенції про морське перевезення вантажів, вантажні перевезення, міжнародні конвенції, інституційна база світових вантажних перевезень, сучасні інформаційні технології морське перевезення вантажів, міжнародна маркетингова концепція, єдине вікно

KARTYSHEV D.V.

Engineer 1st. cat.

Institute Of Market Problems And Economic&Ecological Research of the

National Academy Of Sciences Of Ukraine

Frantsuzskiy Boulevard, 29, Odessa, Ukraine

E-mail: ultrasuperdan@gmail.com

orcid.org/0000-0001-6424-511X

IMPLEMENTATION OF UKRAINE'S WORLD EXPERIENCE INSTITUTIONAL SUPPORT FOR CARRIAGE TRANSPORTATION

Topicality. *The functioning of international merchant shipping and the practice of international trade in goods are interrelated at different levels - from historical to the level of a separate treaty. Here, contracts for the purchase and sale of goods, transportation, insurance, financing, transport and warehouse documents of title are intertwined and interact. The necessary degree of awareness in these issues is an indispensable condition for both successful business activity and for solving the problems of unification of maritime and commercial law. Also the urgency of the organizing problems of electronic trade by shipping services of shipping lines and their agents through the internal brands, Intranet and the Internet and ways of their overcoming are considered.*

Aim and tasks. *International cargo transportation is a really confusing business through its customers, partners and employees, which are scattered around the world. Today's information technology has become a focal point for shipowners in order to gain a competitive edge over their rivals by choosing and setting the right partners in their rapidly expanding and timely transmission of information and interactive communication between their partners in the value chain (see Porter's Value Chain). network of value creation. As the international marketing concept develops, companies recognize that the real value creation requires intensive interaction between the internal (employees in a number of departments) and external players and clients as a result of partnership, a flexible value chain. The speediness of the delivery of goods depends on the extent to which all participants in the logistics processes (commercial organizations and state regulatory bodies) were able to make the transition from paper technologies to electronic technologies. The use of paper documents in parallel with the electronic several times increases the time of registration at all stages of the movement of goods.*

Research results. *The central theme in trade facilitation is the reduction of bureaucratic restrictions for the movement of goods across borders. Why ask commercial operators to submit about thirty documents to forty different agencies with often repeated information? To reduce these formalities, collect information necessary for controlling bodies as quickly and easily as possible - this is the essence of trade facilitation. Simplification and reduction of the required procedures, data and documents, their harmonization with international standards, computerization of documents and foreign trade processes will significantly accelerate the movement of goods and information about them across borders. Approximately 40 years ago, US experts calculated that eliminating unnecessary bureaucratic procedures and paper flows would reduce the cost of trade operations by 7% in the US, and this was always a very large amount that the society simply lost because of insufficiently streamlined processes. The Single Window system has already been implemented in many countries, such as Japan, Singapore, Sweden, the United States and Senegal.*

Conclusion. *The proposal was accompanied by information that in existing national laws and international conventions there are significant gaps regarding the functioning of bills of lading and sea waybills, the connection of these transport documents with the rights and obligations of the seller and buyer of goods, the legal status of entities providing financing to one of the parties to the contract of carriage Cargo. In some states there is a regulatory framework for these issues, but it is not uniform. And in many states there is no regulatory framework in this sphere at all. This circumstance is an obstacle to the free movement of goods and increases the value of transactions. The widespread use of electronic means of communication in the transport of goods further exacerbates the consequences of the fragmentation and non-unification of various laws and leads to the need to develop uniform provisions on specific issues related to the use of the applied technologies.*

Keywords: *e-commerce, international conventions on the carriage of goods by sea, maritime cargo transportation, cargo transportation, institutional basis of world freight transportation, international conventions, international marketing concept, electronic network, single window*

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями.

Інтернаціональні перевезення вантажів, справді, дуже заплутаний бізнес через його клієнтів, партнерів і співробітників, які розкидані по всьому світу. Крім вкрай необхідної швидкої і своєчасної передачі інформації та інтерактивного спілкування між його партнерами в ланцюжку створення вартості (див. ланцюжка створення вартості Портера) сьогодні інформаційні технології стали координаційним центром для судовласників, щоб отримати конкурентну перевагу над своїми суперниками, вибравши і поставивши правильних партнерів у їх мережі створення вартості. Оскільки міжнародна маркетингова концепція розвивається, компанії визнають, що реальне створення вартості вимагає інтенсивної взаємодії між внутрішніми (співробітники в ряді департаментів) і зовнішніх гравців і клієнтів в результаті партнерства гнучкою ланцюжка створення вартості.

"Мережева організація є взаємозалежною коаліцією завдань або навичок спеціалізованих господарюючих суб'єктів (фірм або незалежних автономних організаційних одиниць), яка працює без ієрархічного контролю, але вкладається, по щільному боковому зв'язку, взаємності і обопільності, в загальній системі цінностей, яка визначає «членство» ролі та обов'язки" [1].

Установки електронних мереж у фірмах, через Інтернет між зовнішніми учасниками ланцюжка створення вартості і внутрішніх відділів сьогодні дозволяють компаніям координувати свої

віртуальні та фізичні ланцюги для створення доданої вартості для своїх клієнтів, партнерів і особливо для себе. Як вже згадувалося на рисунку 1 ми бачимо, всі ці зовнішні та внутрішньофірмові учасники взаємодії та пов'язані з носіями за допомогою віртуальних приватних мереж.

Електронна комерція судноплавних ліній сьогодні охоплює всі галузі від електронних закупівель до електронного обслуговування клієнтів на основі комплексного підходу, який потребує своєчасної та точної інформації проходячи через брандмауери як від зовнішніх компаній так і внутрішньофірмових відділів.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Дослідженням питань, пов'язаних з трансформацією інституційної бази світових вантажних перевезень, займалися: Маковський А.Л., Шептовицкий М.Я., Кокін А.С., Шарль дель Бусто, Бистров Ф.П., Іванов Г.Г., Котлубай О.М. і інші. Практика міжнародного торгового мореплавання і практика міжнародної торгівлі товарами взаємопов'язані на різних рівнях - від історичного до рівня окремого договору [2]. Тут переплітаються і взаємодіють договори купівлі-продажу товару, перевезення, страхування, фінансування, транспортні і складські товаророзпорядчі папери. Необхідна ступінь обізнаності в цих питаннях є неодмінною умовою як для успішної підприємницької діяльності, так і для вирішення проблем уніфікації морського і торгового права. Процес уніфікації права почався насамперед в галузі міжнародного транспортного права [3]. Всебічна міжнародно-правова уніфікація матеріальних норм договорів купівлі-продажу товару відбулася в 1980 році у формі Віденської конвенції [4]. Створенню Брюссельської конвенції та Гамбурзьких правил передувало вивчення комерційних і економічних аспектів коносаментів в торговому обороті. Наприклад, в 53 пунктах доповіді секретаріату UNCTAD про коносаменті в тому чи іншому обсязі висвітлювалися такі питання: 1) оборотність коносаментів; 2) дієвість його ролі при продажу товару - в частині передачі права власності або ризику збитків, а також при операціях, пов'язаних з умовами морських перевезень (наприклад, CIF, FOB); 3) роль коносаментів в продажу документів; 4) роль коносаментів в банківських акредитивах; 5) ефективність коносаментів як розписки за вантаж; 6) статус коносаментів як договору перевезення; 7) статус коносаментів як товаророзпорядчого документа [5]. У 1996 р UNCTAD обговорила пропозицію [6] про включення в програму своєї роботи огляду існуючої практики і законодавства в галузі міжнародного морського перевезення вантажів з метою встановлення тих сфер, які потребують однакових правил, а також з метою досягнення більшої уніфікації законів. Пропозиція супроводжувалася інформацією про те, що в діючих національних законах і міжнародних конвенціях є суттєві прогалини, що стосуються питань функціонування коносаментів і морських накладних, зв'язку цих транспортних документів з правами і обов'язками продавця і покупця товарів, правового становища суб'єктів, які забезпечують фінансування однієї зі сторін договору перевезення вантажів. В деяких державах є нормативна база із зазначених питань, але вона не однакова. В багатьох державах взагалі відсутня нормативна база в цій сфері. Ця обставина є перешкодою на шляху вільного руху товарів і підвищує вартість угод. Всебічне використання електронних засобів зв'язку в сфері перевезення вантажів ще більше погіршує наслідки фрагментарності та неуніфікованості різних законів і призводить до необхідності розробки єдиних положень з конкретних питань, пов'язаних з використанням застосовуваних технологій. У 1998 р ММК висловив готовність брати участь в підготовці аналізу інформації по прогалин в нормативній базі.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. В мене був певний досвід аналізу теми товаророзпорядчих документів в торговому мореплаванні, який я використовував при написанні своїх робіт. Хотілося б доповнити цю основу більш широким і глибоким аналізом права і практики застосування коносаментів в світлі проекту UNCITRAL про морське перевезення вантажів. Аналіз сам по собі зажадав проведення великої за обсягом роботи. У липні 2000 р секретаріат UNCTAD і ММК організували в Нью-Йорку колоквиум з транспортного права. Його цілі: узагальнити ідеї і висновки експертів з проблем, що виникають в процесі міжнародного перевезення вантажів, зокрема морського перевезення вантажів; а також виявити питання транспортного права, щодо яких UNCITRAL може почати роботу з підготовки нових рішень.

В 2000 р Міжнародний підкомітет ММК провів чотири наради для розгляду сфери застосування майбутнього документа з транспортного права і можливих рішень з основних питань. В результаті їм був підготовлений попередній проект документа про морське перевезення вантажів. Проект обговорювався на конференції ММК, що проходила в Сінгапурі з 12 по 16 лютого 2001 року (порядок денний: сфера застосування, відповідальність, транспортні документи).

Формулювання цілей дослідження. В роботі поставлена мета розглянути найбільш цікаві для практики і теорії торгового мореплавання "граничні" питання, що зачіпають інтереси учасників договорів купівлі-продажу товару, перевезення вантажів, страхування і банківських операцій. Там, де

це представляється практично корисним, увагу читача звернено на історичний контекст важкого питання. Ця обставина дозволяє побачити, яким чином виникли і змінювалися з плином часу нинішнє формулювання закону і практика його застосування. Я не можу вважати себе експертом в області договорів купівлі-продажу товару, страхування і банківських операцій, тому мої наукові амбіції скромні, і в статті багато посилань на роботи авторитетних авторів.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Раніше XIX ст. кожен вид транспорту був незалежний від інших. Коли товари з вихідної точки в точку призначення доставлялися декількома видами транспорту, кожен ділянку загального шляху розглядався як окремий етап перевезення. Він регулювався власним правовим режимом. Правові режими встановлювалися на основі національного законодавства, двосторонніх угод, що стосуються торгівлі між двома сусідніми державами, або багатосторонніх угод, які зачіпають ряд держав. Багатосторонні договори умовно діляться на дві основні групи. Існують універсальні договори, що охоплюють два основних види транспорту - морський і повітряний. Число учасників цих договорів є настільки великим, що в них встановлені вимоги до транспортних документів для всього міжнародного транспорту і для всіх практичних цілей. Транспорт наземний за своїм характером має регіональну мережу. Єдині великі багатосторонні міжнародні конвенції по залізничному або дорожньому транспорту діють в Європі, а в випадку з залізничним транспортом вони охоплюють Азію і Північну Африку. Морський транспорт. Гамбурзькі правила повинні замінити Брюссельську конвенцію. Власне Гамбурзькі правила містять більш точні положення, що регулюють коносаменти, і передбачають використання необоротних транспортних документів краще, ніж Брюссельська конвенція, в них не міститься ніяких корінних змін норм права, що регулюють документацію морських вантажних перевезень. Повітряний транспорт. Гаазьким протоколом 1955 були внесені зміни в ст. 8 Варшавської конвенції - скорочено кількість інформації, необхідної для внесення в документ про повітряне перевезення вантажу. Оскільки кілька країн не ратифікували Гаазький протокол, будь-які уніфіковані документи про повітряне перевезення вантажів повинні ґрунтуватися на вимогах первісної Варшавської конвенції, а також на менш великих вимогах вказаного протоколу. В ст. 8 Конвенції зі змінами, внесеними в неї Гаазьким протоколом, були, в свою чергу, внесені зміни, хоча і незначні, за допомогою Монреальського протоколу N 4 від 1975 У ст. 5 Конвенції зміни були внесені Монреальським протоколом. Мета змін - допустити використання електронно-обчислювальної техніки зв'язку замість паперових документів про повітряне перевезення вантажів. Залізничний транспорт. КОТИФ 1980 р замінила ЦІМ 1970 року щодо перевезення вантажів по залізницях (а також СІМ 1970 року щодо перевезення пасажирів і багажу по залізницях) [9]. ЦІМ 1970 р. діюча в даний час, - восьмий варіант початкової ЦІМ, яка вступила в силу в 1893 р На відміну від попередніх варіантів ЦІМ, є окремими конвенціями, положення ЦІМ в КОТИФ 1980 р. містяться в додатку до основної конвенції. Початковий текст СМГС 1951 був аналогічний тексту ЦІМ за структурою і змістом. Однак відмінності між двома текстами стали значними у зв'язку з подальшими переглядами кожного з текстів. Кілька країн Східної Європи є учасниками і ЦІМ, і СМГС. Це в значній мірі сприяло транзитного руху між тими державами, які були учасниками тільки одного або іншої угоди. Однак це не завадило виникненню відмінностей між текстами двох конвенцій. Автодорожній транспорт. КДПВ передбачає (ст. 1), що її положення застосовуються до кожного договору дорожнього перевезення вантажу транспортними засобами за винагороду, якщо місце прийняття вантажу і місце здачі вантажу знаходяться на території двох різних країн, з яких хоча б одна є учасницею КДПВ. У п. 1 ст. 2 встановлено: якщо транспортний засіб, що містить вантаж, перевозиться на відрізку шляху по морю, залізниці, внутрішнім водним шляхом або повітряним транспортом і вантаж не вивантажується з цього транспортного засобу, Конвенція застосовується за винятком випадків, коли доведено, що втрата вантажу, його пошкодження або затримка в здачі, що відбулися під час перевезення іншим видом транспорту, не були спричинені дією або бездіяльністю дорожнього перевізника. Змішаний транспорт. Положення Конвенції про змішаних перевезеннях вантажів засновані на положеннях Гамбурзьких правил. На своїй 10-й сесії в червні 1982 році Комітет UNCTAD з вантажних перевезень (ініціатор Конвенції про змішаних перевезеннях) уповноважив генерального секретаря UNCTAD довести Гамбурзькі правила до відома тих держав-членів, які ще не стали сторонами-учасницями, і запропонувати їм повідомити як якомога швидше про доцільність її вступу в силу [7]. Міжнародна торгова палата опублікувала Уніфіковані правила для документів на змішане перевезення [8]. Хоча ці правила і не мали обов'язкової сили, кілька організацій [9] підготували проформи документів на змішане перевезення, які отримали підтвердження МТП в тому, що дані проформи відповідають правилам МТП. З урахуванням наявної практики і на основі Гаазьких і Гаазько-вісбійських правил були розроблені Правила для транспортних документів на змішане перевезення UNCTAD / МТП

[10]. На прийнятності цих документів позитивно позначається їх допустимість в якості транспортних документів уніфікованими правилами та звичаями для документованих акредитивів [11].

Центральна тема в спрощення процедур торгівлі - скорочення бюрократичних обмежень для руху товарів через кордони. Навіщо вимагати від торгових операторів подачі близько тридцяти документів сорока різних агентствам з найчастіше повторюваною інформацією? Скоротити ці формальності, збирати необхідну контролюючим органам інформацію якомога простіше і швидше - в цьому суть спрощення процедур торгівлі. Спрощення та скорочення необхідних процедур, даних та документів, їх узгодження з міжнародними стандартами, комп'ютеризація документів і процесів зовнішньої торгівлі значно прискорять пересування товарів і інформації про них через кордони. Приблизно 40 років тому експерти США вираховували, що усунення непотрібних бюрократичних процедур і потоків паперів призведе до зниження витрат на торгові операції на 7% в США, а це завжди була велика сума, яку суспільство просто втрачала через недостатньо раціоналізовані процесів.

У цьому сенсі єдине вікно (Single Window) для очищення експорту та імпорту є передовим інструментом для досягнення цілей спрощення процедур торгівлі. "Єдине вікно" визначається як система, що дозволяє всім учасникам торгівлі і транспорту подавати інформацію, необхідну контролюючими органами для здійснення імпорتنних, експортних і транзитних операцій, тільки в одне місце, в єдиній формі і одному агентству.

"Єдине вікно" допомагає вирішити ключову проблему для спрощення процедур торгівлі - подачу безлічі документів з повторюваними даними тільки один раз, в одне місце і в стандартному форматі.

Окремі особистості або групи людей, працюючі в контролюючих відомствах, можуть побачити в створенні системи "єдиного вікна" загрозу для своїх законних і незаконних джерел доходів. Ця проблема подолання вузьковідомчих і індивідуальних інтересів є головною перешкодою для роботи по впровадженню "єдиного вікна". Як і в інших випадках створення суспільного блага, тут потрібна політична воля і зобов'язує рішення на високому рівні. У багатьох країнах політичний поштовх зіграв ключову роль.

"Єдине вікно" у зовнішній торгівлі - це перш за все інструмент належного врядування. Воно сприяє і вирішення проблем підвищення ефективності зовнішньої торгівлі, і боротьбі з корупцією. Таким чином, воно сприяє досягненню більшої конкурентоспроможності країни в умовах високоорганізованих і технічно розвинених економік країн сучасного світу, а також допомагає вирішити ключові проблеми суспільного розвитку. Світова практика показує, що "єдине вікно" можна побудувати навіть в не самих розвинутих країнах. Однак для цього необхідна політична воля і чітке рішення на високому рівні. Ключовою умовою є також вибір сильної лідируючої організації вже на початковому етапі проекту. Вона повинна ефективно скоординувати роботу різних організацій. Не можна забувати, що "єдине вікно" не технічне рішення, але складний організуючий механізм.

В українській літературі тема міжнародного договору морського перевезення вантажу зачіпалася фрагментарно, головним чином в працях широкого профілю - наприклад в підручниках для морехідних училищ, монографіях з міжнародного морського приватного права. За 108 років починаючи з 1910 р в країні не видано жодної книги (підручника, керівництва і т.п.), присвяченій виключно аналізу міжнародного договору морського перевезення вантажу з широким використанням зарубіжного права і практики його застосування.

Не отримала розвитку тема товаророзпорядчих документів морського перевізника, включаючи їх роль в договорі міжнародної купівлі-продажу товару, страхування і банківських операціях. Основний упор робився на критику буржуазних правових теорій. В результаті звужувався кругозір юристів, які практикували в галузі міжнародного торгового мореплавання, з їх поля зору йшли важливі юридичні конструкції і цікаві рішення, які могли бути корисними в повсякденній роботі фахівців.

На рис. 1 зазначено, як зі складної павутини обміну інформацією між економічними операторами і різними державними агентствами, яка вимагає часу і людських ресурсів, можна зробити набагато більше організовану і ефективну систему. У британському порту Фелікстоу, де була створена така система, ефективність підвищилася в багато разів. Організаційна структура Maritime Cargo Processing Plc була створена для управління, маркетингу, продажу послуг та подальшого розвитку інтегрованої системи обміну інформацією порт-та, яка називається Felixstowe Cargo Processing System (FCPS).

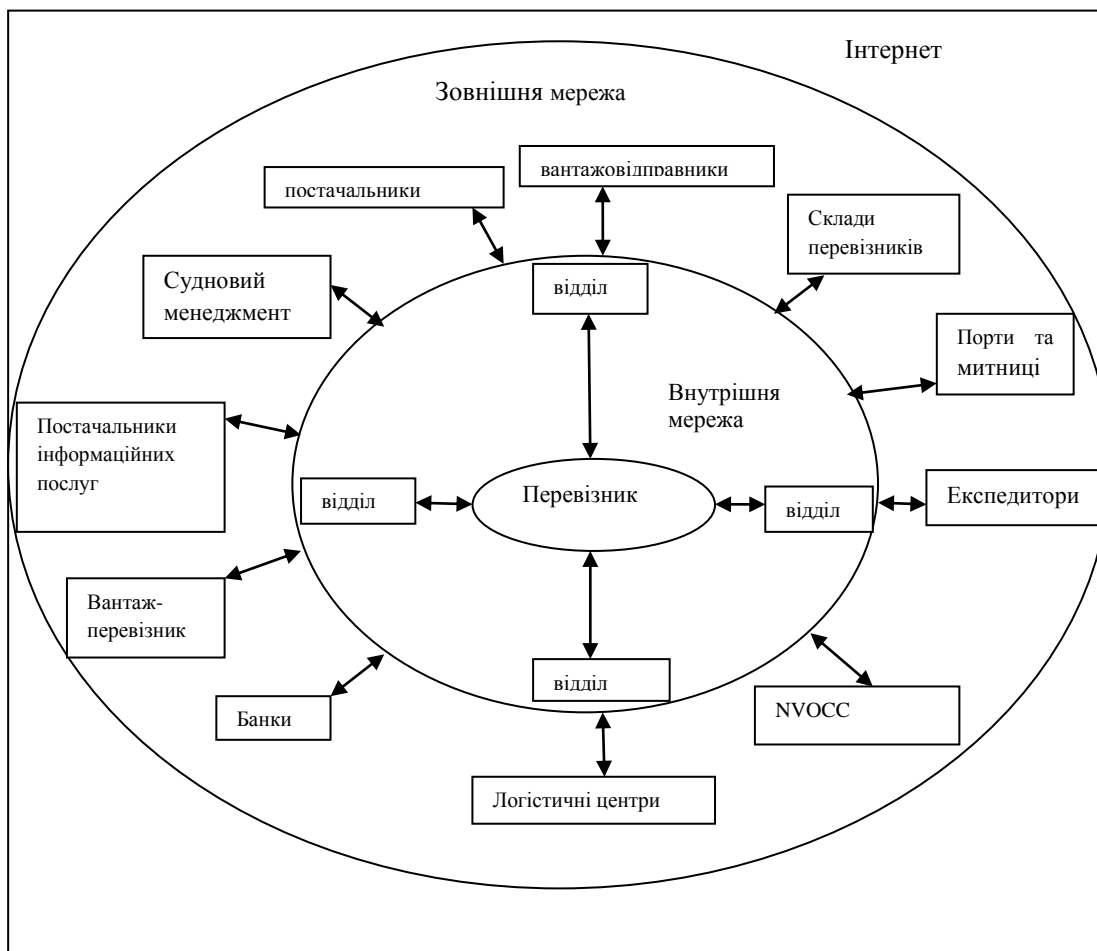


Рис. 1. Відносини мережі судноплавних ліній з судноплавною спільнотою через Інтернет

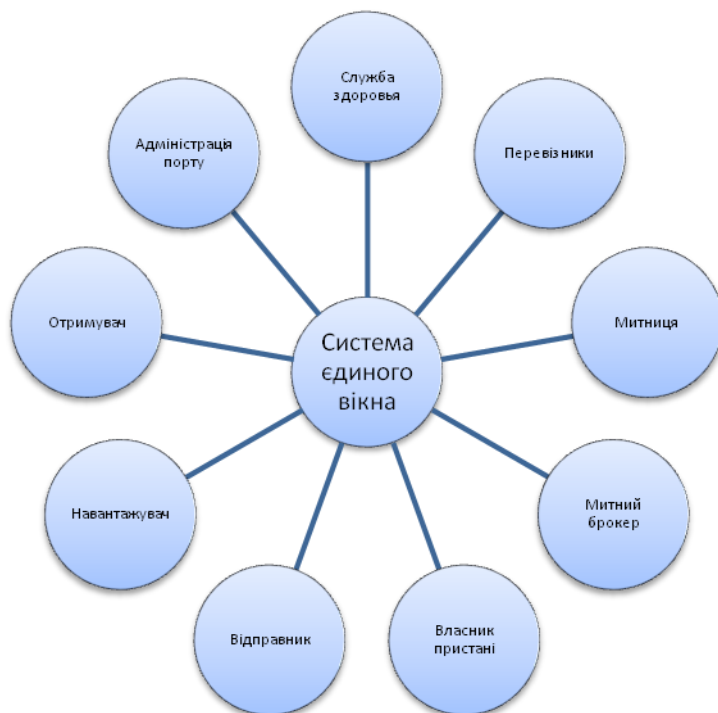
Якщо до введення системи на очистку товарів була потрібна гора паперів і 4-5 днів, а помилки з'являлися приблизно в 30% всіх документів, то після її впровадження різні процеси митниці, експорту, імпорту та інші пішли паралельно, більшість документів заповнювалися і подавалися разом, а на очистку був потрібний лише одну годину.

Система "єдиного вікна" вже впроваджена в багатьох країнах, таких як Японія, Сінгапур, Швеція, США і Сенегал. На основі існуючого досвіду цих країн і міжнародних стандартів обміну торговою інформацією була створена Рекомендація № 33 Європейської економічної комісії (ЄЕК) ООН і Центру ООН щодо спрощення процедур торгівлі та електронним діловим операціям (СЕФАКТ ООН). Ця рекомендація [12] дає загальне уявлення про концепцію "єдиного вікна", описує основні види систем "єдиного вікна", а також вигоди від впровадження цього механізму. Вона вказує на алгоритм ключових кроків, які необхідно пройти при створенні механізму "єдиного вікна". У зв'язку з цим і було підготовлено збірку з описами систем "єдиного вікна" в різних країнах світу. Цей документ буде доповнено новою рекомендацією № 34 про гармонізацію даних, класифікаторів та кодів, які використовуються автоматизованими системами збору та обміну інформацією між різними агентствами і торговими операторами. Ідея в тому, що інформаційні системи цих агентств і економічних операторів повинні "говорити на одній мові", використовуючи одні й ті ж класифікатори і коди, які приведені у відповідність з міжнародними стандартами, розробленими ЄЕК ООН, Всесвітньої Митної Організації, а також іншими організаціями. У жовтні 2010 р остаточно приймається Рекомендація № 35 щодо вироблення правової основи системи "єдиного вікна" в міжнародній торгівлі. Вона містить перелік тих специфічних областей законодавства, на які необхідно звернути особливу увагу при створенні правової бази для функціонування "єдиного вікна". Цей пакет рекомендацій, стандартів і інших інструментів ЄЕК ООН буде доповнений і Рекомендацією 36 про взаємодію між різними системами "єдиного вікна", робота над якою тільки почалася.

Система "єдиного вікна" надає чіткі вигоди як для органів державного контролю, так і для приватного бізнесу. Якщо приватні компанії будуть готувати і подавати необхідні документи тільки один раз, в одне місце і в стандартизованому вигляді і якщо процедура прискориться, то це призведе до зниження витрат, більш швидкому очищенні товарів, до передбачуваному і ефективному поясненню і застосування правил. Вигоди, хоч їх і менше видно, ще більш значущі для органів влади. Контролюючі органи зможуть розподіляти ресурси більш ефективно і розраховувати на кращу збирання мит і податків, а також на більше сприяння з боку бізнесу. Завчасна подача інформації в стандартному і прозорому вигляді призведе до посилення безпеки транскордонних потоків на основі кращої інформованості та аналізу ризиків. В кінцевому рахунку, "єдине вікно" означає більшу прозорість при зборі інформації про торговельні потоки і менший рівень корупції, а від цього виграють усі (крім злочинців).

Коли все агентства збирають необхідну інформацію разом і діляться даними, зникає одна з основних передумов для корупції - суб'єктивний контроль потоків інформації, в тому числі в критичних моментах фізичного контролю та митного очищення товару. Френсіс Бейкон (1561-1626) говорив, що "знання - це влада" (*Ipsa Scientia Potestas Est*). Контроль потоків формулярів і даних, а також інформація, якою слідом за цим володіють державні органи, дає контролюючим особам влада, в тому числі для отримання додаткових незаконних доходів. У цьому полягають одночасно і основна перевага "єдиного вікна" - його об'єктивний внесок в боротьбу проти корупції - і основна проблема по обчисленню співвідношення витрат і вигод від впровадження такої системи. Спроби обчислити в конкретних цифрах вигоди від знищення корупції завжди стикалися з величезними труднощами. У цьому сенсі не можна дивитися на впровадження "єдиного вікна" з точки зору тільки виручки, але необхідно мати на увазі довгострокову вигоду.

"Єдине вікно" у зовнішній торгівлі - це перш за все інструмент належного врядування. Воно сприяє і вирішення проблем підвищення ефективності зовнішньої торгівлі, і боротьбі з корупцією. Таким чином, воно сприяє досягненню більшої конкурентоспроможності країни в умовах високоорганізованих і технічно розвинених економік країн сучасного світу, а також допомагає вирішити ключові проблеми суспільного розвитку. Світова практика показує, що "єдине вікно" можна побудувати навіть в не самих розвинутих країнах. Однак для цього необхідна політична воля і чітке рішення на високому рівні. Ключовою умовою є також вибір сильної лідируючої організації вже на початковому етапі проекту. Вона повинна ефективно скоординувати роботу різних організацій. Не можна забувати, що "єдине вікно" не технічне рішення, але складний організуючий механізм.



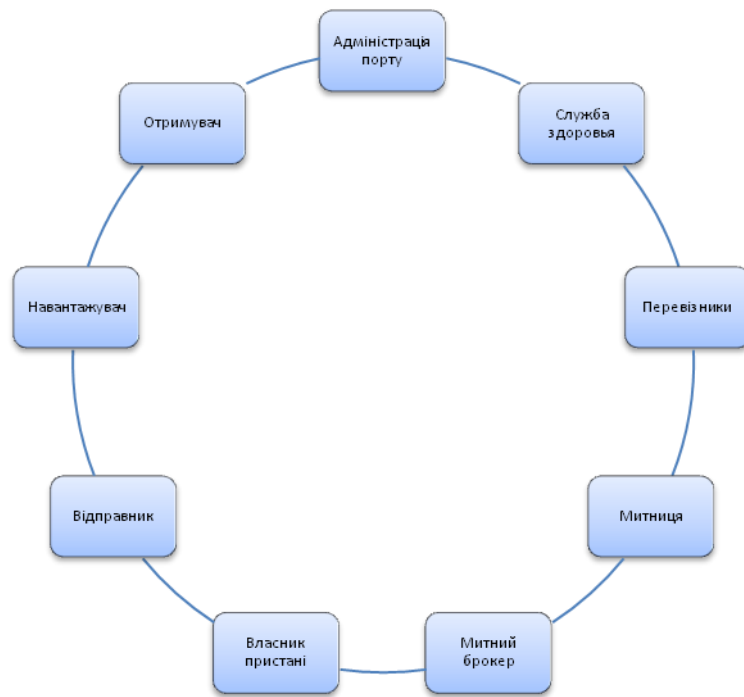


Рис. 2. Модель організації «єдиного окна»

"Єдине вікно" не просто технічний перемикач, але свого роду "інтелектуальна" система, в якій елементи даних з одного документа (формуляра) можна автоматично використовувати багато разів в інших документах іншими організаціями. Тому так важливі міжнародні стандарти, які створюють і підтримують ЄЕК ООН, ВТамО, образотворче мистецтво та інші організації для визначення елементів даних в структурному співвідношенні між собою. Досвід розвинених країн при впровадженні "єдиного вікна" доводить, що побудова системи крок за кроком найпростіше здійснюється на практиці. Можна почати з одного документа (наприклад, з вантажної декларації), а потім підключити інші, документи, процеси і організації. Необхідно з самого початку застосовувати міжнародні стандарти для міжвідомчого обміну інформацією, щоб спростити завдання транскордонного обміну даними між системами різних країн в майбутньому.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Синопис міжнародних конвенцій про перевезення вантажів свідчить про те, що міжнародний режим перевезень вантажів може бути встановлений конвенцією і багатосторонньою угодою зацікавлених держав. Оптимальним засобом забезпечення застосування однакової системи режиму перевезення вантажу є міжнародна конвенція. Однак досвід застосування Конвенції про змішаних перевезеннях і Гамбурзьких правил свідчить про те, що в останні роки підхід, заснований на міжнародних конвенціях, виявився не цілком ефективним.

ЛІТЕРАТУРА

1. Котлер "How to Create, Win, and Dominate Markets" The Free Press, Simon and Schuster, 1999. – 272 p.
2. Кокін А.С. Товаро-розпорядчі папери в міжнародній морській торгівлі (правові питання). М.: Известия, 1994. - С. 11-38.
3. Маковський А.Л. Розвиток міжнародно-договірної уніфікації морського права. Торгово-промислової палата СРСР. Секція торговельного мореплавства і морського права. Торговельне мореплавство і морське право. Вип. 10. М., 1982. - С. 24-39.
4. Вилкова Н.Г. Договірне право в міжнародному обороті. М.: Статут, 2002. - С. 33-35.
5. Коносаменти. Доповідь секретаріату ЮНКТАД. Doc. TD / В / с. 4 / ISL / 6 від 14 грудня 1970 року п. 123-292. – Режим доступу <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%9A%D0%A2%D0%90%D0%94>
6. Єгоров К.Ф. Зміни і доповнення, що вносяться до Конвенції 1924 року про коносаменти. М.: ИМО, 1969. - С. 66-72.

7. Єфімов С.Л. Морське страхування: теорія і практика. М. : Росконсульт, 2001. С. 8.
8. Садіков О.Н. Вступ в силу нової Угоди про міжнародні залізничні перевезення. Проблеми міжнародного приватного права: Збірник статей. М. : Зовнішня торгівля, 2000. С. 89-92.
9. Герчикова І.М. Міжнародні економічні організації: регулювання світогосподарських зв'язків та підприємницької діяльності. М. : Консалтбанк, 2000. - С. 510.
10. Кокін А.С. Братиславські угоди - основне джерело міжнародного приватного права дунайського судноплавства. М.: Правознавство, 1982. - С. 76-82.
11. Кокін А.С. Юридичний довідник торгового мореплавання. М. : Спарк, 2002. - С. 410-431.
12. Отчёт ЕЭК ООН №33. http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352.pdf

REFERENCES

1. Kotler, F. (1999). "How to Create, Win, and Dominate Markets" The Free Press, Simon and Schuster, 272 [in English].
2. Kokin, A.S. (1994). Tovarorasporyaditelnyie dokumenty v mezhdunarodnoy morskoy torgovle [Commodity-regulation documents in international maritime trade]. Moskva, Yzvestyya, 11-38 [in Russian].
3. Makovskiy, A.L. (1982). Razvitiye mezhdunarodno-dogovornoy unifikatsii morskogo prava. Sektsiya torgovogo moreplavaniya i morskogo prava. Torgovoe moreplavanie i morskoe pravo [Development of internationally-treaty unification of the law of the sea. Section of Merchant Shipping and the Law of the Sea. Merchant shipping and maritime law]. Moskva, Torgovopromyshlennaya palata SSSR, 24-39 [in Russian]
4. Vilkova, N.G. (2002). Dogovornoe pravo v mezhdunarodnom oborote [Contract law in international circulation]. Moskva, Ustav, 33-35 [in Russian].
5. Konosamenty. Doklad sekretariata YuNKTAD. Doc. TD / B / c. 4 / ISL / 6 vid 14 dekabrya 1970 roku p. 123-292. [Bills of lading. Additional information for the secretariat of UNCTAD. Doc. TD / B / c. 4 / ISL / 6 dated 14 March 1970, item 123-292] – Retrieved from <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D0%9D%D0%9A%D0%A2%D0%90%D0%94>
6. Egorov, K.F. (1969). Izmeneniya i dopolneniya, vnosimyie v Konventsiiyu 1924 goda ob o konosamente [Changes and amendments to the 1924 Convention on Bills of Lading]. Moskva, IMO, 66-72 [in Russian].
7. Efimov, S.L. (2001). Morskoe strahovanie: Teoriya i praktika [Marine insurance: Theory and practice]. Moskva, Roskonsult, 8 [in Russian].
8. Sadikov, O.N. (2000). Vstuplenie v silu novogo Soglasheniya o mezhdunarodnyih zheleznodorozhnyih perevozkah [The entry into force of the new Agreement on International Carriage by Rail]. Moskva, Vneshnyaya torgovlya, 89-92 [in Russian].
9. Herchykova, Y.M. (2000). Mezhdunarodnye ekonomycheskiye orhanyzatsyy: rehulyrovanye myrokhoziaistvennykh svyazey u predprynimatelskoi deiatelnosti [International economic organizations: regulation of world economic relations and business activity]. Moskva, Konsaltbankyr, 510 [in Russian].
10. Kokin, A.S. (1982). Bratislavskie soglasheniya - osnovnoy istochnik mezhdunarodnogo chastnogo prava dunayskogo sudohodstva [The Bratislava Agreement is the main source of private international law for the Danube navigation] Moskva, Pravovedenie, 76-82 [in Russian].
11. Kokin, A.S. (2002). Yuridicheskiy spravochnik torgovogo moreplavaniya [Legal Guide to Merchant Shipping] Moskva, Spark, 410-431 [in Russian].
12. UNECE report №33. - Retrieved from http://www.unece.org/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352.pdf.