**ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО,
ГОСПОДАРСЬКО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО**

УДК 346.7; 656.614.3

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2019.3-1.1>

АЯГУТ Н.Г.

**ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСШИПМЕНТУ
ЯК ОСОБЛИВОГО РЕЖИМУ НАДАННЯ ПОРТОВИХ ПОСЛУГ**

У статті виявлено правову основу застосування режиму трансшипменту в українському законодавстві. Здійснено аналіз нормативно-правових джерел з регулювання трансшипменту і встановлено, що визначення трансшипменту на законодавчому рівні відсутнє, і це призводить до проблем його застосування і розвитку в Україні. Запропоновано розглядати трансшипмент як певний режим, що включає кілька етапів: підготовчий, основний і кінцевий. Розшифровано зміст цих етапів. Зазначено, що залежно від кінцевого пункту призначення вантажів, що обробляються в режимі трансшипменту, цей режим поділяється на зовнішній і внутрішній. З'ясовано, що режим трансшипменту має як переваги, так і недоліки. До переваг віднесено: збільшення вантажопотоків та оновлення портової інфраструктури. Що ж до недоліків, то вони концентруються здебільшого навколо якості надання послуг з перевезень та економічних ризиків для перевізників. Встановлено, що за рівнем розвитку трансшипменту можна класифікувати морські порти. Зокрема, порти, в яких здійснюється перевалка контейнерних вантажів в режимі трансшипменту, можна назвати транзитними портами-хабами. Також розглянуто питання щодо застосування режиму трансшипменту у вітчизняній портовій галузі в історичному аспекті та на сучасному етапі. Визначено місце цього режиму в українських морських портах та виведено основні причини низького рівня розвитку трансшипменту в Україні. Запропоновано способи розвитку цього режиму. Зазначено характерні особливості застосування режиму трансшипменту в Україні та відмічено, що з огляду на стан вітчизняної транспортної галузі акцентувати увагу необхідно на розвитку внутрішнього трансшипменту, з метою налагодження вектору взаємодії «річка – море». Охарактеризовано трансшипмент як особливий режим надання портових послуг з навантажувально-розвантажувальних робіт. Виявлено основні проблеми правового регулювання трансшипменту в Україні та зазначено, що для їх вирішення необхідний комплексний підхід. З метою вирішення проблем правового регулювання сформульоване поняття трансшипменту для подальшого застосування.

Ключові слова: транзит вантажів, коносамент, перевалка контейнерів, транспортний вузол, порт-хаб.

The article reveals the legal basis for the application of the transshipment regime in Ukrainian legislation. An analysis of regulatory sources for transshipment regulation has been carried out and it is established that there is no definition of transshipment at the legislative level, which leads to problems of its application and development in Ukraine. It is suggested to consider transshipment as a specific mode, comprising several stages: preparatory, basic and final. The contents of these stages are deciphered. It is noted that, depending on the final destination of the cargo processed in transshipment mode, this mode is divided into external and internal. It is noted that the transshipment mode has both advantages and disadvantages. The advantages include increased freight traffic and upgrading of the port infrastructure, and noted that the shortcomings mainly focus on

the quality of the provision of transport services and the existence of economic risks for carriers. It is established that according to the level of transshipment development it is possible to classify seaports, and it is stated that seaports in which transshipment of container cargo is carried out can be called transit ports hubs. The place of this regime in the Ukrainian seaports is determined and the main reasons for the low level of development of transshipment in Ukraine are outlined. Ways to develop this regime are suggested. The peculiarities of the application of the transshipment regime in Ukraine are noted, and it is noted that, given the state of the domestic transport industry, attention should be paid to the development of the internal transshipment in order to adjust the river-sea interaction vector. Transshipment is characterized as a special mode of port services for loading and unloading works. The main problems of legal regulation of transshipment in Ukraine have been identified and a comprehensive approach is needed to solve them. As a first step to solving the problems of legal regulation the concept of transshipment is formulated for further use.

Key words: *transit of goods, bill of lading, transshipment of containers, transport hub, port hub.*

Вступ. Розвиток морських портів напряду залежить від обсягів вантажопотоків, збільшення яких своєю чергою збільшує дохід портових підприємств. Для залучення вантажопотоків українські морські порти повинні мати конкурентоспроможні порівняно з іноземними портами умови в сфері надання портових послуг. Така потреба з'явилась і щодо необхідності застосування режиму траншшипменту у вітчизняних морських портах близько 10 років тому, коли румунський морський порт Констанца, обробляючи близько 50% вантажів в режимі траншшипменту, став пунктом вимушеної зупинки для перевалки вантажних контейнерів перед прибуттям в українські порти, оскільки на той час в Україні режим траншшипменту не застосовувався [1]. З огляду на це були прийняті зміни до Закону України «Про транзит вантажів», які запроваджували режим спрощеного митного оформлення вантажів за формулою «море – море» в українських портах, але прямого комплексного підходу, що регулював би саме режим траншшипменту, українське законодавство не містить. Серед наукової літератури є невелика кількість публікацій з дослідження проблем траншшипменту, які досліджували О.П. Подцерковний, Д.Ю. Сіюшов, В.В. Щербина та інші вчені.

Постановка завдання. Метою статті є розкриття змісту траншшипменту як особливого режиму здійснення операцій з навантажувально-розвантажувальних робіт у морських портах з огляду на його застосування в українській портовій галузі на рівні сталих правил та законодавчого закріплення.

Результати дослідження. Поняття траншшипменту в українському законодавстві відсутнє, але спроби законодавчого визначення цього режиму були. Так, проект Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» містив наступне поняття траншшипменту: «транзит товарів, що переміщуються морським і річковим транспортом у контейнерах, під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського, річкового порту» [2]. Але за результатами опрацювання вищевказаного проекту Держмитслужбою було прийнято рішення про недоцільність його прийняття. Однією із причин було тлумачення поняття траншшипменту, яке, на думку спеціалістів Держмитслужби, поглинається визначенням транзиту, наведеним у ст. 90 Митного Кодексу, а саме: «транзит – це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома митними органами України або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності» [3].

Слід зазначити, що на думку О.П. Подцерковного і Д.Ю. Сіюшова прийняття Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» дозволило би вирішити деякі проблеми, пов'язані з процесом обробки контейнерів у режимі траншшипменту у морських портах і зробити цей процес більш якісним, швидким й економічним. Водночас поняття траншшипменту, надане в проекті вищевказаного закону, не повною мірою відображало суті траншшипменту, «адже з економічної точки зору траншшипмент передбачає не просто транзит товарів у контейнерах, а й перевантаження контейнерів з одного судна на інше» [4, с. 483].

Як зазначалось у самому проекті Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», метою його прийняття було «збільшення обсягів вантажів, що переміщуються у контейнерах через порти України, підвищення ефективності використання інфраструктури портів шляхом законодавчого визначення особливостей здійснення обробки та оформлення вантажів, що переміщуються у контейнерах, контейнерів і транспортних засобів, що їх перевозять» [2].

Натомість вищевказаний закон не було прийнято, тому траншшипмент регулюється нормами Закону України «Про транзит вантажів». Так, в ч. 6 ст. 6 вказаного Закону зазначається, що «на товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і річковим транспортом у контейнерах та під час зберігання, залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, вантажна митна декларація не подається» [5].

Але слід підкреслити, що не визначивши поняття траншшипменту ні в окремому законі, ні в Законі України «Про транзит вантажів», законодавці тим самим залишили процес траншшипменту, що застосовується у морських портах України, без чіткого визначення та, відповідно, без належного регулювання. Враховуючи, що перевалка вантажів в режимі траншшипменту все ж застосовується в морських портах в Україні, це вимагає встановлення суті, місця і ролі цього режиму в сфері надання портових послуг.

«Траншшипмент» – слово іншомовного походження, що у перекладі з англійської (анг. Transshipment) означає «перевалка», по суті, траншшипмент – це перевалка контейнерних вантажів. При цьому траншшипмент треба розглядати не просто як спосіб перевалки контейнерів, а як певний процес, що включає кілька етапів (рис. 1).

Рис. 1

Таким чином, траншшипмент можна визначати і як спрощену схему митного оформлення вантажів, і як умову коносаменту¹, і як перевалку контейнерів.

Вищевказаний кінцевий етап траншшипменту передбачає транспортування вивантажних контейнерів з одного великотоннажного судна на інші – фідерні судна та їх спрямування до пункту призначення: іншого морського чи річкового порту в межах країни чи в іноземний порт. Залежно від пункту призначення траншшипмент поділяється на внутрішній і зовнішній.

Щодо одного із пунктів вказаного основного етапу траншшипменту – «митного оформлення вантажів», то слід зазначити, що основна вимога повноцінного впровадження траншшипменту у діяльність портів з боку законодавців полягала саме в спрощенні митних формальностей. Як зазначалось в пояснювальній записці до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про транзит вантажів», основною метою законопроекту є: «спрощення процедури

¹ Транспортний документ, який виконує три функції: доказ поставки товару на борт судна, свідчення договору перевезення, засіб передачі прав на товар у дорозі іншій стороні шляхом передачі їй документу (відповідно до офіційних правил тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати ІНКОТЕРМС)

оформлення контейнерів у транзитному сполученні, що прибувають і відвантажуються водним транспортом» [1]. Однак вирішуючи питання про те, до якої сфери відносин – господарських чи митних – більшою мірою належать правовідносини, що виникають з траншипменту, то слід розглядати митне оформлення вантажу з точки зору супровідного процесу здійснення господарської діяльності з перевалки вантажів.

Отже, класичний траншипмент як процес, що складається з кількох етапів, полягає у тому, що судно заходить у порт прибуття і не покидаючи зону митного контролю чи зону пропуску, яким є територія цього порту, перевантажується на більш маленькі фідерні судна, які і здійснюють подальше транспортування контейнерних вантажів до порту призначення. Схематично це представлено на рис. 2.

Рис. 2. Схема класичного траншипменту.

Серед цілей траншипменту є не тільки розвиток транзиту, а й цілісний розвиток морського порту. Оскільки цей режим забезпечує збільшення вантажопотоків шляхом зменшення часу обробки вантажів та економічних затрат на митне оформлення, то введення режиму траншипменту сприяє розвитку порту, в якому він застосовується, шляхом залучення вигідними умовами до користування послугами саме цього порту. Однак траншипмент як режим з надання певних видів портових послуг має як переваги, так і недоліки, що відображаються на продуктивності того чи іншого морського порту, в якому він застосовується.

До переваг траншипменту можна віднести:

1. *Збільшення вантажопотоків* шляхом:

- оптимізації логістичних операцій, яка полягає у тому, що великі судна слідують магістральними шляхами між портами і немає необхідності витрачати час та кошти для заходу цих суден у кожен порт, що знижує собівартість перевезень;
- застосування спеціальних правил митного оформлення, яке зменшує вартість послуги з перевалки вантажів та часу обробки вантажів.

2. *Оновлення портової інфраструктури*. Застосування режиму траншипменту потребує створення специфічних технічних, технологічних, кадрових та інформаційних умов у морському порту, що, з одного боку, сприяє оновленню портової інфраструктури і розвитку порту загалом, а з іншого – потребує значних інвестицій.

До недоліків траншипменту належать:

1. *Наявність принципу взаємозалежності учасників траншипменту*, який має такі прояви:
 - взаємозалежність великотоннажного флоту від фідерного флоту. Так, невідповідність кількості великих контейнеровозів та фідерних судів може призвести до ризику дефіциту;
 - взаємозалежність лінійних перевізників від фідерних перевізників;

2. *Наявність ризиків для лінійних перевізників*. Лінійні перевізники залежать від ринку послуг, через мінливий характер якого вони схильні до впливу економічно невігідних для них ситуацій. Так, останнім часом відмічається тенденція до посилення уваги щодо сегменту фідер-

них перевезень. Великі компанії, що здійснюють свою діяльність у морських портах, переорієнтовуються не на кількісний, а на якісний склад вантажів, обираючи той, що користується попитом.

Морські порти, які здійснюють обробку вантажів в режимі траншшипменту, також називаються портами-хабами (транспортними вузлами). Поняття «порт-хаб» виникло завдяки розробці моделі «хаб-енд-спок» (рисунк 3), яка виглядає як принцип «маточини і спиці» і першочергово застосовувалась у авіаційній галузі.

Втім, хабом можна назвати не тільки морський порт, що пристосований для перевалки контейнерних вантажів в режимі траншшипменту, а й інші утворення, принцип дії яких побудований на моделі «хаб-енд-спок». Якщо говорити про порт-хаб як порт, в якому застосовується режим траншшипменту, то більш підходяща для нього назва – транзитний порт-хаб.

У своїй роботі В.В. Щербіна наводить поділ портів саме за рівнем траншшипменту на фідерні порти або порти-шлюзи, регіональні порти-шлюзи, хаби-порти і чисті хаби-порти, де рівень вантажопотоку, переробленого в режимі траншшипменту, складає 90% від загального [6, с. 95–97].

На території України функціонують 13 морських портів. Всі вони мають ряд відмінностей, включаючи різне географічне розташування і технічні можливості. Як зазначалось в пояснювальній записці до проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про транзит вантажів», найбільш придатними до залучення транзитних контейнерів у режимі «траншшипменту» є українські порти: Іллічівський (зараз морський торговельний порт «Чорноморськ») та Одеський, а можливості порту Чорноморськ «по всіх основних експлуатаційних критеріях можна порівняти з можливостями порту Констанца»² [1].

Вперше в історії вітчизняних портів перевалку вантажів в режимі траншшипменту у 2011 році здійснив Одеський морський порт та його партнер ТОВ «Бруклін-Київ порт» [7]. Однак в Україні, на жаль, траншшипмент не отримав належного розвитку, і українські порти можна віднести до «фідерних» портів, де частка вантажопотоку, обробленого в режимі траншшипменту, складає менше 10%.

Можливо причинами цього є, по-перше, той факт, що процес введення у вітчизняну портову галузь режиму траншшипменту тривав три роки, що призвело до його несвочасності; по-друге, наявний підхід законодавців до визначення процесу перевалки контейнерних вантажів в режимі траншшипменту не відповідає дійсності. Відповідно до цього підходу траншшипмент ототожнюється з транзитом і це призводить до нівелювання таких етапів траншшипменту, як створення необхідних умов для його здійснення і розвитку. Зміна цього підходу на інший, заснований на впровадженні елементів траншшипменту у вітчизняних морських портах, саме з огляду на його системність як особливого режиму надання портових послуг, допоміг би вирішити питання зменшення вантажопотоків, від якого останнім часом потерпає торгова галузь в Україні.

Враховуючи особливості транспортного комплексу України на сучасному етапі його розвитку, більшої уваги потребує розробка та вдосконалення порядку здійснення внутрішнього траншшипменту, який стане способом покращення взаємодії морський-річковий транспорт. Зараз переважна частка оброблених у морських портах вантажів доставляється по Україні автомобільним транспортом, враховуючи навантаження на дороги та екологію, вбачається необхідність налагодження вантажних перевезень від морських портів-хабів річковими шляхами до місця призначення і навпаки.

Розвиток внутрішнього і зовнішнього траншшипменту в Україні потребує:

– оновлення портової інфраструктури морських і річкових портів України та приведення її у відповідність до ефективного здійснення внутрішнього та зовнішнього траншшипменту;

² Румунський порт, в якому частка по обробці вантажів в режимі траншшипменту превалює над іншими.

Рис. 3. Модель «хаб-енд-спок»
(англ. Hub&Spoke)

– покращення послуг з фідерних перевезень і контроль за їх наданням;
– вдосконалення законодавства по регулюванню траншшипменту, яке дозволило б реалізувати проекти внутрішнього та зовнішнього траншшипменту в Україні.

Вирішення проблем правового регулювання траншшипменту в Україні потребує комплексного підходу і першим кроком у цьому напрямі стане надання поняття траншшипменту для закріплення на рівні законодавства.

Висновки. Таким чином, українське законодавство з регулювання режиму траншшипменту складається в основному із Закону України «Про транзит вантажів», в якому містяться окремі положення щодо порядку митного оформлення перевалки вантажів у контейнерах, але не надано визначення траншшипменту як режиму. Це призводить до односторонності у розумінні траншшипменту і тягне за собою низький рівень розвитку цього режиму в Україні. Тому пропонується на законодавчому рівні визначити траншшипмент як *особливий режим надання порткових послуг, який здійснюється у порту за наявності певних умов і полягає у перевантаженні вантажів у контейнерах з одного судна на інше на території порту з метою транспортування вантажів до місця призначення, використовуючи певний порядок документального оформлення*. При цьому, визначивши траншшипмент особливим режимом, акцентуємо увагу на його багатогранності, а не тільки на спеціальних умовах митного оформлення.

Список використаних джерел:

1. До проекту Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про транзит вантажів». Пояснювальна записка. URL: w1.c1.rada.gov.ua › [pls](#) › [zweb2](#) › [webproc34](#) (дата звернення: 01.10.2019).

2. Про проект Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять»: лист Міністерства доходів і зборів України від 21.05.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> › [rada](#) › [show](#) (дата звернення: 01.10.2019)

3. Митний Кодекс України від 09.11.2012. № 4495-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> › (дата звернення: 03.10.2019).

4. Підчерковний О.П., Сіюшов Д.Ю. Законодавчі проблеми траншшипменту в контексті розвитку морських портів України. *Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. праць*. 2013. № 69. С. 483–489.

5. Про транзит вантажів. Закон України від 24.12.1999. № 1172-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> › ... (дата звернення: 04.10.2019)

6. Щербіна В.В. Розвиток траншшипменту як режиму перевалки контейнерних вантажів. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2016. № 1(54). С. 89–100.

7. Одесский порт первым на украинском рынке переваливал траншшипмент. URL: www.port.odessa.ua › [press-tsentr](#) › [novosti](#) › [port](#) › 18019-odeskij-port-p... (дата звернення: 03.10.2019)