

жавних посад, зміст іспитів на заміщення державних посад, правила атестації, кваліфікаційні характеристики різних категорій державних службовців і багато іншого. Актуальним напрямом діяльності є створення структур щодо профілактики та розв'язання службових конфліктів у державному апараті. Якщо державна служба формується як єдиний соціально-правовий інститут, як у випадку створення Голодержслужби України, то необхідна і організація управління нею з відповідними структурами на центральному рівні та органах місцевого самоврядування [7, с. 267]. Глибина та широчінь охоплення ланок соціального комплексу завданнями підготовки адекватної вітчизняної еліти суспільства, зв'язок цього завдання з функціями управління реформацією державно-адміністративної системи обумовлює включення його у систему Ради внутрішньої безпеки.

Висновки

Проблема якості еліти та її підвищення для України є справді доленосною, від її розв'язання залежить сценарій подальшого суспільного розвитку. Якщо взяти варіанти сценаріїв у агрегованому вигляді, то їх існує два [1, с. 10–11]. Перший – консервація нинішнього або навіть посилення маргінального стану країни, що містить загрозу посилення авторитарних тенденцій у політиці, яка пов'язана з об'єктивними передумовами цивілізаційного розвитку, консервацією паразитичних елітних структур в економіці. Другий – це якісний прорив на шляху соціально-економічної трансформації, перетворення країни на зону ефективного розвитку елітних економічних структур.

Україна, незважаючи на кризу, в якій вона перебуває, зберігає людський, природний і техніко-технологічний потенціал для формування ефективної еліти, що в окремих аспектах не лише дорівнює, а й переважає відповідно потенціал країн, які вже отримали запрошення до вступу у ЄС.

Політична та економічна еліта, яка представляє інтереси адміністративно-економічних груп, поставлена перед проблемою: як гарантувати стабільність та недоторканність біз-

несу і власності як від нових переділів, так і надмірного втручання влади, гібридизованих її форм. Частина сучасного елітного сектору розуміє довгострокові переваги правових гарантій над силовими і готова грати за правилами та встановлювати ці правила. Бізнес-групи елітного сектору, зорієнтовані на західні ринки, мають потребу легалізації капіталів та ведення бізнесу на цивілізованих засадах; зорієнтовані на національний ринок – потребу у підвищенні платоспроможності населення та внутрішніх суб'єктів господарювання, що, в свою чергу, передбачає обопільну детінізацію доходів елітних та ординарних структур.

Серед високих державних службовців є представники, здатні чинити опір процесу гібридизації влади, його певному обмеженню та введенню у кероване річище. Спостерігається також хоч і слабка, але постійна тенденція до омолодження пострадянської еліти, посилення в колі нової еліти антигібридизаційних владних тенденцій.

Отже, сама логіка економічних та суспільно-політичних процесів створює можливість обмеження паразитичних явищ, вибору еліти на користь соціально ефективного розвитку, забезпечення рівня країни на передових позиціях у світовому співтоваристві.

Література

1. Жданов І., Якименко Ю. Україна у XXI столітті: виклики для політичної еліти // Національна безпека і оборона. – 2003. – №9. – С. 2–11.
2. Предборський В.А. Детінізація економіки: у контексті трансформаційних процесів: Монографія. – К.: Кондор, 2004. – С. 760.
3. Макмиллан Ч. Японская промышленная система. – М.: Прогресс, 1988. – С. 400.
4. Гінзбург М. Як зробити українську мову державною де-факто? // Дзеркало тижня. – 2004. – №14 (10 квітня).
5. Корсак К. Модернізація чи рух у протилежному напрямку // Дзеркало тижня. – 2004. – №7 (21 лютого).
6. <http://www.guds.gov.ua/poliojennya.html>
7. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. – М.: Юрид.лит., 1997. – С. 400.

О.В. ПОПОВИЧ,
к.е.н., доцент кафедри ФОіА, Національний авіаційний університет

Специфіка здійснення фінансових взаємовідносин при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту

У статті досліджено особливості здійснення фінансових взаємовідносин на різних видах транспорту та виділені загальні проблеми, що виникають при таких взаємозрахунках.

В статье исследованы особенности осуществления финансовых взаимоотношений на разных видах транспорта и выделены общие проблемы, которые возникают при таких взаимоотношениях.

In articles it is investigated features of realization of financial mutual relations on different types of transport and shared problems which arise at such mutual relations are allocated.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку економіки України пов'язаний із переходом до ринкових відносин, характеризується підвищенням соціальних, організаційних, екологічних та технологічних вимог щодо функціонування і розвитку транспортного комплексу. Схильність до співробітництва в різних галузях суспільного виробництва і соціальній сфері викликає значну кількість проблем у фінансових взаємовідносин при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту. Саме це, на наш погляд, й обумовило вибір тематики даної статті.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Висвітленню теоретичних та практичних основ фінансових взаємовідносин в цілому та фінансовим взаємовідносинам при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту, зокрема, присвятили свої роботи науковці: Г.М. Азаренкова, О.В. Ареф'єва, Л.М. Стасюк, Д. Роман, А. Шимкіна, М.І. Молдованов, О.С. Філімоненков, Г.А. Борщ, Г.Г. Кірейцев, Р.М. Михайленко, Т.Е. Белялової, Ю.Л. Борко, К.І. Гудз, О.В. Костроміна, О.Й. Косарев, І.П. Садловська, Ю.Б. Слободяник та інші. Але, як правило, дані роботи розглядали особливості фінансових взаємовідносин лише на якомусь одному виді транспорту.

Метою статті є дослідження фінансових взаємовідносин при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту та виділення загальних проблем притаманних всім видам транспорту при здійсненні таких розрахунків.

Виклад основного матеріалу. Транспорт – сукупність засобів, призначених для переміщення людей, вантажів, сигналів і інформації з одного місця в інше. Транспорт поділяється на дві категорії: транспорт загального користування та транспорт незагального користування.

Транспорт загального користування не слід плутати із громадським транспортом (громадський транспорт є частиною транспорту загального користування). Транспорт загального користування обслуговує торгівлю (перевозить товари) і населення (пасажирські перевезення). Транспорт незагального користування – внутрішньовиробничий і внутрішньовідомчий транспорт. Усі види транспорту, що застосовуються у міжнародних перевезеннях поділяються на міжнародні вантажні та міжнародні пасажирські перевезення. Особливістю транспорту у зовнішньоекономічній діяльності є те, що на його продукцію – транспортну послугу – мають вплив всі фактори ринкової економіки. Перш за все, це відноситься до коливань цін на паливо, співвідношення попиту і пропозиції на перевезення вантажів, стан політичних та економічних відносин різних держав та інші фактори.

У транспортному процесі всі його учасники (виробники продукції, замовники, покупці, перевізники, посередники) вступають у складні економічні та комерційно-правові відносини, які регулюються різними нормативними актами, на-

ціональними законодавчими [1] і міжнародними правовими нормами, звичаями.

Прямі міжнародні перевезення регулюються міжнародними конвенціями [2, 3]. Вони визнанні багатьма країнами світу і мають значний практичний досвід. Найважливішими з них є: при морському перевезенні: Правила Гаага–Вісбі, що стосуються коносаментів (1978); при авіаційному Варшавська конвенція із змінами (1955) та при автоперевезеннях Конвенція про міжнародні перевезення автотранспортом (1956). Існує також конвенція про змішані перевезення, зокрема, Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, що була прийнята в 1980 році.

У процесі своєї господарської діяльності всі учасники перевезень вступають в економічні відносини. Такі відносини проявляються у вигляді фінансових взаємовідносин між резидентами, які надають транспортні послуги та резидентами, що їх отримують. Розглянемо докладніше як здійснюються фінансові взаємовідносини при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту. Почнемо ми розглядати з морського транспорту.

Морський транспорт є найбільш універсальним та ефективним засобом доставки великих мас вантажів на далекій відстані. Щодо пасажирських зовнішніх перевезень, то вони займають незначну долю у морських транспортних послугах. Морські та річкові пасажирські сполучення найбільш популярні у вигляді міжнародних туристичних круїзів.

Валютні операції, що виникають при виконанні морських перевезень вантажу та супутніх послуг, здійснюються у відповідності з українським законодавством [4–8]. Як правило, всі взаємовідносини підприємств та організацій Укрморрчіфлоту з користувачами послуг української морської бази оформлюються відповідними контрактами та угодами. Це можуть бути морські перевезення вантажу, які в залежності від характеру роботи флоту мають різні назви (чартер, лінійна–букінг–нота і т.д.), угоди по агентуванню флоту, протоколи міждержавного рівня, кредитні угоди тощо.

Усі ці документи обов'язково включають пункти, що стосуються узгодженого порядку проведення розрахунків сторонами, підписанням їх, а також порядок застосування штрафних санкцій у випадку порушення однієї із сторін узгодженого порядку розрахунків. Усі валютно–розрахункові операції підприємств та організацій галузі класифікують на три групи [7].

До основної і найбільш об'ємної групи валютно–розрахункових операцій відносяться постійно виникаючі розрахунки між судовласниками та вантажовідправниками, а також пасажирами, включаючи посередників. До другої групи взаєморозрахунків відносяться зобов'язання українських судовласників по їх платежах, що випливають з виконання угоди морського перевезення вантажу та пасажирів. Третя група валютних операцій включає в себе валютно–розрахункові відносини судовласників з іншими підприємствами та організаціями галузі, які являються супровідними при морському перевезенні вантажу.

Як зазначалося раніше, в перевезенні вантажів морем і здійсненні при цьому валютно-розрахункових операцій бере участь велика кількість українських та іноземних організацій, взаємовідносини між якими носять як прямі так і непрямі зв'язки. Перевезення українських експортних та імпорتنих вантажів здійснюється судами, що працюють в трамплі і на міжнародних морських та спільних лініях по розкладу.

Усі ці перевезення є причиною виникнення валютно-розрахункових взаємовідносин між судновласником, зовнішньоторговельними об'єднаннями, з одного боку, та іноземними компаніями – з іншого. Як правило, контракт, пов'язаний із придбанням та продажем товарів по українському експорту та імпорту, передбачає перевезення вантажу морем українським флотом закордонного плавання. Це пов'язано з виконанням розрахунків з українськими зовнішньоторговельними організаціями по фрахту, тарифи по якому, включаючи різні знижки та надбавки, розраховуються відповідними міжвідомчими угодами.

Розрахунки морських та річкових пароплавств за перевезення вантажу для іноземних фрахтователів здійснюються в іноземній валюті по ставкам світового фрахтового ринку. Морські та річкові пароплавства, виконавши перевезення експортних та імпорتنих вантажів, пред'являють зовнішньоторговельним організаціям рахунки платіжні-вимоги, складені на основі коносаментів. Рахунки платіжні-вимоги виписуються пароплавствами у гривнях з зазначенням шифру валюти країни порту призначення експортних вантажів чи країни порту завантаження імпорتنих вантажів.

Рахунки платіжні-вимоги пароплавства виписуються окремо за перевезення експортних та імпорتنих вантажів і перший екземпляр без додатку коносамента здається на інкасо до обслуговуючого їх банку. А другий примірник рахунку платіжної-вимоги пароплавства разом з додатком коносамента і самим коносаментом відсилається безпосередньо платнику до здачі першого екземпляру до обслуговуючого банку пароплавства. Рахунки платіжні-вимоги за перевезення вантажів у закордонному плаванні оплачуються в порядку акцепту.

За перевезення пасажирів у закордонному плаванні і за оренду кораблів для круїзних рейсів розрахунки з українськими організаціями здійснюються у порядку перерахування коштів на рахунки пароплавств-судновласників чи оплати відповідними організаціями рахунків платіжних вимог.

При лінійних перевезеннях українських експортних та імпорتنих вантажів порядок проведення розрахунків між судновласником та вантажовідправником той же, що і при трампових перевезеннях. Єдина відмінність полягає в тому, що з'являється посередник при роботі флоту на спільних українсько-іноземних лініях. Ця відмінність пов'язана з умовами роботи суден двох країн на спільних лініях, що визначаються угодами, в яких вказано яка організація тої чи іншої сторони виконує обов'язки агента лінії і в яких розмірах, а також яким шляхом загальний лінійний фрахт ділиться між партнерами.

Перевезення українських імпорتنих та експортних вантажів передбачає захід українських кораблів в іноземні порти і в цих випадках з'являється необхідність оплати послуг, що їм надаються, тобто виникають валютно-розрахункові взаємовідносини з іноземними організаціями, що спеціалізуються на обслуговуванні іноземних кораблів. Розрахунки з іноземними агентськими фірмами за обслуговування українських кораблів ведеться у формах: акредитиву; банківського переказу, інкасо та авансу.

При розрахунках між організацією-замовником та організацією, що здійснює морські перевезення виникають проблеми, які пов'язані, по-перше, з тим, що іноді вантаж, який перевозиться згідно угоди одним кораблем не довозиться до кінцевого пункту призначення, а перевалюється на інший корабель, який довозить цей вантаж до кінцевого пункту призначення або в порт, з якого здійснюється подальше відправлення вантажу сушею. В цьому випадку фрахтування оплачується перевізником вантажу і рахунок виставляється на загальну суму. Після отримання коштів один судновласник розраховується з іншим, тобто гроші не відразу потрапляють на рахунки судновласників, а отже вони не відразу можуть ними розпорядитися. По-друге, проблема при розрахунках виникає коли вантажоодержувач продає не всю партію товару за коносаментом, а тільки його частину, або коли партія товару продається одночасно кільком покупцям.

Діяльність залізничного транспорту в зовнішньому середовищі і системі валютних відносин по міжнародним перевезенням має свою специфіку. Цим видом транспорту вантаж не можна доставити по прямому варіанту від пункту виробництва в одній країні до місця потреби в іншій. На відміну від автомобільного, водного та авіаційного транспортів, що використовуються за межами країни-власниці, залізниця забезпечує перевезення експортно-імпорتنих та транзитних вантажів тільки по території своєї країни.

Основним документом у перевезенні товарів залізницею з країни в країну є залізнична накладна. Вона виконує функції договору про перевезення, товаророзпорядчого документа та підтвердження про прийом вантажу до перевезення. Цей документ не є зворотним. Вантаж віддається у розпорядження названого вантажоодержувача після пред'явлення ним документу, що засвідчує його особу. Оскільки у світі існує кілька систем залізничного сполучення, які відрізняються між собою шириною колії, габаритами локомотивів і вагонів і т.д., то регулювання міжнародних залізничних перевезень здійснюється кількома незалежними одна від одної міжнародними конвенціями, кожна з яких застосовується конкретно до однієї з систем і регламентує форму залізничної накладної.

Європейські країни керуються Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення, учасниками якої є 33 держави. Дана конвенція містить умови перевезення вантажів, зокрема, встановлює, що ставки перевізних платежів визначаються національними та міжнародними тарифами. При міжнародних перевезеннях розрахунковою валютою тарифів є швей-

царський франк. Головною організацією в Україні, що здійснює залізничні перевезення, є «Укрзалізниця» [9–15]. На відміну від інших видів транспорту «Укрзалізниця» знаходиться у державній власності і є монополістом у своїй галузі.

Розрахунки за перевезення пасажирів в міжнародному сполученні залізницею відбуваються на підставі звітів сторін про продаж квитків, що здійснюється касами залізниці України та іноземними залізницями. Звіти складає розрахункова організація залізниці тієї країни, де були продані квитки, і надсилає їх всім залізницям, по яким проїжджав пасажир. Звіти складаються окремо на квитки–купони, бланкові білети–купони на групові поїздки, доплатні квитанції. Квитки, продані залізничними касами і бюро подорожей, враховуються на окремих листках. Окремий звіт складається на квитки, продані в спецвагони і спецпоїзди. На залізниці, що складала звіт здійснюється утримання з вартості квитка на користь Бюро подорожей своєї країни, а частину вартості що залишилася розподіляють між залізницями, що брали участь у перевезенні.

Якщо перевезення пасажирів здійснюється в міжнародному сполученні за участю двох сусідніх прикордонних залізниць, то складання звітів, пересилання документів, їх розгляд і акцепт здійснюються тільки між цими залізницями. Копії акцептованих документів направляються розрахунковою організацією, що сальдує платежі.

Розрахунки, пов'язані з продажем квитків на плацкарт, здійснюються в безакцептному порядку. На користь залізниць, що приймали участь в перевезенні у сальдову відомість включають ті суми, які були нараховані по звіту залізниці, що продала квитки і видала плацкарти. При виявленні різниці в розрахунках зацікавлена залізниця складає відомість перерахунку, яка оплачується вже тільки в тому розмірі, який був визнаний залізницею–дебітором.

Розрахунки за перевезення багажу та товаробагажу здійснюються по звітах залізниці країни відправлення, які надсилаються залізницям, що брали участь у перевезенні. Звіт складається окремо по багажу та товаробагажу. На перевезення багажу у змішаному залізнично–морському сполученні складається окремий звіт, при чому провізна плата за морську ділянку шляху сполучення відраховується судноплавному підприємству через залізницю тієї країни, якій вона належить.

Як і по перевезеннях пасажирів, розрахунок за перевезення багажу і товаробагажу ведеться у безакцептному порядку. Розрахунки за перевезення транзитних вантажів здійснюються на підставі звітів, складених залізницею країни, через яку перевозяться такі вантажі. У звіт включають провізні платежі по тих вантажах, які транзитна залізниця здала залізницям призначення чи іншим транзитним залізницям у звітному місяці. Вантажі записуються у звіт у тій послідовності, в якій вони здавалися сусідній залізниці на підставі передавальних відомостей. Звіт пред'являється залізниці країни–відправлення чи залізниці країни призначення залежно від того, хто сплачує провізні платежі.

По звітах про транзитні вантажі застосовується безакцептний порядок включення нарахованих сум у сальдову відомість, причому у всіх випадках у звіти включаються суми провізних платежів, що належать залізниці незалежно від того, в якому розмірі вони були нараховані і вписані в провізні документи. Таким чином, залізниця відправлення чи призначення, стягуючи платежі за перевезення вантажу по залізниці транзитної країни, погашає їх останньою в іноземній валюті, бере на себе повну відповідальність за повноту та своєчасність стягнення платежів з відправника чи отримувача вантажів. Якщо при перевезенні вантажу на транзитній залізниці виникають додаткові витрати і збори, які залізниця, що стягує платежі, не може наперед передбачити, то на ці суми звіт складається на транзитній дорозі, а потім він висилається залізниці відправлення чи призначення в залежності від того, хто стягує основні провізні платежі. Суми по таких звітах також належать включенню в сальдову відомість в безакцептному порядку.

При здійсненні розрахунків між замовником та залізницею виникають певні проблеми. Вони пов'язані з тим, що Розрахунковому підрозділу залізниці необхідно збирати та заповнювати велику кількість документів (договори, довідки, накопичувальні картки та інший перелік документів) на кожного платника за послуги залізниці. Це забирає багато часу, іноді призводить до виникнення арифметичних помилок при неувважності робітників, що, в свою чергу, викликає гальмування надходження коштів на рахунки залізниці. Іноді виникає ситуація, коли одержувач не вносить залізниці належні їй платежі, в цьому разі залізниця, щоб покрити свої витрати, реалізує вантаж самостійно, не повертаючи його отримувачу. Знову це призводить до затримки надходження коштів на рахунки залізниці.

Міжнародні перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом отримали в останні роки великого розповсюдження, що пов'язано з розвитком автомобільних доріг, автотранспортних засобів, зростаючим потоком зовнішньоторговельних вантажів і пасажирів по лінії міжнародного туризму. Цей вид перевезень дуже гнучкий у відношенні маршрутів та графіків руху. Ним можна перевозити пасажирів та вантаж «від дверей до дверей», що позбавляє відправника від необхідності зайвих перевезень.

Основним документом в автомобільних перевезеннях є автотранспортна накладна, яка виконує функції договору перевезення, товаророзпорядчого документу та розписки перевізника. Зміст відомостей, що подаються у накладній, визначає Конвенція про угоду міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, учасником якої був СРСР [16–17]. Україна також є учасницею конвенції на правах наслідування. В цілях контролю за забезпеченням перевезення автомобільним транспортом на території України створена головна організація Державтоадміністрація [16].

Перевезення вантажів автомобільним транспортом України в міжнародному сполученні оформлюється накладною

міжнародного зразку. Оплата українськими підприємствами, організаціями і установами перевезень зовнішньоторгових та інших вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні здійснюється за перевезення по території України у гривнях по відповідним тарифним ставкам, а за перевезення по іноземній території в іноземній валюті за відповідними тарифними ставками.

Розрахунки з відправниками та отримувачами вантажів за їх перевезення проводяться через Державтоадміністрацію по її рахункам платіжними вимогами. Платникам випускаються рахунки платіжні вимоги за перевезення вантажу автомобільним транспортом в міжнародному сполученні по іноземній території. Рахунки платіжні–вимоги випускаються в іноземній валюті із зазначенням банківського коду валюти. Код валюти визначається по кінцевому пункту країни призначення (при експортних перевезеннях вантажу) чи відправлення (при імпорتنих перевезеннях вантажу).

Платник має право повністю чи частково відмовитися від акцепту рахунку платіжної вимоги у двох випадках: при пред'явленні вимоги на оплату перевезення вантажу, який ним не перевозився, і при виявленні арифметичних помилок. Разом із пред'явленням рахунків платіжних вимог у банк на інкасо направляється один примірник цього рахунку з прикладання копій товарно–транспортних накладних, які заповнюються на кожне відправлення і вид вантажу.

Порядок розрахунків Державтоадміністрації з автотранспортними підприємствами і туристичними організаціями за міжнародні перевезення пасажирів автомобільним транспортом здійснюється на підставі угоди укладеної між ними. При розрахунках за міжнародні перевезення пасажирів автотранспортне підприємство виставляє Державтоадміністрації рахунок з прикладанням до нього довідки туристичних організацій і розшифрування, а також виправдувальні документи по послугам, які надані автобусам на іноземній території. У розшифруванні до рахунку по кожній країні фіксується пробіг автобуса, що відповідає пробігу, вказаному в довідці туристичних організацій і ціну 1 л паливно–мастильних матеріалів.

Міжнародним повітряним перевезенням вважається таке перевезення, при якому місце відправлення і місце призначення знаходяться на території або різних держав, або на території іншої держави передбачена посадка літака, в той час як місце відправлення і місце призначення розташовані на території одної і тої ж держави. Іноземними партнерами українських авіакомпаній являються авіакомпанії країн, пов'язаних міжнародними лініями з Україною.

Комерційна діяльність авіації пов'язана з перевезенням пасажирів, багажу, вантажу та пошти. Відомо, що чисті підсумки від комерційної діяльності будь–якої авіакомпанії залежать в першу чергу від експлуатаційного доходу та експлуатаційних витрат. Адже при виконанні міжнародних повітряних перевезень авіакомпанія вступає у фінансові взаємовідносини з різними юридичними та фізичними особами. Так, у частині витрат авіакомпанія розраховується по паливно–ма-

стильних матеріалах, по технічному обслуговуванню і ремонту авіатехніки, за аеронавігаційне обслуговування по трасі і в районі аеропорту, за комерційну рекламу, за продаж і оформлення авіаперевезень, за оренду повітряних судів тощо.

Крім витрат по аеропортових і аеронавігаційних зборах, по технічному і комерційному обслуговуванню авіакомпанія розраховується за оформлення і продаж авіаперевезень з агентами по продажу, генеральними агентами чи з іншими авіакомпаніями–партнерами по інтерлайну.

Дохід авіакомпанії формується за рахунок надходжень із: виручки за перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти, згідно укладених угод та контрактів; виручки від спільної експлуатації повітряних ліній літаками у відповідності з угодами між українською та іноземною авіакомпаніями; виручки від профільних послуг, що надаються населенню, підприємствам та організаціям, при виконанні міжнародних перевезень і робіт.

Порядок і особливості розрахунків авіакомпанії по доходах і витратах визначаються міжнародними рекомендаціями і методиками. В частині визначення доходів авіакомпанія керується RAME (Керівництво по розрахунку доходів), який опублікований фінансовим комітетом і підкомітетом IATA по взаєморозрахунках. Керівництво містить всі основні правила взаєморозрахунків та іншу інформацію, що стосується угод про експлуатацію міжнародних повітряних ліній.

Підставою для взаєморозрахунків і формування доходів авіакомпанії є первинні перевізні документи, а також відповідні фінансові рахунки, що підтверджують виконання роботи і послуги як по авіаперевезенням, так і за різні види обслуговування літаків (комерційне, аеронавігаційне та інше). Самі фінансові взаємовідносини повинні бути чітко оговорені у відповідних угодах (комерційні угоди між авіакомпаніями, угода про генерального агента і т.д.), в яких визначається механізм здійснення оплат.

Висновки

Щодо розрахунків при міжнародних перевезеннях різними видами транспорту то організації, що надають морські, автомобільні, залізничні та авіаційні послуги, як ми переконалися під час здійсненого дослідження розраховуються між собою за допомогою однакових розрахункових інструментів, які викликають проблеми, що притаманні лише певному транспортному виду. Але поряд з різними проблемами існують проблеми, які притаманні всім транспортним видам, – це:

- безвідповідальність чи невірне оформлення перевезень. Сутність його полягає в тому, що працівники які заповнюють перевізні документи не завжди грамотно, уважно та згідно всім передбаченим умовам угоди оформлюють перевізні документи;

- арифметичні помилки на користь однієї з фірм. Заповнюючи рахунки до сплати, працівники розрахункового відділу не завжди уважні. В результаті цього одна із фірм отримує більше коштів, а інша менше чим їй належить;

– невірне застосування курсів валют. При здійсненні розрахунків використовується курс валюти не на дату укладання угоди щодо перевезення, а на дату здійснення розрахунків;

– в рахунок іноді включають послуги, які не замовлялися. Іноді при пред'явленні рахунків перевізником організації, яка замовляла перевезення в їх суму включаються послуги, які організація–замовник не замовляла;

– сума рахунку нараховується на підставі невірних даних про кількість пасажирів, вагу та обсяг вантажу. Рахунки, що пред'являються організації–замовнику перевізником, не відповідають кількості, вазі та обсягу, який замовляла перевести організація–замовник;

– виникнення боргових зобов'язань між імпортером та експортером транспортних послуг. Боргові зобов'язання виникають в результаті порушення умов угоди щодо перевезення пасажирів, вантажу та багажу;

– несвоечасність виконання умов по угодам з перевезення пасажирів та вантажу.

Література

1. Угода про принципи формування спільного транспортного простору взаємодії держав–учасниць СНД у галузі транспортної політики від 06.10.99 р. № 1 126–XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу до угоди: http://www.mintrans.gov.ua/uk/alias_51/print/8556.html.
2. Международное воздушное право: [В 2 т.]. – М.: Наука, 1981. – Т. 1. – 343 с.
3. Международное воздушное право: [В 2 т.]. – М.: Наука, 1981. – Т. 2. – 366 с.
4. Наказ Мінтрансу України від 03.02.2003 р. № 74 «Про типовий договір про сумісні діяльність у морських торговельних портах України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до наказу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
5. Наказ Мінтрансу України № 424 від 05.08.94 р. «Про здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до наказу: <http://www/zakon.rada.gov.ua>
6. Статут Міжнародної Конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу від 13.12.74 р. [зі змінами та доповненнями]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до статуту: <http://www.uapra-vo.net/data/g1993/list34.htm>
7. Взаиморасчеты при международных перевозках / [А.В. Зверев, Г.Б. Заничева, В.М. Михайлик и др.]; под ред. А.В. Зверева. – М.: Транспорт, 1998. – 223 с.
8. Цветов Ю.М. Основы организации транспортного обеспечения внешнеторговых связей Украины / Ю.М. Цветов. – Киев: ОАО «ИКТП–Центр», 2000. – 581 с.
9. Сарафанова Е.В. Международные перевозки: основные положения / Сарафанова Е.В., Евсеева А.А. – М.: ИКЦ «МарТ»; Ростов–на–Дону: Издательский центр «МарТ», 2005. – 240 с.
10. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4.07.96 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до закону: <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>
11. Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.98 р. № 457 «Про статут залізниць України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до постанови: <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>
12. Наказ Мінтрансу України від 16.08.2000 р. № 433 «Про зарахування надходжень з розподільчих рахунків залізниць і підприємств Укрзалізниці на централізований розподільчий рахунок Укрзалізниці» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до наказу: <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>
13. Конвенція про договір міжнародних перевезень вантажів від 10 травня 1956 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу до конвенції: <http://www.zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main>
14. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 21.11.2000 р. № 644 «Про затвердження «Правил розрахунків за перевезення вантажів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до наказу: <http://www.mintrans.gov.ua>
15. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.12.2008 р. № 1454 «Про зміни до Правил розрахунків за перевезення вантажів» [Електронний ресурс]. – Режим доступу до наказу: <http://www.mintrans.gov.ua>
16. Положення про Державний департамент автомобільного транспорту, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.2000 р. № 586 [Електронний ресурс]. – Режим доступу до положення: <http://www.mintrans.gov.ua>
17. Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.97 р. № 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом» зі змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. – Режим доступу до наказу: <http://www.mintrans.gov.ua>