МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

О. О. Головань
О. М. Олійник
Д. Т. Бікулов
С. В. Маркова
К. В. Сухарева
Є. В. Маказан

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Навчальний посібник
для здобувачів ступеня вищої освіти бакалавра
спеціальності «Менеджмент»
освітньо-професійної програми «Менеджмент міжнародного бізнесу»

Затверджено
вченою радою ЗНУ
Протокол №___ від ____

Запоріжжя
2025

УДК 656.07:339.56(075.8)
М581

Головань О. О., Олійник О. М., Бікулов Д. Т., Маркова С. В., Сухарева К. В., Маказан Є. В. Міжнародні транспортні перевезення : навчальний посібник для здобувачів ступеня вищої освіти бакалавра спеціальності «Менеджмент» освітньо-професійної програми «Менеджмент міжнародного бізнесу». Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2025. 97 с.

Навчальний посібник розроблено відповідно до силабуса дисципліни «Міжнародні транспортні перевезення». У посібнику систематизовано теоретичний матеріал з ключових тем курсу. Увагу акцентовано на особливостях організації і умовах перевезень зовнішньоторговельних вантажів основними видами транспорту. До кожної теми подано перелік базових понять і термінів, запропоновано питання і тести для самоперевірки рівня засвоєння знань, а також завдання для самостійного виконання з метою набуття відповідних компетенцій.

Для здобувачів ступеня вищої освіти бакалавра спеціальності «Менеджмент», які навчаються за освітньо-професійною програмою «Менеджмент міжнародного бізнесу».

Рецензент
О. С. Верітова, кандидат педагогічних наук, доцент кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності

Відповідальний за випуск
Д. Т. Бікулов, доктор наук з державного управління, завідувач кафедри бізнес-адміністрування і менеджменту зовнішньоекономічної діяльності

ЗМІСТ

ВСТУП …… 4
Тема 1. Основи міжнародних транспортних перевезень…… 6
Тема 2. Міжнародні перевезення морським транспортом ……..... 28
Тема 3. Організація і умови перевезень зовнішньоторговельних вантажів на повітряному транспорті……...…….. 55
Тема 4. Міжнародні перевезення залізничним транспортом …….. 64
Тема 5. Організація і умови міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом……..…….. 76
ПИТАННЯ ДЛЯ ЗАКРІПЛЕННЯ ТА АКТУАЛІЗАЦІЇ ЗНАНЬ……... 85
ГЛОСАРІЙ..... 86
ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА..... 88
РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА……... 90
ДОДАТКИ…….. 92

ВСТУП

Транспорт є ключовим елементом національної економіки, оскільки забезпечує перевезення товарів і людей, сприяє інтеграції ринків, полегшує доступ до ресурсів і стимулює економічний розвиток країни. Завдяки ефективному функціонуванню транспортної системи формуються глобальні ланцюги поставок, а також забезпечується розвиток господарських відносин між країнами.

Для сучасного транспорту властиві велика розмаїтість видів, кожний з яких має свої технічні та економічні особливості. Знання цих особливостей дають можливість менеджеру під час укладання зовнішньоекономічного контракту обґрунтовано обрати вид транспорту для перевезення вантажу, оптимізуючи витрати коштів і часу.

Дисципліна «Міжнародні транспортні перевезення» належить до обов'язкової освітньої компоненти циклу професійної підготовки освітньої програми «Менеджмент міжнародного бізнесу» спеціальності «Менеджмент».

Метою вивчення навчальної дисципліни «Міжнародні транспортні перевезення» є набуття здобувачами ступеня вищої освіти бакалавра системних знань і практичних навичок організації міжнародних вантажний перевезень.

У цьому курсі розглядаються основи та правові аспекти міжнародних транспортних перевезень, особливості укладання договорів на транспортування та організації перевезень вантажів основними видами транспорту, загальні принципи формування транспортних тарифів та ін.

У результаті вивчення навчальної дисципліни студенти повинені набути таких компетентностей:

– знання та розуміння предметної області та розуміння професійної діяльності;

– здатність визначати та описувати характеристики організації;

– здатність аналізувати результати діяльності організації, зіставляти їх з факторами впливу зовнішнього та внутрішнього середовища;

– здатність обирати та використовувати сучасний інструментарій менеджменту;

– здатність планувати діяльність організації та управляти часом;

– здатність аналізувати й структурувати проблеми організації, формувати обґрунтовані рішення;

– розуміти принципи і норми вітчизняного та міжнародного права та використовувати їх у професійній діяльності.

Вивчення дисципліни «Міжнародні транспортні перевезення» передбачає набуття програмних результатів навчання, що визначені освітньо-професійною програмою «Менеджмент міжнародного бізнесу»:

– застосовувати методи менеджменту для забезпечення ефективності діяльності організації.

Навчальний посібник із дисципліни «Міжнародні транспортні перевезення» розроблений для здобувачів ступеня вищої освіти бакалавра

спеціальності «Менеджмент» освітньо-професійної програми «Менеджмент міжнародного бізнесу» та відповідає змісту силабуса навчальної дисципліни.

У посібнику систематизовано теоретичний матеріал з ключових тем курсу. Структура видання передбачає наявність основних понять і питань до кожної теми, питань і тестів для самоперевірки рівня засвоєння знань, завдань аналітичного та розрахункового характеру для самостійного виконання. Видання містить приклади розрахункового та прикладного характеру щодо визначення економічних показників перевезення вантажів.

Видання сприятиме систематизації та поглибленню теоретичних знань, набуттю та розвитку компетенцій і навичок прийняття ефективних управлінських рішень під час організації міжнародних транспортних перевезень вантажів.

ТЕМА 1
ОСНОВИ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Основні поняття: міжнародні транспортні перевезення, транспортні послуги, транспортні операції, транспорт, транспортно-експедиторська діяльність, експедитор, агент, вантаж, маркування вантажу, базисні умови поставки.

План

1. Сутність міжнародних перевезень. Класифікація транспортних операцій.
2. Транспортно-експедиторська діяльність. Учасники міжнародних транспортних перевезень.
3. Види вантажів.
4. Критерії вибору виду транспорту.
5. Базисні умови поставки Інкотермс-2020.

Питання 1
Сутність міжнародних перевезень. Класифікація транспортних операцій

Міжнародні перевезення – перевезення вантажів або пасажирів між декількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн (рис. 1.1).

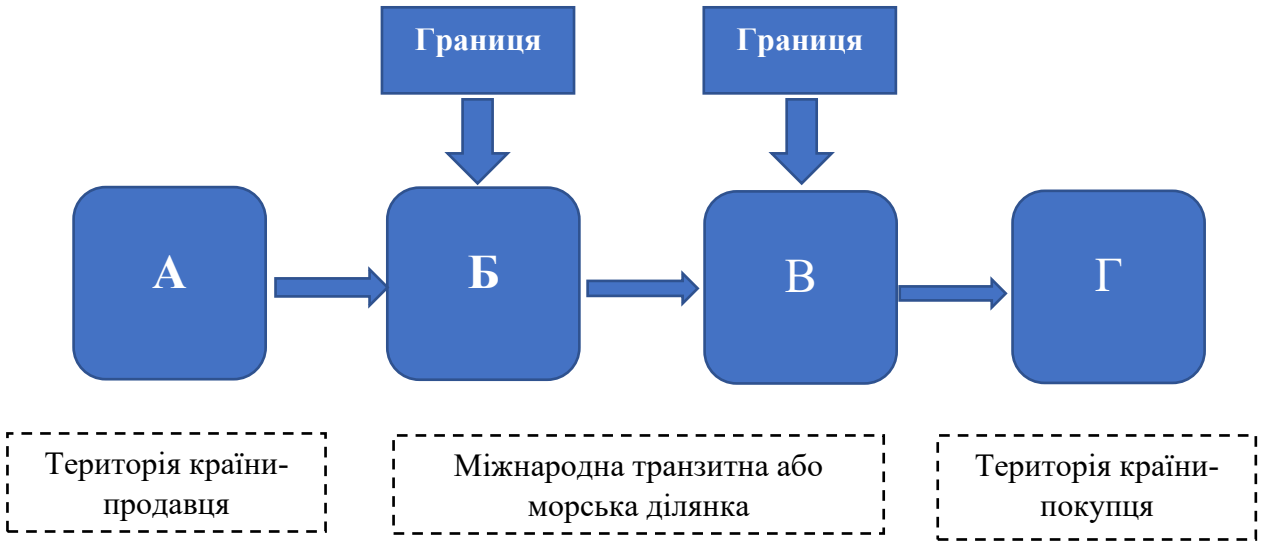


Рисунок 1.1 – Схема процесу доставки товару в міжнародній торгівлі

Як правило, процес доставки товару в міжнародній торгівлі включає, перш за все, його перевезення від внутрішнього пункту виробництва А до пограничного пункту (порту) Б країни-продавця; далі міжнародне транзитне або морське перевезення від пункту Б до пограничного пункту (порту) В країни-

покупця (якщо країни-партнери не мають спільної сухопутної границі) і, врешті-решт, транспортування від пункту В до внутрішнього пункту споживання Г.

Загальною особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті – законом країни призначення.

Міжнародні транспортні перевезення можна класифікувати за такими ознаками:

1. *За предметом транспортних операцій*: вантажні, пасажирські.
2. *За видом транспорту*: водні (морські, річкові), залізничні, автомобільні, авіаційні, трубопровідні, змішані перевезення (за участю двох або більше видів транспорту), мультимодальні перевезення (транспортування вантажів за одним договором, але виконане принаймні двома видами транспорту).
3. *Залежно від транспортної характеристики товару*: перевезення сухого вантажу (навалювальні, насипні, генеральні або тарно-штучні), наливного вантажу (нафта та нафтопродукти, рослинні олії, рідкі хімічні вантажі тощо).
4. *За періодичністю*: регулярні та нерегулярні перевезення (лінійне та трампове судноплавство, регулярне повітряне сполучення та чартерні рейси).
5. *Залежно від порядку проходження кордону*: перевезення з перевантаженням та без перевантаження.
6. *За видом сполучення*: прямі, послідовними перевізниками.

Транспортними операціями в їх безпосередньому значенні розуміють забезпечення перевезення вантажу на ділянках А – Б, Б – В, В – Г (рис. 1.1). Ці операції здійснюються згідно з договорами вантажовласників із перевізниками відповідних видів транспорту. Транспортні операції вважаються міжнародними, якщо вони пов’язані з переміщенням зовнішньоторгових вантажів на ділянках маршруту перевезення Б – В. Правові відношення, які виникають у таких транспортних операціях між відправником та одержувачем вантажів, а також між ними і перевізниками, мають міжнародний характер.

Необхідно зазначити, що поняття «транспортні операції» має більш широке тлумачення, ніж поняття «транспортування вантажу». В міжнародній торгівлі при використанні різних видів транспорту вантажовласникам необхідно виконати низку транспортних операцій, обумовлених у контрактах базисними умовами поставки товарів у транспортними умовами. Зміст транспортних операцій визначається характером міжнародних перевезень або міжнародних сполучень.

Транспортні операції, як правило, класифікуються таким чином:

- операції, що передують зовнішньоторговельній угоді;
- операції, які виникають у процесі реалізації угоди;
- операції після завершення угоди.

1. До моменту укладання контракту необхідно:

- провести аналіз кон’юнктури ринків транспортних послуг, умов постачання товарів, рівня тарифних і фрахтових ставок;

– визначити і конкретизувати транспортні умови і базисні умови поставки для їх включення у договір купівлі-продажу;

– визначити частку витрат на транспортні операції (транспортну складову) в контрактній ціні товару.

2. У процесі виконання зовнішньоторговельної угоди необхідно:

– укласти договори на перевезення товарів, оформити їх відповідними транспортними документами (чартером, коносаментом тощо);

– підготувати товар до транспортування (упакувати, помістити у тару, нанести маркування тощо);

– оформити необхідну транспортну, технічну та товаросупровідну документацію;

– застрахувати вантаж та оформити страховий поліс;

– підготувати та оформити митну декларацію;

– виконати необхідні прикордонні, митні, санітарні, ветеринарні формальності, оформити необхідні документи;

– здійснити розрахунки з перевізниками та ін.

3. Після виконання контракту купівлі-продажу необхідно вирішити спірні питання, якщо вони виникли між учасниками транспортного процесу: пред’явити претензії, вирішити їх у встановленому порядку.

Питання 2
Транспортно-експедиторська діяльність. Учасники міжнародних транспортних перевезень

У процесі транспортування зовнішньоторговельних вантажів завжди виділяють комплекс робіт та послуг, який на практиці не здійснюється ні вантажовласниками, ні перевізниками. Ці операції, як правило, безпосередньо не пов’язані з переміщенням товарів, проте без них процеси транспортування вантажів реалізувати неможливо – перевізники працюють із вже «готовими» в технічному, комерційному та правовому відношенні вантажами. Проте вантажі необхідно знайти, товари і транспортні засоби слід підготувати для перевезення, юридичні відношення між сторонами необхідно оформити та ін. Для того щоб поєднати інтереси вантажовласників і перевізників, на транспортних ринках активно діють транспортні посередники. Такими посередниками в міжнародних транспортних операціях можуть бути окремі особи, спеціалізовані підприємства, фірми, об’єднання, які здійснюють різноманітні функції за дорученням власника вантажу при його переміщенні з моменту підготовки товару до перевезення до моменту здачі його конкретному споживачу.

Класифікувати посередницьку діяльність на транспорті можна за трьома основними ознаками:

1. *Кому надаються посередницькі послуги*: транспортні посередники можуть діяти в інтересах вантажовласників та інших осіб, які зацікавлені у вантажі; перевізників; власників транспортних засобів і транспортного обладнання; підприємств транспортної інфраструктури; навантажувально-розвантажувальних та стивідорних компаній; складів і терміналів тощо.

2. *Де надаються посередницькі послуги*: транспортні посередники можуть працювати в країні або групі країн; в окремому регіоні країни; у місті або у транспортному вузлі.

3. *З якими видами транспорту пов'язано надання послуг*: існує спеціалізація транспортних посередників за видами транспорту і підприємствами транспортної інфраструктури.

Окремо виділяються форми посередництва в міжнародних транспортних операціях, основними з яких є:

1. *Експедирування*. Транспортний посередник – експедитор – діє в інтересах вантажовласника або осіб, які зацікавлені у вантажі. Об'єкт робіт і послуг експедитора – вантаж.

2. *Агентування*. Транспортний посередник – агент – діє в інтересах перевізника. Об'єкт робіт і послуг агента – транспортний засіб.

3. *Фрахтове агентування*. Транспортний посередник – фрахтовий агент – діє в інтересах перевізника. Основна функція фрахтового агента – продаж послуг перевізника і, головним чином, продаж перевезень.

4. *Брокерська діяльність* (на морському транспорті). Транспортний посередник – брокер – діє на відкритому фрахтовому ринку в інтересах судновласника. Основні функції брокера – укладання угод щодо продажу морського фрахту, а також купівля і продаж суден.

5. *Зберігання вантажів*. Транспортний посередник – зберігач (склад, термінал) – діє в інтересах осіб (вантажовласників, перевізників, митних органів тощо), які передали йому вантаж на тимчасове зберігання. Основна функція зберігача – операції з вантажем із метою збереження кількості та якості переданого йому вантажу.

6. *Навантажувально-розвантажувальні та стивідорні роботи*. Транспортні посередники – навантажувально-розвантажувальні та стивідорні компанії – діють в інтересах осіб (вантажовласників, перевізників), які доручили їм здійснити навантаження і розвантаження вантажів на (з) транспортні засоби і операції з вантажем на борту судна (стивідорні роботи).

7. *Лізингові (орендні) операції*. Лізингові компанії діють в інтересах виробників і користувачів транспортних засобів і транспортного обладнання (головним чином, контейнерів). Лізингові компанії закуповують транспортні засоби і контейнери для використання їх орендаторами.

Перелік основних форм посередництва показує, що основні посередницькі операції виникають на стиках між вантажовласниками і перевізниками, вантажовласниками і підприємствами транспортної інфраструктури, між підприємствами транспортної інфраструктури та перевізниками.

На практиці розподіл фірм на експедиторів і агентів дуже умовний. Експедитором називають транспортного посередника, який діє в інтересах вантажовласника.

Транспортне експедирування – це вид посередництва, яке здійснюється в інтересах вантажовласника (відправника або одержувача, продавця або покупця) і пов'язане з належним виконанням договору перевезення і супутніх операцій

(навантаження, розвантаження, зберігання, упаковка, маркування, транспортне страхування, митне оформлення та ін.). Проте перевізник буде вважати експедитора своїм транспортним агентом (агент є своєрідним «експедитором перевізника», спрямовуючи основні зусилля на роботу із обслуговування транспортного засобу і пошуку клієнтів.) *Агент* представляє інтереси перевізника на території інших країн, на автомобільних граничних переходах, у морських і річкових портах, повітряних портах, на граничних станціях, терміналах і товарних складах; здійснює пошук клієнтів, котирування фрахтових ставок, обслуговування транспортних засобів, укладання договорів перевезення, стягнення провізних платежів, здійснення митних формальностей.

Положення експедитора і агента на ринку транспортних послуг наведено на рис. 1.2.

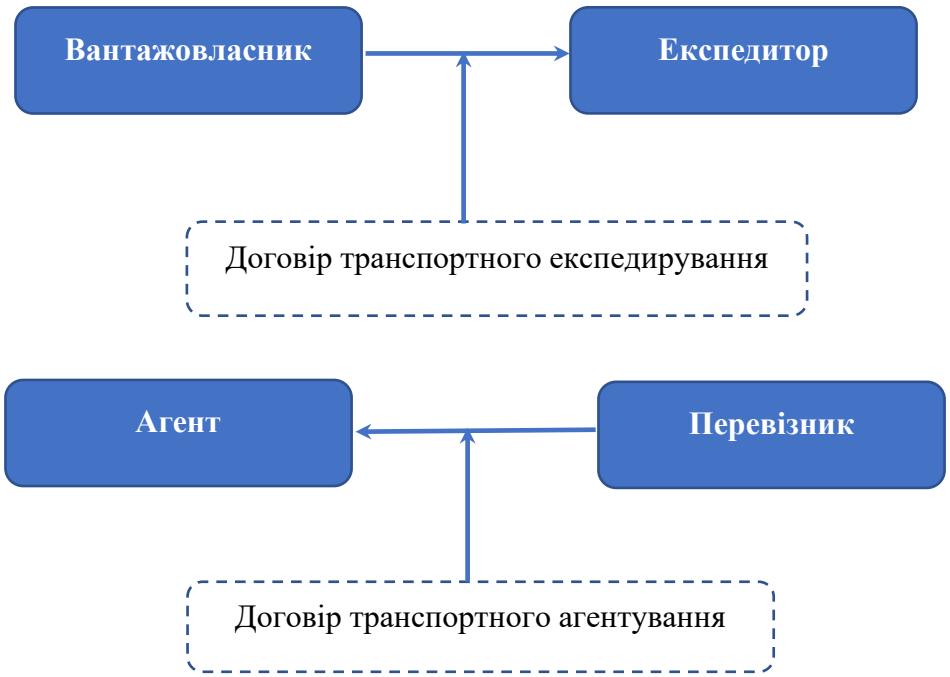


Рисунок 1.2 – Положення експедитора і агента на ринку транспортних послуг

Транспортно-експедиторське забезпечення в зовнішній торгівлі (*транспортно-експедиторська діяльність*) – це комерційна діяльність посередницьких фірм, що здійснюється при транспортуванні зовнішньоторговельних вантажів і доповнює основну діяльність перевізників, вантажовласників та інших зацікавлених у вантажі осіб.

Транспортно-експедиторське обслуговування (ТЕО) зовнішньоекономічної діяльності – це комплексна система доставки експортних, імпортних, транзитних вантажів між країнами-суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, що включає безпосереднє перевезення вантажів і виконання пов'язаних із ним вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування, зберігання, страхування, митне очищення, ведення розрахунків тощо.

Транспортно-експедиторська послуга – це робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного,

транзитного, або іншого вантажу згідно з договором транспортного експедирування.

ТЕО включає в себе декілька груп основних операцій.

1. Консалтингові послуги.

Операції цієї групи передують не тільки договірним відношенням стосовно перевезення вантажів, але й договірним відношенням між учасниками зовнішньоторговельного контракту купівлі-продажу.

Основні функції транспортно-експедиторських фірм:

– проведення маркетингових досліджень із кон'юнктури транспортних ринків;

– консультування сторони (або сторін) майбутньої зовнішньоторговельної угоди з метою розробки транспортних умов договору купівлі-продажу, у тому числі вибір базисної умови поставки;

– визначення маршруту перевезення вантажу, способів його доставки, видів транспорту, пунктів перевалки і перевантаження вантажів;

– вибір перевізників;

– визначення вартості доставки вантажу і транспортної складової в контрактній ціні товару;

– визначення термінів доставки вантажу.

2. Організація і оформлення перевезення.

Операції цієї групи мають неодмінною умовою підбір, пошук і знаходження транспортних фірм, які відповідають вимогам клієнта, а також встановлення з ними ділового контакту. Якщо ця умова виконана, то основні функції транспортно-експедиторської фірми:

– укладення договорів з учасниками перевізного процесу;

– оперативне планування перевезень (подання заявок на залізничні перевезення, узгодження дат подання автотранспортних засобів, бронювання місць на морських і повітряних суднах, узгодження термінів надходження вантажів у порт та ін.);

– підготовка транспортних, товаросупровідних та інших необхідних для перевезення документів;

– укладення зі страховою компанією угоди транспортного страхування вантажу і отримання від неї необхідних страхових документів;

– ведення розрахунків зі всіма учасниками перевізного процесу і страховою компанією;

– укладення договору щодо лізингу контейнерів та їх отримання.

3. Підготовка вантажу до перевезення.

Приведення вантажу до транспортабельного вигляду включає в себе практичні роботи з упаковки товару, його маркування, а також з укладки товару в контейнери, консолідації (укрупнення) контейнерних партій і формування транспортних пакетів. Вимоги до зазначених операцій визначаються умовами договорів перевезення, перевалювання і купівлі-продажу.

4. Митне оформлення.

Воно пов’язано з проходженням зовнішньоторговельних вантажів через митні органи. Митна діяльність посередницьких фірм підлягає ліцензуванню з боку митних органів держави.

Основна функція транспортно-експедиторської фірми – оформлення необхідних митних документів, якими є:

– вантажні митні декларації;
– експортні та імпортні ліцензії;
– сертифікати якості та походження товарів;
– санітарні, ветеринарні і карантинні свідоцтва.

5. Приймання і видача вантажів.

Транспортно-експедиторська фірма взаємодіє з перевізниками і підприємствами транспортної інфраструктури, приймаючи вантажі від одних і передаючи їх іншим. Турбота посередницької фірми – підтримка зовнішнього вигляду вантажу, а у випадку необхідності – виклик представників незалежної товарної експертизи і участь у ній з представленням інтересів вантажовласника.

6. Навантажувально-розвантажувальні та стивідорні роботи, складські операції.

Транспортно-експедиторська фірма може сама здійснювати навантажувальні й перевантажувальні роботи або залучати для їх виконання будь-які інші спеціалізовані компанії. Складське зберігання безпосередньо пов’язано з транспортуванням вантажу (в очікуванні навантажувальних, перевантажувальних робіт, а також для митних цілей).

7. Позово-претензійна робота.

Виконується у випадку непоставки вантажу в пункт призначення або його доставки в комерційно непридатному стані або при порушенні термінів доставки.

8. Супроводження вантажу та ін.

Учасниками транспортно-експедиторської діяльності є клієнти (вантажовласники, отримувачі вантажу), перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об’єднання і спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, річкового і морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

Експедитор (транспортний експедитор) – суб’єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування.

Клієнт – споживач послуг експедитора, який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору.

Перевізник – юридична, або фізична особа, яка взяла на себе зобов’язання і відповідальність за договором перевезення вантажу доставити його до місця

призначення, перевезення вантажів та їх видачу вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у перевізних документах [5].

Суб'єктів транспортно-експедиторського обслуговування можна умовно розподілити на три групи (рис. 1.3).



Рисунок 1.3 – Суб'єкти транспортно-експедиторського обслуговування [5]

1) Державні органи, які є безпосередніми суб'єктами ТЕО або виконують ці функції частково: митні та прикордонні служби, адміністрації залізниць, портів, автомобільні та залізничні шляхи, державні органи влади тощо.

2) Користувачі транспортних послуг: виробники продукції, покупці, посередники.

3) Організації, які надають послуги в процесі доставки вантажів:

– транспортно-експедиторські компанії – організації, які надають широкий спектр послуг, пов'язаних із доставкою вантажу від відправника до отримувача;

– агентські (брокерські) компанії – організації, які надають послуги, пов'язані з використанням транспортних засобів, їх експлуатацією та орендою;

– перевізники – організації, які здійснюють безпосереднє переміщення вантажу, використовуючи свої перевізні засоби, і мають необхідні ліцензії для виконання таких видів робіт. Перевізники можуть працювати безпосередньо з користувачами транспортних послуг і від їхнього імені з експедиторами;

– транспортні та вантажні термінали, склади – організації, які мають можливості зберігати, складувати, розподіляти вантажі; забезпечують єдину технологію транспортного процесу при передачі вантажів з одного виду транспорту на інший;

– страхові компанії – організації, які надають послуги зі страхування вантажів;

– стивідорні компанії – організації, які виконують навантажувально-розвантажувальні роботи в портах і мають для цього необхідне технічне оснащення та людські ресурси;

– тальманські компанії –організації, які надають послуги в портах із підрахунку вантажів при навантаженні на судно та вивантаженні з нього;

– консалтингові компанії – організації, що надають такі послуги: проведення маркетингових досліджень із кон'юнктури транспортних ринків; консультування сторони, яка здійснює зовнішньо-торговельні операції з метою правильного оформлення договору купівлі-продажу, вибору базисних умов поставки; визначення оптимального маршруту перевезення вантажу, способу його доставки, вибору виду транспорту тощо; вибір перевізників; визначення термінів доставки;

– логістичні компанії – організації, які надають послуги з організації оптимальних вантажопотоків різними видами транспорту, комплектуванню груп вантажів з організацією перевезення різними видами транспорту тощо;

– лізингові компанії – організації, які надають в оренду транспортні засоби і транспортне обладнання компанії-орендатору, яка протягом установленого договором терміну погашає заборгованість по мірі використання власності [5].

Джерела доходів транспортно-експедиторських фірм – отримання оплати за надання експедиторських послуг вантажовласникам і отримання агентської комісії від перевізників. Із вантажовласником транспортно-експедиторська фірма, як правило, будує свої розрахункові відношення на основі узгоджених тарифів. Проте основне джерело доходів транспортно-експедиторської фірми – знижка з тарифу, яку надає перевізник за залучення до нього певного обсягу вантажу (так звана об'ємна знижка експедитору).

Питання 3
Види вантажів

Вантажі, що перевозяться, розподіляються на:

– *генеральні* (різні штучні вантажі в упаковці або без неї).

За кількістю найменувань – це найбільш багаточисельна категорія вантажів. Залежно від виду упаковки розрізняють вантажі мішкові, кипові, катно-бочкові, ящикові, контейнерні і пакетні. У мішках перевозяться вантажі, які не потребують захисту від механічних пошкоджень; у кипи і тюки упаковують натуральні та штучні волокна та вироби з них. До катно-бочкових відносять вантажі, що перевозяться у бочках, барабанах і рулонах. В ящики пакують численні промислові вантажі. До штучних вантажів без тари відносять метал у болванках, злитках, чушках, цеглу та ін.

Штучні вантажі розподіляють на негабаритні, великовагові та легкі. Великоваговими вважають на водному транспорті вантажі, які мають масу одного місця більше 1 т, на залізничному – більше 5 т; легкі – це вантажі, 1 т яких займає об'єм більше 2 м. куб. (вата, сірники). Негабаритними називають вантажі, які за своїми розмірами виходять за межі габариту рухомого складу;

– *масові* – вантажі, що мають певну структурну масу, яка перевозиться у великій кількості без упаковки.

До масових вантажів відносяться *наливні* (нафта, нафтопродукти, гази, спирти, хімічні речовини тощо), *навальні* (вугілля, каміння, гравій, руда, добрива

тощо – мінерального походження), *насипні* (зерно та насіння всіх видів сільгоспкультур, цукор-сирець тощо) та *деревина*. Ці групи перевозяться переважно великими партіями і забезпечують щільне завантаження вагонів, суден та автомобілів;

– *особливо режимні* – вантажі, які зберігаються та перевозяться при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі, ті, що швидко псуються та ін.).

Порядок перевезення, перевантаження та зберігання небезпечних вантажів та вантажів, що швидко псуються, регламентується тарифними керівництвами і діючими правилами та інструкціями, що видаються транспортними міністерствами та відомствами.

Небезпечні вантажі перевозяться у тарі, що встановлена відповідними стандартами та відомчими технічними умовами.

Усі небезпечні вантажі за загальними ознаками, характером небезпеки та технічними умовами зберігання та перевезення розподіляють на 9 класів:

– 1 клас – вибухові речовини;
– 2 клас – гази скраплені;
– 3 клас – легкозаймисті рідини;
– 4 клас – легкозаймисті речовини та матеріали;
– 5 клас – окислювальні речовини та органічні пероксиди;
– 6 клас – отруйні (токсичні) речовини;
– 7 клас – радіоактивні та інфекційні речовини;
– 8 клас – їдкі та (або) корозійні речовини;
– 9 клас – інші небезпечні речовини.

У транспортній характеристиці вантажів враховуються їх лінійні розміри, показники об’єму та маси. Урахування цих характеристик при виборі типу рухомого складу дозволяє правильно вирішити завдання повного використання місткості транспортних засобів.

До лінійних розмірів вантажів відносять довжину *l*, ширину *b*, висоту *h*, діаметр *d*. Основною мірою довжини є метр (в деяких країнах – фут (304,8 мм)). Об’єм вантажу виміряють різними об’ємними одиницями. Основною є кубічний метр, а на морському транспорті – реєстрова тонна (2,83 м куб). Масу вантажу визначають у кілограмах або в тоннах (рідкі вантажі – у літрах, барелях (158,988 л або 0,158988 $м^3$ чи 136,4 кг нафти).

Вантаж, що перевозиться, складається з власного вантажу і тари. Повна маса вантажу і тари має назву маса брутто, чиста – маса нетто. На залізниці в масу брутто входить маса рухомого складу.

Усі вантажі незалежно від виду сполучення повинні мати маркування. *Маркуванням* називають різного виду знаки, рисунки, надписи або умовні позначення, що наносяться на вантажі, встановлюють порядок їх обліку і заходи по збереженню при транспортуванні. Розрізняють маркування товарне, відправницьке, спеціальне та транспортне.

Товарне (фабричне) маркування містить найменування виробу та назву виробника товару, його адресу, заводську марку, зазначення сорту та інші необхідні відомості про товар.

Відправницьке маркування містить реквізити одержувача та відправника.

Спеціальне (попереджуюче) маркування містить попередження про особливості поводження з вантажем, позначення умов зберігання, особливості завантаження. На небезпечні вантажі наносять додаткове маркування знаками, надписами та кольоровими наклейками згідно правил перевезення цих вантажів.



Рисунок 1.4 – Спеціальне маркування [12]

Транспортне маркування містить інформацію про кількість місць і порядковий номер, за яким даний вантаж прийнятий до перевезення.

При відправленні продукції велике значення має визначення маси вантажу. Масу вантажу визначають при прийманні його від вантажовідправника та видачі одержувачу вантажу, оскільки в процесі перевезення маса різних вантажів може змінюватися через втрати, які обумовлені утрускою, розпиленням, усушкою та витоком. Перелік вантажів і гранично припустимі норми їх зменшення наводяться у загальних правилах перевезення вантажів на різних видах транспорту. Величина норм природного зменшення залежить від характеру вантажу, відстані та умов перевезення і коливається у достатньо широких межах (від 0,1 до 3,4%). Норми природного зменшення не застосовуються при перевезенні вантажів у герметичній тарі, рідин у скляній упаковці, а також

вантажів, товарні одиниці яких не вимірюються масою (сантехніка, посуд, спецодяг тощо).

Питання 4
Критерії вибору виду транспорту

При виборі виду транспорту, перш за все необхідно враховувати цілі та задачі, що постають перед продавцем та покупцем товару: по-перше, зведення до мінімуму витрат на перевезення товарів; по-друге, намір сторін забезпечити якісну та своєчасну доставку товару; по-третє, узгоджені умови перевезення, які влаштовують обидві сторони контракту. Завдяки визначенню головних цілей процедура вибору транспорту спрощується.

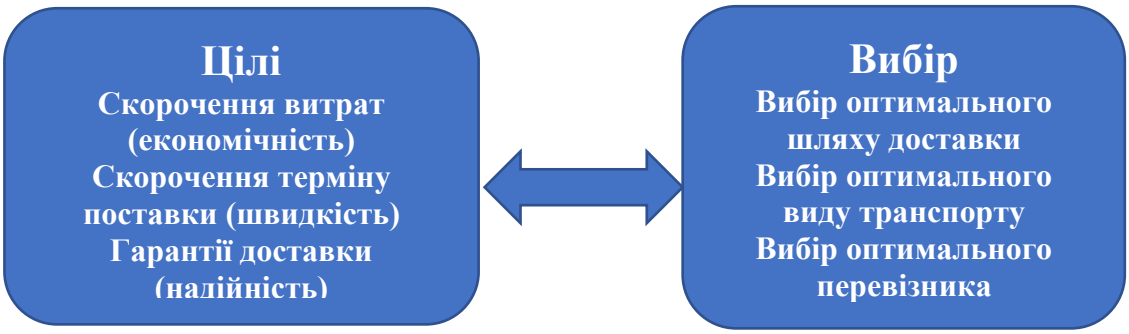


Рисунок 1.5 – Взаємозв’язок логістичних цілей та прийняття рішень при транспортуванні

Плануючи транспортування вантажів та вибір виду транспорту, необхідно враховувати низку обставин:

1) вид вантажу;

2) відстань та маршрут перевезення;

Для *внутрішньоконтинентальних* перевезень використовують залізничний, автомобільний, авіаційний, морський та трубопровідний транспорт, для *міжконтинентальних* – морський та авіаційний транспорт;

3) фактор часу (швидкість доставки);

4) вартість перевезення;

5) безпеку перевезення;

6) погодні умови;

7) провізну здатність транспорту та інше.

Обираючи вид транспорту для міжнародних перевезень вантажу, необхідно враховувати, що кожний з них має свою специфіку та особливості, переваги та недоліки.

1) *Морські перевезення*



Переваги:
- **велика вантажопідйомність;**
- **низька вартість перевезення;**
- **мобільність;**
- **спроможність перевозити різноманітні вантажі**

Недоліки:
- **низька швидкість доставки;**
- **залежність від погодних умов;**
- **географічні обмеження використання**

Рисунок 1.6 – Переваги та недоліки морського транспорту

Для морського транспорту властиві:

– низька, у порівнянні з більшістю інших видів транспорту, собівартість перевезень;

– мобільність, оскільки у залежності від попиту та пропозиції на тоннаж судна можуть легко переключатися з одного маршруту на інший;

– здатність перевозити великі партії вантажу завдяки великої вантажопідйомності морських суден;

– необмежена пропускна здатність морських шляхів (обмежена тільки пропускна здатність портів та каналів);

– низька швидкість перевезення;

– залежність від погодних умов;

– обмеженість використання, що пов’язана з географічним розміщенням продавця і покупця.

2) *Залізничні перевезення*



Переваги:
- **велика вантажопідйомність;**
- **низька вартість перевезення;**
- **висока надійність та стабільність;**
- **незалежність від погодних умов;**
- **здатність перевозити різноманітні вантажі**

Недоліки:
- **залежність від залізничної інфраструктури;**
- **необхідність перевантаження вантажу**

Рисунок 1.7 – Переваги та недоліки морського транспорту

Для залізничного транспорту властиві:

– ефективність при перевезеннях на відстань більше 200 км;
– відносна дешевизна по відношенню до автомобільних перевезень;
– можливість доставки «до дверей» завдяки будівництву під'їзних шляхів до підприємств;
– здатність перевозити різноманітні вантажі;
– велика вантажопідйомність;
– високий рівень надійності та стабільності перевезень;
– незалежність від кліматичних умов.

3) *Автомобільні перевезення* характеризуються:

– можливістю доставки вантажів від вантажовідправника до одержувача без перевантаження;
– високим рівнем збереження вантажу;
– великою мобільністю та швидкістю перевезень;
– економічністю при перевезенні товарно-штучних вантажів на невеликі відстані (до 200 км);
– великими витратами при перевезеннях на великі відстані;
– залежністю від погодних умов і стану транспортної мережі.



Переваги:
– **гнучкість маршрутів;**
– **можливість доставки «від дверей до дверей»;**
– **відносно невисока вартість перевезення у порівнянні з авіаційним транспортом;**
– **високий рівень збереження вантажу**

Недоліки:
– **обмеження за вагою та об'ємом вантажу;**
– **залежність від стану доріг та транспортної інфраструктури;**
– **залежність від погодних умов**

Рисунок 1.8 – Переваги та недоліки автомобільного транспорту

4) *Повітряні перевезення*

Використання авіаційного транспорту дозволяє знизити необхідний рівень товарних запасів зменшити кількість складів, зменшити витрати на упаковку.

Для повітряного транспорту властиві:

– висока швидкість доставки;
– висока збереженість вантажу;
– можливість перевезення у віддалені райони, де неможливі інші види транспорту;

– висока вартість доставки;
– обмеженість місткості та вантажопідйомності;
– залежність від погодних умов та інфраструктури.



Переваги:
– **швидкість доставки;**
– **високий рівень безпеки;**
– **можливість доставки у віддалені та важкодоступні райони;**
– **високий рівень збереження вантажу**

Недоліки:
– **висока вартість перевезення;**
– **обмеження місткості та вантажопідйомності;**
– **залежність від погодних умов**

Рисунок 1.9 – Переваги та недоліки повітряного транспорту

5) *Трубопровідний транспорт*



Переваги:
– **низька вартість транспортування;**
– **постійність та надійність доставки;**
– **висока безпека перевезення**

Недоліки:
– **обмеженість у видах вантажів;**
– **високі витрати на будівництво та обслуговування трубопроводів**

Рисунок 1.10 – Переваги та недоліки трубопровідного транспорту

При виборі транспортного засобу для перевезення вантажів у міжнародному сполученні підприємства враховують такі чинники:

– характер вантажу, зокрема вага товару, що підлягає перевезенню, його фізичний обсяг та одинці виміру, що буде мати важливе значення при виборі виду транспорту, оскільки саме через тип товару може значно звузитися перелік придатних для міжнародного перевезення видів транспорту (табл. 1.1);

– кількість партій, що підлягають одночасній відправці;
– терміновість доставки вантажу одержувачу;
– місцезнаходження пунктів відправлення та призначення;
– погодні умови та сезонність;
– відстань та кількість міждержавних кордонів, які має перетнути вантаж;
– вартість товару, що перевозиться, та відповідні умови страхування;

– стан транспортної інфраструктури на шляху слідування вантажу від відправника до одержувача;

– митні формальності та вимоги на міждержавних кордонах, причому враховуються не тільки митні вимоги країни відправника та країни одержувача, але й країн, через які вантаж йде транзитом [9].

Таблиця 1.1 – Перелік товарів, що перевозяться основними видами транспорту [9]

Вид транспорту	Групи товарів
Морський	Нафта, сільськогосподарська продукція, будівельні матеріали, метал, кам'яне вугілля, колісна техніка тощо
Автомобільний	Одяг, продукти харчування, товари широкого вжитку, зерно тощо
Повітряний	Швидкопсувні продукти харчування, високовартісне обладнання, коштовності, готівка, квіти тощо
Залізничний	Сільськогосподарська продукція, будівельні матеріали, корисні копалини, паливні матеріали, техніка тощо
Трубопровідний	Нафта, нафтопродукти, природний газ

Умовне ранжування видів транспорту за деякими критеріями наведено на рис. 1.11.



Рисунок 1.11 – Ранжування видів транспорту за деякими критеріями

Мультимодальні вантажні перевезення – це доставка вантажу однією компанією за допомогою різних видів транспорту (залізниці, авіації, автомобілів). Вона укладає з власником вантажу один договір, повністю відповідає за збереження та виконання зобов'язань. Замовник отримує послугу «під ключ».

Інтермодальні вантажні перевезення – це операції з доставки вантажу, які виконують декілька компаній, використовуючи різноманітні транспортні засоби (частину шляху вантаж перевозить автомобільна компанія, на деяку відстань він перевозиться залізницею, судном тощо). Замовник у цьому випадку самостійно шукає виконавців. Він укладає договори із залізничними, автомобільними, авіа-, морськими, річковими операторами. До обов'язків власника вантажу також входить розробка маршруту. Відповідальність за безпеку перевезення розподіляється між компаніями.

Мультимодальні та інтермодальні перевезення дуже схожі, проте є відмінності:

– при мультимодальних перевезеннях у процесі перевезення бере участь лише одна компанія, а при інтермодальних перевезеннях замовник взаємодіє з кількома компаніями окремо;

– відповідальність за інтермодальні перевезення розподіляється між усіма учасниками перевезення вантажів, через що, у разі псування якогось товару, дуже складно знайти винного;

– при мультимодальних перевезеннях зазвичай оформляється один пакет документів на всі товари; у разі інтермодального перевезення потрібно декілька пакетів документів (для всіх учасників перевезення вантажів).

Мультимодальні перевезення застосовуються у разі необхідності доставити товари на велику відстань із країн, де використання лише одного виду транспорту не дозволяє здійснити транспортування від дверей до дверей. Використання різних транспортних засобів передбачає відповідне оформлення документів, що супроводжують товар.

Перевагами мультимодального перевезення є:

– Оптимізація тимчасових і фінансових витрат. Економія є відчутною, оскільки всі організаційні питання та контроль кожного етапу транспортування здійснює один перевізник, у якого вже налагоджена мережа контактів по всьому світу і весь ланцюжок доставки;

– Швидкість. На різних етапах раціонально використовуються певні види транспорту, що суттєво прискорює процес, забезпечує вибір оптимального маршруту;

– Доступність і зручність. Можлива доставка вантажів із віддалених куточків світу, зокрема з тих, де погано розвинена інфраструктура;

– Безпека. За збереження вантажу і терміни доставки відповідає одна компанія на всіх етапах – від первинного завантаження до транспортування «до дверей».

Питання 5
Базисні умови поставки Інкотермс 2020

Під час розгляду питань транспортування вантажів для учасників зовнішньоторгової угоди важливо вияснити основні транспортні та базисні умови поставки, а також питання організації доставки товарів та управління нею.

Економічна ефективність зовнішньо економічної діяльності багато в чому залежить від правильно обраних транспортних і базисних умов поставки товарів. В кожному окремому випадку зміст транспортних угод залежить від виду транспорту, характеру товару, типу угоди, базисного місця поставки, а також дії міжнародних договорів, угод, конвенцій, звичаїв країни.

Встановлюючи базисні умови поставки в контракті купівлі-продажу, сторони визначають свої обв'язки, в числі яких є питання транспортного переміщення об'єктів контракту:

- хто несе транспортні витрати по доставці товару;
- хто надає транспортний засіб для перевезення товару;
- положення вантажу по відношенню до транспортного засобу;
- хто оформляє митне очищення на вивезення і ввезення;
- хто здійснює навантаження товару на транспортний засіб і вивантаження з нього;
- де відбувається передача власності на товар від продавця до покупця;
- коли відбувається перехід ризику з продавця на покупця;
- у випадку втрати, пошкодження чи псування товару як розподіляється відповідальність тощо.

Починаючи з 1936 року, правила Інкотермс видає Міжнародна торгова палата (МТП), штаб-квартира у Парижі (ICC). Ці правила є інтелектуальною власністю МТП.

У більшості країн світу правила Incoterms не інкорпоровані до національного законодавства. Це принципова позиція МТП, оскільки правила Incoterms по своїй природі є рекомендацією, тобто бізнес за бажанням може використовувати ці правила у ЗЕД-контрактах, а може їх не використовувати.

Інкотермс 2020 (англ. Incoterms) – це офіційні правила, які розроблені Міжнародною торговою палатою для тлумачення термінів щодо міжнародної та внутрішньої торгівлі і означають чіткі межі відповідальності кожної сторони угоди.

Головне завдання Incoterms 2020 – стандартизація та оптимізація договірних відносин між країнами-учасниками контракту. Редакція правил Інкотермс 2020 регулює обов'язки та витрати сторін зовнішньоекономічного контракту, а також момент поставки товару, тобто чітке місце або пункт, в якому передається ризик фізичної втрати та пошкодження товару від продавця до покупця. Більше правила Інкотермс ні з чим не працюють.

Основа зовнішньоекономічної угоди – це укладений ЗЕД-контракт на поставку товару між продавцем та покупцем. Саме в ЗЕД-контракті, окрім інших умов, сторони узгоджують момент поставки товару, тобто точку, в якій ризик фізичної втрати та пошкодження товару переходить від покупця до продавця.

На виконання ЗЕД-контракту сторони мають укласти низку інших контрактів, адже сам зовнішньоекономічний контракт не може існувати сам по собі. Такими контрактами залежно від домовленостей сторін можуть бути різні

договори: перевезення, страхування тощо. Взаємозв’язок договору перевезення або страхування (якщо сторони обрали базиси поставки CIP, CIF) і правил Інкотермс полягає лише в тому, хто буде, згідно з обраним базисом поставки в договорі купівлі-продажу, укладати договір перевезення (страхування) з перевізником (страховиком) та на яких умовах [10].

Правила Incoterms розподіляють між сторонами у ЗЕД-контракті:

– ризик пошкодження або фізичної втрати товару;
– витрати (перевезення, транспорт, страхування, митниця тощо);
– обов’язки (перевезення, транспорт, страхування, митниця, документи).

Категорії правил Incoterms 2020 наведено в табл. 1.2.

Таблиця 1.2 – Incoterms 2020 [16]

Категорія E (місце відправлення)	EXW	Ex Works	Франко – завод (зі складу продавця)
Категорія F (основне перевезення не оплачене)	FCA	Free Carrier	Франко перевізник
	FAS	Free Alongside Ship	Франко уздовж борта судна
	FOB	Free on Board	Франко борт
Категорія C (основне перевезення оплачене)	CPT	Carriage Paid to	Перевезення оплачене до
	CIP	Carriage and Insurance Paid to	Перевезення і страхування оплачені до
	CFR	Cost and Freight	Вартість і фрахт
	CIF	Cost Insurance and Freight	Вартість, страхування і фрахт
Категорія D (доставка)	DAP	Delivered at Place	Поставка у місці
	DPU	Delivered at Place Unloaded	Поставка у місці з розвантаженням
	DDP	Delivered Duty Paid	Поставка з оплатою мита

Правила FAS, FOB, CFR, CIF призначені тільки для морського та внутрішнього водного транспорту.

Для контейнерних перевезень особливо підходять такі базисні умови поставки:

– FCA (контейнерний еквівалент FOB);
– CPT (контейнерний еквівалент CFR);
– CIP (контейнерний еквівалент CIF).

Залежно від договору купівлі-продажу і обраного базису поставки вантажовідправником може бути як покупець, так і продавець. Отже, договір купівлі-продажу тісно пов'язаний із договором перевезення (рис. 1.12).

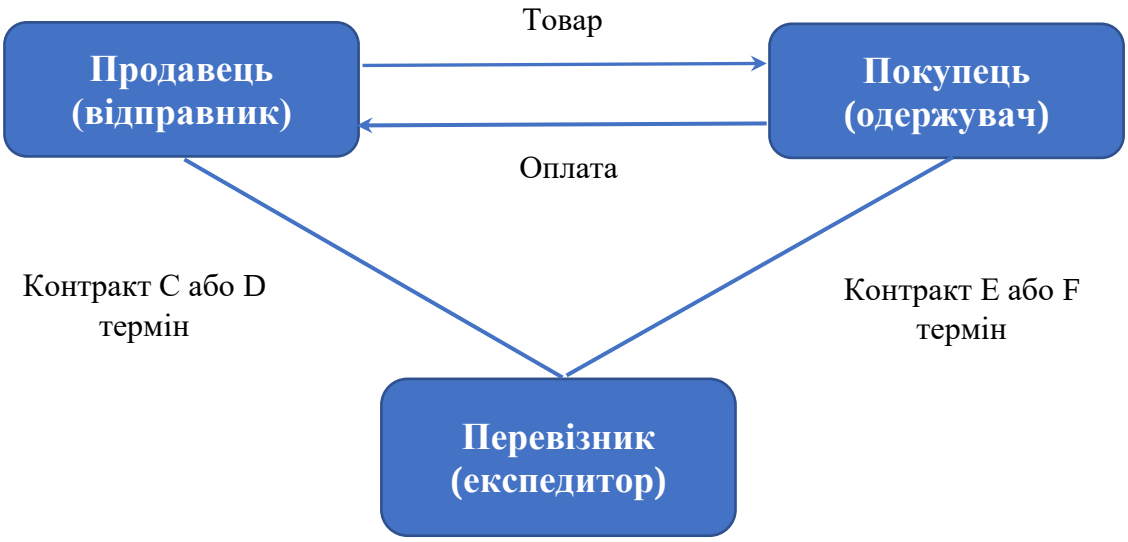


Рисунок 1.12 – Зв'язок договору перевезення з договором міжнародної купівлі-продажу товару [10]

Якщо міжнародний контракт між сторонами укладено на базисних умовах категорій C або D, то договір перевезення укладає продавець, якщо на базисних умовах категорій E або F – покупець.

Питання для самоперевірки знань

1. Дайте визначення терміна «міжнародні перевезення».
2. Назвіть основні критерії класифікації транспортних операцій.
3. Чим відрізняються генеральні та масові вантажі?
4. На скільки класів розподіляють небезпечні вантажі?
5. Які види маркування використовуються при перевезенні вантажів?
6. Сформулюйте основні критерії вибору транспорту в міжнародних перевезеннях.
7. Визначте переваги та недоліки основних видів транспорту.
8. Поясніть, у чому полягає різниця між «масою-брутто» та «масою-нетто» вантажу.
9. Які базисні умови поставки згідно Incoterms 2020 відносяться тільки до морського або водного транспорту?
10. Назвіть категорії базисних умов поставки Incoterms 2020, при яких договір перевезення укладає продавець.

Тести

1. Міжнародні перевезення – це:

а. Перевезення вантажів між кількома країнами, особливістю яких є обов’язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн;

б. Перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов’язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн;

в. Перевезення вантажів або пасажирів усередині однієї країни;

г. Немає правильної відповіді.

2. Залежно від виду транспорту розрізняють транспортні операції:

а. Морські, залізничні, автомобільні, трубопровідні, авіаційні;

б. Морські, річкові, залізничні, автомобільні, трубопровідні, авіаційні;

в. Морські, річкові, залізничні, автомобільні, трубопровідні, авіаційні, змішані перевезення;

г. Морські, залізничні, автомобільні, авіаційні.

3. До транспортних операцій, що передують зовнішньоторговельній угоді, відносяться:

а. Підготовка товару до транспортування; оформлення необхідної транспортної, технічної та товаросупровідної документації;

б. Вирішення спірних питань, пред'явлення претензії;

в. Страхування вантажу і оформлення страхового полісу; підготовка та оформлення митної декларації;

г. Аналіз кон'юнктури ринків транспортних послуг, умов поставки товарів, рівня тарифних і фрахтових ставок; визначення транспортних умов і базисних умов поставки.

4. До транспортних операцій, які виникають у процесі реалізації зовнішньоторговельної угоди, відносять:

а. Визначення транспортних умов і базисних умов поставки;

б. Вирішення спірних питань, пред'явлення претензії;

в. Страхування вантажу і оформлення страхового полісу; підготовка та оформлення митної декларації;

г. Аналіз кон'юнктури ринків транспортних послуг, умов поставки товарів, рівня тарифних і фрахтових ставок.

5. До генеральних вантажів відносять:

а. Будь-які вантажі;

б. Вантажі, які перевозяться без упаковки;

в. Штучні вантажі в упаковці або без неї;

г. Небезпечні вантажі.

6. До масових вантажів відносять:

а. Наливні, навальні, насипні, деревину;

б. Наливні;

в. Навальні, насипні;

г. Вантажі, які перевозяться без упаковки.

7. До навальних вантажів відносяться:

а. Зерно та насіння всіх видів сільгоспкультур, цукор-сирець, вугілля;

б. Зерно та насіння всіх видів сільгоспкультур, цукор-сирець;

в. Вугілля, каміння, гравій, руда, добрива;

г. Вугілля, каміння, зерно, гравій, руда.

8. Усі небезпечні вантажі за загальними ознаками, характеру небезпеки та технічними умовами зберігання та перевезення розподіляють на:

а. 8 класів; б. 9 класів;

в. 7 класів; г. 10 класів.

9. Маса брутто – це:

а. Чиста маса вантажу; б. Маса тари;

в. Повна маса вантажу і тари; г. Немає правильної відповіді.

10. До видів маркування вантажів відносять:

а. Товарне, відправницьке, спеціальне, транспортне;

б. Відправницьке, спеціальне, транспортне;

в. Спеціальне, транспортне, фабричне;

г. Відправницьке, спеціальне, фабричне.

11. Перевагами морського виду транспорту є:

а. Незалежність від погодних умов;

б. Можливість обслуговування «від дверей до дверей»;

в. Висока швидкість перевезення;

г. Можливість перевезення великих партій вантажу.

12. Перевагами повітряного транспорту є:

а. Незалежність від погодних умов;

б. Низька вартість доставки;

в. Висока швидкість перевезення;

г. Можливість перевезення великих партій вантажу.

13. Недоліками автомобільного транспорту є:

а. Залежність від транспортної мережі.

б. Низька швидкість перевезення.

в. Неможливість доставки вантажів від вантажовідправника до одержувача без перевантаження.

г. Відсутність мобільності.

14. До базисних умов Incoterms, що призначені тільки для морського та внутрішнього водного транспорту, відносять:

а. FAS, FOB, FCA, CPT; б. FAS, FOB, CFR, CIF;

в. FAS, FOB, DDP, DAT; г. CIF, CFR, DDP, FOB.

15. Згідно з якими базисними умовами Incoterms усі транспортні витрати несе покупець?

а. FCA. б. EXW.

в. DDP. г. FOB.

16. Згідно з якими базисними умовами Incoterms усі транспортні витрати несе продавець?

а. FCA. б. EXW.

в. DDP. г. CPT.

Завдання для самостійного виконання

1) Підготувати презентацію на тему «Роль міжнародних перевезень у світовій економіці».

2) Охарактеризувати основні проблеми міжнародних вантажних перевезень в Україні.

2) Визначити чинники зовнішнього середовища, що впливають на діяльність міжнародних перевізників в Україні. Відповідь потрібно обґрунтувати.

3) Використовуючи дані Державної служби статистики України, проаналізувати ситуацію, що склалася на ринку міжнародних вантажних перевезень в Україні.

Рекомендована література: основна 1, 2; додаткова 1, 3, 4, 6, 9.



ТЕМА 2
МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Основні поняття: лінійне судноплавство, трапове судноплавство, коносамент, чартер, тайм-чартерний еквівалент, фрахтова ставка, рейсові витрати

План

1. Сутність та особливості світового фрахтового ринку. Види морських суден.
2. Міжнародні лінійні перевезення.
3. Міжнародне трампове судноплавство.
4. Фактори, що впливають на рівень фрахтових ставок. Локальні фрахтові ринки.
5. Сутність тайм-чартерного еквіваленту. Калькуляція рейсу судна.

Питання 1
Сутність та особливості світового фрахтового ринку. Види морських суден

Морський вид транспорту забезпечує перевезення понад 80% обсягів світової торгівлі. Продукція морського транспорту продається і купується на фрахтовому ринку.

Під *світовим фрахтовим ринком* (*ринком тоннажу*) розуміють ринок морської транспортної продукції. На світовому фрахтовому ринку, з одного боку, виступають покупці – фрахтувальники тоннажу, або вантажовласники, з іншого, – судновласники, або перевізники. Особливість цього ринку полягає у тому, що вантажовідправники та вантажоодержувачі одночасно виступають як продавці й покупці товарів, а перевізники, таким чином, є тією посередницькою ланкою між покупцем і продавцем, без яких сама угода купівлі-продажу не може бути здійснена.

Фрахтовий ринок прийнято розглядати як ринок тоннажу, розподіляючи його на *ринок суховантажних суден* і *ринок танкерного тоннажу*.

Окрім того, фрахтові ринки розподіляються за більш конкретними типами суден та їх розмірами. До транспортних засобів морського флоту відносяться судна для перевезення генеральних вантажів, контейнеровози, ліхтеровози, ролкери, пороми, танкери, балкери.

Суховантажники – універсальні судна для перевезення тарно-штучних і негабаритних вантажів. Вони оснащені кранами і стрілами, що забезпечує навантаження-розвантаження в будь-якому порту (рис. 2.1). Навантаження здійснюється як в трюми, так і на палубу. Приймаються до перевезення вантажі в ящиках, в мішках, в бочках, також окремі місця – прокат, обладнання, техніка, в тому числі негабаритні та великовагові. До суховантажників відносяться рефрижераторні судна, що дозволяють перевозити вантажі під температурним режимом (м'ясо, риба, фрукти тощо).



Рисунок 2.1 – Суховантажні судна

Контейнеровози – вузькоспеціалізований тип суден для перевезення контейнерів. За своєю конструкцією трюми і палуба мають спеціальні комірки, вертикальні спрямовуючі (cell guides) для встановлення і кріплення контейнерів. Вантажні операції з навантаження і розвантаження виконуються на контейнерних терміналах. У контейнеровозів максимальні вимоги до безпеки кріплення і розміщення контейнерів, швидкості пересування суден, операцій із навантаження-розвантаження в портах. Зазвичай, ці судна закріплюються за фіксованим маршрутом – лінійний сервіс.



Рисунок 2.2 – Контейнеровози

Класифікацію контейнеровозів представлено в табл. 2.1.

Таблиця 2.1 – Класифікація контейнеровозів

Клас	Кількість контейнерів, TEU (від англ. twenty-foot equivalent unit)
Handysize Class	260—1000 TEU
Handymax Class	1000—1700 TEU
Feeder Class	1700—2500 TEU
Sub-Panamax Class	2500—4000 TEU
Panamax Class	(4000—7000 TEU)
Post-Panamax Class	(7000—13000 TEU)
Super-Post-Panamax Class/E-Class	(більше 13 000 TEU)
Explorer Class	(більше 16600 TEU)
Triple E-Class	(більше 18 200 TEU)
Post-Triple E-Class	(більше 21 000 TEU)

Перевагами контейнерних перевезень є:

1) безпека вантажу (захист від розкрадання, оскільки контейнери перед відправкою опечатуються пломбою; захист від пошкоджень і дефектів);

2) доступна вартість. Вартість контейнерних перевезень залежить від того, використовується цілий контейнер або ж тільки його частина. У першому випадку мова йде про перевезення по системі FCL (Full Container Load) – повне завантаження транспортного засобу, а в другому – за системою LCL (Less than Container Load) – перевезення вантажу з іншими вантажовідправниками в складі збірного контейнера;

3) спрощені вантажно-розвантажувальні роботи (наявність інфраструктури, яка прискорює перевезення вантажу: рейсові морські лінії, контейнерні термінали, спеціальна автотехніка і залізничні платформи).

Ролкер – морське/річкове судно з горизонтальним методом завантаження по рампі або апарелі, позначення RORO або ro-ro (от roll-on/roll-off – вкочуй–викочуй). Призначені для перевезення будь-якого вантажу «на колесах» – автомобілі, трейлери, залізничні вагони та ін. Навантаження-розвантаження може бути з кормової, бортовий або носової частини палуби.



Рисунок 2.3 – Ролкери

Види ролкерів представлено в табл. 2.2.

Таблиця 2.2 – Види ролкерів

Назва	Опис
ConRO	Судно ConRo (або RoCon) – це гібрид RoRo і контейнеровоза. Цей тип суден має підпалубний простір, який використовується для зберігання транспортних засобів, а на верхніх палубах укладаються контейнери. Окремі внутрішні рампи всередині судна відокремлюють автомобілі від іншого вантажу.
LMSR	Великі середньошвидкісні судна типу Roll-on/Roll-off (LMSR) відносяться до декількох класів вантажних суден. Деякі з них спеціально побудовані для перевезення військових вантажів, інші – переобладнані.
RoLo	Судно RoLo (roll-on/lift-off) – це ще один гібридний тип судна, де частина вантажів доступна крізь апарель, решта – за допомогою крану.
ROPAX	ROPAX (roll-on/roll-off passenger) – ролкер, який побудований для перевезення вантажних транспортних засобів разом з пасажирськими приміщеннями. Технічно це поняття охоплює всі пороми, що мають як автомобільну палубу, так і пасажирську, але на практиці судна, що вміщують понад 500 пасажирів, часто називають круїзними.

Танкери (англ. tanker) – спеціалізовані судна для транспортування рідких (наливних) вантажів і скраплених газів. Корпус ділиться перегородками на ряд відсіків (танків), які заповнюються наливним вантажем. Багато суден оснащені потужними насосними і компресорними станціями. До танкерів відносять газовози – для перевезення зріджених газів і хімовози – для перевезення рідких хімічних вантажів.

Класифікацію танкерів залежно від дедвейту наведено в табл. 2.3.

Дедвейт (англ. deadweight, скорочено «DWT») – повна вантажопідйомність судна, сумарна величина ваги змінних вантажів у тоннах, тобто сума ваги всього корисного вантажу, що перевозиться судном, яка характеризує його вантажопідйомність, ваги пального, мастила, технічної та питної води, ваги пасажирів із багажем, екіпажу та продовольства.

Таблиця 2.3 – Класифікація танкерів

Тип	Дедвейт (мін), т	Дедвейт (макс), т
Handysize	15 000	50 000
Handymax	35 000	60 000
Panamax	60 000	80 000
AFRAmax	80 000	120 000
Suezmax	120 000	200 000
Capesize	320 000	550 000





Рисунок 2.4 – Танкери

Балкери (від англ. Bulk – навалювати, насипати) – призначені для морського/річкового перевезення навалювальних і насипних вантажів. Це, як правило, однопалубні судна з великими трюмами. Більшість із них не мають вантажно-розвантажувальних пристроїв і залежать від портових споруд. Основна частина суден мають універсальну спеціалізацію перевезення вантажів, але зустрічаються вузькоспеціалізовані, як вуглевози, зерновози, цементовози, рудовози та ін.

Класифікацію балкерів наведено в табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Класифікація балкерів

Тип	Дедвейт (мін), т	Дедвейт (макс), т
Seawaymax		
Handysize	15 000	50 000
Handymax	35 000	60 000
Panamax	50 000	80 000
Capesize	150 000	





Рисунок 2.5 – Балкери

При розподілі ринку за товарами виділяють *фрахтовий ринок нафти*, *фрахтовий ринок зерна*, *скраплених газів* та ін. Розподіл судноплавства за видами сполучень (лінійне, трампове) розрізняє *фрахтові ринки рейсового тоннажу*, *ринок орендованого тоннажу* (тайм-чартеру) та ін.

У міжнародному судноплавстві склалися дві форми організації перевезень – лінійна (регулярна) і трампова (нерегулярна) (рис. 2.6).

Лінійне судноплавство – це така форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за заздалегідь об'явленим розкладом.

Трампове судноплавство являє собою вид сполучення, яке не пов'язане з постійним районом плавання, заздалегідь встановленими портами відправлення і призначення.



Рисунок 2.6 – Форми організації міжнародних морських перевезень

Залежно від характеру власності на судна та умов конкуренції фрахтовий ринок розподіляється на *закритий* і *відкритий*. (На закритому ринку використовуються судна монополій або держав для потреб самих цих монополій або відповідних держав. Відкритий ринок включає угоди на фрахтування або перевезення трамповими і лінійними суднами загального використання. На цьому ринку угоди відкриті для конкурентів.)

За просторовою (територіальною) ознакою світовий фрахтовий ринок розподіляється на сектори:

Північноєвропейська секція. Включає країни Північної Європи, починаючи від північної частини Росії до Португалії, тобто всі порти європейської Північної Атлантики, Білого та Баренцове морів, Північного та Балтійського морів та Біскайської затоки. Це одна з найкрупніших секцій світового фрахтового ринку.

Середземноморська секція. Охоплює країни, що розміщені на березі Середземного, Чорного та Червоного морів від Португалії і Касабланки в Атлантиці до Адена.

Північноамериканська секція включає порти США и Канади на Атлантичному узбережжі, порти на Великих озерах і рік Святого Лаврентія, Мексиканської затоки и країн Центральної Америки у Карибському морі.

Південноамериканська секція. Охоплює всі країни Південної Америки на Атлантичному узбережжі та у Карибському морі.

Тихоокеанські секції (Північної та Південної Америки) відповідно включають всі країни Північної, Центральної та Південної Америки на Тихоокеанському узбережжі.

Індійська секція. Охоплює країни Азії у Тихому океані, в Персидській та Бенгальській затоках (Саудівська Аравія, Іран, Ірак, Пакистан, Індія і Бірма).

Далекосхідна секція. Включає країни Азії у Тихому океані від Камчатки до Малайзії, включаючи Індонезію, Філіппіни і країни Нової Гвінеї.

Австралійська секція включає в себе Нову Зеландію та Океанію.

Африканська секція. Включає порти Західної, Південної і Східної Африки.

Питання 2
Міжнародні лінійні перевезення

Міжнародні лінійні сполучення організуються морськими перевізниками на стійких географічних напрямках міжнародної торгівлі готовою промисловою продукцією, напівфабрикатами, продовольчими товарами та ін. Міжнародні лінії зв'язують між собою основні світові економічні центри (Західну Європу, Північну Америку та Далекий Схід), а також ці центри з іншими регіонами. Особливістю лінійного судноплавства є закріплення суден на даному напрямку та їх регулярні заходи у певні порти за встановленим розкладом.

Створені лінії можуть бути *односторонні*, які експлуатуються судновласниками однієї країни; *двосторонні*, які обслуговуються, як правило, суднами компаній двох торгуючих країн, і *конференційні*, коли на певних узгоджених умовах беруть участь судновласники багатьох країн.

Обслуговуючи вантажопотік певного напрямку, судновласник закріплює за лінією певні судна, розробляє і публікує розклад їх руху. У розкладі зазначаються обов'язкові та факультативні порти заходу, дні (а в деяких випадках і години) приходу і відходу судна. Будь-яка лінія має *базові порти* – початкові та кінцеві порти лінії, де формується головний вантажопотік і, як правило, розміщується офіс судновласника, *проміжні обов'язкові та факультативні порти*, куди захід судна здійснюється у міру накопичення в них вантажу.

Лінійна компанія приймає вантажі до перевезення (на свої склади) задовго до підходу судна, а також організує і оплачує навантаження і розвантаження, чим створює вигоди для відправників вантажу. Додаткові витрати судновласників, що пов'язані зі специфікою лінійних умов, покриваються в тарифах лінійного судноплавства.

Морські лінійні перевезення на практиці виступають як бронювання частини тоннажу морських або річкових суден і оформлюються документом – коносаментом. *Коносамент* (Bill of lading) – це документ, що видається судновласником вантажовідправнику як посвідчення у прийнятті вантажу для перевезення морським шляхом.

Коносамент виконує три функції: слугує документом, що посвідчує наявність договору морського перевезення; є розпискою капітана або його

уповноваженого в прийнятті вантажу на борт судна; є товаророзпорядчим документом, який надає право отримати вантаж тому, на кого він виписаний.

Коносамент буває трьох видів:

– *іменний* – straight bill of lading (виписаний на певного одержувача із зазначенням його найменування і адреси);

– *на пред'явника* – bearer bill of lading (передбачає, що товар у порту призначення передається будь-якій особі – пред'явнику коносаменту);

– *ордерний* – to-order bill of lading (містить вказівку «наказу відправника» або «наказу одержувача» – передбачає, що відправник або одержувач можуть передати свої права третій особі шляхом поставлення на коносаменті передаточного надпису і вручення його цій особі).

У коносаменті фіксується:

– найменування перевізника і місце його знаходження;

– найменування порту відвантаження згідно договору морського перевезення і дата прийому вантажу перевізником в порту відвантаження;

– найменування відправника і місце його знаходження;

– найменування порту розвантаження згідно з договором морського перевезення вантажу;

– найменування одержувача, якщо він зазначений відправником;

– найменування вантажу, необхідні для ідентифікації вантажу основні марки, вказівки у відповідних випадках про небезпечний характер і особливі властивості вантажу, кількість місць або предметів, маса вантажу або зазначена іншим чином його кількість;

– зовнішній стан вантажу та його упаковки;

– обсяг платежів перевізнику;

– час і місце видачі документа (коносамента);

– кількість екземплярів, в тому числі оригіналів коносамента;

– підпис перевізника або діючої від його імені особи.

Лінійні коносаменти, що використовуються багатьма судноплавними компаніями, є ідентичними і побудовані на базі уніфікованої проформи лінійного коносамента «Конлайнбіл» (Додатки А, Б). Проте кожна компанія включає в типові умови доповнення, які враховують специфіку їх перевезень.

Як правило, коносамент виписується у трьох оригіналах: для вантажовідправника, одержувача вантажу і судновласника. Після видачі вантажу за одним з оригіналів усі інші втрачають силу.

У випадку, коли вантаж перевізником ще не прийнятий або не виданий коносамент, сторони можуть укласти договір перевезення, оформивши його під назвою «букінг-нот» – booking note – закріплення вантажу. Цей договір застосовується головним чином при резервуванні місця на регулярних лінійних суднах для перевезення дрібних партій вантажу.

Коносамент може бути *прямий* (при перевезеннях від порту до порту) або *прохідний* (транзитний). Якщо морське перевезення складає тільки частину загального перевезення, і товари мають перевозитися іншими наземними і морськими перевізниками, то відправнику часто є більш зручним отримати

прохідний коносамент, ніж укладати договори з декількома перевізниками, які повинні перевозити вантаж на наступних стадіях перевезення. Такі коносаменти все частіше використовуються для сучасних контейнерних перевезень, коли товари перевозяться до місця призначення в одних контейнерах, але різними видами транспорту.

Останнім часом у практику міжнародних лінійних перевезень замість коносамента почав входити інший транспортний документ – *морська накладна*. Цей документ, не будучи товаророзпорядчим, прискорює процедуру здачі вантажу в порту призначення.

Структура морської накладної:

– вантажовідправник (Shipper/Shippers) та його адреса (у цьому полі вказується повна назва та адреса компанії-відправника вантажу відповідно до договору);

– вантажоотримувач (Consignee) – вказується повна назва та адреса компанії-отримувача вантажу, якщо вантаж був відправлений на юридичну особу, або прізвище, ім'я, по батькові та адреса одержувача вантажу, якщо вантаж був відправлений на фізичну особу;

– сповіщувач (Notify party) – вказується або вантажоодержувач, або експедитор (повна назва компанії із зазначенням адреси електронної пошти, контактної особи та телефонного номера), яку компанія-відправник буде повідомляти про хід перевезення;

– опис вантажу (Description of goods) – у полі вказується найменування вантажу, його маса та кількість місць. При необхідності можуть бути вказані особливі властивості вантажу, що перевозиться;

– найменування порту відвантаження (Port of loading) згідно з договором морського перевезення;

– дата прийому вантажу перевізником в порту відвантаження (Shipped on board date);

– найменування порту розвантаження (Port of discharge) згідно з договором морського перевезення вантажу;

– час і місце видачі документа (Place and date of issue);

– дані по фрахту, зазначення ким має бути сплачений фрахт (Freight prepaid (переклад з англ. «Фрахт оплачений заздалегідь») – фрахт оплачений в порту навантаження, здійснена попередня оплата фрахту, Freight collect (переклад з англ. «Фрахт стягувати») – фрахт підлягає оплаті вантажоодержувачем в порту призначення).

Лінійні перевезення оплачуються вантажовідправниками згідно зі ставками тарифу, який встановлений перевізниками. Лінійні тарифи стабільні протягом тривалого періоду часу.

Стандартні фрахтові ставки за перевезення на рейсових суднах часто встановлюються так званими конференціями судновласників – об’єднаннями судновласників, які здійснюють регулярні судноплавні лінії у певні частини світу.

Тарифні ставки встановлюються для окремих вантажів (*commodity rates*) або класів вантажів (*class rates*), що мають сходні характеристики. Застосовують ставки за одиницю ваги (тонну) або одиницю об'єму (кубічний метр, кубічний фут) вантажу. При перевезенні особливо цінних вантажів ставка може розраховуватися як відсоток від заявленої вартості вантажу (1-3%). Судновласник може обирати спосіб розрахунку, найбільш вигідний для нього. Спеціально оговорюються ставки на перевезення вантажів, що мають особливі характеристики: небезпечних, довгих, важких.

Ставки на перевезення лінійними суднами часто є вищими від ставок трампових перевезень. Це обумовлено низкою причин:

1. На лінійних суднах перевозяться, як правило, більш цінні вантажі.

2. Лінійне судно в одному рейсі перевозить багато різних вантажів, кожний з яких має свою схему укладки, навантаження і розвантаження, що збільшує вартість вантажних робіт по судну.

3. При трампових перевезеннях вантажні роботи, як правило, оплачує фрахтувальник, в лінійному судноплавстві оплата вантажних робіт часто покладається на судновласника, який, в свою чергу, включає вартість цих робіт у ставку тарифу.

4. Лінійне судно має дотримуватися розкладу незалежно від того, чи є достатня кількість вантажу або ні. Тому судновласники намагаються врахувати ризик неповного завантаження судна, збільшуючи ставку тарифу.

5. У лінійному судноплавстві вища сума амортизаційних відрахувань, що пов'язано з високою вартістю універсальних і спеціалізованих суден, а також витратами на берегове господарство (причали, склади, обладнання для перевантаження та ін.), власниками яких часто є лінійні компанії.

Судноплавство значною мірою залежить від рівня цін на бункерному ринку (*бункер* – паливо для роботи двигунів судна). В періоди різкого підвищення цін на паливо внаслідок економічних або політичних причин лінійні конференції, дотримуючись принципу стабільних тарифів, вводять спеціальні бункерні надбавки (BAF), в яких ураховують збільшення витрат на паливо. Бункерні надбавки можуть виражатися як відсоток від тарифної ставки або як певна кількість доларів за тонну, кубометр вантажу або контейнер.

Часто лінійні тарифи містять валютні надбавки (CAF), які враховують коливання курсів валют (у тарифі ціна перевезення, як правило, зазначається в одній валюті, проте фрахт, портові витрати, заробітна плата екіпажу, страхування та інші витрати можуть оплачуватися в різних валютах, курс яких по відношенню до основної валюти перевезення змінюється з часом у різних пропорціях).

Лінійні перевізники зацікавлені в постійних споживачах своїх послуг, тому лінійні конференції часто надають знижки з тарифу вантажовідправникам, які відправляють свої вантажі на суднах даної конференції. Системи знижок для постійних клієнтів можуть бути у таких формах:

– *відстрочені знижки* (якщо вантажовідправник протягом оговореного періоду часу (3-6 місяців) користується виключно послугами даної конференції,

то судновласник повертає йому певний відсоток від суми, яка виплачена за перевезення вантажів протягом цього періоду. Повернення відсотків відбувається не відразу, а лише після того, як пройде такий же період часу);

– *контрактні знижки* (надаються відразу при розрахунках за перевезення, причому вантажовідправник укладає з конференцією спеціальну угоду, в якій зобов'язується перевозити свої вантажі тільки на судах даної конференції).

Питання 3
Міжнародне трампове судноплавство

На відміну від лінійного, в трамповому судноплавстві судна експлуатуються на нерегулярній основі. Вони не закріплюються за певними напрямками, а вільно переміщуються з однієї секції фрахтового ринку в іншу залежно від попиту на тоннаж і від пропозиції вантажів. Тому воно й отримало свою назву від англійського слова «tramp» (бродяга).

Ціна перевезення та інші комерційні умови встановлюються на кожний рейс або декілька рейсів на основі договору. Договір морського перевезення (договір фрахтування судна) в трамповому судноплавстві укладається між морським перевізником (фрахтівником) і вантажовідправником або вантажоодержувачем (фрахтувальником) і має назву *чартер*.

У будь-якому чартері міститься низка обов'язкових умов, що відносяться до судна, вантажу, фрахту, порядку оплати стивідорних робіт, диспача, демереджу.

Термін «фрахтування» на практиці частіше використовується в трамповому судоплавстві, тоді як при лінійних перевезеннях здійснення подібних операцій отримало назву «бронювання міста на судні».

При укладанні договору на фрахтування судна сторони (судновласник і фрахтувальник) певним чином розподіляють між собою права на розпорядження судном, частку можливого комерційного ризику та експлуатаційні витрати на час дії договору. Залежно від цього розрізняють два основних види фрахтування: *рейсове* (на конкретне перевезення) і *фрахтування судна на термін* (рис. 2.7).

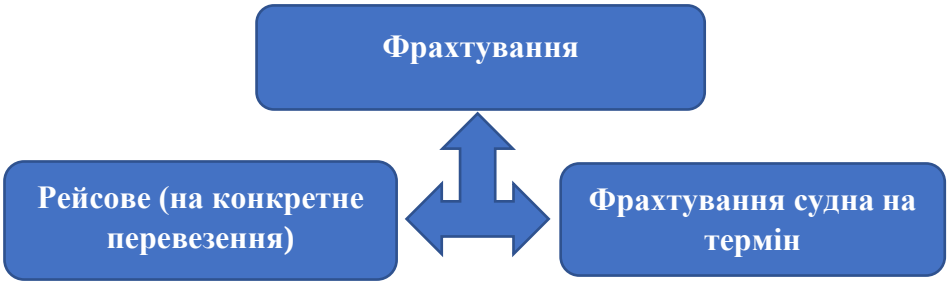


Рисунок 2.7 – Види фрахтування при трампових перевезеннях

При укладанні *угоди на конкретне перевезення* фрахтівник (судновласник) повністю зберігає контроль за роботою судна. В договорі (чартері) встановлюються всі умови майбутнього рейсу і ставки провізної плати за одиницю вантажу або загальна сума фрахту. Судновласник є перевізником, він

несе комерційні ризики, що пов'язані з ефективністю рейсу, і витрати з експлуатації судна, відповідає за збереженість вантажу.

Фрахтування судна на конкретне перевезення має декілька різновидів: *на один рейс, круговий рейс, на декілька послідовних рейсів* (оговорюється кількість рейсів і певний календарний період), *за контрактом або генеральним чартером* (судновласник приймає на себе зобов'язання перевезти за певний період між обумовленими портами оговорену кількість вантажу), *фрахтування за дейлі-чартером* (плата за перевезення встановлюється не в залежності від кількості вантажу, що перевозиться, а за тонну дедвейту судна за кожну добу його знаходження в рейсі).

Договір морського перевезення (чартер) виписується на кожний рейс з обов'язковим збереженням єдиних комерційно-правових умов. Сума фрахту оплачується також за кожний рейс окремо за заздалегідь обумовленими ставками.

При другому виді фрахтування – *фрахтуванні судна на термін* – розподіл обсягів прав, ризиків і витрат по судну носить зворотний характер порівняно з першим видом. У цьому випадку судновласник здає, а фрахтувальник бере в оренду судно на певний термін. Управління роботою судна переходить до фрахтувальника, який при відповідних встановлених договором обмеженнях самостійно визначає характер використання судна, вид вантажу, що перевозиться, напрямок і комерційні умови перевезень. Судновласник при цьому звільняється від комерційних ризиків і відповідальності за збереження вантажів. Фрахтова ставка встановлюється в цілому на судно за добу, незалежно від обсягу й ефективності перевезення. Судновласник зобов'язаний надати належне судно в придатному стані для перевезення, а після закінчення договору воно має повернутися до нього в такому ж стані за винятком нормального фізичного зношування. Що означає «належне» судно, можна проілюструвати таким прикладом: якщо для перевезення свіжих овочів потрібне охолодження, а холодильні установки на судні не функціонують, таке судно не підходить для даного перевезення, тобто не буде належним.

При фрахтуванні судна на термін розрізняють такі форми (рис. 2.8).



Рисунок 2.8 – Види фрахтування судна на термін

1) *Тайм-чартер*. У тайм-чартері судновласник зберігає контроль за технічною експлуатацією судна, за свій рахунок наймає екіпаж, оплачує постійні витрати на утримання судна в робочому стані (постачання, поточний ремонт,

техобслуговування, витрати на мастильні матеріали, відрахування на амортизацію й страхування). Фрахтувальник оплачує змінні витрати, безпосередньо пов'язані з виконанням транспортної роботи (портові збори, оплата лоцмана і буксира, швартові операції, стивідорні роботи, агентування та ін.), витрати на ремонт пошкоджень, отриманих у процесі вантажних робіт або через рух вантажу.

2) *Димайз-чартер*. Фрахтування у димайз-чартері передбачає, що на час договору судновласник не контролює комерційні умови з використання судна і його технічної експлуатації (судно здається в оренду). Фрахтувальник оплачує всі постійні й змінні витрати, включаючи склад екіпажу. Капітан та екіпаж на час чартеру стають службовцями фрахтувальника (за судновласником залишається право участі в комплектації судна екіпажем).

3) *Бербоут-чартер*. При фрахтуванні в бербоут-чартері судно передається фрахтувальнику без екіпажу на тривалий термін (три-п’ять років). Усі витрати на утримання судна, включаючи наймання та оплату екіпажу, покладаються на фрахтувальника, тобто він стає тимчасовим власником судна.

При укладанні *рейсового чартеру* перевізник і фрахтувальник повинні детально погодити взаємні зобов'язання та основні умови у типовій проформі чартеру, що в сучасному судноплавстві включає:

1. Умова про судно, що визначає обов'язки перевізника щодо приведення судна в морехідний стан до початку рейсу. Крім умови про мореплавність, у чартер вносяться донні техніко-експлуатаційних характеристиках судна, такі як максимальна довжина, ширина, осадка, максимальна висота над поверхнею води. Крім того, вказується назва судна, вантажопідйомність судна (дедвейт), розміри люків, наявність вантажних пристроїв, вік, прапор судна тощо. Судновласник зацікавлений обмовити в чартері право на заміну судна. Можливі два варіанти: *substitute* – судно із близькими характеристиками; *sistership* – судно тієї ж серії.

2. Дата готовності судна до навантаження. У чартері термін готовності судна до навантаження встановлюється у вигляді інтервалу між двома календарними датами. Перша дата називається *laydays*: якщо судно прибуде раніше, фрахтувальник має право не приймати його, і рахунок сталійного часу почнеться тільки після настання дати laydays. Друга дата називається *canceling date* (останній термін, відповідно до якого судно має бути готовим до відвантаження). Якщо судно не буде готове до цієї дати, фрахтувальник має право розірвати чартер.

3. Вантаж. У цій статті чартеру вказується кількість вантажу і його транспортні характеристики, тобто фізико-хімічні властивості вантажу, що визначають можливе завантаження судна, тривалість і вартість вантажних робіт, ризики, пов'язані з перевезенням цього вантажу. Вказується спосіб перевезення і вид упаковки: навалом, окремими місцями, у пакетах, контейнерах та ін. За генеральними вантажами (контейнери, автомобільна техніка, метал) вказується точна маса вантажу або використовується застереження «близько». У цьому

випадку мається на увазі припустимість відхилення на 1-3% в той або інший бік. Величина відхилення залежить від виду вантажу.

4. Порти навантаження і розвантаження. У чартері порти навантаження і розвантаження можуть бути встановлені одним із чотирьох способів:

– *direct port (конкретні порти)* – вказується один або декілька конкретних портів навантаження та один або декілька портів розвантаження. При цьому обов'язково заходити в усі зазначені порти під час даного рейсу;

– *option of the ports (опціон портів)* – перераховуються декілька можливих портів навантаження та розвантаження, і при виконанні рейсу фрахтувальник має право направити судно в кожний з них;

– *range (район узбережжя)* – вказується ділянка морського узбережжя, обмежена двома портами, або морський басейн. При виконанні рейсу фрахтувальник має право направити судно в будь-який порт цієї ділянки, включаючи обидва обмежуючі порти;

– *broad charter-party (широкий чартер)* – опціон ділянок узбережжя. У чартері вказується декілька районів, і при виконанні рейсу фрахтувальник має право направити судно в кожний з них.

5. Розрахунок сталійного часу. Сталійний час (laytime) – це час, який, відповідно до умов чартеру, надається фрахтувальнику для здійснення робіт із навантаження/розвантаження, за які судновласник не одержує ніякої додаткової винагороди, крім погодженої ставки фрахту.

Момент початку відліку сталійного часу визначається з моменту подачі нотісу про готовність судна до вантажних робіт (notice of readiness).

Сталійний час визначається розподілом загальної кількості вантажу на норму навантаження/розвантаження. Розрахунок тривалості сталійного часу може здійснюватися за нормою на люк за добу, «за звичаями порту» (according to custom of the port), «зі звичайною швидкістю» (with customary quick dispatch). Як правило, існуючі в порту норми публікуються.

Звичайно, як сталійний час враховуються тільки робочі погожі дні, тобто фрахтувальник звільняється від відповідальності за простій судна у вихідні, свята та дні негоди. Останнім часом використовується більш точне формулювання «якщо погода дозволяє».

6. Оплата демереджу (demurrage) і диспачу (dispatch). При затримці судна під навантаженням або розвантаженням понад визначеного сталійного часу починається так званий контрсталійний час, за який фрахтувальник сплачує судновласнику *демередж*, що являє собою доплату за затримку судна. Розмір демереджу встановлюється в чартері у вигляді певної суми за судно за добу і сплачується за кожний день простою або пропорційно за частину дня.

Диспач являє собою винагороду, що сплачується судновласником фрахтувальнику за завершення навантаження або розвантаження судна раніше закінчення визначеного чартером сталійного часу. Розмір диспача встановлюється у половинному розмірі від ставки демереджу.

Термін «*реверсібл*» (reversible) застосовується, коли демередж і диспач при навантаженні та розвантаженні взаємно зараховуються.

7. Оплата вантажних робіт. У рейсових чартерах варіанти розподілу витрат щодо навантаження і розвантаження вантажу між судновласником і фрахтувальником можуть бути зведені до таких стандартних схем:

– *gross terms* – судновласник має витрати по оплаті вантажних робіт як в порту навантаження, так і в порту розвантаження;

– *free in* – судновласник вільний від оплати навантаження, але має витрати по укладенню вантажу та його розвантаженню;

– *free out* – судновласник вільний від оплати розвантаження, але оплачує навантаження та укладення вантажу;

– *free in and out* – судновласник вільний від витрат по навантаженню та розвантаженню вантажу, але оплачує його укладення;

– *free in and out and stowed* – судновласник вільний від оплати навантаження, розвантаження та укладання вантажу.

8. Оплата фрахту. При рейсовому фрахтуванні провізна плата встановлюється за згодою сторін у вигляді фрахтової ставки за одиницю вантажу (добова ставка за судно або за тонну дедвейту на місяць – при оренді). Розрахунковими фрахтовими одиницями звичайно є одиниці маси, об'єму або штук вантажу. В договорі оговорюється, за яку кількість вантажу – за навантажену (коносаментну) або за розвантажену – оплачується фрахт.

Питання 4
Фактори, що впливають на рівень фрахтових ставок. Локальні фрахтові ринки

Рівень цін відкритого фрахтового ринку (ринку трампових перевезень) формується під впливом зміни співвідношення попиту на тоннаж та його пропозиції. Ціна конкретного перевезення визначається при укладанні фрахтової угоди.

Вантажовласник через свого брокера виходить на ринок із пропозицією вантажу для морського перевезення. Така пропозиція називається *котирування вантажу (order)*. Судновласники повідомляють про місце і час звільнення свого судна. Таке повідомлення має назву *позицією судна (position)*.

І котирування, і позиції можуть містити ідею фрахтової ставки, яка відображає уявлення фрахтувальника або судновласника про рівень цін на фрахтовому ринку і визначає в підсумку привабливість пропозиції. Рівень фрахтових ставок у кожний конкретний момент часу визначається розвитком і взаємодією багатьох факторів (зовнішніх і внутрішніх).

До зовнішніх факторів відносяться:

– загальноекономічна кон’юнктура;

– міжнародна обстановка (військові конфлікти, закриття важливих морських шляхів, портів);

– страйки та інші події, що спричиняють великі скупчення суден у портах;

– природні фактори;

– зміни рівня портових зборів і зборів за проходження каналів;

– зміни цін на бункерному ринку;

– зміни курсів валют.

Таблиця 2.5 – Характеристики каналів

Панамський канал	Суецький канал
	
З'єднує Панамську затоку Тихого океану з Карибським морем та Атлантичним океаном; розташований на Панамському перешийку на території Панами. Довжина - 81,6 км.). Середній час проходу судна каналом 9 годин. Максимальна пропускна здатність 48 суден на добу. Щороку через споруди каналу проходять близько 17,5 тисяч суден, що везуть понад 203 млн т вантажу. Середній чек за прохід через Панамський канал 150 000 дол.	Судноплавний безшлюзовий канал у Єгипті, що сполучає Середземне та Червоне моря. Довжина 160 км. Найкоротший водний шлях між Індійським океаном та ділянкою Середземного моря в Атлантичному океані (альтернативний маршрут довше на 8 тис. км). Вартість проходу через Суец залежить від ваги вантажу, осадки судна, висоти вантажу на палубі та інших факторів. У середньому плата складає від 6 до 12 дол. за тонну.

Внутрішні фактори характеризують конкретний рейс і умови чартеру.

На ставку фрахту впливає дальність перевезення вантажу і порти навантаження/розвантаження. Чим більше партія вантажу, що пропонується до перевезення, тим нижче ставка фрахту за тонну вантажу. Ставка фрахту залежить від того, чи йде судно в район, де воно зможе взяти інший вантаж, чи ні (в останньому випадку ставка буде вища). Ставка також залежить від виду вантажу, його питомого вантажного об'єму, норм вантажних робіт, які визначають зупиночний час у рейсі; ставки демереджу. При фрахтуванні суден в тайм-чартер суттєво впливають на ставку оренди такі характеристики судна, як його вік, швидкість та витрати палива.

Світовий фрахтовий ринок не є однорідний, він складається з багатьох практично незалежних один від одного локальних фрахтових ринків. Окрім природного розподілу за видами вантажів, що перевозяться (ринок балкерних перевезень, ринок сирої нафти, нафтопродуктів та ін.), виділяють локальні фрахтові ринки за розмірами суден. Локальні фрахтові ринки визначаються призначенням суден та їх розмірами, меншою мірою – географічними районами.

Локальні ринки розвиваються незалежно один від іншого – у той час, коли на одному ринку спостерігається підйом, на іншому може бути спад. Тому слід оцінювати стан кожного локального ринку окремо.

Як показники рівня цін локального фрахтового ринку використовуються:

– ставки фрахту за перевезення 1 т конкретного вантажу партією певного розміру в певному напрямку;

– ставки оренди суден певного виду і тоннажу;

- тайм-чартерні еквіваленти суден певного виду та тоннажу;
- фрахтові індекси.

Питання 5
Сутність тайм-чартерного еквіваленту. Калькуляція рейсу судна

Найбільш універсальним показником рівня цін локального фрахтового ринку є *тайм-чартерний еквівалент (ТЧЕ)*. Він дозволяє привести ціни морського перевезення до порівнянного виду.

Існує багато трактувань поняття тайм-чартерного еквівалента. Тайм-чартерний еквівалент (time-charter equivalent) – постійний середньодобовий дохід судна при рейсовому фрахтуванні, що повинен отримувати судновласник на будь-якому напрямку перевезення.

Сутність ідеї використання ТЧЕ як показника рівня цін фрахтових ринків базується на тому, що в певний момент або період часу ТЧЕ для основних суден даного локального фрахтового ринку є деякою постійною величиною, яка не залежить від вантажу або напрямку перевезення, не говорячи про інші умови чартеру, хоча ставки фрахту в різних угодах можуть бути як завгодно різними.

Середнє значення ТЧЕ як показника рівня цін деякого локального фрахтового ринку за певний період часу отримують із розрахованих ТЧЕ за отриманими даними кожної конкретної фрахтової угоди за формулою:

$$ТЧЕ = \frac{F-R}{T}, \quad (2.1)$$

де F – доходи судна в рейсі (дол);

R – рейсові витрати (витрати на паливо, портові збори, стивідорні витрати у той частині, в якій вони покладені на судновласника тощо, дол);

T – тривалість рейсу, включаючи необхідні баластні переходи та очікування постановки судна до причалу (дні) [11].

Розрахунок ТЧЕ як показника рівня цін фрахтового ринку – це, по суті, калькуляція часу рейсу та рейсових витрат, які мають здійснюватися не для конкретного судна, що зазначене у повідомленні про фрахтову угоду, а для гіпотетичного судна, яке приймається як основне судно даного локального фрахтового ринку. Іншими словами, в розрахунках повинні використовуватися середні по світовому флоту характеристики відповідних суден даної тоннажної групи (швидкість, витрати палива тощо).

Зарубіжні та вітчизняні фірми, що спеціалізуються на дослідженні фрахтових ринків, обробляють повідомлення про угоди, розраховуючи ТЧЕ за допомогою програм калькуляції рейсів. Отримані результати публікуються в періодичних оглядах кон’юнктури фрахтових ринків (рис. 2.9).

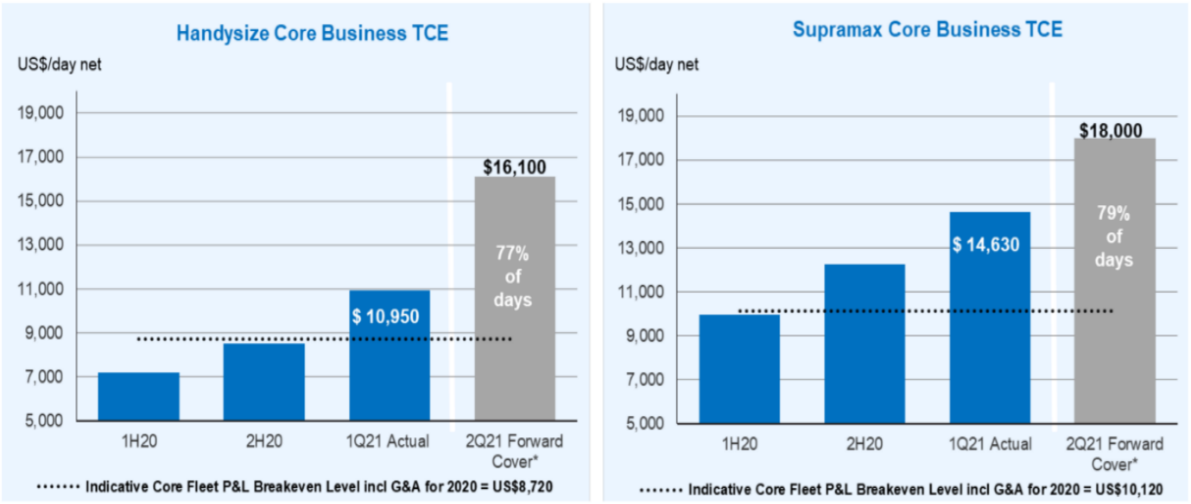


Рисунок 2.9 – ТЧЕ для Handysize и Supramax (Pacific Basin) відповідно [18]

Тайм-чартерний еквівалент дозволяє зробити декілька корисних висновків про відносну вигідність даного рейсу:

1. Якщо розрахований ТЧЕ порівняти з ТЧЕ попередніх рейсів судна, реальні фінансові результати яких вже відомі, то можна оцінити, наскільки даний рейс відрізняється від вже виконаних.

2. Якщо з ТЧЕ відрахувати постійні витрати по судну, включаючи зарплату екіпажу, запаси, провізію, відрахування на страхування та адміністративні витрати, то можна оцінити прибутковість даного рейсу, тобто визначити, чи покривають добові доходи від рейсу добові витрати по судну.

3. Порівнюючи ТЧЕ, розрахований для даного рейсу, з тим ТЧЕ, який є показником рівня цін на фрахтовому ринку для суден даної тоннажної групи, можна визначити, чи відповідає пропозиція фрахтувальника існуючому в даний момент стану фрахтового ринку.

4. Якщо альтернативою рейсового фрахтування є надання судна в оренду (тайм-чартер), то порівняння ТЧЕ зі ставками оренди дозволяє оцінити, що є більш вигідним для судновласника – відфрахтувати судно в тайм-чартер або прийняти дану пропозицію про рейсове фрахтування.

5. Можна порівняти ТЧЕ, який розрахований для даного рейсу, з тайм-чартерними еквівалентами рейсів, які пропонуються іншими фрахтувальниками, і обрати ту пропозицію, яка буде найбільш привабливою.

Судновласник (або його брокер) отримує багато пропозицій щодо перевезення того чи іншого вантажу. Критерієм відбору пропозиції є економічна вигідність перевезення вантажу, що пропонується.

Щоб отримати найбільш привабливий варіант відфрахтування судна, необхідно зробити попередню калькуляцію кожного рейсу. Для цього необхідно розрахувати доходи від даного перевезення, помноживши кількість вантажу Q, що пропонується до перевезення, на ідею ставки фрахту f; оцінити очікувані рейсові витрати R, загальну тривалість рейсу T і отримати ТЧЕ за формулою:

$$ТЧЕ = \frac{f \cdot Q - R}{T}. \quad (2.2)$$

Порівнюючи тайм-чартерні еквіваленти, які отримані при калькуляції двох різних рейсів, судновласник може оцінити, яка пропозиція є для нього більш вигідною. Він може порівняти ТЧЕ зі ставкою оренди в тайм-чартер, що пропонується, і прийняти рішення: доцільно віддавати судно в оренду чи краще відфрахтувати його в рейс. Сучасні програмні засоби дозволяють швидко виконувати подібні розрахунки на ПК. Такі програми дозволяють також розглянути різні варіанти, змінюючи ставку фрахту або роблячи різні припущення про хід виконання рейсу, і виявити як змінюються при цьому фінансові результати рейсу.

Розглянемо деякі складові розрахунку рейсу судна.

1. Характеристика судна.

Для розрахунку рейсу важливо знати вантажність судна в тоннах, вантажомісткість (об'єм вантажних приміщень) у м^3, швидкість судна з повним вантажем і у баласті, витрати палива на головний двигун залежно від швидкості, витрати палива на допоміжні механізми на ходу і на стоянці. Корисними можуть бути відомості про характеристики судна, які впливають на розмір портових і канальних зборів.

2. Вантаж.

Розглядаючи пропозиції фрахтувальників, судновласник має визначити, яку кількість даного вантажу може взяти судно. Обмеженнями в цьому випадку є вантажність і вантажомісткість судна. Якщо дається вага вантажу в тоннах та його питомий навантажувальний об'єм (тобто об'єм, який займає одиниця вантажу, наприклад 1 т), можна визначити, який простір необхідний для розміщення вантажу. Для цього вага множиться на питомий навантажувальний об'єм. Отримана величина не повинна перевищувати вантажомісткість судна.

3. Порти.

У перелік портів, окрім портів навантаження і розвантаження вантажу, мають бути включені порти бункерування, канали, проливи та ін., щоб урахувати у калькуляції рейсу всі можливі затримки і всі морські переходи, включаючи перехід у баласті.

4. Ходовий час судна.

Ходовий час судна розраховується діленням відстані між портами на швидкість із вантажем або в баласті. Цей час збільшують на деяку величину, що враховує затримки, що пов'язані з несприятливими погодними умовами (як правило, ходовий час помножується на коефіцієнт 1,1). Відстань між портами можна знайти у базах даних морських відстаней.

5. Стоянковий час рейсу.

Складається з часу, коли здійснюються вантажні операції (навантаження та розвантажування), перерв у роботі (у вихідні та святкові дні, через погані погодні умови), часу очікування (наприклад, постановки судна до причалу). Оговорений у чартері час, коли судно знаходиться у розпорядженні

фрахтувальника для навантаження або розвантаження, має назву *сталійний* (laytime).

Стоянковий час у багатьох випадках є найбільш невизначеною величиною при калькуляції рейсу.

6. Доходи судновласника у рейсі складаються з суми фрахту за перевезення вантажу і демереджа.

Щоб отримати суму фрахту, необхідно кількість вантажу помножити на ідею фрахтової ставки за одиницю вантажу. Іноді вартість перевезення виражається деякою сумою (*люмпсум*) незалежно від того, скільки вантажу фактично буде навантажено.

Із фрахту відраховують податок на фрахт, а з суми фрахту і демереджу – комісії. Податок на фрахт і комісійні винагороди виражаються у відсотках, наприклад 1,25%, 5%.

Універсальний метод визначення ідеї фрахтової ставки – її розрахунок через тайм-чартерний еквівалент. Фрахтову ставку (f) за перевезення 1 т вантажу (в дол/т) можна обчислити за формулою:

$$f = \frac{ТЧЕ \cdot T + R}{Q}, \tag{2.3}$$

де $ТЧЕ$ – тайм-чартерний еквівалент як показник рівня цін локального фрахтового ринку (дол. за судно на добу);

R – рейсові витрати судновласника, які включають витрати на паливо, портові збори, стивідорні витрати, якщо вони мають оплачуватися судновласником (дол);

T – тривалість рейсу, включаючи баластний перехід (доба);

Q – кількість вантажу (т).

Якщо ідея фрахтової ставки визначається для укладення фрахтової угоди, то доцільно визначити, як буде змінюватися ставка фрахту при різних формулюваннях умов чартеру, змінах цін на бункерному ринку та ін.

Місто передачі судна фрахтувальнику і місто повернення судна судновласнику після закінчення терміну тайм-чартеру не завжди влаштовують судновласника, оскільки може знадобитися баластний перехід. Баластні переходи, як правило, не входять до терміну оренди, і всі пов’язані з ними витрати несе судновласник. Тому судновласник повинен урахувати в ставці оренди всі свої додаткові витрати.

Витрати, що пов’язані з баластним переходом, можуть бути включені в орендну плату як баластний бонус, який розраховується за формулою:

$$Баластний\ бонус = ТЧЕ \cdot t_{бал.} + R_{топл.бал.}, \tag{2.4}$$

де $t_{бал.}$ – тривалість баластного переходу;

$R_{топл.\ бал.}$ – витрати на паливо за час баластного переходу.

Ставка оренди при відфрахтуванні судна на умовах тайм-чартеру близька за значенням ТЧЕ, який розрахований на основі рейсових угод (вона може бути

дещо нижчою, оскільки всі ризики, що пов’язані з експлуатацією судна, перекладаються на фрахтувальника, який орендує судно на термін).

7. Рейсові витрати містять:

– витрати на паливо для головного двигуна та допоміжних механізмів;
– портові збори;
– збори за проходження каналів і проливів;
– стивідорні витрати (пов’язані з навантаженням і розвантаженням) у тому разі, якщо вони покладаються на судновласника;
– інші додаткові витрати.

Витрати на паливо для головного двигуна розраховуються за формулою:

$$R_{гол} = T_x \cdot q_{гол} \cdot c_{гол}, \quad (2.5)$$

де T_x – ходовий час судна, доба;
$q_{гол}$ – добові витрати палива для головного двигуна, т;
$c_{гол}$ – ціна 1 т палива для головного двигуна.

Добові витрати палива на головний двигун залежать від швидкості судна.

Витрати на паливо для допоміжних механізмів визначають за формулою:

$$R_{доп} = (T_x + T_{ст}) \cdot q_{доп} \cdot c_{доп}, \quad (2.6)$$

де $T_{ст}$ – стоянковий час судна, доба;
$q_{доп}$ – добові витрати палива для допоміжних механізмів, т;
$c_{доп}$ – ціна 1 т палива для допоміжних механізмів.

8. Портові збори – це витрати судновласника, що пов’язані із заходом судна до порту та проходженням вантажу через порт. До портових зборів не входять витрати на здійснення вантажних робіт (стивідорні витрати).

Портові збори розподіляють на ті, що відносяться до судна, і ті, що відносяться до вантажу.

Портові збори розподіляють на *загальні*, що збираються за користування портом взагалі, без конкретизації видів послуг, та *спеціальні* – за конкретні послуги, що надаються портом.

До послуг, що оплачуються у вигляді портових зборів, відносяться навігаційне забезпечення; лоцманська проводка, надання буксирів для здійснення швартових операцій та маневрування судна у стиснених умова; постановка судна до причалу; відхід від причалу, користування причалом, протипожежне та медичне обслуговування, надання можливості поповнення судових запасів та ін.

Розмір загальних портових зборів із судна, як правило, визначається характеристиками судна (валовою місткістю, довжиною та ін.), проте інколи може залежати від вантажу.

9. Канальні збори стягуються із судна за проходження каналів: Суецького, Панамського та ін. Канальні збори начисляються, виходячи з розміру судна (нетто-тоннаж).

Приклад 1. Розрахунок показників рейсу судна.

Фрахтувальнику необхідно перевезти з порту В до порту А 30 500 т пшениці (рейс: порт А – порт В – порт А). При швидкості 14,8 вузлів витрати палива на головний двигун з вантажем – 36,1 т/добу; витрати палива на головний двигун у баласті – 27 т/добу; витрати дизельного палива на роботу допоміжних механізмів – 4 т/добу при переходах та стоянці.

Дані, що характеризують рейс:

- відстань перевезення (від порту А до порту В) – 6760 миль;
- час навантаження у порту В – 4 доби;
- норми вивантаження у порту А – 3 300 т/добу;
- ціна 1 т мазуту (для головного двигуна) – 545 дол/т;
- ціна 1 т дизельного палива (для допоміжних механізмів) – 630 дол/т;
- витрати на портові збори – 48 000 дол;
- коефіцієнт для визначення ходового часу – к=1,1;
- тайм-чартерний еквівалент як показник поточного рівня цін на ринку балкерів дедвейтом 35 000 т, за даними консультаційної фірми, складає 8 400 дол за судно на добу.

Визначити:

1. Тривалість рейсу (на стоянці, з вантажем, у баласті).
2. Витрати у рейсі.
3. Ставку фрахту (f) за перевезення 1 т пшениці.

Розв’язання

Показник	Розрахунок
1	2
Тривалість рейсу на стоянці = = Тривалість навантаження (порт В) + + Тривалість розвантаження (порт А)	Тривалість рейсу на стоянці= = 4 доби +(30 500 т)/(3 300 т/добу)= =4 доби + 9,24 діб==13,24 діб

1	2
Тривалість рейсу в баласті (перехід А – В)=Відстань/(Швидкість* *24 год/добу)*к	Тривалість рейсу в баласті= = 6760 миль/(14,8 милі/год*24 год/добу)*1,1=21 доба
Тривалість рейсу з вантажем (перехід В - А)	Тривалість рейсу з вантажем= = 6760 миль/(14,8 мілі/год*24 год/добу)*1,1=21 доба
Тривалість рейсу = Тривалість рейсу на стоянці + Тривалість рейсу в баласті + + Тривалість рейсу з вантажем	Тривалість рейсу = 13,24 діб+21 доба + +21 доба=55,24 діб
Витрати у рейсі = Портові витрати + Витрати палива на головний двигун (баласт+вантаж) + Витрати палива на допоміжні механізми	Рейсові витрати = =48000 дол+722 180 дол+139 205 дол = =909 385 дол
Витрати палива на головний двигун (баласт+вантаж)	=21 доба*27 т/добу*545 дол/т+ +21 доба*36,1 т/добу*545 дол/т= =21 доба*545 дол/т *(27+36,1) т/добу = =722 180 дол

Витрати палива на допоміжні механізми	=55,24 діб*4 т/добу*630 дол/т= =139 205 дол
Ставка фрахту = (Тайм-чартерний еквівалент *Тривалість рейсу + Витрати в рейсі)/Маса вантажу	Ставка фрахту=(8 400 дол за судно на добу*55,24 діб+909 385 дол)/ 30 500 т = 45,03 дол/т

Приклад 2. Зробити калькуляцію рейсу судна, маючи такі дані:

Танкер із дедвейтом 84 000 т, вантаж – нафта (55 000 т). Перехід: А – В – С. Ставка фрахту 47,5 дол/т. Комісія 2,5%. Постійні добові витрати по судну – 10 000 дол.

Порти:

Назва	Операції	Час	Витрати
А			
В	Навантаження вантажу	2 доби	22 000 дол
С	Розвантаження вантажу	2 доби	25 000 дол

Переходи:

Перехід	Відстань (милі)	Швидкість (вузли)	к
А– В	6600	14,8	1,0
В – С	6220	14,8	1,0

Паливо:

	Вид палива	Ціна, дол/т
Паливо для головного двигуна (ГД)	IFO	355 дол/т
Паливо для допоміжних механізмів (ДМ)	MDO	530 дол/т

Витрати палива в портах:

Порт	Паливо для ГД	Паливо для ДМ
А		
В		5т
С		5т

Витрати палива на переходах:

Перехід	Паливо для ГД	Паливо для ДМ
А – В	590,2 т	
В – С	610,3 т	

Визначити:

1. Тривалість рейсу (на стоянці, з вантажем, у баласті).
2. Доходи в рейсі.
3. Витрати в рейсі.
4. Тайм-чартерний еквівалент.
5. Чисту виручку за судно на добу.

Розв’язання

Показник	Розрахунок
Тривалість рейсу на стоянці = = Тривалість навантаження (В) + + Тривалість розвантаження (С)	Тривалість рейсу на стоянці= 2 доби+ +2 доби=4 доби
Тривалість рейсу в баласті (перехід А- В)	Тривалість рейсу в баласті =

	=6600 милі/(14,8 вузлів*24 год/добу)= =18,5 діб
Тривалість рейсу з вантажем (перехід В - С)	Тривалість рейсу з вантажем = = 6220 міль/(14,8*24)=17,5 діб
Тривалість рейсу = Тривалість рейсу на стоянці + Тривалість рейсу в баласті + Тривалість рейсу з вантажем	Тривалість рейсу =4 доби +18,5 діб+ +17,5 діб=40 діб
Доходи у рейсі = Фрахт – Комісія (2,5%) = = (Ставка фрахту * Маса вантажу) – Комісія	Доходи у рейсі =47,5 дол/т.*55000 т - -47,5 дол/т.*55000 т*0,025= =47,5 дол/т.*55000 т*(1-0,025)= =47,5 дол/т.*55000 т *0,975= =2 547 188 дол
Витрати у рейсі = Портові витрати (В і С) + Витрати палива на переходах (головний двигун) + Витрати палива в портах (допоміжні механізми)	Витрати у рейсі =22000 дол +25000дол + +(590,2 т +610,3 т)* 355 дол/т= =473 178 дол
Тайм-чартерний еквівалент = (Доходи в рейсі - Витрати в рейсі)/Тривалість рейсу	Тайм-чартерний еквівалент = = (2 547 188 дол-473 178 дол)/ 40 діб = =51850 дол/добу
Чиста виручка за добу = Тайм-чартерний еквівалент - Постійні добові витрати по судну	Чиста виручка за добу =51850 дол/добу-- 10000 дол/добу = 41850 дол/добу

Питання для самоперевірки знань

1. Назвіть основні критерії класифікації фрахтових ринків.
2. Надайте характеристику лінійним (регулярним) перевезенням.
3. Які основні функції виконує коносамент?
4. Назвіть основні умови уніфікованої проформи лінійного коносаменту.
5. Сформулюйте основну різницю між лінійними та трамповими перевезеннями.
6. Як називається договір морського перевезення (договір фрахтування судна) в трамповому судноплавстві?
7. Які форми чартерів виділяють при фрахтуванні судна на термін?
8. Дайте визначення терміна «сталійний час».
9. Охарактеризуйте фактори, що впливають на рівень фрахтових ставок.
10. Назвіть основні показники рівня цін локального фрахтового ринку.
11. Поясніть сутність використання тайм-чартерного еквіваленту.
12. Які показники рейсу судна необхідно знати, щоб розрахувати фрахтову ставку?

Тести

1. Найбільша кількість міжнародних перевезень вантажів здійснюється:

а. Повітряним транспортом; б. Автомобільним транспортом;
в. Морським транспортом; г. Залізничним транспортом.

2. Суховантажники призначені для перевезення:

а. Навальних вантажів; б. Упакованого штучного товару;

в. Нафти; г. Навальних та насипних вантажів.

3. Танкери використовуються для перевезення:

а. Навальних вантажів; б. Сирої нафти;

в. Сирої нафти та інших наливних вантажів; г. Контейнерів.

4. Залежно від характеру власності на судна та умов конкуренції фрахтовий ринок розподіляється на:

а. Державний і приватний;

б. Конкурентний і неконкурентний;

в. Лінійний та трамповий;

г. Закритий і відкритий.

5. Лінійне судноплавство – це:

а. Форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за заздалегідь визначеним розкладом;

б. Форма транспортних послуг, при якій судна не закріплюються за певними напрямками, а вільно переміщуються з однієї секції фрахтового ринку в іншу залежно від попиту на тоннаж і пропозиції вантажів;

в. Форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами.

г. Немає правильної відповіді.

6. Трампове судноплавство – це:

а. Форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за заздалегідь визначеним розкладом;

б. Форма транспортних послуг, при якій судна не закріплюються за певними напрямками, а вільно переміщуються з однієї секції фрахтового ринку в іншу у залежності від попиту на тоннаж і від пропозиції вантажів;

в. Форма транспортних послуг, при якій судновласник організує нерегулярний рух суден між обумовленими портами;

г. Немає правильної відповіді.

7. Договором морського перевезення в лінійному сполученні є:

а. Чартер; б. Фрахт;

в. Франшиза; г. Коносамент.

8. Коносамент виконує функції:

а. Посвідчує наявність договору морського перевезення;

б. Посвідчує отримання вантажу перевізником від відправника;

в. Виступає як товаророзпорядчий документ, який надає право отримати вантаж тому, на кого він виписаний;

г. Усі відповіді правильні.

9. Дедвейт судна –це:

а. Чиста вантажність судна;

б. Маса вантажу для перевезення;

в. Повна вантажність судна;

г. Маса технічного вантажу (паливо, провіант, екіпаж та ін.).

10. Коносамент може бути:

а. Іменний, чартерний, транзитний; б. Прямий, транзитний, лінійний;

в. Іменний, ордерний, лінійний; г. Іменний, на пред'явника, ордерний.

11. У коносаменті фіксуються:

а. Найменування перевізника і місце його знаходження;

б. Найменування порту відвантаження;

в. Зовнішній стан вантажу та його упаковки;

г. Усі відповіді правильні.

12. Коли вантаж перевізником ще не прийнятий або не виданий коносамент, сторони можуть укласти договір перевезення, який має назву:

а. Тайм-чартер; б. Букінг-нот;

в. Рейсовий чартер; г. Димайз чартер.

13. Коносамент виписується:

а. В одному оригіналі; б. У двох оригіналах;

в. У трьох оригіналах; г. Немає правильної відповіді.

14. При рейсовому фрахтуванні судна:

а. Судновласник повністю зберігає контроль над судном;

б. Судновласник зберігає контроль за технічною експлуатацією судна;

в. Судновласник не контролює комерційні умови по використанню судна і його технічну експлуатацію;

г. Немає правильної відповіді.

15. Якщо за судновласником залишається право участі у комплектації судна екіпажом, має місце:

а. Тайм-чартер; б. Бербоут-чартер;

в. Димайз-чартер; г. Рейсовий чартер.

16. Диспач являє собою:

а. Плату за проходження судном каналів;

б. Винагороду, що сплачується судновласником фрахтувальнику за завершення навантаження або розвантаження судна раніше закінчення визначеного чартером часу;

в. Доплату за затримку судна під навантаженням або розвантаженням, яку фрахтувальник сплачує судновласнику;

г. Немає правильної відповіді.

17. Якщо вантажовласник виходить на ринок із пропозицією вантажу для морського перевезення, вона має назву:

а. Оферта; б. Котирування вантажу;

в. Позиція судна; г. Звернення.

18. Локальні фрахтові ринки визначаються:

а. Призначенням суден; б. Розмірами суден;

в. Географічними районами; г. Усі відповіді правильні.

19. Тайм-чартерний еквівалент – це:

а. Постійний середньодобовий дохід судна при рейсовому фрахтуванні;

б. Прибутковість даного рейсу;

в. Ставка оренди судна в тайм-чартер;

г. Усі відповіді правильні.

20. Рейсові витрати включають:

а. Витрати на паливо для головного двигуна та допоміжних механізмів;

б. Витрати на паливо для головного двигуна та допоміжних механізмів, стивідорні витрати (якщо вони покладаються на судновласника);

в. Витрати на паливо для головного двигуна та допоміжних механізмів, портові збори, збори за проходження каналів та проливів, стивідорні витрати (якщо вони покладаються на судновласника);

г. Витрати на паливо для головного двигуна та допоміжних механізмів, збори за проходження каналів та проливів.

21. Фрахтова ставка має розмірність:

а. Дол/т ;
б. Дол/судно на добу;
в. Дол/м$^{3;}$
г. Дол/рейс.

22. Баластний перехід судна – це:

а. Рух судна з вантажем;
б. Рух судна без вантажу;
в. Рух судна через канал;
г. Стоянка судна у порту;

23. Бербоут-чартер передбачає, що:

а. Судновласник повністю зберігає контроль над судном;

б. Судновласник зберігає контроль за технічною експлуатацією судна;

в. Фрахтувальник стає тимчасовим власником судна;

г. Немає правильної відповіді.

24. Сталійний час (laytime) – це:

а. Час руху судна з вантажем;

б. Час руху судна у баласті;

в. Час затримки судна під навантаженням або розвантаженням понад визначеного часу;

г. Час, що, відповідно до умов чартеру, надається фрахтувальнику для здійснення робіт із навантаження/розвантаження.

Завдання для самостійного виконання

1) Визначити чисту добову виручку судновласника, якщо доходи судна в рейсі складають 760000 дол., рейсові витрати – 120000 дол., тривалість рейсу – 30 діб, постійні добові витрати по судну – 11000 дол.

2) Визначити тайм-чартерний еквівалент, якщо доходи судна в рейсі складають 680000 дол., рейсові витрати – 100000 дол. (з яких портові витрати складають 20000 дол.), тривалість рейсу – 25 діб.

3) Визначити фрахтову ставку на перевезення 60 000 т вантажу, якщо рейсові витрати – 350000 дол., тривалість рейсу – 45 діб, тайм-чартерний еквівалент 6500 дол.

4) Підготувати презентацію на тему «Великі світові порти».

5) Охарактеризувати вплив міжнародного судноплавства на зовнішнє середовище.

6) Проаналізувати ризики морських перевезень.

Рекомендована література: основна 1, 2; додаткова: 1, 2, 6, 12.



ТЕМА 3
ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖІВ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Основні поняття: авіаційна вантажна накладна, авіаційні вантажні тарифи, базова ставка тарифу, основні тарифи, мінімальний збір, класові тарифи, корейти.

План

1. Особливості перевезення вантажів повітряним транспортом. Міжнародна авіанакладна та порядок її оформлення.
2. Міжнародні вантажні авіаційні тарифи.

Питання 1
Особливості перевезення вантажів повітряним транспортом. Міжнародна авіанакладна та порядок її оформлення

Повітряний транспорт займає особливе місце в транспортному забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків. При незначних фізичних об'ємах (до 1%) повітряним транспортом перевозиться близько чверті світового експорту за вартістю товарів.

Повітряний транспорт відрізняється від інших видів транспорту специфічними особливостями: високою швидкістю доставки, регулярністю польотів з великим вибором альтернативних маршрутів, різноманіттю рейсів, що орієнтовані на зручність клієнтів; можливістю швидкого реагування на зміни обсягів попиту за напрямками та видами перевезень.

Повітряним транспортом перевозяться, як правило, дорогі товари, які займають незначний вантажний об'єм; швидкопсувні та небезпечні вантажі, унікальні товари, готівка та ін.

Авіаційна вантажна накладна (Air Waybill, AWB) – документ, оформлений вантажовідправником чи від імені вантажовідправника, у тому числі його електронна копія (у разі використання), який є підтвердженням укладання договору перевезення між авіаперевізником та вантажовідправником на перевезення та прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у ньому, а також є квитанцією на отримання вантажу [1].

Авіанакладна – документ, що виписує відправник вантажу або його агент, у якому підтверджується наявність договору між відправником вантажу та перевізником про перевезення вантажів по авіалініях перевізника. Авіанакладна не є ні товаророзпорядчим, ні передавальним документом.

Авіанакладна засвідчує:

- укладання договору перевезення;
- прийняття товару до перевезення;
- умови перевезення.

Авіанакладна може використовуватися як митна декларація, в якій міститься докладний опис вантажу.

Авіаційна вантажна накладна агента (*House Air Waybill*) – документ, що оформлюється на кожне відправлення, яке є частиною об'єднаного вантажу і містить інструкції для агента з обробки вантажу [1].

Стандартний комплект авіаційної вантажної накладної авіаперевізника складається з восьми (як мінімум) примірників, три з яких – оригінали. Три примірники (оригінали) авіаційної вантажної накладної (незалежно від кількості копій) мають однакову юридичну силу та призначаються:

1 екземпляр (зелений) – For issuing carrier – призначається для авіаперевізника, слугує для проведення розрахунків і є документом, що підтверджує наявність договірних відносин із вантажовідправником. Перший оригінал накладної підписує відправник, і він залишається у перевізника вантажу.

2 екземпляр (рожевий) – For consignee – призначається для вантажоодержувача, підписується вантажовідправником та авіаперевізником. Другий оригінал відправляється з вантажем до пункту призначення і видається вантажоодержувачу при отриманні вантажу.

3 екземпляр (блакитний) – For shipper – призначається для вантажовідправника, підписується авіаперевізником. Видається вантажовідправнику і є підтвердженням прийняття вантажу авіаперевізником для перевезення та підтвердженням договору між авіаперевізником та вантажовідправником на прийняття, виконання та умови повітряного перевезення вантажу.

Копії:

4 екземпляр (жовтий) – Delivery receipt – документ, що підтверджує доставку, слідує разом із вантажем до пункту призначення, передається одержувачу разом із вантажем і 2-м екземпляром накладної. Після підписання одержувачем 4 екземпляр накладної залишається у перевізника як документ, що підтверджує виконання договору перевезення і як розписка про одержання вантажу одержувачем.

5 екземпляр (білий) – For airport of destination – слідує разом із вантажем до пункту призначення, використовується для митного оформлення вантажу, після чого залишається в аеропорту призначення.

6,7 і 8 екземпляри (білий) – For third carrier – призначається третьому перевізнику (якщо є), або у випадках, коли вантаж відправляється частинами і одна з них залишається в аеропорту відправлення (For first carrier).

9 екземпляр (білий) – For agent – призначається для агенту в справах продажу (підтверджує участь агенту у виконанні договору перевезення вантажу).

10,11 і 12 екземпляри – Extra copy for carrier – резервні копії, які ідуть із вантажем при відправленні вантажу частинами і залишаються у перевізника (використовуються у разі необхідності).

Зміст вантажної авіанакладної для повітряного внутрішнього та міжнародного перевезення вантажів (Додаток В):

1. *Аеропорт відправлення* (Airport of departure). Вказується трибуквений код ІАТА аеропорту (міста) вильоту.

2. *Видана* (Issued by). Вказується найменування та адреса перевізника.

3. *Найменування і адреса відправника вантажу*. (Shipper's name and Address). Указуються найменування організації, прізвище, докладна поштова адреса і країна (двобуквений код країни) відправника вантажу. Контактний телефон, телефакс, телекс.

4. *Номер рахунку відправника вантажу* (Shipper's Account Number). Заповнюється за необхідності.

5. *Найменування та адреса вантажоодержувача* (Consignee's Name and Address). Указується найменування організації, прізвище, докладна поштова адреса і країна (двобуквений код країни) вантажоодержувача. Контактний телефон, телефакс, телекс.

6. *Номер розрахункового рахунку вантажоодержувача* (Consignee's Account Number). Заповнюється за необхідності.

7. *Агент перевізника, що видав накладну, його найменування і адреса* (Issuing carrier's agent, name and city). Вказується повна адреса і найменування, місцезнаходження агента ІАТА, якщо ним видається вантажна авіанакладна.

8. *Код агента IATA* (Agent's IATA code). Вказується код агента, привласнений ІАТА.

9. *Аеропорт відправлення (адреса першого перевізника) і маршрут перевезення вантажу* (Airport of Departure (Address of fist carrier) and requested routing). Указується трибуквений код аеропорту відправлення (код першого перевізника) і маршрут перевезення вантажу.

10. *В* (To). Вказується трибуквений код ІАТА аеропорту призначення, у випадку трансферу - перший, другий, третій пункт (аеропорт) перевантаження (передачі) іншої авіакомпанії.

11. *Перший перевізник / маршрут і пункт призначення* (By first carrier/Routing and destination). Вказується повне найменування першого перевізника або його двохсимвольний код ІАТА.

12. *Ким* (By). Вказується код Перевізників (авіакомпаній), що приймають участь у трансфері.

13. *Інформація з розрахунків* (Accounting information). Вносяться зазначення по розрахунках, вид оплати.

14. *Валюта* (Currency). Вказується трибуквений код валюти країни відправлення вантажу.

15. *Код зборів* (Chugs code). Не заповнюється. (Використовується перевізником у випадку передачі даних AWB електронними засобами).

16. *Збір за масу та оголошену цінність Оплачено... Стягнути* ...(Weight charge and valuation charde Prepaid... Collect ...). Указується характер оплати знаком X по відправленні (Prepaid) або після прибуття (Collect).

17. *Інші збори при відправленні Оплачено... Стягнути ...* (All other charges at origin Prepaid... Collect ...). Указуються суми, які повністю оплачені в пункті відправлення або зазначені в графі *Стягнути після прибуття*.

18. *Цінність, оголошена для перевезення* (Declared value for carriage). Вказується у валюті відправником і не повинна перевищувати фактичної

вартості перевезення. За відсутності зазначення на оголошену цінність графа не заповнюється. При міжнародному перевезенні вказується NVD (без оголошення цінності).

19. *Оголошена відправником цінність для митниці* (Declared value for customs). Указується у валюті відправником. За відсутності вказівки на оголошену цінність графа не заповнюється. При міжнародному перевезенні вказується NCV (без митної вартості).

20. *Аеропорт призначення* (Airport of destination). Указується повна назва пункту (аеропорту) призначення.

21. *Тільки для використання перевізником* (For carrier use only). Рейс / День (Flight / Day). Вказується номер рейсу і дата вильоту число /2 цифри/, місяць /3 букви/, рік /2 останні цифри/.

22. *Сума страхування* (Amount of issuance). Сума страхування вантажу вказується цифрами. Страхування вантажу має бути оформлене тільки страховою фірмою.

23. *Інформація з обслуговування* (Handling information). Указуються: особливі заходи поводження і зберігання вантажу; супровідна документація до вантажної авіанакладної; прізвище, адреса, способи контакту особи, крім одержувача, для повідомлення про прибуття вантажу.

24. *Кількість місць вантажу* (No of packages). Указується кількість місць вантажу, прийнятого до перевезення.

25. *Загальна маса (брутто)* (Actual gross weight). Указується загальна вага місць. Правила округлення ваги до 0,5 кг.

26. *Кілограми/фунти* (Kg/Lb). Указується: Kg/кг, якщо в кілограмах; Lb/, якщо маса у фунтах.

27. *Клас тарифу* (Rate class). Указується позначення коду тариф M – мінімальний тариф (збір); N – звичайний тариф; Q – кількісний тариф; B – базовий тариф (за згодою); K – тариф за кілограм (за згодою); C – спеціальний вантажний тариф; R – пільговий класовий тариф; W – тариф за збільшення ваги.

28. *Код спеціальної категорії вантажу* (Commoditi item No). Вказується буквений або цифровий код корейта при застосуванні спеціального тарифу або у випадках застосування знижки або надбавки при використанні класових тарифів вказується відсоток від нормального тарифу.

29. *Платна вага* (Chargeable Weight). Указується вага вантажу, що підлягає оплаті по кожному найменуванню вантажу.

30. *Тариф / Збори* (Rate/Charge). Вказується тариф за перевезення 1 кг вантажу.

31. *Усього* (Total). Указується сума оплати за перевезення прийнятого вантажу.

32. *Найменування і кількість вантажу (включаючи розміри і (або) об'єм)* (Nature and quantity of goods). Указується:

- докладний опис і найменування вантажів;
- наявність небезпечних вантажів у складі безпечних;
- розміри і (або) об'єм, якщо здійснюється розрахунок об'єму;

– максимальні довжина, ширина, висота, одиниці виміру і кількість місць.

33. *Попередньо оплачений ваговий збір* (Prepaid weight charge). Вказується сума вагового збору, сплачена відправником від пункту вильоту до пункту призначення.

Питання 3
Міжнародні вантажні авіаційні тарифи

Вантажні тарифи ІАТА являють собою уніфіковану тарифну систему, яку використовують у своїй роботі всі провідні авіакомпанії світу.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) (англ. International Air Transport Association, IATA) – міжнародна торгово-промислова асоціація авіаперевізників. Асоціація виступає координатором і представником інтересів авіаційної галузі в таких областях, як забезпечення безпеки польотів, планування польотів, тарифна політика, технічне обслуговування, авіаційна безпека, розробка міжнародних стандартів та ін. Найважливішим напрямком діяльності ІАТА є організація взаєморозрахунків між суб'єктами повітряного транспорту [15].

Авіаційні вантажні тарифи являють собою провізні плати (вагові збори) за перевезення 1 кг вантажу між парами міст. Частіше вони містять в собі збори: за навантаження і розвантаження літака, за мінімальні терміни нормативного зберігання до початку перевезення і після його закінчення, за здійснення деяких інших необхідних технологічних операцій з вантажем.

Ставки вантажних тарифів диференційовані за відстанню перевезення. Значення тарифних ставок визначаються за певною дегресійною шкалою. Згідно з принципом дегресії питома ставка на перевезення 1 кг вантажу на 1 км шляху зменшується зі збільшенням відстані транспортування (табл. 3.1).

Таблиця 3.1 – Шкала тарифних коефіцієнтів

		Відстань				
		500 км	…..	3001-5000 км	5001-8000 км	>8 000 км
Вага	45 кг	Nтар		0,67	0,64	0,58
	100 кг	0,75		0,5	0,48	0,44
	200 кг	0,7		0,47	0,45	0,41
	300 кг	0,65		0,44	0,42	0,38
	400 кг	0,6		0,40	0,38	0,35
	…					
	Більше 1000 кг	0,5		0,34	0,32	0,29

Базова ставка тарифу встановлена при перевезенні вантажів на відстань 500 км (100%). При перевезеннях вантажів у зоні відстані від 1001 до 1800 км ставки знижуються на 8%, від 1801 до 3000 км – на 25%, від 3001 до 5000 км – на 33%, від 5001 до 8000 км – на 36%, понад 8000 км – на 42%.

Обмежена місткість вантажних відсіків літаків призвела до того, що для визначення рівня провізної плати має значення не тільки маса вантажу, але й його об'єм. Граничним є співвідношення: 1 кг = 6000 см^3. При питомому об'ємі вантажу менше 6000 см^3 на 1 кг тариф стягується за масу вантажу. В іншому

випадку тариф стягується за допомогою умовного перерахунку об'єму в масу, виходячи із зазначеного співвідношення.

Наприклад, 1 кг=6000 см^3

x кг =7800 см^3

Отже, *x*=7800/6000=1,3 кг.

Система встановлення цін на міжнародні повітряні вантажні перевезення включає три види тарифів – *основні, класові і спеціальні (корейти)*.

Таблиця 3.2 – Класифікація авіаційних вантажних тарифів [6]

Тариф	Опис
Мінімальний тариф (Minimum Charge)	Мінімальна ціна, за якою вантаж може бути прийнятий до перевезення. Застосовується до малих вантажів
Основні тарифи (General Cargo Rates, GCR)	Стандартні тарифи авіакомпаній, які базуються за ваговою шкалою, згідно з якою, більшій загальній вазі вантажу відповідає менший тариф
Спеціальні тарифи (Specific Commodity Rates, SCR)	Спеціальні тарифи або корейти (corates) встановлено для окремих категорій товарів
Класові тарифи (Class Rates)	Класові тарифи встановлюються для вантажів, які вимагають особливих умов для перевезення
Тарифи ULD (ULD Chargs)	Тарифи на перевезення вантажу в стандартних засобах пакетування (Unit Load Devices – ULD) – піддонах, контейнерах. Тарифи, залежно від типу ULD, визначають вартість перевезення мінімальної «округленої ваги» (pivot weight – p.w.), а також вартість перевезення ваги, що перевищує мінімальну (over pivot weights)

Порядок тарифікації міжнародних повітряних перевезень (порядок нарахування провізних плат):

1) пошук певного найменування у корейтах. Якщо там немає, то п.2);

2) пошук у класових тарифах. Якщо там немає, то п.3);

3) нарахування основного тарифу.

Основні тарифи не враховують характеристики вантажів та їх вартість. Вони застосовуються для визначення провізних платежів для тих вантажів, для яких не встановлені класові та спеціальні тарифи.

Основні тарифи розділяють на три категорії (рис. 3.1):

1) нормальні тарифи. Застосовуються при масі відправлення до 45 кг;

2) кількісні тарифи. Передбачені для залучення для перевезення партій вантажів масою вище 45 кг. При цьому збільшення маси відправлення призводить до зменшення величини тарифу, що приходиться на 1 кг маси вантажу в складі даного відправлення. Базова ставка (нормальний тариф) відповідає масі відправлення 45 кг (100%);

3) мінімальний збір. Мінімальний збір являє собою мінімальну плату за відправлення вантажу. Нижче її розміру, що позначається в тарифі буквою «М», провізну плату стягувати забороняється. Ця категорія тарифів застосовується при перевезенні невеликих партій вантажу (як правило, до 5 кг). Ставка мінімального збору відповідає рівню нормального тарифу для

відправлення масою 5 кг. Мінімальний збір – провізна плата у всіх випадках, коли інші тарифи виявляються нижче суми мінімального збору.

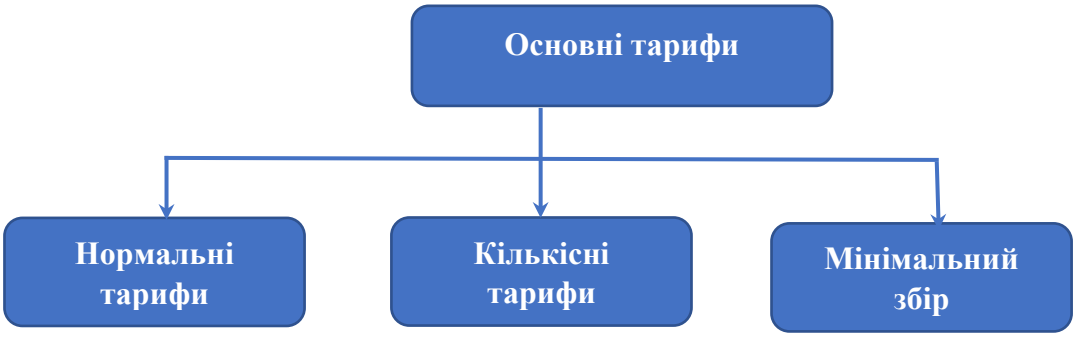


Рисунок 3.1 – Категорії основних тарифів

Класові тарифи діють при міжнародних перевезеннях у певних регіонах світу (або на певних маршрутах) стосовно окремих класів вантажів. Класові тарифи фактично є адвалерними ставками, які розраховуються з урахуванням цінності (вартості) вантажу, що перевозиться. Класові тарифи розраховуються на основі нормального вантажного тарифу до 45 кг, який помножується на відповідну відсоткову надбавку до нього, а потім округлений результат помножується на вагу відправлення. Класові тарифи застосовуються при перевезенні золота, коштовностей, готівкової валюти, живих тварин та ін.

Спеціальні тарифи (корейти) являють собою пільгові тарифи на перевезення окремих категорій вантажів у залежності від маси відправлення. Вагові категорії відправлень складають діапазон від 45 до 1000 кг.

Спеціальні тарифи застосовуються обмежено – тільки на встановлений IATA період дії і тільки між певними парами міст у конкретному напрямку перевезення. Застосування спеціальних тарифів є діючим механізмом залучення зовнішньоторговельних вантажів на повітряний транспорт, оскільки корейти являють собою пільгові ціни міжнародних перевезень. Мета використання корейтів – створити стимули для залучення вантажів з конкуруючих видів транспорту.

Питання для самоперевірки знань

1. Назвіть основні вантажі, які, як правило, перевозяться повітряним транспортом.
2. Визначте переваги та недоліки перевезень повітряним транспортом.
3. Які основні функції виконує авіаційна накладна?
4. Скільки екземплярів входить до пакету вантажної авіанакладної AWB?
5. Який колір мають оригінали вантажної авіанакладної AWB?
6. Надайте характеристику вантажним тарифам IATA.
7. Назвіть основні види тарифів на міжнародні повітряні вантажні перевезення.
8. Дайте визначення терміна «базова ставка тарифу».

9. Поясніть, у яких випадках використовують базові, класові та спеціальні тарифи.

10. Поясніть основну мету використання корейтів.

Тести

1. Повітряним транспортом перевозяться, як правило:

а. Дорогі вантажі; б. Швидкопсувні вантажі;

в. Готівка; г. Усі відповіді правильні.

2. Вантажна авіанакладна являє собою комплект, що складається з:

а. 3 екземплярів; б. 9 екземплярів;

в. 12 екземплярів; г. 5 екземплярів.

3. Авіанакладна:

а. Засвідчує прийняття товару до перевезення;

б. Засвідчує укладання договору перевезення;

в. Засвідчує умови перевезення;

г. Усі відповіді правильні.

4. Для авіанакладної в міжнародних перевезеннях повітряним транспортом використовується скорочення:

а. CMR; б. AWB;

в. CRM; г. IATA.

5. Якого кольору оригінали авіанакладної?

а. Рожевого, зеленого, блакитного; б. Зеленого, рожевого, жовтого;

в. Зеленого, блакитного, жовтого; г. Зеленого, рожевого, білого.

6. Жовтий екземпляр авіанакладної:

а. Використовується для митного оформлення вантажу;

б. Використовується у випадках, коли вантаж відправляється частинами і одна з них залишається в аеропорту відправлення;

в. Є розпискою про одержання вантажу одержувачем;

г. Призначається для агента у справах продажу.

7. Другий екземпляр авіанакладної (рожевий) призначений для:

а. Вантажоодержувача; б. Відправника вантажу;

в. Аеропорту призначення; г. Перевізника.

8. Вантажні тарифи IATA являють собою:

а. Провізні плати (вагові збори) за перевезення 1 кг вантажу;

б. Провізні плати (вагові збори) за перевезення 1 $см^3$ вантажу;

в. Провізні плати (вагові збори) за перевезення 1 кг або 1 $см^3$ вантажу;

г. Провізні плати (вагові збори) за перевезення 1 кг вантажу між парами міст.

9. Система встановлення цін на міжнародні повітряні вантажні перевезення включає такі види тарифів:

а. Основні, класові;

б. Основні, класові, корейти;

в. Основні, класові, корейти, базові;

г. Основні, класові, корейти, мінімальні.

10. Корейти являють собою:

а. Мінімальні збори за перевезення;

б. Тарифи стосовно окремих класів вантажів;

в. Пільгові ціни міжнародних перевезень;

г. Завищені ціни міжнародних перевезень.

11. Нормальні тарифи повітряного транспорту встановлюються для:

а. Вантажів масою 100 кг; б. Вантажів масою 50 кг;

в. Вантажів масою 5 кг; г. Вантажів масою 45 кг.

12. При перевезенні партій вантажу до 5 кг повітряним транспортом застосовується:

а. Кількісний тариф; б. Класовий тариф;

в. Мінімальний збір; г. Нормальний тариф.

13. Тариф при перевезенні вантажу повітряним транспортом стягується за допомогою умовного перерахунку об'єму в масу, якщо:

а. Питомий об'єм вантажу менше 6000 $см^3$ на 1 кг;

б. Питомий об'єм вантажу менше 7000 $см^3$ на 1 кг;

в. Питомий об'єм вантажу більше 7000 $см^3$ на 1 кг;

г. Питомий об'єм вантажу більше 6000 $см^3$ на 1 кг.

14. Для залучення вантажів до повітряних перевезень з конкуруючих видів транспорту використовують:

а. Нормальні тарифи; б. Спеціальні тарифи;

в. Корейти; г. Немає правильної відповіді.

15. Для перевезення готівки використовують:

а. Морський транспорт; б. Повітряний транспорт;

в. Автомобільний транспорт; г. Залізничний транспорт.

Завдання для самостійного виконання

1) Використовуючи дані табл. 3.1, визначити тарифний коефіцієнт при перевезенні вантажу:

- масою 200 кг на відстань більше 8000 км;
- масою 100 кг на відстань 6000 км.

2) Визначити, за яку масу буде стягуватися тариф на авіаперевезення, якщо питомий об'єм вантажу складає 6680 $см^3$ на 1 кг.

3) Охарактеризувати стан міжнародних авіаційних перевезень в Україні за остання 5 років.

4) Підготовити презентацію на тему «Великі світові аеропорти».

5) Дослідити екологічні проблеми авіаційного транспорту та визначити шляхи їх вирішення.

6) Проаналізувати нормативні документи, що регулюють авіаційні перевезення.

Рекомендована література: основна 1, 2; додаткова: 2, 5, 10, 13.



ТЕМА 4
МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Основні поняття: Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, накладна УМВС, накладна ЦІМ, вантажні тарифи.

План

1. Особливості перевезення вантажів залізничним транспортом. Угоди про міжнародні залізничні сполучення.
2. Перевізні документи в міжнародному залізничному сполученні.
3. Особливості побудови вантажних тарифів залізничних перевезень.

Питання 1
Особливості перевезення вантажів залізничним транспортом. Угоди про міжнародні залізничні сполучення

Залізничний транспорт відіграє винятково важливу роль у розвитку економіки будь-якої держави, тому що, здійснюючи перевезення вантажів відповідно до потреб виробництва, він забезпечує нормальне функціонування і розвиток всіх її галузей, регіонів і підприємств. Залізничний транспорт – життєво важлива галузь господарства, що забезпечує економічну безпеку та цілісність держави.

Управління залізничним транспортом будується за виробничо-територіальним принципом, вся залізнична мережа ділиться на залізниці. Управління кожної дороги має у своєму складі різні служби і керує всією діяльністю залізниці. У свою чергу, дороги територіально діляться на відділення, які здійснюють керівництво виробничо-господарською і фінансовою діяльністю лінійних виробничих підприємств, що перебувають у їх границях. До лінійних підприємств належать: станції, локомотивні і вагонні депо, дистанції шляху, ділянки енергопостачання та деякі інші. Ці підрозділи і є безпосередніми виконавцями всієї роботи з перевезення вантажів і пасажирів.

Правові й технологічні норми перевізного процесу в міжнародному залізничному сполученні значно складніше, тому що при їх розробці необхідно враховувати інтереси декількох країн, особливості їх національних нормативних актів, умов роботи залізниць і технологічні особливості перевезень за кордон.

Для забезпечення зовнішньоекономічних зв’язків і розвитку міжнародної торгівлі виникає необхідність у створенні надійних транспортних зв’язків, що забезпечують своєчасну доставку товарів, безперешкодну передачу вантажів на державних кордонах і забезпечення якості переданого до перевезення вантажу.

Специфіка участі залізничного транспорту в перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів полягає в тому, що по території країни він доставляє значну частину товарів до/з портів для їхнього подальшого відправлення морським і річковим транспортом.

Різновидами загального поняття міжнародного залізничного перевезення є пряме міжнародне сполучення, непряме, безперевантажувальні і перевантажувальні міжнародні перевезення та залізнично-поромне міжнародне сполучення.

Пряме міжнародне залізничне сполучення – перевезення вантажів за єдиним перевізним документом за участю залізниць двох і більше держав.

Непряме міжнародне залізничне сполучення – перевезення вантажів між залізницями України та іноземних держав з переоформленням перевізного документа на передавальних станціях.

Пряме міжнародне залізничне безперевантажувальне сполучення – це перевезення вантажу між залізницями України та залізницями інших держав без перевантаження і переоформлення перевізних документів.

Пряме міжнародне залізничне перевантажувальне сполучення – це перевезення вантажу між залізницями України та залізницями інших держав із перевантаженням без переоформлення перевізних документів.

Пряме залізнично-поромне міжнародне сполучення – це перевезення вантажів за участю залізниць і порому України та інших держав без переоформлення перевізних документів.

Специфіка організації міжнародних залізничних сполучень:

1) при міжнародних залізничних перевезеннях використовується залізниця не однієї держави. Це вимагає скоординованих дій залізниць суміжних держав, обліку незбіжних параметрів залізничної колії країн Західної та Східної Європи, розробки нормативної бази, що регулює взаємовідносини залізниць різних країн;

2) при міжнародних залізничних перевезеннях перетин кордону пов’язаний з передачею вантажів іноземним залізницям.

Процес передачі може здійснюватися такими способами:

а) разом із транспортом (вагонами та іншими перевізними пристосуваннями);

б) без транспорту.

Залежно від способу передачі вантажів міжнародного залізничного перевезення на прикордонних станціях здійснюється:

– перевантаження вантажів з вагонів однієї ширини колії до вагонів іншої ширини колії;

– перестановка вагонів на візки іншої ширини колії;

– використання розсувних колісних пар.

Ці процедури досить складні і вимагають чіткої взаємодії залізниць, нормативної регламентації комплексу організаційно-технічних питань;

3) застосування найбільш оптимального способу передачі на прикордонних станціях вантажів разом з транспортом пов’язано з переходом вагонів залізниці однієї держави у тимчасове користування залізницею іншої держави. Реалізація цього способу пов’язана з необхідністю регламентації ряду надзвичайно важливих питань, без вирішення яких неможливе здійснення передачі, – це питання, що стосуються порядку та умов передачі вагонів, їхнього раціонального використання, своєчасного повернення в цілісному стані.

У рамках організаційних моментів перетину кордону на перше місце виходить визначення залізничних ліній, використовуваних для міжнародних перевезень, а також питання контролю компетентних органів порядку перетину кордону і наявності необхідних документів [2].

Основні проблеми, що унеможливлюють в Україні нарощування перевезень залізничним транспортом експортних вантажів у необхідних обсягах:

– недостатня пропускна здатність пунктів перетину державного кордону;

– технічна та організаційна несумісність залізничних систем України та ЄС, унаслідок чого при здійсненні експортних перевезень витрачається додатковий час через необхідність заміни колісних візків, пристроїв зчеплення вагонів і здійснюються тривалі неуніфіковані процедури оформлення вантажів, які, в окремих випадках, дублюються.

В Україні лише п’ять переходів з тринадцяти здатні перевантажувати або переставляти вагони між колією шириною 1520 мм та євроколією, ширина якої 1435 мм. Це суттєво обмежує здатність переходів швидко обслуговувати експортні вантажопотоки та є визначальним гальмівним чинником для всієї системи транскордонного залізничного сполучення України з країнами ЄС. Основним чинником, що обмежує експорт, є фізична спроможність переходів забезпечити обслуговування необхідної кількості вагонів. Окремими чинниками, які вповільнюють оперативний перетин кордону українськими вантажами, є недостатня уніфікованість документального оформлення вантажів між Україною та країнами ЄС, а також тривалість процедур фітосанітарного, ветеринарного, прикордонного, митного та інших форм контролю. Так, лише технічний огляд поїзда зазвичай потребує близько п’яти годин [17].

На сьогодні серед основних пріоритетів розвитку залізничного транспорту в Україні є збільшення пропускної здатності залізничних пунктів перетину державного кордону на заході України, поліпшення технічної та організаційної сумісності залізничних систем України та ЄС, сприяння нарощуванню спроможності залізничної системи ЄС здійснювати перевезення вантажів з України, зміцнення спроможності Укрзалізниці до забезпечення відновлювально-ремонтних робіт залізничної інфраструктури в необхідних для здійснення експортних перевезень вантажів обсягах [17].

Правове регулювання міжнародних залізничних вантажних перевезень здійснюється за допомогою таких міжнародних договорів:

– Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р.;

– Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС), чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.;

– Службової інструкції до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС), чинної з 1 листопада 1951 р. із змінами та доповненнями на 1 липня 2021 р.

У 1980 р. була прийнята Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). У червні 2003 р. Україна приєдналася до КОТІФ, учасницями якої є здебільшого країни Західної Європи та інші держави (наприклад Австрія,

Бельгія, Данія, Литва, Марокко, Норвегія, Польща, Португалія, Франція, Фінляндія, Туреччина, Туніс). Сторони, що приєдналися до цієї Конвенції як держави-члени, утворюють Міжурядову організацію з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ). Штаб-квартира Організації знаходиться в м. Берн. Організація є юридичною особою. Вона може укладати договори, набувати і продавати рухоме і нерухоме майно, а також подавати позов і нести відповідальність у судовому порядку.

Після розширення кордонів Європейського Союзу Україна опинилися в межах дії двох систем міжнародних залізничних перевезень. З одного боку, держави-члени Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ), що застосовують Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ/ЦІМ); з іншого – держави-члени Організації співробітництва залізниць (ОСЗ), що застосовують Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС). Для подолання проблем, пов'язаних з дією двох систем міжнародних залізничних перевезень при підтримці Комітетів ОСЗ ОТІФ, ЄС була розроблена уніфікована накладна ЦІМ/УМВС – синтез накладних ЦІМ і УМВС. Рішення про впровадження єдиної накладної ЦІМ/УМВС було прийняте на 34-й сесії Наради Міністрів транспорту Організації співробітництва залізниць, що відбулася 13-15 червня 2006 р. у м. Софія. Офіційно накладна набрала чинності 1 вересня 2006 р. Із цього моменту за бажанням будь-якого вантажовласника, який відправляє вантажі в держави Західної Європи, де застосовується інше транспортне право (КОТІФ), для оформлення перевезення вантажів стало можливим використання уніфікованої накладної ЦІМ/УМВС. Використання накладних ЦІМ/УМВС набуває особливого значення при перевезеннях призначенням у країни, залізниці яких не є учасниками УМВС [2].

Питання 2
Перевізні документи в міжнародному залізничному сполученні

Залізничні вантажні перевезення в міжнародному сполученні здійснюються за перевізними документами, наведеними в табл. 3.1.

Таблиця 3.1 – Перевізні документи в міжнародному залізничному сполученні [2]

Назва єдиного міжнародного перевізного документа	Нормативно-правові акти, якими врегульовано порядок видачі та оформлення документів
Накладна ЦІМ (CIM)	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)
Накладна УМВС	Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення
Накладна ЦІМ/УМВС	Додаток 6 «Керівництво щодо накладної ЦІМ/УМВС» Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення

У накладній мають міститися такі відомості:

− найменування відправника, одержувача та їхні поштові адресі;

− найменування договірного перевізника;

− найменування залізниці та станції відправлення;

− найменування залізниці та станції призначення;

− найменування прикордонних станцій переходів;

− найменування вантажу, його код і номер відправки;

− рід упаковки, кількість місць і маса вантажу;

− номер вагона (контейнера), ким надано вагон для перевезення вантажу (відправником або перевізником);

− перелік супровідних документів, що прикладаються відправником до накладної;

− оплата провізних платежів;

− кількість і знаки пломб;

− спосіб визначення маси вантажу;

− дата укладення договору перевезення.

За необхідності в накладній мають міститися такі відомості:

– найменування подальших перевізників;

– заяви відправника, що стосуються вантажу;

– припортові залізничні станції і порти передачі на водний транспорт.

Накладна УМВС є комплексним документом, що складається з шести пронумерованих аркушів і необхідної кількості примірників аркуша накладної «Дорожня відомість (додатковий екземпляр)»:

1) *Оригінал накладної* – супроводжує відправлення до станції призначення і видається одержувачу разом з аркушем повідомлення про прибуття вантажу і самим вантажем.

2) *Дорожня відомість* – супроводжує відправлення до станції призначення і лишається на залізниці призначення.

3) *Аркуш видачі вантажу* − супроводжує відправлення до станції призначення і залишається на залізниці призначення.

4) *Дублікат накладної* − видається відправнику після укладення договору перевезення.

5) *Аркуш приймання вантажу* − залишається у договірного перевізника (перевізник, який уклав з відправником договір перевезення відповідно до УМВС).

6) *Аркуш повідомлення про прибуття вантажу* − супроводжує відправлення до станції призначення і видається одержувачу разом з оригіналом накладної та вантажем.

Дорожня відомість (додатковий екземпляр, без номера), що призначена для перевізників на шляху прямування вантажу (крім перевізника, який видає вантаж одержувачу).

Відправник одночасно із пред’явленням вантажу до перевезення повинен надати станції відправлення накладну та її дублікат, заповнені та підписані. Вони ідентичні за змістом і формою, але виконують різні функції. Накладна після накладення календарного штемпеля станції відправлення є доказом укладання договору перевезення і основним перевізним документом. Дублікат накладної – це підтвердження укладання договору перевезення і розписка залізниці в прийнятті вантажу до перевезення. Цей документ залишається у відправника

вантажу і є основним при зміні договору перевезення та пред'явленні будь-яких вимог до залізниці.

Накладну та її дублікат заповнює відправник вантажу. Він вносить у них відомості, що стосуються вантажу, одержувача, станції відправлення, станції призначення, прикордонних станцій, через які прямує вантаж. Інші графи накладної, обведені жирною рисою на лицьовій стороні (це такі відомості, як номер вагона, номер відправлення, номери пломб), і усі графи на звороті заповнюють працівники залізниці.

Дорожню відомість складає станція відправлення за даними, що містяться у накладній, і в повній відповідності до неї. Якщо за внутрішніми правилами залізниці відправлення всі перевізні документи надає відправник вантажу, то одночасно з накладною та її дублікатом він заповнює й дорожню відомість. Корінець дорожньої відомості залишається на залізниці відправлення і служить документом, що підтверджує прийняття вантажу до перевезення та стягнення провізних платежів.

Накладна та один екземпляр дорожньої відомості разом із вантажем слідує до станції призначення, де накладну видають разом з вантажем одержувачу, а відомість залишається на залізниці призначення як документ, що підтверджує виконання договору перевезення, видачу вантажу та факт сплати провізних платежів. Дорожня відомість являє собою основний документ для обліку перевезень.

На шляху проходження вантажу в перевізні документи вносяться відомості про всі операції з вантажем, зокрема: перевантаження на прикордонній станції у вагон іншої колії, перевірка стану тари, перевірка стану вантажу тощо. У документах проставляється також час проходження вантажем прикордонних станцій. Усі ці дані засвідчуються підписом працівників залізниці та календарним штемпелем станції. Супровідні документи, що стосуються виконання на шляху митних, санітарних, ветеринарних та інших формальностей, відправник прикладає до накладної, перераховуючи їх у відповідній графі. В інших випадках у накладній робиться позначка, що додавати додаткові документи не потрібно.

Згідно з УМВС провізні платежі стягуються:

– за перевезення вантажу по залізниці країни відправлення – з відправника, на станції відправлення;

– за перевезення по залізниці країни призначення – з одержувача, на станції призначення;

– за перевезення по транзитних шляхах плата стягується з відправника або з одержувача – залежно від базисних умов зовнішньоторговельних контрактів.

Оформлення накладної ЦІМ/УМВС.

Єдині правила до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (додаток В до КОТІФ) застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення вантажів за плату, якщо місце приймання вантажу і місце, передбачене для видачі, розташовані у двох різних державах-членах.

Застосування не залежить від місцезнаходження або національної належності сторін, що укладають договір.

Накладна ЦІМ/УМВС є підтвердженням укладання договорів перевезення за ЦІМ та УМВС у сполученні між державами, що застосовують ЦІМ та УМВС.

Накладна ЦІМ/УМВС у сфері дії ЦІМ застосовується як накладна ЦІМ, а у сфері дії УМВС – як накладна УМВС. Це діє також і для застосування накладної ЦІМ/УМВС як митний документ.

При відправках з держав, у яких застосовуються Єдині правові розпорядження ЦІМ, відправник у накладній є відправником договору перевезення за ЦІМ та одночасно одержувачем договору перевезення за ЦІМ та відправником договору перевезення за УМВС. При відправках із держав, у яких застосовується УМВС, відправник у накладній є відправником за договором перевезення УМВС та одночасно одержувачем за договором перевезення УМВС і відправником за договором перевезення ЦІМ.

Для відправок з держав, які застосовують Єдині правила ЦІМ, діють такі особливі положення:

а) криті вагони, неопломбовані пломбами митниці або інших адміністративних відомств, пломбуються або відправником, або перевізником відправлення, залежно від угоди між ними;

б) відправник повинен накласти пломби на ІТО закритої конструкції, що передаються для перевезення в завантаженому вигляді;

в) кількість і знаки пломб заносяться до накладної (у графу 26 – пломби митниці та інших адміністративних відомств, а в графу 20 – пломби відправника або перевізника відправлення).

Накладна ЦІМ/УМВС складається з шести пронумерованих аркушів формату А4 (таблиця 3.2).

Таблиця 3.2 – Аркуші накладної ЦІМ/УМВС [2]

Аркуш		Одержувач аркуша
№	Найменування	
1	Оригінал накладної	Одержувач
2	Дорожня відомість	Перевізник, який видає вантаж одержувачу/Перевізник призначення
3	Аркуш видачі вантажу (УМВС)	Перевізник, який видає вантаж одержувачу/Перевізник призначення + Митниця
4	Дублікат накладної	Відправник
5	Аркуш приймання вантажу (УМВС)	Договірний перевізник/Перевізник відправлення
6	Аркуш повідомлення про прибуття вантажу (УМВС)	Одержувач

Декілька вагонів, контейнерів, за наявності попереднього узгодження між відправником і перевізниками, які брали участь у перевезенні, можуть перевозитися за однією накладною ЦІМ/УМВС із додатком відомості вагонів/контейнерів ЦІМ/УМВС при виконанні таких умов:

– один відправник і один одержувач;

– одне місце приймання/одна станція відправлення;

– одне місце видачі/одна станція призначення;

– однорідний вантаж (якщо нема іншої домовленості).

Договір перевезення може бути оформлений електронною накладною. Електронна накладна виконує функції паперової накладної та являє собою набір даних в електронному вигляді, ідентичний набору даних паперової накладної.

Перевізники і клієнти (відправники/одержувачі) на договірній основі визначають повідомлення, якими необхідно обмінюватися, а також вид і спосіб обміну даними електронної накладної.

Якщо нема іншої домовленості, відправник складає відомість вагонів ЦІМ/УМВС і передає її перевізнику при відправленні разом з накладною ЦІМ/УМВС. Відомість вагонів ЦІМ/УМВС додається до накладної в тій самій кількості примірників, скільки аркушів має накладна ЦІМ/УМВС, включаючи додаткові екземпляри дорожньої відомості. До графи 19 накладної ЦІМ/УМВС вноситься така відмітка: «Дивися прикладену відомість».

Якщо нема іншої домовленості, відправник складає відомість контейнерів ЦІМ/УМВС і передає її перевізнику при відправленні разом з накладною ЦІМ/УМВС. Відомість контейнерів ЦІМ/УМВС додається до накладної в тій самій кількості примірників, скільки аркушів має накладна ЦІМ/УМВС, включаючи додаткові екземпляри дорожньої відомості. До графи 19 накладної ЦІМ/УМВС вноситься така відмітка: «Дивися прикладену відомість».

Для перевезення відправок договірний перевізник УМВС повинен провести попереднє узгодження перевезення з перевізником ЦІМ на місці перевідправлення.

Відправлення вантажу вважається незвичайним, якщо вантаж через свої зовнішні розміри, масу або якості, беручи до уваги залізничні споруди, пристрої або вагони, стає причиною особливих труднощів для задіяних перевізників і тому може бути допущений до перевезення тільки за особливих технічних або виробничих умов.

Для відправлень, які у сфері ЦІМ, а також і на окремих ділянках шляху, вважаються незвичайними відправленнями, на місці перевідправлення перевізник ЦІМ повідомляє договірному перевізнику УМВС відповідний номер узгодження, який заноситься до графи 7 накладної ЦІМ/УМВС під кодом 11.

Якщо окремі відправлення мають відхилення від заявлених і схвалених відомостей, договірний перевізник УМВС робить запит у перевізника ЦІМ на місці перевідправлення про можливість відповідним чином розширити сферу застосування дозволу, або необхідний новий дозвіл. Після обробки запиту перевізник ЦІМ на місці перевідправлення повідомляє результат договірному перевізнику УМВС.

Питання 3
Особливості побудови вантажних тарифів залізничних перевезень

Побудова вантажних тарифів ґрунтується на загальному підході до їх формування, а також передбачає врахування додаткових факторів, що впливають на ціноутворення вантажних перевезень.

При побудові вантажних тарифів використовуються наступні ознаки їхньої диференціації.

1. За дальністю проходження (відстані перевезення вантажів).

2. За видами відправлень:

– повагонні відправлення, які підрозділяються на одиничні, групові та маршрутні. Основна група тарифів встановлюється на одиничні повагонні відправлення (вагон). При визначенні тарифів на групові та маршрутні повагонні відправлення використовуються коефіцієнти коректування одиничних вагонних відправлень;

– контейнерні;

– дрібні відправки;

– потонні.

3. За видами рухомого складу.

Для перевезення вантажів використовуються різні види перевізних ресурсів:

– універсальні вагони;

– спеціалізовані вагони: вагони-термоси, цистерни, рефрижераторні вагони, багажні пасажирські вагони для перевезення вантажів, цементовози та ін.;

– контейнери (універсальні та спеціалізовані);

– рухомий склад на власному залізничному ході.

4. За родами вантажів.

На залізничному транспорті перевозяться тисячі видів вантажів, які діляться на 3 класи.

1-й клас – сировинні вантажі: ліс, руда, вугілля, сировина для добрив, сировина для будівельного виробництва та ін.;

2-й клас – продукція головних переробних галузей: сільськогосподарські вантажі; продукція харчової, молочної, плодоовочевої промисловості; нафтопродукти; добрива; чорні метали; сільськогосподарські машини та ін.;

3-й клас – інші вантажі.

5. За видом власності:

– загальні вагони, контейнери та локомотиви – це ті, які належать Укрзалізниці;

– власні перевізні ресурси. Належать іншому власнику (індивідуальному підприємцю або операторській компанії).

6. За типом колії.

Тарифи встановлюються для магістральних ліній із *широкою* та *вузькою* колією.

7. Інші умови перевезень. Окремо встановлюються тарифи для перевезень, що пов’язані з переадресуванням вантажів, під час перевезення небезпечних, негабаритних вантажів і для інших умов.

У ціноутворенні на залізничному транспорті використовують двоставочні тарифи:

$$T_{пер} = T_{рух} + T_{пк}, \quad (4.1)$$

$$T_{пер} = (T_{рух} + T_{пк})_{інфр} + (T_{рух} + T_{пк})_{ваг}, \quad (4.2)$$

де $T_{рух}$ – тарифна ставка за операцію перевезення (рух);

$Т_{пк}$ – тарифна ставка за початково-кінцеву операцію;

$(T_{рух} + T_{пк})_{інфр}$ – тарифна складова, яка враховує вартість використання інфраструктури залізниці;

$(T_{рух} + T_{пк})_{ваг}$ – тарифна складова, що враховує утримання і обслуговування вагонного парку.

Кожна з тарифних ставок враховує відповідну собівартість перевезень і питомий прибуток.

У *тарифну складову* за використання інфраструктури включаються наступні витрати по початково-кінцевих операціях:

– технічний огляд всіх вантажних вагонів (загальних і власних);

– групування вагонів для подачі під навантаження;

– маневрова робота з розформування потягів;

– маневрова робота з подачі-збирання всіх вагонів на станціях Укрзалізниці;

– технологічні операції з контейнерами, не пов'язаними з прийомом і видачою вантажів (підняття для огляду, перестановка, поворот, зняття з ярусу та ін.);

– витрати на утримання і обслуговування будівель, споруд, обладнання, утримання центрів з обробки перевізних документів;

– амортизація, утримання та ремонт станційних колій, вагонів, контейнерів і локомотивів, а також виконання їх капітального ремонту.

У *вагонну складову* тарифу включаються витрати за початково-кінцевими операціями:

– повідомлення про прибуття вантажу та подачі вагонів;

– поточний ремонт порожніх вагонів загального парку при подачі їх під навантаження;

– технічний огляд і поточний ремонт загальних контейнерів;

– технологічні операції, що пов’язані з прийомом і видачою контейнерів;

– технологічні і комерційні операції із загальними вагонами при подачі під навантаження;

– підготовка під налив цистерн і підготовка вагонів-бункерів;

– приймання до відправлення та видачі вантажів.

Тарифна ставка за операцію перевезення (рух) враховує витрати на утримання інфраструктури Укрзалізниці (входить у ставку за інфраструктуру), а також витрати, що пов'язані з пробігом вагонів і локомотивів та їх обслуговуванням на шляху проходження (включається у вагонну складову тарифу). Тарифна ставка за рухому операцію встановлюється також з урахуванням завантаження вагона, відстані перевезення, враховує певний рівень порожнього пробігу вагонів та інші фактори залежно від виду і типу вагона.

Провізні платежі обчислюються за тарифами, що застосовуються перевізниками, які здійснюють перевезення. Провізні платежі обчислюються окремо кожним перевізником, який бере участь у перевезенні, за відстані перевезення і у валюті. Платежі визначаються згідно з чинними тарифами для певного перевезення в міжнародному сполученні [2].

Провізні платежі за водну ділянку шляху обчислюються відповідно до тарифу, що застосовується для певного перевезення. Платежі обчислюються за тарифами, що діють на день укладення договору перевезення.

Перевізник має право вимагати оплату провізних платежів до початку перевезення. Перевізнику мають бути відшкодовані всі витрати, пов'язані з перевезенням вантажу, не передбачені тарифами і викликані причинами, не залежними від перевізника. Такі витрати встановлюються на дату їх виникнення окремо для кожної відправки і підтверджуються відповідними документами.

Перевізник, який отримав чи мав отримати належні іншим перевізникам, які беруть участь у перевезенні, провізні платежі, обумовлені договором перевезення, зобов'язаний сплатити їх зазначеним перевізникам.

Розрахунки між перевізниками, що виникають у результаті застосування УМВС, здійснюються відповідно до договору про порядок розрахунків, що укладається між перевізниками.

Питання для самоперевірки знань

1. Назвіть основні вантажі, що перевозяться залізничним транспортом.
2. Визначте переваги та недоліки перевезень залізничним транспортом.
3. Якими правовими нормами регулюються міжнародні залізничні перевезення?
4. Який пакет документів необхідний для здійснення міжнародних залізничних перевезень?
5. Які фактори враховуються при побудові вантажних тарифів?
6. Які витрати за початково-кінцевими операціями відносяться до тарифної складової за використання інфраструктури?
7. Які витрати за початково-кінцевими операціями відносяться до вагонної складової тарифу?
8. Які витрати містить тарифна ставка за операцію перевезення (рух)?

Тести

1. Залізничним транспортом перевозяться, як правило:

а. Дорогі вантажі;

б. Швидкопсувні вантажі;

в. Готівка;

г. Масові вантажі.

2. Перевізними документами в міжнародному залізничному сполученні є:

а. Накладна ЦІМ (CIM);

б. Накладна УМВС;

в. Накладна ЦІМ/УМВС;

г. Усі відповіді правильні.

3. Накладна УМВС містить:

а. 3 аркуші;

б. 9 аркушів;

в. 6 аркушів;

г. 1 аркуш.

4. Підтвердженням укладання договору перевезення і розпискою залізниці в прийнятті вантажу до перевезення є:

а. Аркуш видачі вантажу;

б. Дорожня відомість;

в. Аркуш приймання вантажу;

г. Дублікат накладної.

5. Дублікат накладної видається:

а. Залізниці відправлення; б. Відправнику;

в. Одержувачу; г. Перевізнику.

6. За видами відправлень розрізняють тарифи:

а. Повагонні; б. Дрібні;

в. Контейнерні; г. Усі відповіді правильні.

Завдання для самостійного виконання

1) Охарактеризувати стан міжнародних залізничних перевезень в Україні за остання 5 років.

2) Надати порівняльну характеристику рухомого складу залізничного транспорту.

3) Підготувати презентацію на тему «Міжнародні залізничні коридори».

Рекомендована література: основна 1, 2; додаткова: 1, 2, 8, 11.



ТЕМА 5
ОРГАНІЗАЦІЯ І УМОВИ МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Основні поняття: товарно-транспортна накладна (CMR), інвойс, книжка МДП (carnet TIR), міжнародний автомобільний вантажний тариф.

План

1. Основні міжнародні документи для здійснення автомобільних перевезень. Міжнародні автомобільні вантажні тарифи.
2. Міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП.

Питання 1
Основні міжнародні документи для здійснення автомобільних перевезень. Міжнародні автомобільні вантажні тарифи

Відповідно до рекомендацій Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ) міжнародні документи щодо перевезень автомобільним транспортом об'єднані в шість груп. Ці документи підлягають колективному узгодженню і регулюють:

1. Правові аспекти договору перевезення вантажу.
2. Митні процедури.
3. Особливі умови перевезень деяких специфічних категорій вантажів.
4. Податкові процедури і правила (автотранспортні засоби, які зареєстровані на території однієї країни і тимчасово вивезені (з метою здійснення міжнародного перевезення вантажу) на територію іншої, звільняються від податків і зборів на рух цих транспортних засобів або володіння ними, що стягуються на території цієї іншої країни. Зазначені пільги не поширюються на дорожні, мостові і тунельні збори).
5. Організацію дорожнього руху (встановлені єдині правила дорожнього руху, вимоги до автотранспортних засобів і реєстраційних номерів, затверджені зразки міжнародних водійських посвідчень).
6. Режим праці і відпочинку водіїв-міжнародників.

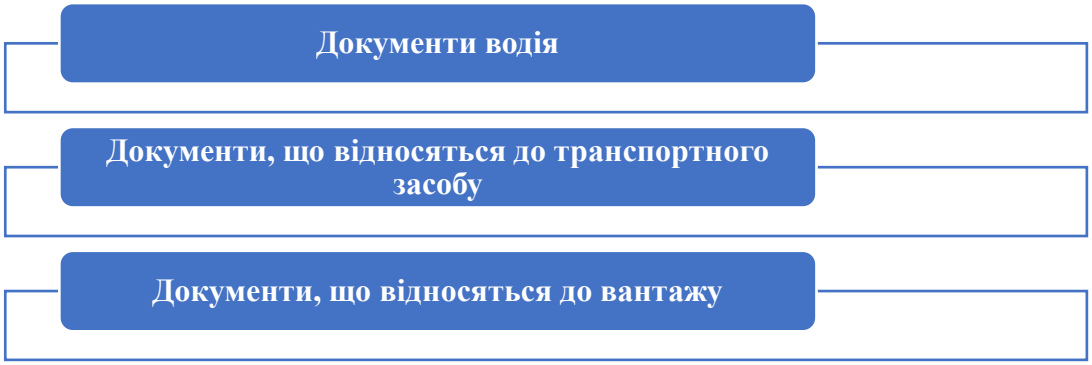


Рисунок 5.1 – Документи, що оформлюються при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень

1. Документи водія: міжнародне водійське посвідчення на право управління автотранспортним засобом.

2. Документи, що відносяться до транспортного засобу:

– свідоцтво про реєстрацію автотранспортного засобу на території країни (України);

– дозвіл на в'їзд автотранспортного засобу в країну або проходження транзитом через територію країни;

– свідоцтво про страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу за збиток, який може бути спричинений третім особам (insurance certificate);

– свідоцтво про допущення транспортного засобу до міжнародного перевезення вантажів під печатками та пломбами митниці.

3. Документи, що відносяться до вантажу:

– товарно-транспортна накладна (накладна CMR);

– книжка МДП – міжнародні дорожні перевезення (carnet TIR);

– вантажна митна декларація.

Вантажовласник бере безпосередню участь у заповненні документів, що відносяться до вантажу.

Договір перевезення вантажу автотранспортом підтверджується накладною на перевезення вантажу, яка засвідчує прийняття вантажу перевізником, але не вважається товаророзпорядчим документом. Автодорожня накладна (накладна автодорожнього перевезення) – транспортний документ, що підтверджує наявність договору між перевізником і відправником про автодорожнє перевезення вантажів. Для міжнародних автодорожніх перевезень товарно-транспортна накладна має містити, принаймні, відомості, що передбачаються Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ).

Міжнародна товарно-транспортна накладна (накладна CMR) має містити обов'язкові дані (позиції для заповнення) (Додаток Г).

Позиції, які заповнює відправник вантажу:

– відправник (найменування, адреса, країна);

– одержувач (найменування, адреса, країна);

– місце розвантаження вантажу (пункт призначення);

– місце і дата прийняття вантажу до перевезення;

– кількість вантажних місць, їх спеціальне маркування та нумерація місць;

– рід (вид) упаковки;

– найменування вантажу;

– вага брутто, кг або об'єм, $м^3$;

– інструкції перевізнику, які необхідні для здійснення митних та інших формальностей;

– умови оплати (згідно з Incoterms);

– дата і місце складання накладної.

Позиції, які заповнює перевізник вантажу:

– перевізник (найменування, адреса, країна);

– реєстраційний номер, марка транспортного засобу;

– платежі, що пов’язані з перевезенням (провізні та додаткові платежі, мито);

– зауваження перевізника про зовнішній стан вантажу, стан упаковки і якості кріплення.

Сторони договору перевезення за необхідністю можуть вносити до накладної будь-які інші дані.

Товарно-транспортна накладна складається не менш ніж в трьох екземплярах, які мають бути підписані відправником і перевізником. Перший екземпляр накладної передається відправнику, другий супроводжує вантаж, а третій залишається у перевізника. Інші екземпляри є лише копіями.

До автотранспортної накладної відправник додає необхідні документи, зокрема: інвойс, пакувальні листи, сертифікати якості, сертифікати походження, інші документи, необхідні для проходження товаром митного контролю.

Інвойс (рахунок-фактура) – у міжнародній комерційній практиці документ, що надається продавцем покупцю та містить перелік товарів, їх кількість і ціну, за якою вони поставлені покупцю, формальні особливості товару (колір, вага тощо), умови поставки і відомості про відправника та одержувача. Виписка інвойсу свідчить про те, що (крім випадків, коли постачання здійснюється по передоплаті) у покупця з’являється обов’язок оплати товар відповідно до зазначених умов, а також про те, що товар відвантажено відповідно до умов поставки.

Фактично інвойс є розрахунково-платіжним документом, що передбачає тільки виставлення певних сум до оплати покупцям за товари, що поставляються (або вже фактично поставлені) чи послуги, що надаються (або фактично надані).

Затвердженої форми інвойсу та вимог щодо його заповнення законодавством України не передбачено. Але, як правило, інвойс має містити такі дані:

- номер інвойсу;
- дату складання;
- найменування та реквізити продавця і покупця;
- платіжні реквізити;
- реквізити зовнішньоекономічної угоди, відповідно до якої здійснюється поставка;
- умови поставки згідно з Інкотермс;
- умови оплати;
- найменування товарів, їх ціну;
- загальну вартість рахунку;
- валюту;
- ставки та розмір податку;
- місце завантаження;
- розмір та підстави надання знижок.

Пакувальний лист (англ. Packing List) – супровідний документ до вантажу, де дається перелік усіх видів, артикулів і сортів товарів, що перебувають у кожному товарному місці.

Затвердженої форми пакувального листа та вимог щодо його заповнення законодавством України не передбачено. Але зазвичай, пакувальний лист має містити такі дані (Додаток Д):

- номер;
- дату складання;
- найменування та реквізити відправника і одержувача;
- реквізити транспортного засобу;
- місце завантаження;
- загальну вагу брутто;
- загальну вагу нетто;
- загальну кількість місць;
- найменування товарів;
- вид пакування;
- вагу брутто кожного найменування;
- вагу нетто кожного найменування;
- додаткові одиниці виміру кожного найменування;
- інші дані, які дають змогу визначити вагові та кількісні характеристики товару.

Тарифи на міжнародному автомобільному транспорті включають: тарифи на перевезення вантажу, тарифи на інші види послуг (експедиторські, агентські, брокерські та ін.), надбавки, знижки, штрафи.

Міжнародним автомобільним вантажним тарифом називається ставка провізних плат за перевезення вантажу в одному автотранспортному засобі за 1 км шляху. Для визначення відстаней перевезень транспортні фірми використовують довідники тарифних відстаней.

Основні фактори впливу, що зумовили зміни у собівартості автомобільних перевезень:

1. Вплив військових дій: зростання вартості пального і витрат на пально-мастильні матеріали; відтік робочої сили і підвищення заробітної плати водіям; зміна логістичних шляхів через закриття та руйнування дорожньої інфраструктури; збільшення витрат на страхування, GPS навігацію, мобільний зв’язок; проблема із завантаженням митних пропусків через величезне скупчення транспорту, що спричинило затримки в термінах доставки вантажів.

2. Вплив розміру підприємства.

Собівартість транспортних перевезень складається з багатьох різних статей витрат і тільки частина їх залежить від обсягу тонно-кілометрів, які були виконані перевізником – це змінні витрати. Інша частина витрат – це постійні витрати, які є незмінними. До складу змінних витрат відносяться пальне, заробітна плата водія, добові, амортизація автомобілів, дорожні збори та інше. До загальновиробничих належать витрати на страхування, ремонт, технічне обслуговування, заміну шин та запасні частини.

Частка виробничих витрат зменшується зі збільшенням розміру підприємства, у той час як частка загальновиробничих та інших витрат зростає.

3. Вплив обсягу виконаних робіт одиницею автотранспорту.

На собівартість перевезення також впливають: кількість кілометрів на один транспортний засіб; кількість кілометрів на одного водія; кількість витрат на 1 транспортний засіб; кількість витрат на 1 водія; кількість витрат на 1 км [7].

Основну частку витрат у складі собівартості міжнародних автомобільних перевезень займають витрати на пальне, які беруть за основу при визначенні ціни на послуги перевезення.

Вартість перевезення містить також вартість документів, які придбав перевізник (книжка МДП, дозволи), витрати по страхуванню (транспортного засобу, цивільної відповідальності перед третіми особами) і деякі інші витрати.

Договір перевезення укладається і послуги по ньому оплачуються тільки на доставлення вантажу до місця призначення. Тому зарубіжні перевізники, які доставили товар до країни, у зворотному напрямку встановлюють, як правило, більш низькі тарифи. Це пов’язано з тим, що перевізник, запобігаючи порожньому зворотному рейсу, отримає додатковий дохід і при більш низькій ставці.

Питання 2
Міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП

Одними з найбільш важливих і значущих питань при організації міжнародних автомобільних перевезень є питання, що пов’язані з їх митним оформленням. На сьогодні єдиною універсальною транзитною системою є транзитний режим МДП. Дана система приваблює перевізників і митні органи своєю простотою та ефективністю. Щоб звести до мінімуму затримки із доставкою вантажів і одночасно надати максимальні гарантії для митних органів в усіх транзитних країнах, система МДП передбачає чотири основні принципи:

1) вантажі повинні перевозитися в надійних транспортних засобах або контейнерах (вантажні відділення яких сконструйовані таким чином, щоб всі місця, в яких можуть розміщуватися вантажі, були легко доступні для митного огляду);

2) мита та збори, відносно яких існує ризик несплати, мають забезпечуватися міжнародною гарантією на весь період перевезення;

3) із вантажем має слідувати міжнародно визнана книжка МДП, яка оформлена у країні відправлення і є дійсною як контрольний документ в країнах відправлення, транзиту і призначення.

4) заходи митного контролю, що здійснюються в країні відправлення, мають визнаватися країнами транзиту і призначення (вантажі, що перевозяться у відповідності з процедурою МДП опломбованими дорожніми транспортними засобами або контейнерами, звичайно не оглядаються на проміжних митницях, в чому і є головна перевага системи МДП для перевізників).

Конвенція МДП (Митна конвенція про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП) стосується перевезення товарів, що здійснюється

без їхнього проміжного перевантаження, у транспортних засобах, составах транспортних засобів чи контейнерах з перетином одного чи декількох кордонів від митниці оформлення однієї Сторони Договору до митниці призначення другої Сторони Договору за умови, що визначена частина операції МДП між її початком і кінцем здійснюється автомобільним транспортом.

Carnet TIR (книжка МДП) – це митний вантажосупровідний документ, який дає право перевозити вантажі через кордон держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів чи контейнерах за спрощених митних процедур. Документ покриває автомобільні перевезення вантажів між державами, які визнають Митну конвенцію про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП. Усі автомобільні транспортні засоби повинні мати відповідні дозволи компетентних органів на їхнє використання, які видаються вповноваженими органами країни. Оформляються у вигляді книжки з відривними аркушами, які відриваються при проходженні вантажем чергової митниці [3].

Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільняються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мит, зборів та звільняються, як правило, від митного огляду в проміжних митницях.

Митний огляд в транзитних митницях може здійснюватися у виключних випадках, якщо є достатньо підстав уважати, що в запломбованих відділеннях транспортних засобів чи контейнерах знаходяться предмети, не вказані у вантажному маніфесті книжки МДП.

На сьогодні всі книжки МДП випускає МСАТ і видає їх національним гарантійним об'єднанням (АСМАП, Україна) згідно з умовами, які визначені в їх договірних зобов'язаннях. У свою чергу, гарантійне об'єднання видає (продає) книжки МДП національним перевізникам своєї країни на договірних умовах. Після використання всі книжки МДП повертаються перевізниками в національне гарантійне об'єднання (АСМАП, Україна), яке відправляє їх в МСАТ.

Як правило, одна книжка МДП оформлюється на один транспортний засіб або контейнер.

Книжка МДП друкується французькою мовою; складається з 4-х, 6-ти, 14-ти або 20-ти аркушів. Кількість аркушів, які повинна містити книжка МДП визначається перевізником з урахуванням таких рекомендацій: якщо маршрут перевезення проходить тільки через одну митницю місця відправлення та одну митницю місця призначення, то в книжці МДП повинно бути щонайменше два листи для країни відправлення, три листи для країни призначення і два листи для кожної іншої країни, по території якої здійснюється перевезення. Для кожної додаткової митниці місця відправлення або місця призначення потребується відповідно два або три додаткових листи [13].

Вигляд книжки МДП (Carnet TIR) представлений на рис. 5.2.

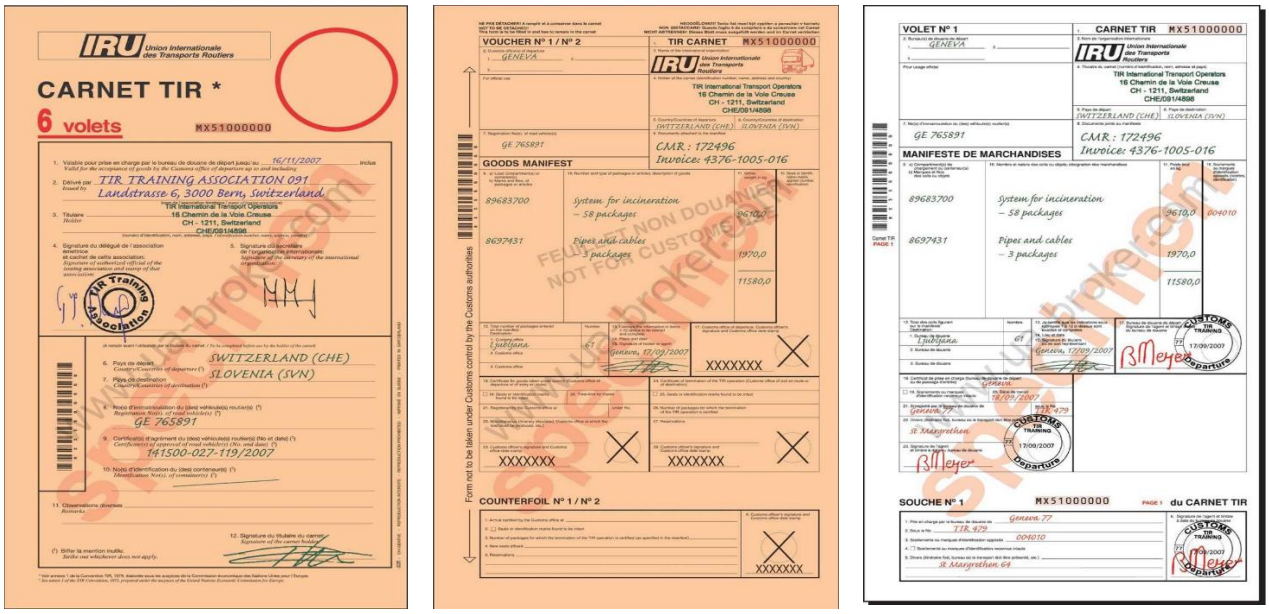


Рисунок 5.2 – Зразок книжки МДП (Carnet TIR)

Кожен екземпляр Книжки МПД має свій унікальний номер, що складається з двох латинських букв і семи цифр.

Carnet TIR має такі сторінки:

– обкладинка (темно-оранжевого кольору);
– вантажний маніфест (жовтого кольору);
– попарно здвоєні відривні листи з корінцями (білого і зеленого кольору);
– лист протоколу;
– форзац обкладинки і його відривна частина.

У кожній країні визначається гарантійне об’єднання, яке покриває відповідальність, прийняту ним на себе в цій країні у зв’язку з операціями, що провадяться із застосуванням книжок МДП, виданих іноземними об’єднаннями, що входять до міжнародної організації МСАТ (міжнародний союз автомобільного транспорту), розташованого у м. Женеві. На території України гарантійним об’єднанням визнано АСМАП (Асоціація міжнародних автомобільних перевізників) України. Максимальний розмір гарантії за книжкою МДП обмежується сумою 60 000 євро.

Гарантійне об’єднання бере на себе зобов’язання сплачувати належні ввізні або вивізні мито і збори, а також будь-які відсотки за прострочення, які можуть належати відповідно до митних законів і правил країні, в якій виявлено порушення у зв’язку з операцією МДП. Сплата зазначених сум здійснюється в порядку солідарної відповідальності з особами, яким належать ці суми (перевізниками).

Гарантійне об’єднання несе відповідальність не тільки за вантажі, перераховані в книжці МДП, але також за будь-які вантажі, які не були перелічені в ній, і знаходяться в запломбованій частині дорожнього ТЗ або у запломбованому контейнері. Об’єднання не несе відповідальності за жодні інші вантажі.

Гарантійне об’єднання встановлює термін дії книжки МДП, зазначаючи дату його закінчення, після якої книжка не може бути подана до митниці місця відправлення для її митного оформлення.

Питання для самоперевірки знань

1. Назвіть основні документи при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень.
2. Надайте характеристику перевезенням автомобільним транспортом.
3. Які основні функції виконує товарно-транспортна накладна CMR?
4. Сформулюйте основні принципи системи МДП.
5. Хто несе відповідальність за вантажі, перераховані в книжці МДП (Carnet TIR)?
6. Які основні принципи формування тарифів на міжнародному автомобільному транспорті?
7. Визначте основні фактори, що зумовили зміни у собівартості міжнародних автомобільних перевезень в Україні.
8. Назвіть основні складові собівартості міжнародних автомобільних перевезень.

Тести

1. Накладна CMR є:

а. Договором перевезення автомобільним транспортом;

б. Посвідченням прийняття вантажу перевізником;

в. Посвідченням наявності договору перевезення автомобільним транспортом.

г. Правильні відповіді 2, 3.

2. Товарно-транспортна накладна при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень складається:

а. В одному екземплярі; б. У трьох екземплярах;

в. У двох екземплярах; г. Не менш ніж в трьох екземплярах.

3. Книжка МДП використовується:

а. В одному екземплярі; б. У трьох екземплярах;

в. У двох екземплярах; г. Не менш ніж в трьох екземплярах.

4. Для товарно-транспортної накладної в міжнародних автомобільних перевезеннях використовується скорочення:

а. CMR; б. МДП;

в. CRM; г. Carnet TIR.

5. Міжнародним автомобільним вантажним тарифом називається ставка:

а. За перевезення вантажу в одному автотранспортному засобі за 1 тонно-км;

б. За перевезення вантажу в одному автотранспортному засобі за 1 $м^3$ вантажу;

в. За перевезення вантажу в одному автотранспортному засобі за 1 км шляху;

г. Правильні відповіді 1, 3.

6. Міжнародні документи щодо перевезень автомобільним транспортом об'єднані у:

а. 4 групи; б. 3 групи;

в. 6 груп; г. 2 групи

7. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників має назву:

а. ІАТА; б. АСМАП;

в. МСАТ; г. МДП.

Завдання для самостійного виконання

1) Охарактеризувати стан міжнародних автомобільних перевезень в Україні за остання 5 років.

2) Надати порівняльну характеристику рухомого складу автомобільного транспорту.

3) Систематизувати основні нормативні документи, що регламентують міжнародні автомобільні перевезення.

4) Проаналізувати екологічні проблеми автомобільного транспорту та шляхи їх вирішення.

5) Підготовити презентацію на тему «Міжнародні транспортні коридори».

Рекомендована література: основна 1, 2; додаткова: 2, 6, 7, 8.

ПИТАННЯ ДЛЯ ЗАКРІПЛЕННЯ ТА АКТУАЛІЗАЦІЇ ЗНАНЬ

1. Особливості транспортних послуг.
2. Сутність міжнародних перевезень.
3. Класифікація транспортних операцій.
4. Базисні умови поставки Інкотермс-2020.
5. Види вантажів.
6. Маркування вантажів.
7. Критерії вибору виду транспорту.
8. Сутність мультимодальних та інтермодальних перевезень.
9. Транспортно-експедиторська діяльність.
10. Характеристика морського транспорту: переваги та недоліки.
11. Особливості міжнародних перевезень вантажів повітряним транспортом.
12. Переваги та недоліки міжнародних перевезень автомобільним транспортом.
13. Сутність та особливості світового фрахтового ринку.
14. Види та призначення морських суден.
15. Форми організації перевезень у міжнародному судноплавстві.
16. Міжнародні лінійні перевезення.
17. Принципи формування лінійних тарифів морського транспорту.
18. Види та структура коносаменту.
19. Міжнародне трампове судноплавство.
20. Види чартерів.
21. Структура чартеру.
22. Фактори, що впливають на рівень фрахтових ставок.
23. Сутність тайм-чартерного еквіваленту.
24. Складові розрахунку рейсу судна.
25. Міжнародна авіанакладна та порядок її оформлення.
26. Міжнародні вантажні авіаційні тарифи.
27. Угоди про міжнародні залізничні сполучення.
28. Специфіка організації міжнародних залізничних сполучень.
29. Структура накладної УМВС.
30. Структура накладної ЦІМ/УМВС.
31. Особливості побудови вантажних тарифів залізничних перевезень.
32. Міжнародна товарно-транспортна накладна CMR та її структура.
33. Конвенція МДП.
34. Книжка МДП (Carnet TIR) та її призначення.
35. Принципи формування міжнародних автомобільних тарифів.

ГЛОСАРІЙ

Авіанакладна – документ, що виписує відправник вантажу або його агент, у якому підтверджується наявність договору між відправником вантажу та перевізником про перевезення вантажів по авіалініях перевізника.

Базові порти – початкові і кінцеві порти лінії, де формується головний вантажопотік і, як правило, розміщується офіс судновласника.

Балкери – судна змішаного типу, які можуть використовуватися для перевезення як сипучих, так і наливних вантажів.

Бункер – паливо для роботи двигунів судна.

Генеральні вантажі – різні штучні вантажі в упаковці або без неї.

Дедвейт – повна вантажопідйомність судна, сумарна величина ваги змінних вантажів у тонах.

Демередж – доплата, яку фрахтувальник сплачує судновласнику за затримку судна під навантаженням або розвантаженням понад визначеного сталійного часу.

Диспач – винагорода, що сплачується судновласником фрахтувальнику за завершення навантаження або розвантаження судна раніше закінчення визначеного чартером сталійного часу.

Експедитор – транспортний посередник, який діє в інтересах вантажовласника або осіб, які зацікавлені у вантажі.

Інкотермс-2020 – міжнародні правила по тлумаченню найбільш широко використовуваних торговельних термінів у сфері зовнішньої торгівлі.

Масові вантажі – вантажі, що мають певну структурну масу, яка перевозиться у великій кількості без упаковки.

Мультимодальні вантажні перевезення – доставка вантажу декількома видами транспорту за одним договором перевезення.

Класові авіатарифи – тарифи міжнародних авіаційних перевезень у певних регіонах світу (або на певних маршрутах) стосовно окремих класів вантажів.

Коносамент – документ, що видається судновласником вантажовідправнику як посвідчення у прийнятті вантажу для перевезення морським шляхом.

Контейнеровоз – судно для перевезення контейнерів.

Корейти – пільгові тарифи на авіаперевезення окремих категорій вантажів у залежності від маси відправлення.

Котирування вантажу – пропозиція вантажовласника (через свого брокера) вантажу для морського перевезення.

Лінійне судноплавство – форма транспортних послуг, при якій судновласник організує регулярний рух суден між обумовленими портами за заздалегідь об’явленим розкладом.

Маркування – різного виду знаки, рисунки, надписи або умовні позначення, що наносяться на вантажі, встановлюють порядок їх обліку і заходи зі збереження при транспортуванні.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) (англ. International Air Transport Association) – міжнародна торгово-промислова асоціація авіаперевізників.

Міжнародні перевезення – перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн.

Мінімальний збір – мінімальна плата за відправлення вантажу авіатранспортом.

Нормальні авіатарифи – тарифи при масі відправлення до 45 кг.

Особливо режимні вантажі – вантажі, які зберігаються та перевозяться при дотриманні спеціальних правил (небезпечні вантажі; вантажі, що швидко псуються тощо).

Позиція судна – повідомлення судновласника про місце і час звільнення свого судна.

Портові збори – витрати судновласника, що пов'язані із заходом судна до порту та проходженням вантажу через порт.

Ролкер – морське судно для перевезення вантажів, які завантажуються/ розвантажуються горизонтально.

Світовий фрахтовий ринок (ринок тоннажу) – ринок морської транспортної продукції.

CMR – накладна при міжнародних автомобільних перевезеннях, яка є доказом умов договору і посвідченням прийняття вантажу перевізником.

Сталійний час – час, що відповідно до умов чартеру надається фрахтувальнику для здійснення робіт із навантаження/вивантаження.

Суховантажники – судна для перевезення упакованого штучного товару, генеральних вантажів, які вимагають особливих умов.

Тайм-чартерний еквівалент – постійний середньодобовий дохід судна при рейсовому фрахтуванні, що повинен отримувати судновласник на будь-якому напрямку перевезення.

Танкер – морське або річкове вантажне судно, призначене для перевезення наливних вантажів.

Трампове судноплавство – вид сполучення, яке не пов'язане з постійним районом плавання, заздалегідь встановленими портами відправлення і призначення.

Транспортно-експедиторське обслуговування зовнішньоекономічної діяльності – комплексна система доставки експортних, імпортних, транзитних вантажів між країнами-суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, що включає безпосереднє перевезення вантажів та виконання пов'язаних із ним вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування, зберігання, страхування, митне очищення, ведення розрахунків тощо.

Чартер – договір морського перевезення (договір фрахтування судна) в трамповому судноплавстві, який укладається між морським перевізником (фрахтівником) і вантажовідправником або вантажоодержувачем (фрахтувальником).

ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Авіаційні правила України. «Правила повітряних перевезень вантажів». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0029-22#n692 (дата звернення 26.05.2025)

2. Бауліна Г. С., Богомазова Г. Є., Шапатіна О. О., Киман А. М. Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень : конспект лекцій. Харків : УкрДУЗТ, 2022. Ч. 1. 56 с. URL: http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/10438/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf (дата звернення 26.05.2025)

3. Богдан О. М. Митне діловодство. Транспортні документи : навчально-методичний посібник. Харків : Нац. аерокосм. ун-т ім. М. Є. Жуковського «ХАІ», 2020. 17 с. URL: https://dspace.library.khai.edu/xmlui/bitstream/handle/123456789/7695/Bohdan_Transportny.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата звернення 26.05.2025)

4. Види транспорту для міжнародних перевезень, їх переваги, цінова політика та безпека. URL: https://mpm-empire.top/uk/vydy-transportu/ (дата звернення 26.05.2025)

5. Габа В. В., Кириченко Г. І., Родкевич О. Г. Транспортно-експедиторська діяльність на залізничному транспорті : навчальний посібник. Київ : ДЕТУТ, 2011. 153 с.

6. Герасименко І., Соловйова О., Висоцька І., Пронь С. Теоретичні засади ціноутворення та побудови тарифів на транспорті. *Збірник наукових праць ДУІТ*. Серія «Економіка і управління», 2021. Вип. 50. С. 6-18.

7. Жураковська І., Тлучкевич Н., Тлучкевич Ю. Алгоритм обліку собівартості міжнародних вантажних перевезень: фактори впливу та інформаційне забезпечення. *Галицький економічний вісник*. 2023. №3 (82). С. 53-61.

8. Капіца М. І. Кислий Д. М., Десяк А. Є. Загальний курс транспорту : підручник. Електрон. вид. Дніпро : УДУНТ, 2023. 288 с.

9. Ковальова М. Л. Транспортне забезпечення зовнішньоторговельних операцій: принципи та критерії вибору. *Економіка та суспільство*. 2022. Вип. 38. URL: https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1307/1261 (дата звернення 26.05.2025).

10. Ларін М. Міжнародна торгівля: корисні поради для експортерів та імпортерів. Запоріжжя : ЗТПП, 2021. 24 с.

11. Малаксіано М. О., Мельник О. М. Обґрунтування вибору судна для фрахтування на умовах тайм-чартеру з урахуванням можливості його використання для перевезень негабаритних вантажів. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2020. №1. С. 90-96.

12. Маркування вантажів: правила, функції, знаки URL: https://avrora-trans.com/ua/articles/markirovka-gruzov-pravila-funktsii-znaki (дата звернення 26.05.2025).

13. Міжнародні перевезення : теорія та практика : навч. посібник : у 2 кн. / Харків. Нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2018. Кн. 1 / А. С. Галкін, В. П. Левада, Ю. А. Давідіч, Н. В. Давідіч, К. Є. Вакуленко. 2018. 182 с.

14. Міжнародний залізничний транзитний тариф МТТ. URL: https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/mtt/MTT%2001.01.2025.pdf (дата звернення 26.05.2025).

15. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). URL: https://www.iata.org/ (дата звернення 23.02.2025)

16. Правила Інкотермс 2020. Київ : ТОВ «Консалтингова компанія «АЛЛЄГО». 2019. 392 с.

17. Проблеми експортних перевезень залізничним транспортом України. URL: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/problemy-eksportnykh-perevezen-zaliznychnym-transportom-ukrayiny (дата звернення 26.05.2025).

18. Ukrainian Shipping Magazine URL : https://usm.media/ (дата звернення 26.05.2025)

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

Основна:

1. Менеджмент міжнародного бізнесу в умовах Індустрії 4.0 : колективна монографія / за заг. ред. Д. Т. Бікулова, О. М. Олійника. Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2024. 424 с.

2. Сучасні вектори розвитку менеджменту міжнародного бізнесу : колективна монографія / за заг. ред. Д. Т. Бікулова, О. М. Олійника. Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2023. 446 с.

3. Сучасні концепції бізнес-адміністрування : колективна монографія / за заг. ред. Д. Т. Бікулова, О. М. Олійника. Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2022. 352 с.

Додаткова:

1. Бауліна Г. С., Богомазова Г. Є., Шапатіна О. О., Киман А. М. Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень : конспект лекцій. Харків : УкрДУЗТ, 2022. Ч. 1. 56 с. URL: http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/10438/1/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf (дата звернення 26.06.2025)

2. Богдан О. М. Митне діловодство. Транспортні документи : навчально-методичний посібник. Харків : Нац. аерокосм. ун-т ім. М. Є. Жуковського «ХАІ», 2020. 17 с. URL: https://dspace.library.khai.edu/xmlui/bitstream/handle/123456789/7695/Bohdan_Transportny.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата звернення 26.05.2025).

3. Ізтелеуова М. С., Грицук І. В., Арімбекова П. М., Тарандушка Л.А. Організація та логістика перевезень : підручник. Одеса : Олді +, 2021. 264 с.

4. Зіміна А. І., Харсун Л. Г. Транспортна логістика : навчальний посібник. Київ : КНТЕУ, 2024. 380 с.

5. Капіца М. І. Кислий Д. М., Десяк А. Є. Загальний курс транспорту : підручник. Електрон. вид. Дніпро : УДУНТ, 2023. 288 с.

6. Ларін М. Міжнародна торгівля: корисні поради для експортерів та імпортерів. Запоріжжя : ЗТПП, 2021. 24 с.

7. Оліскевич М. Організація автомобільних перевезень. Частина 1. Вантажні перевезення. Львів : Львівська політехніка, 2017. 336 с.

8. Онищенко О.А., Половинкіна Р.Ю., Хацер М.В. Міжнародні транспортні перевезення : методичні рекомендації до самостійної роботи для здобувачів ступеня вищої освіти бакалавра спеціальності «Підприємництво та торгівля» освітньо-професійної програми «Підприємництво та комерційна логістика». Запоріжжя : Запорізький національний університет, 2024. 61 с.

9. Правила Інкотермс 2020. Київ : ТОВ «Консалтингова компанія «АЛЛЄГО». 2019. 392 с.

10. Сохацька О.М. Міжнародна логістика : електронний підручник. Тернопіль : ЗУНУ. 2022. 370 с.

11. Gabrielova S., Lytvynenko S. Cargo Science and Logistics: Textbook. Київ : Кондор, 2020. 268 с.

12. Sarder M. D. Logistics Transportation Systems. Elsevier, 2020. 454 p.

13. Frances L. Edwards, Daniel C. Goodrich. Introduction to Transportation Security. CRC Press, 2024. 464 p.

Інформаційні джерела:

1. Верховна Рада України. URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1023-12 (дата звернення: 26.05.2025).

2. Кабінет Міністрів України. URL: http://www.min.gov.ua (дата звернення: 26.05.2025).

3. Запорізька обласна державна адміністрація. URL: http://www.zoda.gov.ua (дата звернення: 26.05.2025).

4. Логістика в Україні. URL: https://logistics-ukraine.com/ (дата звернення: 26.05.2025).

5. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України. URL: http://www.asmap.org.ua/ (дата звернення: 26.05.2025).

6. Офіційний сайт державної служби статистики України. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення: 26.05.2025).

7. Офіційний сайт Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA). URL : https://www.iata.org/ (дата звернення: 26.06.2025).

8. Офіційний сайт Укрзалізниці. URL: https://uz.gov.ua/ (дата звернення: 25.02.2025)

9. Офіційний сайт Міжнародної федерації експедиторських асоціацій FIATA. URL: https://fiata.org/ (дата звернення: 26.05.2025).

10. Транспорт і логістика. URL: https://translogistics.com.ua/ (дата звернення: 26.05.2025).

11. Ukrainian Shipping Magazine URL: https://usm.media/ (дата звернення: 26.05.2025).

ДОДАТОК А

Bill of Lading

TRAILER/CAR NUMBER: _____
BILL DATE: _____

TO	**FROM**
Consignee	Shipper
Street	Street
Destination	Origin
City/State/Zip	City/State/Zip
Route:	Special Instructions:

FOR PAYMENT, SEND BILL TO	**SHIPPER'S INSTRUCTIONS**
Name	
Company	
Street	
City/State/Zip	

NO. SHIPPING UNITS	**TIME**	DESCRIPTION OF ARTICLES **SPECIAL MARKS & EXCEPTIONS**	**WEIGHT**	**RATE**	**CHARGES**

REMIT C.O.D.	**C.O.D. AMOUNT: $**	**C.O.D. FEE** **PREPAID** ☐ **COLLECT** ☐
TO: **ADDRESS:**	If this shipment is to be delivered to the consignee without recourse on the consignor, the consignor shall sign the following statement: The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges. _____ (Signature of Consignor)	**TOTAL CHARGES $**
NOTE: W here the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property. The agreed or declared value of the property is hereby specifically stated by the shipper to be not exceeding $ per		Freight Charges are collect unless market prepaid ***CHECK BOX IF PREPAID*** ☐

RECEIVED subject to the classifications and tariffs in effect on the date of the issue of this Bill of Lading, the property described above in apparent good order, except as noted (contents and condition of packages unknown), marked consigned and destined as indicated above which said carrier (the word carrier being understood through this contract as meaning any person or corporation in possession of the property under the contract) agrees to carry to its usual place of delivery as said destination. If on its route, otherwise to deliver to another carrier on the route to said destination. It is mutually agreed as to each carrier of all or any of said property, over all or any portion of said route to destination and as to each party at any time interested in all or any said property, that every service to be performed hereunder shall be subject to all the Bill of Lading terms and conditions in the governing classification on the date of shipment. Shipper hereby certifies that he is familiar with all the Bill of Lading terms and conditions in the governing classification and the said terms and conditions.

Shipper	Carrier	
Per	Per	Date:

Mark with “X” or “RQ” if appropriate to designate Hazardous Material s Substances as defined in the Department of Transportation Regulations governing the transportation of hazardous materials. The use of this column is an optional method for identifying hazardous materials on Bills of Lading 172.201(a)(1) (iii) of Title 4 9. Code of Federal Regulations. Also when shipping hazardous materials, the shipper' s certification statement prescribed in section 172.204(a) of the Federal Regulations, as indicated on the Bill of Lading does apply, unless a specific exception from the requirement is pro vided in t he Regulation for a particular material.

ДОДАТОК Б

See website for large version of the reverse | Ver página Web para términos y condiciones | Смотрите веб-сайт для ознакомления с условиями и положениями | 请参阅网站获取有条件的详细说明 | www.mscmediterranean.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.A.
Website : www.mscmediterranean.com
SCAC Code: MSCU

BILL OF LADING No.
NON-NEGOTIABLE COPY
"Port-to-Port" or "Combined Transport" (see Clause 1)

NO. & SEQUENCE OF ORIGINAL B/L's | NO. OF RIDER PAGES

SHIPPER:

CARRIER'S AGENTS ENDORSEMENTS: (Include Agent(s) at POD)

CONSIGNEE: This B/L is not negotiable unless marked "To Order" or "To Order of.." here.

NOTIFY PARTIES: (No responsibility shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify - see Clause 20)

VESSEL & VOYAGE NO. (see Clauses 8 & 9)	PORT OF LOADING	PLACE OF RECEIPT: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)
BOOKING REF. (or) SHIPPER'S REF.	PORT OF DISCHARGE	PLACE OF DELIVERY: (Combined Transport ONLY - see Clauses 1 & 5.2)

PARTICULARS FURNISHED BY THE SHIPPER - NOT CHECKED BY CARRIER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (see Clause 14)

Container Numbers, Seal Numbers and Marks	Description of Packages and Goods (Continued on attached Bill of Lading Rider page(s), if applicable)	Gross Cargo Weight	Measurement

SPECIMEN

FREIGHT & CHARGES: Cargo shall not be delivered unless Freight & Charges are paid (see Clause 16)

RECEIVED by the Carrier in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled Carrier's Receipt for carriage subject to all the terms and conditions hereof from the Place of Receipt or Port of Loading to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL THE TERMS AND CONDITIONS, WHETHER PRINTED, STAMPED OR OTHERWISE INCORPORATED ON THIS SIDE AND ON THE REVERSE SIDE OF THIS BILL OF LADING AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AS IF THEY WERE ALL SIGNED BY THE MERCHANT.

If this is a negotiable (To Order / of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable.

IN WITNESS WHEREOF the Carrier or their Agent has signed the number of Bills of Lading stated at the top, all of this tenor and date, and wherever one original Bill of Lading has been surrendered all other Bills of Lading shall be void.

DECLARED VALUE (only applicable if Ad Valorem Charges paid - see Clause 7.3)	CARRIER'S RECEIPT (No. of Cntrs or Pkgs rcvd by Carrier - see Clause 14.1)	SIGNED on behalf of the Carrier MSC Mediterranean Shipping Company S.A.
PLACE AND DATE OF ISSUE	SHIPPED ON BOARD DATE	

Standard Edition - 08/2009

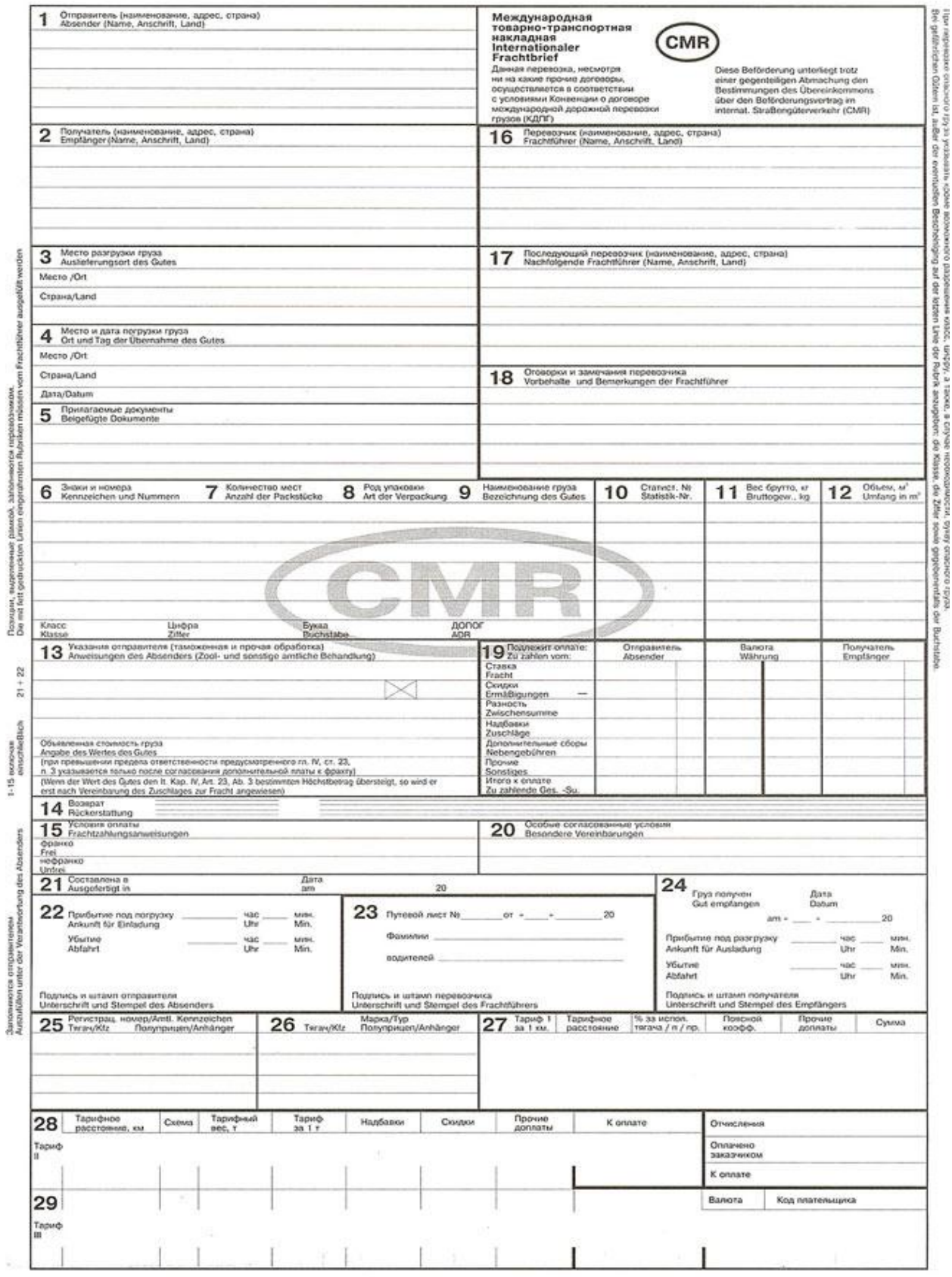
TERMS CONTINUED ON REVERSE ..!

ДОДАТОК В

Бланк авіаційної накладної (Air Waybill)

Shipper's name and Address								Not Negotiable **Air Waybill** Issued by Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are have the same validity								
Consignee's name and Address								It is agreed that the goods described herein are accepted in apartment good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITION OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF, ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY								
Issuing Carrier's Agent Name and City								Accounting INFORMATION ***IATA***								
Agent's IATA Code		Account No.															
Airport of Departure (Addr. Of First Carrier) and Requested Routing																	
to	By First Carrier		to	by	to	by	Currency	CHGS Code	WT/VAL PRO	WT/VAL COLL	Other PRD	Other COLL	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs			
Airport of Destination		Flight/Date		Flight/Date			Amount of Insurance						INSURANCE – if Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions on reverse hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"					
Handling Information																	
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class / / Commodity Item No.		Chargeable Weight		Rate / Charge		Total		Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)						
Prepaid |Weight		Charge| Collect		Other Charges												
|Valuation		Charge|														
Tax																	
|Total Other Cha		rges Due Agent|		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations												
|Total Other Cha		rges Due Agent|														
					…… Signature of Shipper or his Agent												
Total Prepaid		Total Collect															
Currency Conversion Rates		CC Charges in Destination Currency			…… Executed on (Date) at (Place) Signature of Issuing Carrier or its Agent												
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination			Total Collect Charges								XXX-XXXX XXXX				

ДОДАТОК Г



1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land)

Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief

CMR

Данная перевозка, несмотря ни на какие прочие договоры, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)

Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internat. Straßengüterverkehr (CMR)

2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land)

16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)

3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes
Место /Ort
Страна/Land

17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)

4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag der Übernahme des Gutes
Место /Ort
Страна/Land
Дата/Datum

18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer

5 Прилагаемые документы Beigefügte Dokumente

Позиции, выделенные рамкой, заполняются перевозчиком. Die mit fett gedruckten Linien eingerahmten Rubriken müssen vom Frachtführer ausgefüllt werden

6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern	7 Количество мест Anzahl der Packstücke	8 Род упаковки Art der Verpackung	9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes	10 Статист. № Statistik-Nr.	11 Вес брутто, кг Bruttogew., kg	12 Объем, м³ Umfang in m³

Класс Klasse | Цифра Ziffer | Буква Buchstabe | ДОПОГ ADR

13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung)

19 Подлежит оплате: Zu zahlen vom:

	Отправитель Absender	Валюта Währung	Получатель Empfänger
Ставка Fracht			
Скидки Ermäßigungen	—		
Разность Zwischensumme			
Надбавки Zuschläge			
Дополнительные сборы Nebengebühren			
Прочие Sonstiges			
Итого к оплате Zu zahlende Ges. -Su.			

Объявленная стоимость груза Angabe des Wertes des Gutes (при превышении предела ответственности предусмотренного гл. IV, ст. 23, п. 3 указывается только после согласования дополнительной платы к фрахту) (Wenn der Wert des Gutes den lt. Kap. IV, Art. 23, Ab. 3 bestimmten Höchstbetrag übersteigt, so wird er erst nach Vereinbarung des Zuschlages zur Fracht angewiesen)

14 Возврат Rückerstattung

15 Условия оплаты Frachtzahlungsanweisungen
франко Frei
нефранко Unfrei

20 Особые согласованные условия Besondere Vereinbarungen

21 Составлена в Ausgefertigt in — Дата am — 20

22 Прибытие под погрузку Ankunft für Einladung — час Uhr — мин. Min.
Убытие Abfahrt — час Uhr — мин. Min.
Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders

23 Путевой лист № — от — 20
Фамилия
водителей
Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers

24 Груз получен Gut empfangen — Дата Datum — am — 20
Прибытие под разгрузку Ankunft für Ausladung — час Uhr — мин. Min.
Убытие Abfahrt — час Uhr — мин. Min.
Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers

Заполняется отправителем Ausfüllen unter der Verantwortung des Absenders

25 Регистрац. номер/Amtl. Kennzeichen Тягач/Kfz	Полуприцеп/Anhänger	26 Тягач/Kfz	Полуприцеп/Anhänger	27 Тариф 1 за 1 км.	Тарифное расстояние	% за испол. тягача / п / пр.	Поясной коэфф.	Прочие доплаты	Сумма

28 Тарифное расстояние, км	Схема	Тарифный вес, т	Тариф за 1 т	Надбавки	Скидки	Прочие доплаты	К оплате
Тариф II							
29 Тариф III							

Отчисления
Оплачено заказчиком
К оплате
Валюта | Код плательщика

1-15 включая einschließlich — 21 + 22

При перевозке опасного груза указывать какие возможного разделения класс, цифру, а также, в случае необходимости, букву опасного груза. Bei gefährlichen Gütern ist, außer der eventuellen Beschriftung auf der letzten Linie der Rubrik anzugeben: die Klasse, die Ziffer sowie gegebenenfalls der Buchstabe.

ДОДАТОК Д

Пакувальний лист

Company Name/Logo

PACKING LIST

SHIP FROM
Company Name
Street Address
City, ST ZIP
Phone: 000-000-0000
Fax: 000-000-0000
Email: name@company.com

SHIP DATE:	6/11/2021
SALES ORDER #:	12345
ORDER DATE:	
ORDER EMAIL:	
PO #:	
CARRIER:	FEDEX FREIGHT, INC
TRACKING #:	1234567890

SHIP TO DESTINATION
Name
Company Name
Street Address
City, ST ZIP
Phone

BILL TO
Name
Company Name
Street Address
City, ST ZIP
Phone

			SIZE		
PALLET #	**CONTENTS**	**WEIGHT (LB)**	**LENGTH (FT)**	**WIDTH (FT)**	**HEIGHT (FT)**
123456789	18 Packages	454	4	4	3
	TOTAL WEIGHT:	**454**			

PACKING LIST SUMMARY

PACKAGE #	DESCRIPTION	SKU	QTY	WEIGHT (LB)	LxWxH (IN)
1-9	Product A Product B	A-001 B-001	10 140	240.00	12x12x20
10-16	Product C	C-001	42	176.42	12x12x12
17	Product D	D-001	2	22.36	12x12x12
18	Product E	E-001	1	15.22	12x12x12
			TOTAL WEIGHT:	**454**	

SHIPPING INSTRUCTIONS
RESIDENTIAL DELIVERY - LIFTGATE REQUIRED

For questions about this shipment, please contact
Name, Company, Phone #, E-mail
Thank You!

Навчальне видання
(*українською мовою*)

Головань Ольга Олексіївна
Олійник Олександр Миколайович
Бікулов Дамір Тагірович
Маркова Світлана Вікторівна
Сухарева Катерина Володимирівна
Маказан Євгенія Василівна

МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Навчальний посібник
для здобувачів ступеня вищої освіти бакалавра
спеціальності «Менеджмент»
освітньо-професійної програми «Менеджмент міжнародного бізнесу»

Рецензент *О.С. Верітова*
Відповідальний за випуск *Д.Т. Бікулов*
Коректор *О.О. Головань*