

УКРАЇНА В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ

У статті розглянуто питання щодо спрощення процедур міжнародної морської торгівлі при використанні інформаційно-комунікаційних технологій. Спрощення процедур торгівлі при використанні електронного обміну даних є напрямком, що може принести реальні вигоди як для уряду, так і для ділових кіл та дозволить підвищити конкурентоспроможність української держави у морській торгівлі.

In the article questions are examined in relation to simplification of procedures of international sea-borne trade for the use informatively communication technologies. Simplification of trade procedures at the use of electronic exchange of information is direction which can bring the real benefits, both for a government and for business communities and will allow to promote the competitiveness of the Ukrainian state in sea-borne trade.

Постановка проблеми у загальному вигляді. На сьогодні участь України в світовій морській торгівлі обмежується 4,5 млн. т вантажів, тобто 0,05% від її загального обсягу. Саме такий обсяг вантажів перевозиться судами під Державним прапором України. Це відповідає рівню розвитку морської торгівлі, наприклад, Океанії.

Середній показник продуктивності однієї тонни дедвейту українського флоту складає 12-14 тонн вантажів на рік, при середньому в світі – 6-7 т., але одночасно одна тонна дедвейту в середньому в світі заробляла у 2010р. прибутку за добу 0,15 USD і більше, а в Україні – 0,05 USD і менше, а лише одиничні українські судна виходять на рівень 0,1 USD прибутку за добу експлуатації.

Взагалі, це є результатом незбалансованого товарообігу і структури перевезень, коли основний обсяг імпорту потрапляє до України в контейнерах, а основний експорт здійснюється балкерним тоннажем. У той же час частина вантажів походженням з України складає 1%, а з урахуванням транзиту – 2% від обсягу світової морської торгівлі.

На сьогодні обмеженість підходу до розвитку морської могутності держави вже стала не просто шкідливою, а такою, що створила реальну загрозу економічній і національній безпеці держави. Підтвердженням цього є те, що за період незалежності України практично повністю втрачено морський транспортний флот. Частина у ВВП від діяльності морського транспорту країни постійно зменшується і на сьогодні складає трохи більше 2%, тоді, як за умови використання потенціалу, отриманого на день незалежності, це могло б скласти більше 15 відсотків по морському транспорту і 10 відсотків по суднобудуванню і ремонту.

Якщо за останні 10 років обсягу експорту транспортних послуг на вантажні перевезення, які надавалися українськими суб'єктами, скоротилися більш, ніж на чверть, імпорт таких послуг за цей період збільшився майже в 1,5 рази.

В цілому, за останні 20 років частина вітчизняних перевізників експортно-імпортних вантажів в загальному обсязі скоротилася з 75 до 7,5%, що свідчить про необхідність розширення використання прогресивних технологій, зокрема, використання інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ).

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. У сфері морських перевезень ІКТ вперше стали застосовуватися досить давно для створення індивідуальних каналів зв'язку між вантажовідправниками і судноплавними компаніями [1, с.44-69; 2, с.19-28; 3]. Багато хто з цих каналів вимагав дорогого прямого фізичного підключення, доступного лише найбільшим вантажовідправникам і перевізникам.

Згодом оператори морських перевезень перейшли на індивідуальні системи на базі Інтернету [4; 5, с.476-487; 6, с.6]. Останнім часом морські судноплавні компанії стали створювати спільні електронні комерційні платформи, такі, як «International Trade» (INTTRA). Досвід роботи з порталами перевізників говорить про те, що такі системи допомагають покращити зв'язок між перевізниками, вантажовідправниками, митними органами і комплексними інформаційними системами портів [7, с.226-287].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Вдосконалення транспортних операцій вимагає обліку багаточисельних аспектів, що стосуються, зокрема, їх надійності, безпеки і екологічної чистоти. Тому, для переходу на електронну документацію потрібно буде внести зміни до національного і міжнародного законодавства.

Особливу увагу слід звернути на функції оборотних коносаментів, які, в числі іншого, є і товаророзпорядчими документами та ця конкретна функція, як і раніше, залежить від існування паперового документу.

В процесі морського перевезення вантажів не все виглядає так гладко, як хотілося б. Так, в міжнародно-правових стосунках, пов'язаних з морським перевезенням вантажів, є досить нормативних актів, якими вони регулюються. Одночасно, в світовому суднопластві немає єдності правового регулювання перевезень.

Це пов'язано з тим, що морські перевезення вантажів регламентуються Гаагськими правилами, Гаагськими правилами із змінами, внесеними Правилами Вісбі, і Гамбургськими правилами. Таким чином, на даному етапі існує три міжнародні документи, що діють, а також три групи країн, які регулюють правові стосунки, пов'язані з морським перевезенням вантажів. Це, у свою чергу, відбивається на якості морських перевезень вантажів і на їх документальному оформленні [2].

Цим проблема не вичерпується, оскільки далеко не завжди є чітке уявлення про позицію банків відносно різних транспортних документів. В Україні вона, крім того, визначається позицією податкових і митних органів, а вона далеко не завжди однозначна. Ілюзій по даних питаннях дуже багато і податківці з митниками розлучаються з ними повільно і насилу.

Тому, єдино відкритий шлях – імплементувати найбільш доцільний комплекс міжнародних правових норм в практику українського підприємництва, виходячи з тих, що існують і визнаються в світі банківських правил.

Постановка завдання. Метою даної статті є імплементация найбільш доцільного комплексу міжнародних правових норм у практику українського підприємництва як необхідної умовою створення позитивного іміджу України в системі міжнародної морської торгівлі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Основна ідея всіх форм розрахунків – платіж, проводиться проти пред'явлення обумовлених контрактом документів. Покупець вимагає від продавця пред'явлення банку повного комплексу товарних документів. Основу комплексу утворюють три види: транспортний документ, торгівельний рахунок, страховий поліс (або страховий сертифікат). Те, що транспортний документ служить основоположною частиною вказаного комплексу документів, говорить про його важливу роль для осіб, що беруть участь в розрахунках.

У минулому, та і сьогодні, банки далеко не завжди погоджуються приймати документи, видані експедиторами. Виключення зроблені для: коносаменту на змішане перевезення ФІАТА, затвердженого Міжнародною торгівельною палатою; транспортного документа, виданого експедитором, що діє як перевізник, або на правах його агента; випадку, коли прийом документа експедитора прямо вказаний клієнтом в дорученні банку. Негативна позиція банку до документа експедитора пояснюється тим, що відповідальність експедитора завжди обмежено і не рівнозначна відповідальності перевізників, врегульованій різними міжнародними транспортними конвенціями [8, с.114-126].

Автор вважає необхідним узагальнити основні поняття та вимоги щодо оформлення контрактних документів.

По-перше, поняття «Транспортний документ» має широкий зміст. Воно включає транспортні документи, що діють на всіх видах транспорту. Допустимо, транспортний документ з комбінацією цих видів.

По-друге, наявність слів «відправка», «прийняття», «вантаження» говорить про підтримку банком наступної послідовності дій перевізника: спочатку прийняти обумовлений предмет транспортування і лише після цього видавати свій транспортний документ. Реалізація цієї позиції перешкоджає появі в торгівельному звороті безтоварних транспортних документів.

По-третє, перевізник видає транспортний документ як особу, що володіє предметом перевезення на підставі транспортного договору. У міжнародному праві таких осіб називають законними (або титульними) власниками.

По-четверте, не згадуються оборотні властивості товаророзпорядчих документів. Очевидно, банк виходить з того, що оборотні властивості товаророзпорядчих документів не є внутрішньо властивими транспортному документу. Вони додаються транспортному документу волею зацікавлених сторін і на підставі законодавства, місця видачі транспортного документа, якщо не існує іншого рішення на рівні міжнародної конвенції (Брюссельська конвенція 1924 р. про коносаменти, виходить з вживання коносамента як товаророзпорядчого документа (ст. 1 «б», п. 7 ст. 3).

Банківськими правилами дозволено представляти як оригінали документів, виготовлені за допомогою репрографічних, автоматизованих або комп'ютерних систем, або просто під копірку. В принципі признається прийнятність таких документів, якщо на них є відмітка про те, що вони є оригіналами, і за умови, що у разі потреби вони можуть бути належно засвідчені.

Банки не несуть жодної відповідальності за форму, повноту, точність, достовірність, підробку або юридичне значення транспортних документів, так само, як і загальні та приватні умови, наявні в документах або додатково включені в них.

Банки також не несуть жодної відповідальності за опис, кількість, вагу, якість, кондиційність, упаковку, доставку, цінність або за фактичну наявність вказаних в документах товарів, а рівно за сумлінність, дії і бездіяльність, платоспроможність, виконання зобов'язань, комерційну репутацію вантажовідправника, перевізників або страховиків товарів або всякої іншої особи.

Для договорів купівлі-продажу товару в морській торгівлі пануючим є положення, що право власності на товар переходить на покупця лише у момент передачі йому товаророзпорядчого документа або виконанні умови, встановленої продавцем. Навіть якщо товар занурений на підставі коносаменту, виданого на ім'я покупця або по його наказу, право власності не вважається таким, що перейшло до покупця до передачі йому коносамента. Виняток становлять торгівельні операції на умовах ФОБ і ФАС, коли право власності і, відповідно, ризики переходять до фрахтувальника при пересіченні вантажем поручнів (суднового фланця трубопроводу) або складування вантажу на причалі (проходження наливного вантажу фланця берегового трубопроводу).

Проте на практиці виходять не стільки з теоретичних позицій, скільки з економічного стану продавця і покупця. Там, де ринкова перевага у продавця, він прагне зберегти за собою право власності на товар до його повної оплати. Там, де положення інше, продавець вимушений відмовитися від права власності ще до того, як покупець отримає коносамент або на стадії передачі покупцеві товару. У останньому випадку здачу товару покупцеві можуть пов'язати з документом про індивідуалізацію товару, із здобуттям документа про зберігання товару на складі в порту, з документом про розміщення індивідуалізованого товару на пірсі, з штурманською розпискою та ін.

У законодавстві України право власності виникає з моменту передачі речей. До передачі речей прирівнюється передача коносаменту або іншого розпорядчого документа на речі. Ризик випадкової загибелі або псування речей, що продаються, переходить до набувальника одночасно з виникненням у нього права власності. Так, чинне в Україні законодавство істотним чином обмежує практику вільної торгівлі, що негативно позначається на рівні її розвитку.

Вище зазначене дозволяє зробити твердження про те, що неспроможними були і залишаються твердження, ніби «...у відповідності з чинним законодавством і міжнародною практикою в морських перевезеннях лише коносамент є документом, що засвідчує перехід права власності» і це належним чином повинно бути імplementовано в практику українського господарювання [2].

Зокрема, видачею штурманської розписки оформлюється перехід права володіння вантажем від відправника до перевізника – адміністрації судна. Прийняття цього вантажу перевізником, засвідчене розпискою адміністрації судна на полях вантажного ордера, є не що інше, як згода перевізника з пропозицією відправника. На юридичній мові така згода іменується акцептом.

Перенесення погоджених даних оферти і акцепту в друкарський бланк коносаменту розглядається як приведення укладеного договору перевезення вантажу морем в стан і форму товаророзпорядчого документа, придатного для перенесення права власності на вантаж і для застосування до договору морського перевезення вантажу правил міжнародних конвенцій, що діють, а у сфері банківських операцій – для здобуття банківського кредиту. До завершення прийому вантажу капітан не зобов'язаний підписувати коносамент. Вони не завжди збігаються в часі. Перший із них є односторонньою дією перевізника, що скріплює текст вже складеного коносаменту, другий – вимагає участі двох сторін.

Момент прийому коносаменту важливий для сторін по таким причинам:

- 1) подальше внесення поправок до коносаменту здійснюється лише за угодою сторін і проти повернення перевізникові всіх раніше виданих екземплярів коносаменту;
- 2) фіксується дата вручення коносаменту;
- 3) передбачається, що прийомом коносаменту сторони підтвердили правильність тексту документа;
- 4) у перевізника існує розумне припущення, що предмет виконання його обов'язку не викликав у відправника зауваження формою та змістом, тобто вручення коносаменту прийнято вірно, відповідно до договору.

Найбільш важливі проблеми вживання ЕОД при цьому обумовлено «віртуальним» характером ІКТ, забезпеченням безпеки електронного середовища і наявністю такого ж рівня правового визнання, як і використання паперових документів. Наприклад, одна з таких труднощів пов'язана із знаходженням еквіваленту унікальної товаророзпорядчої функції коносаменту для електронного середовища.

Відповідно до існуючого національного і міжнародного законодавства, юридичні права ґрунтуються на фізичному володінні паперовим документом, і існуючі правові режими не забезпечують належним чином таких же юридичних прав відносно електронних еквівалентів [9].

В зв'язку з цим, доки не було розроблено дієвого електронного еквіваленту оборотному коносаменту для широкого комерційного використання. Оскільки в разі оборотних транспортних документів складніше забезпечити успішний перехід до електронного середовища, в цілому слід визнати, що оборотні транспортні документи повинні використовуватися лише в тих випадках, коли дійсно існує потреба в оборотному товаророзпорядчому документі, наприклад, коли передбачається продаж товарів, що знаходяться в дорозі, або коли потрібно забезпечити індивідуалізовану безпеку документа. В той же час, це не завжди потрібно в сучасній комерційній практиці.

В зв'язку з цим, слід зазначити, що було прийнято різні міжнародні конвенції з метою створення основи для узгодження законів і нормативних положень на глобальному рівні. Ряд

держав-членів імплементували Типовий закон ЮНСИТРАЛ про електронну торгівлю, який було прийнято у 1996 році, а також інше законодавство з метою усунення правових бар'єрів, таких, як вимоги відносно «письмової форми», «оригінала» або «підписів», і визнають доказову силу електронних повідомлень і допускають включення загальних умов договору перевезення за допомогою відповідного засланя [8].

У 2001 році був ухвалений Типовий закон ЮНСИТРАЛ про електронні підписи, а пізніше, у 2005 році, Генеральна Асамблея прийняла Конвенцію Організації Об'єднаних Націй про використання електронних повідомлень в міжнародних договорах з метою створення більш комплексної правової бази для контрактних стосунків в електронному середовищі.

Зі свого боку ЕЕК ООН розробила набір електронних документів (UNeDocs), які використовуються на експериментальній основі в Сполученому Королівстві та можливість впровадження яких в інших країнах розглядається в даний час. Це дозволить створювати торговельні документи у форматі PDF на основі файлів формату XML і навпаки, та повинно привести до заміщення паперового документообігу електронними повідомленнями, включаючи електронні підписи і платіжні операції. ЕОД лежить також в основі комплексних систем інформації про вантаж, які було розроблено більше трьох десятиліть тому в портах і аеропортах для полегшення здійснення транзитних операцій в рамках змішаних перевезень.

Ці системи дозволяють автоматизувати і спростити обмін інформацією між рядом учасників торгівлі і перевезень. Для портів було безпосередньо розроблено комплексні портові системи, що є комп'ютеризованими системами для портового господарства, що зв'язують всіх учасників транспортного ланцюжка і ІКТ, що ґрунтуються на широкому використанні. Вони охоплюють всі компанії, що користуються портом, і забезпечують для всіх сторін доступ до інформації про товари в порту при підтримці потоків інформації в рамках порту.

Наприклад, користувачі можуть автоматично резервувати місце біля причалу і підтверджувати час приходу/відходу, резервувати бункерування, технічне обслуговування, ремонт і представляти різні сертифікати і ін. документи, необхідні для конкретних товарів, судів, екіпажів і пасажирів. До прикладів таких комплексних портових систем відносяться ПОРТНЕТ в Сінгапурі, ІНТІС в Роттердаме, АДЕМАР в Гавре, ПРОТІС в Марселі, ХІТ в Гонконзі, ЕОД в Кобе, СЕГХА в Антверпені і ДАКОСИ в Гамбурзі.

Одночасно, спостерігаються відмінності в тому, яким чином упроваджуються комплексні портові системи. Наприклад, в порту Роттердам дана система була впроваджена портовою адміністрацією, яка потім заохочувала користувачів і операторів порту до її вживання; з іншого боку, в портах Німеччини використовувався більш децентралізований підхід, що забезпечує впровадження цих систем операторами терміналів або зовнішніми компаніями.

В даний час існують ініціативи для налагодження потоку інформації між комплексними портовими системами, прикладом чого є ініціатива «Євротранспортнет» в Європі за участю портів Антверпен, Гавр, Роттердам, Гамбург, Бремен/Бремерхафен і Філікстоу. Мета полягає в наданні користувачам портів єдиного інтерфейсу доступу до комп'ютерних систем всіх шести портів. Ще одним прикладом є мережа ЄВРОМАРИ, що зв'язує комплексні портові системи середземноморських портів Марсель, Генуя та Валенсія.

Широке застосування отримали так само системи стеження за вантажами і транспортними засобами, які сприяють підвищенню безпеки, якості управління ризиками і зведенню до мінімуму можливих втрат. Ці системи покликані забезпечити доставку вантажів в пункт призначення в необхідному стані, що відповідає інтересам як урядів, так і приватних компаній, прагнучих підвищити надійність і ефективність міжнародних логістичних ланцюжків. Можливості стеження за вантажами, контейнерами і транспортними засобами, включаючи судна, від місця відправлення до місця призначення все більшою мірою

пов'язано з передачею інформації за допомогою таких інструментів зв'язку, як глобальні системи місцезнаходження, пристрої радіочастотної ідентифікації (РЧИ) або зчитування штрих-коду.

Окрім функцій спостереження і стеження ІКТ використовуються для контролю за доступом. Прикладом такого вживання є система «Карго кард», яку впроваджено в порту Роттердам. Система зчитує ідентифікаційну карту водія, при цьому як додатковий контроль використовується відбиток руки водія, і тим самим прискорює процес допуску вантажних автомобілів на термінал і забезпечує перевірку контейнерів. Ще одним прикладом є системи автоматичної зйомки, які встановлено на в'їздах терміналу і яким для проведення зйомки потрібно менш однієї хвилини.

При проїзді скрізь ворота терміналу вантажні автомобілі активізують датчики, які автоматично приводять в дію цифрові апарати, що фотографують контейнер, номер шасі, номер ліцензії вантажного автомобіля і обличчя водія. Ці технології, що мають велике значення для ініціатив по забезпеченню безпеки логістичних ланцюжків, прискорюють процедури догляду і контролю і, нарешті, сприяють швидкій доставці вантажів і безперебійному функціонуванню торгівлі.

Висновки і перспективи подальших розробок. Заходи по спрощенню торгівельних і транспортних процедур шляхом застосування ЕОД визначаються багаточисельними чинниками, які можуть змінюватися від країни до країни. Основними і найбільш загальними чинниками є наступні:

- 1) склад і структура власної зовнішньої торгівлі, коли, наприклад, країна може визнати пріоритетним спрощення процедур експорту, а не процедур імпорту. Наприклад, вона може прийняти рішення про створення, в першу чергу, єдиного електронного вікна для вивозу товарів і послуг і, лише потім, впровадити таке вікно для імпорту. Одночасно, залежно від рівня використання технологій в різних країнах змінюватися і пріоритетність електронних засобів вирішення відповідних завдань;
- 2) рівень розвитку власної зовнішньої торгівлі і її фрахова незалежність. Якщо одні країни є місцем розміщення крупних постачальників торгівельних і транспортних послуг, то інші країни залежать від надання цих послуг іноземними компаніями. Пріоритет, що додається заходам по спрощенню процедур, які створювали б переваги для компаній конкретного типу, буде різним, залежно від того, чи є країна приймаючою стороною для таких компаній чи ні. Таким чином, чинником, який слід було б враховувати при встановленні пріоритетів, є мультиплікативний ефект або та дія, яку дана міра надасть, можливо, не стільки на торгівлю, скільки на інвестиційну привабливість і зайнятість у секторі транспортних послуг;
- 3) значні відмінності в національних пріоритетах виявляються тоді, коли мова заходить про спрощення процедур транзитної торгівлі в рамках тієї країни, що не має виходу до моря. Як правило, така країна опиняється в положенні споживачів послуг, а прибережні транзитні сусідні країни - в положенні їх постачальників. Торгівельні компанії в країні, що не має виходу до моря, цілком природно частенько надаватимуть підвищене значення спрощенню процедур транзитної торгівлі, навіть в разі міжнародних торгівельних потоків, що проходять транзитом через їх власну територію, в надії отримати від сусідніх прибережних країн аналогічний або взаємовигідний режим торгівлі;
- 4) до інших чинників, що мають значення для встановлення пріоритетів, відносяться товарна структура торгівлі країни, найбільш широко використовуваний вид транспорту і рівень концентрації (усуспільнення) зовнішньої торгівлі країни. Значення товарної структури торгівлі, тобто вигляду товарів, що є об'єктом торгівлі, може бути проілюстроване на прикладі нафти і нафтопродуктів. В цьому відношенні наслідком великих обсягів що до ввозу нафти і нафтопродуктів може бути те, що більш пріоритетне значення надаватиметься розділенню функції пропуску вантажів через кордон і їх митного очищення. Що стосується способів перевезення, то, залежно від використовуваного виду транспорту, країна може прийняти рішення про спрощення

процедур торгівлі в портах, наприклад, за рахунок введення процедури митного очищення до прибуття в порт призначення (при морській торгівлі), скажемо на судні, при імпорті на умовах ФОб, або в прикордонних пунктах пропуску, наприклад, за рахунок організації спільних прикордонних і митних операцій з сусідніми країнами. І, нарешті, залежно від рівня концентрації торгівлі, наприклад, результатом її диверсифікації по структурі або торгівельним партнерам, може бути встановлення вищих пріоритетів вироблення комплексних рішень і багатобічних угод, тоді як при високій мірі концентрації структури торгівлі пріоритетним може бути визнано вироблення конкретних рішень або двосторонніх угод.

Вимоги торгівельних партнерів також можуть робити вплив на вибір пріоритетів конкретною країною, наприклад, у тому випадку, якщо торгівельні партнери запрошують попередню інформацію про заходи забезпечення безпеки.

Отже, на думку автора в Україні необхідно здійснювати спрощення торгівельних процедур на основі ЕОД в експорті і морському перевезенні контейнерів. По другій групі чинників – національним трамповим судноплавним компаніям і національним NVOCC. По третій групі чинників – транзиту через морські порти металопродукції і інших високо тарифних вантажів.

І, нарешті, по четвертій групі – слід встановити вищі пріоритети для двосторонніх угод, в першу чергу, з Росією, Казахстаном, Китаєм, Кореєю, Індією.

Такий підхід дає змогу Україні бути рівноправним учасником у системі міжнародної транспортної торгівлі, що допоможе створити умови підвищення попиту на морське перевезення українським тоннажем, а отже буде сприяти розвитку відповідної сфери діяльності.

Список використаної літератури

1. Дюмулен И. И. Международная торговля услугами / И. И. Дюмулен. – М.: ЗАО «Изд-во «Экономика», 2003. – 315 с.
2. Котлубай А. М. Упрощение организационных процедур в использовании транзитного потенциала Украины / А. М. Котлубай, А. А. Липинская. – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2008. – 132 с.
3. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – К.: НІПМБ, 2003. – 494 с.
4. Директива 1999/93/ЄС Європейського Парламенту й Ради від 13 грудня 1999 р. Про загальну структуру для електронних підписів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ict.etsi.org/EESSI/Documents/e-sign-directive.pdf>.
5. Илайес М. Эвод. Электронная коммерция: [практическое руководство] / М. Эвод. Илайес; [пер. с англ.]. – СПб.: ООО «Dia Softion», 2002. – 608 с.
6. Мочёнов В. Ю. Основные международно-правовые акты в сфере электронной коммерции: Типовой закон UNCITRAL об электронной коммерции / В. Ю. Мочёнов // Российский государственный институт интеллектуальной собственности. – М., 2006. – 60 с.
7. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015) Шляхом Європейської інтеграції / А. С. Гальчинський, В. М. Геєць та ін. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 416 с.
8. Типовий закон ООН «Про електронну торгівлю» (ЮНСІТРАЛ) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unictral.org/english/documents>.
9. Закон України «Про електронні документи та електронний документообіг» від 22 травня 2003 р. №851-IV // Відомості Верховної Ради. – 2003. – № 36. – 275 с.

Прийнято до друку 06.07.2011