**Тема 9**

**Транспортні умови міжнародних контрактів**

9.1.Поняття про організацію міжнародних перевезень та транспортну логістику.

9.2. Логістичний моніторинг як інструмент узгодження транспортних умов у міжнародних контрактах.

9.3. Умови доставки вантажів у міжнародних контрактах.

**9.1.Поняття про організацію міжнародних перевезень та транспортну логістику**

*Транспорт* - це сукупність шляхів сполучення та засобів пересування, а також різних споруджень та пристроїв, що забезпечують їх нормальну роботу.

*Продукція транспорту* - це процес переміщення товарів від постачальника до споживача.

Звичайно *процес доставки товару* в міжнародній торгівлі включає:

* його перевезення від внутрішнього пункту виробництва до прикордонного пункту країни-експортера;
* міжнародне транзитне чи морське перевезення від пункту країни-експортера до прикордонного пункту країни-імпортера (якщо між країнами не встановлений спільний кордон);
* транспортування від прикордонного пункту країни- імпортера до внутрішнього пункту споживача товару.

Транспортні операції вважаються міжнародними, якщо вони пов’язані з переміщенням зовнішньоторгових вантажів на зовнішніх відносно країни-продавця і країни-покупця частинах маршруту перевезення. Міжнародні транспортні послуги, являючись специфічним товаром, продаються та купуються на міжнародних транспортних ринках, які різняться в залежності від видів транспорту, географічних районів перевезення та видів вантажів, що перевозяться.

Класифікація транспортних операцій у ЗЕД наведена у табл. 9.1.

Таблиця 9.1

**Класифікація транспортних операцій у ЗЕД**

|  |  |
| --- | --- |
| **Ознаки класифікації** | **Види операцій** |
| 1. За предметом транспортних операцій | Вантажні, пасажирські, багажні |
| 2. За видом транспорту | Водні (морські, річкові), повітряні, залізничні, автомобільні, трубопровідні, змішані |
| 3. Залежно від транспортної характеристики товару | Навалочні вантажі (руда, вугілля, зерно, мінеральні добрива), наливні (нафта, рослинні олії, рідкі хімічні вантажі), генеральні чи товарно-штучні (напівфабрикати, продовольчі товари) |
| За періодичністю | Регулярні і нерегулярні рейси: лінійне і трампове судоплавство, регулярне повітряне сполучення і чартерні рейси |
| 5. Залежно від порядку проходження кордону | Перевантажувальні і безперевантажувальні |
| 6. За видом транспортно- технологічної системи | Контейнерні, паромні, ліхтерні, ролкерні |
| 7. Залежно від завершення перевезення в сусідній країні | Сусідні, транзитні, кільцеві |
| 8. За видами сполучень | Прямі, непрямі: ломані з кількома перевізниками, з перевідправленням за одним чи кількома договорами перевезення |
| 9. Залежно від складу учасників процесу перевезення | Що здійснюються виробником товару, продавцем чи покупцем, замовником товару, перевізником посередником |

Міжнародні перевезення, що обслуговуються одним видом транспорту, мають назву *прямих.* У тих випадках, коли для міжнародного перевезення вантажів послідовно використовуються два чи більше видів транспорту, мають місце *змішані (комбіновані)* перевезення. Якщо таке перевезення оформлене одним (наскрізним) транспортним документом, який покриває усі види транспорту, що беруть у ній участь, воно називається *прямим змішаним.*

**Вибираючи засіб доставки конкретного товару, відправники беруть до уваги такі фактори:**

швидкість, частота поставок**,** ритмічність поставок, можливість перевезення різних видів вантажу, приступність (кількість географічних пунктів, що обслуговуються), вартість (за тоно-милю).

Завдяки *контейнеризації* - завантаження товару в шухляди або трейлери, що легко перевантажувати з одного виду транспорту на інший - відправники все частіше використовують два чи більше види транспорту.

*Рейсовий контрейлер* - це перевезення з використанням залізничного й автомобільного транспорту.

*Судновий контрейлер* - це перевезення з використанням водяно­го й автомобільного транспорту.

*«Рейка-судно»* - це перевезення з використанням водяного і залізничного транспорту.

*«Повітря-шосе»* - це перевезення з використанням повітряного й автомобільного транспорту.

Під час транспортування вантажів потрібне погодження технічних, фізико-хімічних характеристик вантажів з техніко- експлуатаційними характеристиками транспортних засобів, при цьому мета - захистити товар від атмосферних, температурних та динамічних впливів, а також забезпечити мінімум витрат.

У більш широкому значенні міжнародні транспортні послуги включають крім перевезення вантажів різні супутні операції: доставка вантажу від складу відправника до ближчого транспортного терміналу; його завантаження на магістральні транспортні засоби; перевантаження на інші види транспорту у проміжних пунктах; розвантаження у пункті призначення; тимчасове зберігання вантажу у проміжних пунктах і переоформлення транспортних документів.

Витрати, пов’язані з виконанням супутніх транспортних операцій та витрати з перевезення вантажу магістральними видами транспорту створюють повні транспортні витрати вантажовласника.

**Транспортні конвенції визначають основні реквізити**, а за низки випадків - і форму транспортних документів, які застосовується під час міжнародних перевезень.

*Регулювання міжнародних морських перевезень* здійснює Міжнародна морська організація (ММО) – 1848-1958-1982 рр., Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил щодо коносаменту - 1924-1968 рр., міжнародна конвенція про вантажну марку (1966/1968 рр.), Міжнародна конвенція про безпечні контейнери (1972/1977 рр.) та ін. Морські перевезення пасажирів і багажу регулюються Афінською конвенцією про морські перевезення пасажирів, їхнього багажу, транспортних засобів і ручної поклажі.

*Міжнародні залізничні перевезення* регулюються багатосторонніми угодами про міжнародні залізничні перевезення є Бернські конвенції про перевезення вантажів і пасажирів, котрі були укладені наприкінці XIX століття. Надалі вони неодноразово переглядалися і в даний час діє Угода про міжнародні залізничні перевезення в редакції 1980 р. (КОТІФ/COTIF). СРСР не був учасником КОТІФ, але норми цієї угоди застосовувалися і застосовуються при перевезеннях радянських, а нині українських вантажів територією країн-учасниць, а також при перевезенні вантажів із країн-учасниць КОТІФ в Україну.

*Міжнародні автомобільні сполучення* регулюються Женевською Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) (CMR) і Європейською угодою про міжнародні автомобільні перевезення небезпечних вантажів, що вступили в силу відповідно у 1961 і 1968 рр. З метою спрощення митних процедур у міжнародному автомобільному сполученні європейських країн у 1959 р. була укладена Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення (що вступила в силу в 1978 p.).

Женевська Конвенція застосовується до всякого договору дорожнього перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів, коли місце навантаження і місце доставки вантажу, що зазначені в контракті, знаходяться на території двох різних країн, з яких принаймні одна є учасницею Конвенції.

*Перевезення вантажів авіатранспортом* регулюється повітряним кодексом. Регулювання міжнародних авіаперевезень, котрі виконуються на регулярній основі, здійснюється відповідно до Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавської конвенції 1929 p.), доповненої пізніше Гаазьким протоколом 1955 p., Гватемальським протоколом 1971 р. і Монреальським протоколом 1975 р. Також регулювання здійснюється Міжнародною організацією громадянської авіації (ІКАО) - 1947 р., Регіональними міжурядовими організаціями громадянської авіації, Європейською організацією з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛ) - 1963 р., Міжнародної асоціацією повітряного транспорту (ІАТА) - 1945 р.

Багатобічний і складний ***процес транспортного забезпечення ЗЕД*** можна умовно розбити на *три етапи,* на яких поступово вирішуються певні питання:

1. до укладання контракту купівлі-продажу - вирішуються питання, пов’язані з опрацюванням транспортних умов майбутнього контракту купівлі-продажу, аналізом кон’юнктури ринків транспортних послуг, тарифів та умов перевезень.
2. у процесі обговорення угоди та її реалізації - здійснюється визначення транспортних умов контракту та їх реалізація: планування перевезень, техніка організації упаковки та маркірування, укладення договорів з перевезень товарів на території держави або за кордоном, оформлення необхідної транспортної документації, страхування, декларування товарів, розрахунки з перевізниками та інші операції.
3. після завершення угоди - вирішуються питання, пов’язані з розгляданням позовів та суперечок, які виникають між продавцем та покупцем, вантажовідправником і перевізником щодо транспортних аспектів контракту.

Важливою особливістю транспорту є ефект, який виникає при перевезенні товару і полягає в тому, що він не може виникнути окремо від транспорту, зберігатися і реалізуватися у відриві від нього. Особливістю транспорту у ЗЕД є вплив на продукцію транспорту всіх факторів, які характеризують розвиток ринкової економіки: коливань цін на пальне, співвідношення попиту та пропозиції на перевезення вантажів, стану політичних та економічних відносин між державами.

Для підвищення якості перевезень повинна бути введена єдина система інформаційного забезпечення, яка є універсальною й доступною для кожного учасника ***транспортно-логістичного процесу просування товару.*** Вона включає інформацію про місцезнаходження вантажу як у шляху, так і на стоянці транспортного засобу. До таких міжнародних систем слід віднести проект «Болеро», який є міжнародною електронною мережею для обробки торговельно- посередницької документації, у тому числі коносаментів на безпаперовій основі через систему «the Microsoft-led Value Chain initiative». Кілька головних портів світу, включаючи Роттердам, Гонконг і Нью-Йорк, створюють єдину систему зв'язку — electronic port communities — портів, експедиторів, термінальних операторів, митних органів і перевізників усіх галузей.

*Основне завдання логіста* — одержання інформації, необхідної для прийняття обґрунтованого, ефективного управлінського рішення. Логісти, агенти, менеджери забезпечують підтримку в актуальному стані корпоративного інформаційного сховища і виконують одну з найважливіших функцій маркетингових досліджень вантажних перевезень — моніторинг стану ринку транспортних послуг і його оточення.

Фактом XXI ст. є ліквідація традиційних національних торговельних, митних, транспортних й інших бар'єрів, що уможливило вільне переміщення товарів і послуг через кордони, одночасно підсилюючи значимість міжнародної логістичної координації. Важливе рішення, прийняте фірмою, — вибір ключових ланок виробничо-збутового ланцюжка, яким слід приділити основну увагу, а також ланок, що не є пріоритетними для певної компанії (якою є транспорт), але придатних до передачі у ведення інших членів макрологістичної системи, що володіють більшим досвідом роботи в даній області.

В умовах зовнішньоекономічної діяльності підприємства транспортний фактор відіграє важливу, а в ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності зовнішньоторговельної угоди.

**9.2. Логістичний моніторинг як інструмент узгодження транспортних умов у міжнародних контрактах**

Клієнтоорієнтована економіка сучасного підприємства, що здійснює зовнішньоекономічну діяльність, використовує ***принципи логістики*** — науки про ефективне управління товарними й інформаційними потоками. Саме підприємство стає логістичною системою, яка містить у собі такі підсистеми, як постачання, виробництво, збут, склад і, безумовно, транспорт. Транспортні витрати в логістичній системі підприємства становлять 15-35%; за іншим даними, на транспортні видатки припадає від 50 до 70% усіх витрат, пов'язаних з функціонуванням логістичних систем. З наведених цифр видно, що одним з першочергових завдань є зниження транспортних витрат.

**Міжнародне перевезення** – це перевезення вантажів або пасажирів між декількома країнами з перетинанням кордону як мінімум двох країн. Для здійснення міжнародних перевезень менеджери повинні розв'язати так зване логістичне завдання «Зробити або купити», яке в міжнародній практиці називається завданням «MOB» (make or buy). Розв'язати «МОВ» — значить зробити вибір, кращий для підприємства: мати власний рухомий склад і здійснювати перевезення власними чином, скористатися транспортом загального користування та звернутися до послуг перевізників третьої сторони або вибрати якусь комбінацію цих варіантів.

Відносини між відправником і перевізником визначаються не загальними правилами регулювання, прийнятими в транспортному секторі економіки на рівні держави в цілому, а рішеннями учасників транспортного процесу.

Створюючи свої системи логістичного керування, компанії враховують наступні *умови,* що визначають їхню діяльність:

* власна організація транспортування (наявність рухомого складу, ремонтної бази і т.д.);
* клієнтська практика, що склалася;
* стратегічний стан справ у конкурентів й їхня управлінська поведінка;
* стан інфраструктури й сектору послуг усередині країни й за рубежем.

Використовують терміни *власний транспорт* (in-house; own account transport) і *транспорт третьої сторони* (third-party transport).

*Взаємодію* учасників транспортного процесу можна представити у такому вигляді (рис. 9.1).

Пр — підприємство, що здійснює зовнішньоекономічну діяльність;

ПРО — єдиний оператор перевезення;

СК — страхова компанія;

М — митні органі;

П — перевізник;

Е — експедитор;

ПР — посередник, що здійснює погрузо-розвантажувальні послуги

**Рис. 9.1. Взаємодія учасників транспортного процесу**

«Власний транспорт» припускає використання організацією свого рухомого складу для переміщення продукції компанії. Найбільше часто власним транспортом користуються великі компанії, в яких потреба в перевезеннях стабільна й досить велика. Це дозволяє їм одержувати переваги завдяки більшій гнучкості, більшому контролю, більш тісної інтеграції логістичних видів діяльності й більш легким комунікаціям. Однак власний транспорт може бути дуже дорогим.

Перевізники третьої сторони. Використовуючи свою кваліфікацію й досвід, транспортні компанії можуть надати більш якісні послуги або забезпечити більш низькі витрати й одержувати операційні переваги. В якості перевізника третьої сторони можуть виступати:

- *перевізники загального користування* (common carriers) — компанії, що перевозять вантажі між двома пунктами для будь-якого замовника (як правило, це виконання разових замовлень на звичайних транспортних засобах);

* *контрактні перевізники* (contract carriers) — перевізники, які беруть на себе основну частину перевезення вантажів організації протягом тривалого часу;
* *інтермодальні перевізники (intermodal carriers)* — пропонують більш різноманітний асортименти послуг і управляють різними видами транспорту. Мета інтермодального перевізника — одержати комбінацію переваг декількох окремих способів перевезення, наприклад, комбінуючи низькі витрати перевезення по воді із гнучкістю автомобільного транспорту. Перевізник прагне добитися безперебійного руху, і кращий спосіб для цього — використання модульних вантажів, тобто коли продукцію поміщають у стандартні контейнери й використовують спеціальне транспортне й вантажно- розвантажувальне устаткування для роботи з такими контейнерами;
* *вантажні експедитори* — збирають відносно невеликі вантажі й поєднують їх у більші партії, які перевозіть між однаковими пунктами.

Зараз спостерігається тенденція до використання послуг перевізників третьої сторони. Після визначення логістами компанії агента міжнародного перевезення, ухвалюються рішення по трьом групам питань (табл. 9.2).

Основним критерієм вибору того або іншого виду транспорту виступає економічна доцільність і технічна можливість забезпечити транспортування конкретного вантажу в строк і без втрат.

Таблиця 9.2

**Функції логістичної компанії**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Безпосередньо транспорту­вання вантажу | Послуги, сполучені із процесом доставки | Інформаційні комерційно- фінансові послуги |
| Вибір виду транспорту Вибір маршруту доставки вантажу Вибір виду транспортно- експедиційної діяльності (ТЕД) Вибір партнерів | Вибір митних брокерів або власне ліцензування Вибір складу (влас­ний або орен­до­ваний) Придбання або орен­да складського й пакуваль­ного устаткування Вибір страхової компанії | Фінансові розрахунки від імені відправника вантажу (вантажо­одержувача) Консультації по підготовці документів |

Вибір виду транспорту. Орієнтуючись на обсяги необхідного перевезення, вимоги до швидкості доставки, схоронності вантажу, логістичний менеджер вибирає вид транспорту. Кожний з видів транспорту має конкретні особливості з погляду організації міжнародних перевезень і реалізації логістичної стратегії підприємства, позитиви й недоліки. У табл. 9.3 наведені логістичні характеристики різних видів транспорту.

Таблиця 9.4

Логістичні характеристики видів транспорту

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид транспорту | Переваги | Недоліки |
| Залізничний | Висока провізна й пропускна здатність. Незалежність від кліматичних умов, пори року й доби. Регулярність перевезень Відносно низькі тарифи, знижки для транзитних відправлень Висока швидкість доставки вантажів на більші відстані. Можливість міжконтиненталь­них перевезень Низька собі­вартість перевезень на далекі відстані | Обмежена кількість перевізниківБільші капітальні вкладення у виробничо-технічну базу Висока матеріалоємність і енергоємність перевезень. Низька доступність до кінцевих точок споживання. Недостатньо висока схоронність вантажу. Обмеженість перевезень. Низька швидкість доставки (великий час транзиту). |
| Морський | Висока провізна й пропускна здатність. Низька капіталоміст­кість перевезень | Залежність від географічних, навігаційних і погодних умов Необхідність створення склад­ної портової інфраструктури Низька продуктивність |
| Автомобільний | Висока доступність. Можливість доставки вантажу «від дверей до дверей». Висока маневре­ність, гнучкість, динамічність. Висока швидкість доставки. Можливість використання різних маршрутів і схем доставки. Висока схорон­ність вантажу. Можливість від­прав­лення вантажу дрібними партіями | Залежність від погодних і дорожніх умов.Відносно висока собівартість перевезень на великі відстані (від 2000 км).Недостатня екологічна чистота Неможливість використання як магістрального транспорту |
| Повітряний | Найвища швидкість доставки вантажу. Висока надійність Найвища схоронність ванта-жу Найбільш короткі маршрути перевезень | Висока собівартість переве-зень, найвищі тарифи. Висока капіта­ломісткість, матеріало- і енерго­ємність перевезень. Залежність від погодних умов Недостатня географічна дос­тупність |
| Трубопровідний | Низька собівартість. Висока пропускна спроможність. Висока схоронність вантажу. Низька капіталомісткість | Недостатня доступність малих обсягів транспортуємихвантажів |

Часто на практиці не вдається здійснити міжнародне перевезення тільки одним видом транспорту, тому розрізняють два види сполучень: *змішане й пряме змішане.*

Перевезення вантажів *змішаним сполученням* припускає участь двох і більше видів транспорту, що працюють послідовно. Під час перевезення вантажів змішаним сполученням з'являються додаткові вантажні операції по перевалці або перевантаженні вантажів з одного виду транспорту на інший.

Найбільш ефективним різновидом змішаних перевезень вантажів за участю декількох видів транспорту є *прямі змішані перевезення* або *мультимодальні перевезення* (від англ. multi — багато; modal — вид, форма), при яких транспортування на всьому шляху проходження вантажів здійснюється по єдиному перевізному документу без участі відправника вантажу й вантажоодержувача в момент зміни виду транспорту. Більш прогресивною формою прямого змішаного перевезення є *інтермодальні перевезення* (від англ. inter — меж, між; modal — вид, форма) — це послідовне перевезення вантажів двома й більше видами транспорту в одній і тій же укрупненій вантажній одиниці (УВО) по єдиній тарифній ставці, по єдиному транспортному документу й при відповідальності одного оператора перевезення за весь перевізний процес.

Сьогодні виникає необхідність впровадження нових методів і технологій доставки вантажів. Велике поширення одержали логістичні концепції «Just in time» (JIT) (принцип *«точно в строк»),* та «door to door» (доставка вантажу *«від дверей до дверей»).* В останні роки у світовій практиці почали інтенсивно розвиватися комбіновані (змішані) перевезення вантажів із транспортуванням великовантажних автомобілів, напівпричепів і контейнерів на спеціальних залізничних платформах, що дозволяє ефективно використовувати технічні, економічні й екологічні переваги різних видів транспорту. Особливо швидкими темпами розвиваються змішані перевезення в міжнародному сполученні, як результат зростаючої інтеграції в Європі: міжнародні перевезення становлять понад 50% у вантажообігу змішаних перевезень.

Перспективи розвитку комбінованих перевезень очевидні: це дозволить зберегти автомобільні дороги України, значно поліпшити екологію навколишнього середовища й криміногенну обстановку по шляху проходження, ліквідувати «пробки» на пунктах митного контролю, а також значною мірою полегшити працю водіїв.

Вибір оптимального маршруту й способу доставки. Основна проблема маршрутизації пов'язана з вибором кращого шляху для доставки продукції. Існує безліч *підходів до вибору маршрутів*, але в цілому можна виділити два. У першому випадку для вибору кращого шляху використовуються географічні аргументи, які не враховують наявних доріг. Другий підхід аналізує дорожню мережу й відшукує найкоротший шлях між заданими крапками. Завдяки появі усе більш досконалих електронних карт другий варіант стає найбільш популярним.

Під час *вибору маршруту* звичайно використовують такі основні *методи:*

1. *Переговори* — у ході переговорів зацікавлених осіб треба домовитися про який-небудь прийнятний варіант маршруту.
2. *Коректування попередніх планів -* використовується процедура, коли експерти можуть запропонувати прийнятні варіанти, яка відрізняється простотою й мінімальною можливістю збоїв.
3. *Інші інтуїтивні методи -* включається діапазон методів, в яких використовується кваліфікація, знання й досвід укладачів маршрутів.
4. *Обчислення за допомогою електронних таблиць.* Звичайний формат у цьому випадку: споживачі — у лівому стовпці таблиці; час або вартість — у заголовках граф таблиці.
5. *Моделювання -* має місце використання комп'ютера для відтворення деяких типових характеристик поїздки й аналіз змодельованого процесу.
6. *Експертні системи.* Кваліфікація, досвід, підхід до застосовуваних рішень і основні правила, що використовуються експертами, узагальнюються у вигляді бази даних. Після цього розроблювач маршруту вводить конкретне завдання в устрій логічного аналізу, який здійснює контроль. Потім завдання аналізується й зв'язується з базою даних, після чого вибираються правила, якими слід скористатися для її розв'язання.

*Вибір партнерів і форми посередництва в міжнародних транспортних операціях.* В усьому світі посередницька діяльність, пов'язана зі здійсненням міжнародних перевезень, підлягає державному ліцензуванню. Основними формами посередництва є:

* *експедирування.* Експедитор діє в інтересах вантажовласника, об'єктом його робіт і послуг є вантаж;
* *агентування.* Агент діє в інтересах перевізника, об'єктом його робіт і послуг є транспортний засіб;
* *фрахтове агентування.* Фрахтовий агент також діє в інтересах перевізника, його основною функцією є продаж послуг перевізника, і головним чином — продаж перевезень;
* *брокерська діяльність* (на морському транспорті). Брокер діє на відкритому фрахтом ринку в інтересах судновласника, його основними функціями є укладання угод із продажу морського фрахту, а також купівля й продаж суден;
* *зберігання вантажів.* Зберігач (склад, термінал) діє в інтересах осіб (вантажовласників, перевізників, митних органів і ін.), що передали йому вантаж на тимчасове зберігання. Основною функцією збережника є операції з вантажем з метою збереження кількості й якості переданого йому вантажу;
* *вантажно-розвантажувальні й стивідорні роботи.* Вантажно- розвантажувальні й стивідорні компанії діють в інтересах вантажовласників або перевізників, що доручили їм здійснити навантаження й вивантаження вантажів на транспортні засоби й операції з вантажами на борту судна (стивідорні роботи);
* *лізингові (орендовані) операції.* Лізингові компанії діють в інтересах виробників і користувачів транспортних засобів і транспортного устаткування (головним чином контейнерів).

Основні посередницькі операції виникають на стиках між вантажовласниками й перевізниками, вантажовласниками й підприємствами транспортної інфраструктури, підприємствами транспортної інфраструктури й перевізниками.

*Вибір митних брокерів або власне ліцензування.* Декларування вантажів — обов'язкова процедура митного оформлення. У більшості держав діє порядок, за яким *декларантом* (особою, що подає митну декларацію) може бути не тільки власник вантажу, але й інша особа — митний брокер. Декларант несе відповідальність перед митною владою за достовірність відомостей, що містяться в митній декларації, і за сплату мита й інших зборів. Влада зобов'язана надати йому необхідну інформацію, наявну в їхньому розпорядженні. На підтвердження відомостей, повідомлених у декларації, і на додаток до них митниці багатьох країн вимагають надання наступних документів:

* імпортної (експортної) ліцензії;
* свідоцтва про походження товару;
* санітарно-ветеринарного або фітосанітарного сертифікату;
* рахунку-фактури;
* транспортних документів.

Широко визнаний бар'єр для ефективного перевезення — митні системи країн, що розвиваються. Правила, що регулюють відповідальність і формальності митниці, не мінялися десятиліттями. Навпаки, їх часто ускладнюють додатковими положеннями, що сприяють бюрократичності й збереженню некерованості. Побічний негативний результат громіздких митних процедур — низьке використання можливостей інфраструктури логістики й транспортних засобів.

*Вибір використання власного або орендованого складу.* Вантажовласникові сьогодні найчастіше доводиться вибирати між організацією власного складу й використанням для розміщення запасу складу загального користування. В останньому випадку власник складу включає виконання логістичних операцій у вартість зберігання.

Дане завдання вирішується лише у випадку, якщо відомий характер залежності витрат на вантажопереробку на власному складі від обсягу відповідних робіт, тобто якщо на складі налагоджений післяопераційний облік витрат на логістику.

*Придбання або узяття в оренду складського й пакувального устаткування; організація й виконання додаткових і допоміжних операцій за контрактом* — *упакування й маркування.* При виборі устаткування складу необхідно проаналізувати велику кількість факторів, однак найбільш важливим фактором є обсяг вантажів. Так, більш високі обсяги поточних вантажів вимагають більш високого рівня автоматизації. Остаточне рішення буде залежати від всебічного аналізу:

* фізичних характеристик вантажів: розміру, ваги і т.д.;
* кількості переміщуваних вантажів;
* відстаней переміщення, що залежать від розміру складу;
* необхідної швидкості переміщення і т.д.

Приймати оптимальне рішення необхідно на основі повного аналізу, при цьому можна скористатися аналізом беззбитковості, показниками прибутковості на інвестиції, чистої наведеної вартості й продуктивності.

Важлива частина логістичної операції — вибір правильного упакування. Емпіричним шляхом установлене, що, якщо вартість упакування перевищує 8% вартості перевезення, слід міняти вид транспорту. Найбільш дешеве упакування на авіатранспорті, найдорожча - на морському.

Існує два основні *типи упакування: внутрішнє,* або *споживче упакування* (consumer packing), розроблюване для користувачів, яке включає матеріали маркетингового характеру, і *зовнішнє,* або *промислове упакування* (industrial packing), розроблене для захисту продукту й більш зручної його вантажопереробки й транспортування.

Основними вимогами до упакування є: захист; надійність; зовнішній вигляд; вартість.

*Вибір страхової компанії.* Сьогодні страхуванням вантажів займається безліч компаній в усьому світі. Вибір страхової компанії завжди залишається за підприємством, що працює у міжнародному бізнесі. При виборі необхідно бути впевненим, що у випадку виникнення збитку компанія дійсно зможе його відшкодувати. Основа надійності страхової компанії — її *платоспроможність.* Єдиним офіційним документом, що підтверджує цей факт, є *ліцензія на страхування,* видана органом страхового нагляду. Усі страхові компанії доводять свою платоспроможність такому органу не рідше двох разів на рік. Для оцінки діяльності страхових компаній існують рейтингові системи. Однак рейтинг оцінює лише ймовірність банкрутства тієї або іншої компанії. Можна спробувати оцінити стабільність компанії (скільки років на ринку), професіоналізм персоналу, величину компанії і т.д.

*Розрахунки й облік оптимальних видатків, пов'язаних з доставкою товару; оплата перевезення вантажів.* Вантажні тарифи за економічною природою є цінами за послуги, пов'язані з доставкою товарів. Вантажні тарифи сприяють раціональній комбінації інтересів вантажовласників і підприємств, задіяних у процесі доставки товарів.

Під діючою *системою вантажних тарифів* кожного виду транспорту розуміють сукупність взаємно погоджених і систематизованих у певному порядку ставок.

Тарифом, що діють на *залізничному транспорті* при міжнародних перевезеннях, служить *міжнародний транзитний тариф* (МТТ), що є додатком до угоди про міжнародне вантажне повідомлення. Принципи його побудови такі ж, як при тарифах для внутрішніх перевезень: застосовуються загальні й пільгові тарифи, які діляться за формою побудови й роду відправлення. Провізна плата обчислюється по найкоротшій відстані між прикордонними станціями.

Провізна плата за перевезення вантажів *автотранспортом* пов'язана із установленням *тарифної ставки* й *тарифної схеми.* У цей час тарифна ставка за міжнародне перевезення вантажу залежить в основному від кілометражу перевезення, від навантаженого або порожнього пробігу автомобіля по території країни або за рубежем. На ставку тарифу впливають також вид рухомого складу й терміновість подачі автотранспорту під навантаження. Базовим є універсальний автотранспортний засіб вантажопідйомністю 23 т, обсягом кузова 68­72 м3. За використання будь-якого спеціального автотранспортного засобу застосовується надбавка.

*Лінійні тарифи* на *морському* транспорті включають ціну самого перевезення й здійснення завантажувально-розвантажувальних *(стивідорних)* робіт у портах. Тарифи лінійних судноплавних компаній у міжнародній практиці поділяються на класи залежно від номенклатури товарів. Вантаж тарифікується залежно від ваги або обсягу. Тарифи при перевалці зовнішньоторговельних вантажів будуються на підставі ринкових критеріїв. На непостійних лініях застосовують *фрахт* — установлену договором плату, яку відправник вантажу зобов'язаний сплатити судновласникові за перевезення вантажу на судні за призначенням. Ставка фрахту встановлюється за згодою сторін у *трамповому судноплавстві* (судноплавство без розкладу, не пов'язане з постійним районом плавання, що не має заздалегідь установлених портів відправлення й призначення) або визначається лінійними тарифами в *лінійному судноплавстві* (перевезення по певних лініях і відповідно до оголошеного розкладу).

На річковому транспорті під час перевезення вантажів на судах змішаного плавання (ріка — море) використовуються принципи побудови морських тарифів.

Вантажні *авіатарифи* являють собою плату за перевезення 1 кг вантажу від пункту відправлення до пункту призначення. Вони можуть розглядатися з урахуванням загальної ваги й обсягу вантажу й включають оплату завантаження й розвантаження літака, зберігання вантажу й експедиторського обслуговування.

Регулярні авіаперевезення оплачуються по міжнародних авіаційних тарифах: опублікованих і неопублікованих.

*Опубліковані (наскрізні) тарифи* — це тарифи і збори від аеропорту відправлення до аеропорту призначення, поміщені в тарифних довідниках, якщо між двома пунктами мається такий тариф, то перевезення повинне здійснюватися по цьому тарифі.

*Неопубліковані тарифи* — це тарифи, що при відсутності наскрізного тарифу між даними пунктами утворяться двома способами:

1. шляхом додавання до наскрізного тарифу додаткової суми, так званої суми пропорційних тарифів «ед-он», які публікуються на «жовтогарячих сторінках» довідників APT і ACT;
2. при відсутності пропорційного тарифу — шляхом додавання дільничних тарифів окремих наскрізних ділянок перевезення з дотриманням відповідних правил побудови тарифів.

Більшість тарифів не опубліковано, їх немає в тарифних довідниках і інших офіційних тарифних виданнях. Крім того, кожна авіакомпанія розробляє свої неофіційні тарифи, які в основному є закритими і складають комерційну таємницю авіакомпанії. Регулюванням міжнародних авіаційних тарифів займається

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА). Офіційні міжнародні авіатарифи опубліковані в довідниках Air Passenger Tariff (APT) і Air Cargo Tariff (ACT). У довіднику по авіаційних вантажних тарифах ACT опубліковані всі правила побудови і застосування вантажних тарифів на світових авіалініях Крім цього в розділі «Правила по країнах» зазначені особливості і вантажних перевезень у кожній країні світу

*Вантажні тарифи,* зазначені в довіднику, застосовуються тільки для перевезень від пункту відправлення до пункту призначення і не включають збори за доставку вантажів в аеропорт відправлення, збереження вантажів, їхнє страхування, виконання митних формальностей і т.д. Вантажні тарифи на міжнародних повітряних лініях розділяються на три види: основні (нормальні (до 45 кг), кількісні (більш 45 кг), мінімальний збір); класові; спеціальні.

1. *Основні тарифи* — це стандартні тарифи, встановлені за провіз одного кілограма вантажу від пункту відправлення до пункту призначення.

*Нормальні тарифи* є базовими для визначення знижок або доплат при утворенні класових, кількісних і спеціальних тарифів. Вони застосовуються на вантажі вагою до 45 кг.

*Кількісні тарифи* в основному застосовуються авіакомпаніями, що експлуатують літаки великої місткості, і передбачають знижку для додаткових вагових категорій. Застосовуються такі тарифи на партії вантажу вагою більш 45 кг і розмір знижок збільшується зі збільшенням розміру партії вантажу.

*Мінімальний збір* — це мінімальна оплата за відправлення вантажу, що стягується за одну доставку в тому випадку, коли плата за перевезення за нормальним вантажним тарифом виявиться нижче мінімального збору. У більшості випадків він дорівнює вартості перевезення вантажу вагою 5 кг за нормальним тарифом.

1. *Класові тарифи* застосовуються для перевезення вантажів визначеного класу, що вимагають особливих умов для перевезення (живі тварини, клітки для тварин, цінний вантаж, людські останки в труні, несупроводжуваний багаж, друкарська продукція й ін.). Класові тарифи обчислюються на основі нормального наскрізного тарифу до 45 кг, що збільшується на відповідну процентну надбавку, а потім округлений результат збільшується на вагу відправлення. Процентна надбавка залежить від класу вантажу і зони перевезення і складає від 150-300% від нормального вантажного тарифу до 45 кг.
2. *Спеціальні тарифи* (корейти) - це пільгові вантажні тарифи зі знижкою. Вони застосовуються для перевезень визначених категорій вантажів від/до визначених пунктів тільки в одному напрямку. Застосування спеціальних вантажних тарифів узгоджується між авіакомпаніями, що спільно експлуатують дану авіалінію. Спеціальні вантажні тарифи використовуються в основному для залучення додаткових вантажних перевезень або категорій вантажів.

Транспортна й товаросупроводжувальна документація.

*Транспортні умови угоди* включають детальний перелік обов’язків сторін при завантаженні, розвантаженні товару та транспортуванню його від продавця до покупця. Витрати з транспортування можуть складати до 50% ціни товару, тому доцільно до укладання контракту розробити можливі транспортні умови, оцінити можливі витрати на транспортні операції і визначити транспортну складову в ціні товару.

**Транспортні витрати** можуть включати:

* витрати з підготовки товару до відвантаження (перевірка якості, кількості, спеціальне упакування);
* оплату завантаження на перевізні засоби до основного перевізника (іноді ця операція повторюється кілька разів при перевантаженні на різні транспортні засоби і включає проміжне зберігання у випадку необхідності);
* витрати на проміжне зберігання і завантаження товару на основного перевізника;
* оплата вартості основного перевезення, включаючи страхування;
* витрати з розвантаження товару у пункті призначення;
* сплата податків і зборів;
* кінцева доставка на склад покупця.

***Виконання транспортних умов угоди супроводжується оформ­ленням таких документів****:*

1. Документів з підготовки товару до відвантаження.
2. Документів, що підтверджують виконання угоди.

*Документи з підготовки товару до відвантаження* містять

вимоги покупця до продавця стосовно упакування та маркірування товару і включають:

* заяву на фрахтування, що оформлюється постачальником з проханням до перевізника зарезервувати місце для відправлення;
* інструкцію з відправлення (відомості про вантаж і вимоги до транспортування);
* повідомлення про готовність до відправлення, що видається постачальником зі сповіщенням покупця про готовність товару до відвантаження;
* ордер на відправлення - документ, який видається постачальником, що відправляє товар покупцеві;
* повідомлення про відправлення;
* повідомлення про розподіл документів - документ, у якому сторона, що відповідає за виписування зовнішньоторговельних документів, зазначає наявність отриманих документів, їх дублікатів, копій, кількість примірників;
* дозвіл на поставку - документ, котрий видає покупець після отримання від продавця повідомлення про готовність товару до відвантаження.

*Документи, що підтверджують виконання угоди,* поділяються на 2 групи.

1. *Відвантажувальні документи,* які містять такі обов’язкові реквізити:
* назва документу, дата і місце його виписування;
* № контракту та дата його укладання;
* найменування та опис товару, його кількість, вид упаковки і маркірування;
* найменування фірми експортера або вантажовідправника та фірми імпортера або вантажоодержувача;
* їхні юридична адреса, № телефону;
* № наряду відвантаженої специфікації, упаковочного листа.
1. *Товаросупровідні документи,* що прямують разом із вантажем від станції відправлення до станції призначення та включають:
* комерційні;
* транспортні;
* страхові;
* митні.

*Транспортні документи* є доказом укладання угоди на перевезення та визначають її умови. При *морських перевезеннях* виписується такі:

Залежно від використовуваного виду транспорту пакет товаросупровідних документів може бути різним. Наприклад:

- заява встановленої форми, в якому заявником вказана митна процедура, яка підлягає застосуванню до товарів, передбачені законодавством відомості про товари, умови та способи їх переміщення через митний кордон України та щодо нарахування митних платежів, необхідних для застосування цієї процедури.

Митна декларація на бланку єдиного адміністративного документа для декларування товарів (крім тих, що пересилаються через митний кордон України у міжнародних поштових та експрес- відправленнях), що переміщуються через митний кордон Україна декларантами (крім громадян), заповнюється на:

* товари, митна вартість яких перевищує суму, еквівалентну 100 євро;
* товари, які підлягають державному експортному контролю та переміщення яких через митний кордон України відповідно до законодавства потребує надання відповідного дозволу або укладення;
* товари, що ввозяться на митну територію України та підлягають державній реєстрації відповідно до законодавства;
* товари, які поміщаються в митні режими митного складу, вільної митної зони, безмитної торгівлі, переробки на митній території України, переробки за межами митної території України і після перебування в цих митних режимах поміщаються в інші митні режими.

Митну декларацію можна скласти на декілька товарів, але не більше ніж 999. У такому випадку всі товари повинні відповідати єдиному митному режиму.

1. Рахунок-фактура (Invoice) використовується для всіх угод з грошовим відшкодуванням.

Рахунки-фактури (англ. invoice, account, final invoice, франц. Facture, нем. Rechnung, Faktura, Handels faktura) - вид комерційного рахунка.

Рахунок-проформа (invoice proforma) опосередковує операції, які не передбачають руху грошових коштів (наприклад, бартер, закладенні говая оцінка давальницької сировини, тимчасовий ввезення (вивезення) зразків товарів, товарна інвестиція та ін.).

Для чого цей документ необхідний у процедурі митного оформлення?

* підстава для декларування фактурної вартості товару;
* база для визначення митної вартості товару і розрахунку

митних податків і зборів;

* документ, що підтверджує країну походження товару;
* елемент валютного контролю.

Заповнення рахунку-фактури виробляє ПРОДАВЕЦЬ / постачальник

1. Морський коносамент (Bill of Lading).

*Основна мета коносамента -* надати власнику товарів, на які коносамент поширюється, можливість швидко збути їх, хоча товари не знаходяться в його руках, а утримуються перевізником. Якщо товари знаходяться в морі, наприклад, на шляху з Лондона в Сінгапур і коносамент пересилається авіапоштою покупцеві в Сінгапурі, в зв'язку з чим покупець стає власником товарів, коносамент, що представляє ці товари, дозволяє покупцеві закласти їх в сінгапурському банку або перепродати покупцеві в Нью-Йорку.

*Функції коносамента:*

* Є документом, який доводить факт укладення договору перевезення. Містить в собі всі основні умови даного договору;
* Несе функцію «розписки» - документа, підтверджує факт прийняття вантажу, перевізником (судновласником) до перевезення, у зазначеному у ньому кількості і якості;
* Є цінним папером, що дає право власності на конкретний вантаж (товаророзпорядчий документ). Це, виявляється у тому, що, коносамент, з конкретно зазначеним у ньому вантажем, може бути проданий, куплений, переданий на певних умов іншій особі, і при цьому не потрібно фізичне переміщення товару.

При митному оформленні морської перевезення та проведенні митного контролю відносно товарів, що перевозяться морським транспортом коносамент є одним з основних документів. Власне коносамент является документом, що засвідчує право власності на перевезений товар.

У вищевказаних документах, обмовляється, які саме *дані повинні бути в обов'язковому порядку включені в коносамент.*

А саме:

1. найменування перевізника і місце його знаходження;
2. найменування порту навантаження згідно договором морського перевезення вантажу та дата прийому вантажу перевізником в порту навантаження;
3. найменування відправника і місце його знаходження;
4. найменування порту вивантаженн згідно договором морського перевезення вантажу;
5. найменування одержувача, якщо він зазначений відправником;
6. найменування вантажу, необхідні для ідентифікації вантажу основні марки, зазначення відповідних випадках на небезпечний характер або особливі властивості вантажу, число місць або предметів і маса вантажу або позначене іншим чином його кількість. При цьому всі дані вказуються так, як вони представлені відправником;
7. зовнішній стан вантажу та його упаковки;
8. фрахт у розмірі, що підлягає сплаті одержувачем, чи інше вказівка на те, що фрахт повинен сплачуватися їм;
9. час і місце видачі коносамента;
10. число оригіналів коносамента, яущо їх більше ніж один;
11. підпис перевізника або діє від його імені особи.

За угодою сторін у коносамент можуть бути включені інші дані і застереження.

1. Документи при перевезенні автомобільним транспортом
2. *Міжнародна автомобільна накладна CMR (ЦМР).*

Накладна CMR - є доказовим документом, що підтверджує

укладення договору міжнародного автомобільного перевезення вантажу. Підтверджує, що вантаж в момент прийняття перебував у належному стані, в цілій упаковці, маркування та число місць відповідає зазначеним у накладній. У той же час Накладна CMR не є товаророзпорядчих документом. Вантаж видається зазначеному в ній вантажоодержувачу.

1. *Книжка МДП* (Carnet TIR) Відповідно до Конвенції МДП - (Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжнародного дорожнього перевезення (МДП) 1959 і 1975 рр.) книжка МДП (TIR) - документ міжнародного зразка, функцією якого є полегшення міжнародних вантажоперевезень дорожнім транспортом через території транзитних держав.

Книжка МДП дає можливість транспортному засобу при дотриманні всіх правил і норм конвенції переміщатися від митниці місця відправлення до митниці місця призначення без сплати ввізних чи вивізних мита та зборів у проміжних митницях, і як правило, без огляду.

1. *Накладна УМВС* (ж/д транспорт).

УМВС - це абревіатура, розшифровується як «Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення». Угода УМВС є одним з основних міжнародних документів, укладених з метою організації міжнародного перевезення вантажу. Діє з 1 листопада 1951, постійно змінюється ідоповнюється.

Накладна *УМВС* – це накладна міжнародного зразка, використо­вувана в міжнародних вантажних перевезеннях по мережі залізниць країн учасниць «Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення».

Виконує *функці*ї:

* основного перевізного документа;
* документа, що підтверджує укладення договору перевезення між вантажовідправником і адміністрацією залізниці;
* розписки, яка підтверджує прийняття залізницею вантажу до перевезення.
1. *Авіавантажна накладна* «Air Waybill».

Вантажна накладна, що використовується в міжнародних вантажоперевезеннях авіаційним транспортом. («Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень Монреаль 28.05.1999г.)

Оформленням накладної займається вантажовідправник або його представник. Виписується у трьох оригінальних примірниках. Усі примірники накладної, в місці з товаром передаються авіакомпанії, що здійснює перевезення. Накладна несе в собі функції підтверджуючого документа - є доказом укладення договору вантажоперевезення між вантажовідправником і перевізником, узгодженням умов перевезення, прийняття авіакомпанією товару до перевезення. Не несе функцій передавального і товарораспорядительного документа. Отримати вантаж може тільки вантажоодержувач, зазначений у накладній.

1. Вантажна накладна являє собою комплект, що складається з 12 екземплярів:

Три перші екземпляри - оригінали; містять умови договору перевезення вантажу на зворотному боці і призначені:

оригінал № 1 (For issuing carrier) - колір зелений для Перевізника;

оригінал № 2 (For consignee) - колір рожевий для одержувача, видається одержувачу разом з вантажем.

оригінал № 3 (For shipper) - колір блакитний для відправника.

Дев'ять інших примірників є копіями.

1. Інші документи.
* Пакувальний лист;
* Сертифікат походження товару;
* Документи контролюючих органів;
* Інші сертифікати (якості, відповідності, комплексності)

8. Карнет АТА.

*Карнет АТА* - це міжнародний митний документ, що використовується як митна декларація, для товарів, які без застави тимчасово ввозяться на митну територію країни-учасниці «Конвенції про тимчасове ввезення» від 26.06.1990г., м.Стамбул.

*Переваги використання карнета АТА:*

* Зникає потреба заповнювати будь-які митні документи безпосередньо в пункті пропуску через митний кордон, так як карнет АТА заповнюється заздалегідь в організації уповноваженої видавати ці карнети.
* Власник карнета АТА, при тимчасовому ввезенні товарів на строк до одного року, звільняється від оплати ввізного мита, зборів і податків. Немає необхідності надавати і грошову заставу, як забезпечення сплати митних платежів, так як сам карнет АТА є такою міжнародною гарантією.
* По одному карнетом АТА товар може бути оформлений для тимчасового ввезення (транзиту) в (Через) декілька країн-учасниць міжнародної системи карнетів АТА.

Видача книжок (карнетів) АТА на території України здійснюється Торгово-промисловою палатою України, яку визнано в установленому порядку організацією-гарантом. (Постанова КМУ від 29.11.2006г. № 1654).

***Страхові документи*** *включають*: страховий поліс, страховий сертифікат, рахунок страхувальника.

*Страховий поліс* - документ, котрий видається страхувальником, підтверджує наявність договору про страхування і містить зобов’язання страхувальника щодо конкретної суми відшкодування страхівнику збитків, пов’язаних із ризиком та нещасним випадком, зазначеними в договорі.

*Страховий сертифікат* - документ, що видається страховим товариством страхівнику, який свідчить, що страхування було зроблено і виданий страховий поліс.

*Рахунок страхувальник* - комерційний рахунок, який видається страхувальником із зазначенням суми та умов сплати цієї суми страхової премії.

***Митні документи*** включають: посвідчення про походження товару; ветеринарні, санітарні посвідчення; вантажну митну декларацію; експортно-імпорті ліцензії.

**9.3. Умови доставки вантажів у міжнародних контрактах**

Алгоритм доставки вантажу включає такі операції:

*Приймання вантажу у відправника.* До пред'явлення до перевезення вантаж повинен бути підготовлений так, щоб забезпечувалася транспортабельність і схоронність його в шляху проходження.У пунктах відправлення й призначення, а також у шляху проходження відправники й одержувачі виконують так звані комерційні операції — підготовку й приймання вантажів до перевезення, оформлення перевізних документів, стягнення провізних плат, пломбування транспортних засобів, зберігання вантажів на складських терміналах, видачу одержувачам.

*Митні послуги.* Докладно митні послуги розглянуто у темі 3.

*Страхування.* Для вирішення проблеми втрати вантажу компанії застосовують різні методи, одним з яких є страхування перевезень. Для міжнародної діяльності характерні два види страхування — *майнове* й *відповідальності.*

*Майнове страхування* охоплює випадкові втрати в результаті збитку, заподіяного власності страхувальника. В цьому випадку він має справу безпосередньо зі страховою компанією. Вартість страхування вантажу залежить від вартості вантажу, його характеру,ви ду транспорту, відстані й напрямку перевезення, кількості перевантажень і набору ризиків, від яких страхується вантаж. Страхова сума звичайно встановлюється на рівні 110% заявленої вартості вантажу, щоб у випадку повної втрати вантажу 10% компенсували необхідність швидкого придбання того ж товару.

*Страхування відповідальності* може включати три сторони: страху­вальника, страхову компанію й третього учасника, власності якого запо­діяний збиток страхувальником. Вартість страхування відповідальності експедиторів і відповідальності перевізників залежить в основному від річного обороту фірми й частково від стану парку транспортних одиниць (для перевізників) і питомої ваги використовуваного транспорту (для експедиторів).

Практично вантаж необхідно страхувати завжди.

*Вантажно-розвантажувальні роботи.* Навантаженням і кріпленням вантажів керують спеціальні працівники, які здали випробування на перевірку знань «Технічних умов навантаження й кріплення вантажів». При розміщенні вантажу в транспортному засобі застосовують найбільш раціональні способи завантаження, які дозволяють краще використовувати його вантажопідйомність і місткість, забезпечують схоронність вантажу й транспортного засобу під час перевезення і безпеки руху. Перед початком вивантаження працівники вантажоодержувача зобов'язані оглянути транспортний засіб і переконатися, що номера транспортних засобів відповідають номерам, зазначеним у перевізних документах; пломби справні.

У портах вантажно-розвантажувальні роботи й операції по розмі­щенню вантажу на судах називаються *стивідорними операціями* й здій­снюються вони стивідорними компаніями.

*Контроль руху товару. Контролінг* — процес порівняння фактичного виконання договірного завдання з транспортного обслуговування із запланованим, аналіз відхилень, оцінка можливих альтернатив і прийняття якщо буде потреба коригувальних дій для ліквідації небажаних відхилень від базового рівня показників.

Системи інтегрованого збору й обробки інформації суттєво підвищують продуктивність і якість перевезень.

Інформаційні послуги українських залізниць, надавані клієнтам, містять у собі:

* визначення власника, дислокації, технічного стану, дозволених районів курсування вагонів і контейнерів клієнта;
* надання клієнтам інформації про перевезення їх вантажів по електронних архівах перевізних документів на основі моделі вантажних перевезень;
* розробка нових програмних продуктів і продаж діючих програм, наприклад, програми розрахунків провізних платежів;
* надання нормативно-довідкової інформації із залізничного транспорту;
* оперативне надання інформації клієнтам про дислокацію вагонів і контейнерів з їхніми вантажами;
* пошук вагонів і вантажів.

*Координація дій учасників.* Оскільки в процесі переміщення вантажу бере участь безліч господарських структур, фізичних осіб і навіть віртуальних посередників, потрібний кооперативний характер діяльності учасників ринку, формування новітньої логістичної стратегії, спрямованої на забезпечення стійких господарських зв'язків, що ґрунтуються на міжнародному поділі праці, різних формах міжгалузевого кооперування й впровадження передових інформаційних технологій.

Процес глобалізації полягає в створенні ***міжнародної «транспортної логістики»*** і організації інтермодальних перевезень на основі довгострокових альянсів судноплавних, авіаційних, автомобільних компаній один з одним і зрощування з експедиторськими, автопере­візними, складськими і термінальними операторами, а також операторами рухомого складу залізничного транспорту. У результаті створення такого альянсу на транспорті й обслуговуючих його сферах утворювалися такі регіональні економічні простори, як Європейський союз.

В залежності від видів транспорту, що використовуються у перевезеннях, розрізняють морські, річкові, повітряні, залізничні, автомобільні, трубопровідні перевезення.

Міжнародний водяний транспорт включає міжнародні морські та річкові перевезення.

*Морський транспорт* вважається найбільш універсальним видом транспорту, що спеціалізується на обслуговуванні міжнародної торгівлі.

Морські перевезення здійснюються різними типами суден, що охарактеризовані у табл. 6.2.

У міжнародному судноплавстві склалися дві форми організації перевезень: *лінійне* (регулярне) і *трампове* (нерегулярне).

Таблиця

Типи суден для морських перевезень

|  |  |
| --- | --- |
| Тип судна | Характеристика |
| Вантажні судна  | універсального призначення (призначені для перевезення генеральних і насипних вантажів) |
| ролкери з горизонтальним способом завантаження і розвантаження (призначені для перевезення генеральних та насипних вантажів) |
| контейнеровози (застосовуються для перевезення генеральних вантажів у контейнерах між обладнаними терміналами на регулярних лініях) |
| ліхтеровози (призначені для перевезення вантажів у змішаному морському і річковому сполученні) |
| лісовози, пороми (використовуються для перевезення вантажів у залізничних вагонах на судноплавних лініях порівняно невеликої дов­жини) |
| судна для перевезення великовагових і великогабаритних вантажів до місць будівництва об'єктів |
| балкери (призначені для перевезення навалочних і насипних вантажів) |
| рефрижераторні судна |
| танкери (застосовуються для перевезення нафти й інших рідких хімічних вантажів) |
| нафтобалкери (комбіновані судна, призначені для перевезення навалочно-насипних і наливних вантажів) |
| Пасажирські судна | призначені для перевезення пасажирів |
| Криголамні судна | призначені для застосування на півночі |
| Гідрографічні судна | призначені для супроводу та досліджень |
| Аварійно-рятувальнісудна | буксири-рятувальники, плавучі крани й ін. (призначені для виконання відповідних робіт) |
| Службово-допоміжнісудна | буксири, лоцманські судна й ін. (призначені для виконання відповідних робіт) |

Міжнародне *лінійне судноплавство* організується морськими перевізниками на стійких географічних напрямках міжнародної торгівлі. Особливостями лінійного судноплавства є закріплення суден на даному напрямку і їхні регулярні заходи у визначені порти по заздалегідь об'явленому розкладу. Перевезення оплачуються відправниками вантажу за ставками тарифу, що встановлюються перевізниками, і друкуються у спеціалізованій пресі. Ці тарифи ре­гулюються *лінійними конференціями,* які представляють собою об'єднання судновласників, що монополізували перевезення вантажів на конкретних напрямках.

На відміну від лінійного у *трамповому судноплавстві* судна експлуатуються на нерегулярній основі. Вони не закріплюються за визначеними напрямками, а вільно переміщуються з однієї секції фрахтового ринку в іншу в залежності від попиту на тоннаж і від пропозиції вантажів.

У практиці торгового мореплавства застосовуються такі види фрахтування судів:

1. *Фрахтування на умовах рейсового чартеру* (voyage charter), яке поділяється на:

* фрахтування на один рейс (single voyage) — договір, за яким судновласник за визначену плату (фрахт) зобов'язується перевезти обумовлений вантаж з одного або декількох портів відправлення в один або кілька портів призначення;
* фрахтування на послідовні рейси (consecutive voyages), тобто договір про перевезення великої кількості однорідного вантажу в тому самому напрямку на тому самому судні;
* фрахтування за генеральним контрактом (general contract), тобто договір, по якому судновласник зобов'язується протягом визначеного періоду перевезти визначену кількість вантажу;
1. *Фрахтування на умовах тайм-чартеру* (time charter) — це договір, відповідно до якого судновласник зобов'язується надати фрахтувальнику за винагороду і на обумовлений термін визначене судно для досягнення визначених цілей (перевезення вантажів чи пасажирів, проведення наукових досліджень, портових робіт і т.п.). У залежності від способу визначення тривалості оренди підрозділяється на звичайний тайм-чартер і кругові рейси. Судновласник зобов’язаний лише утримувати судно у справному стані та оплачувати утримування екіпажу. Фрахтівник несе решту витрат (наприклад, портові збори) і сплачує орендну плату судновласникові.
2. *Фрахтування на умовах димайз-чартер* — це договір, відповідно до якого володіння судном і контроль над ним на термін дії договору переходить до фрахтувальника, тобто це оренда судна без екіпажа. Члени команди стають службовцями наймача, котрий бере на себе усі витрати за судно, заробітну платню екіпажу. При цьому фрахтівник виплачує орендну плату судновласникові.
3. *Фрахтування на умовах бербоут-чартера* (bare boat charter) - пусте судно - припускає найм судна без екіпажу. Фрахтувальник зазнає всіх витрат за користування ним і виплачує орендну плату судновласникові (це оренда з правом викупу). Часто використовується під час придбання суден на виплату. У цьому випадку договір оренди є також договором купівлі-продажу (тобто переходить право власності). Після закінчення всіх розрахунків фрахтувальник стає власником судна.

*Договір морського перевезення* (договір щодо фрахтування судна) у трамповому судноплавстві, що укладається між морським перевізником (фрахтівником) і відправником вантажу або ван­тажоодержувачем (фрахтувальником), має форму *чартеру.* У більшості випадків він укладається за допомогою посередника або фрахтового брокера. У будь-якому чартері є обов'язкові умови, що відносяться до судна, вантажу, фрахту, порядку оплати стивідорних робіт та інше.

При міжнародних морських перевезеннях їхня вартість (величина фрахту) визначається виходячи з кількості перевезеного вантажу (тон, штук і т.п.), але також може встановлюватися у виді заздалегідь обумовленої суми.

*Міжнародні річкові перевезення* залежать від комплексу питань, пов'язаних з організацією міжнародних перевезень рікою Дунай, регулюються Братиславськими угодами, що укладені річковими пароплавствами придунайських країн. Учасниками першої з них — Угоди про загальні умови перевезення вантажів рікою Дунай (1955 р.) — були пароплавства Болгарії, Угорщини, Румунії, СРСР і Чехословакії. У 1966 р. до цієї угоди приєдналися річкові пароплавства Югославії, а в 1968 р. — Австрії і ФРН. Наступним кроком було підписання в 1978 р. цими пароплавствами Міжнародної угоди про загальні умови перевезення контейнерів річкою Дунай. У 1979 р. ті ж пароплавства уклали угоду про Міжнародні вантажні тарифи.

Повітряний транспорт — найдорожчий вид транспорту і застосовується під час перевезення дорогих вантажів. Він відрізняється обмеженою вантажопідйомністю і неможливістю перевезення широкої номенклатури вантажів, залежить від погодних умов і наземних служб забезпечення польотів.

*Міжнародним польотом* вважається всякий політ, при якому повітряне судно перетинає державні кордони двох країн. *Міжнародним повітряним перевезенням* називається всяке перевезення, що здійснюється на повітряних судах, при якому місце відправлення і місце призначення, незалежно від того, чи малося перевантаження або перериви в перевезенні, розташовані: на території двох держав; на території тої самої держави, якщо передбачено зупинку на території іншої держави. При міжнародних повітряних перевезеннях можуть перевозитися пасажири, багаж, вантаж і пошта.

Польоти на міжнародних повітряних лініях за формою їхнього виконання можна класифікувати на:

* *регулярні* (що виконуються відповідно до угод про повітряне сполучення між державами);
* *нерегулярні* (що виконуються на підставі спеціальних дозволів на разові польоти).

*Регулярні рейси* виконуються відповідно до опублікованого розкладу за договірними авіалініями. У розкладі зазначають маршрут польоту, проміжні пункти посадок, час вильоту і прильоту в кожен пункт маршруту, частоту руху і тип літака. Зміна цих умов виконання регулярних рейсів може бути вчинена тільки при взаємній згоді договірних держав.

*Нерегулярні авіаперевезення* виконуються на основі дозволів на разові польоти і підрозділяються на додаткові, спеціальні і чартерні.

*Додаткові рейси* — виконуються за тими ж авіалініями, що і регулярні, але за особливим розкладом. Додатковий рейс може бути виконано за умови, що комерційне перевезення не може бути здійснене регулярними рейсами. Додатковий рейс виконується не пізніше і не раніше, ніж за 24 години від часу виконання регулярного рейса, зазначеного в розкладі.

*Спеціальні рейси* виконуються за спеціальним завданням як маршрутами регулярних рейсів, так і за особливим маршрутом. Як правило, дозвіл на виконання спеціальних рейсів запитується дип­ломатичними каналами.

*Чартерні рейси* — виконуються у відповідності зі спеціальним контрактом між перевізником і замовником.

*Договір повітряного перевезення вантажів,* його умови і прийняття вантажу до перевезення засвідчуються вантажною накладною, що виписується на кожне відправлення вантажу. Приймають вантаж до повітряного перевезення аеропорти і транспортно-експедиційні підприємства, що виконують функції посередника між відправником і перевізником.

Один з видів договорів повітряного перевезення — договір чартеру. По ньому одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальникові) за плату всю місткість або частину місткості одного або декількох повітряних судів на один або кілька рейсів для перевезення вантажу. Фрахтівник надає місткість повітряного судна, підтримує його в стані, придатному для використання у визначеному договором цілях, забезпечує переміщення вантажу, роблячи політ і експлуатуючи повітряне судно, виконує основні обов'язки перевізника.

Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на основі двосторонніх і багатосторонніх угод, що укладаються відповідними міністерствами держав-учасників угод. Тарифи на залізничні перевезення регулюються відповідними національними органами і відрізняються великою різноманітністю. У відношенні правил перевезення найбільш загальними нормами є такі: вага і порядок завантаження вантажів визначаються правилами дороги відправника; вантаж, що потребує упакування, повинний бути пред'явлений до перевезення відправником у належній упаковці; митні формальності здійснюються перевізником, якщо відправник не бере це на себе особливою відміткою в накладній.

За *договором залізничного перевезення вантажу* залізниця зобов'язується доставити довірений їй відправником вантаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачеві), а відправник вантажу зобов'язується оплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною відправником вантажу цінністю. Оголошена цінність не повинна перевищувати дійсної вартості вантажу. У випадку розбіжності між відправником вантажу і станцією відправлення вартість вантажу визначається експертизою, про що складається акт.

Залізниця зобов'язана повідомити вантажоодержувача про прибуття на його адресу вантажу в день прибуття вантажу або не пізніше 12 годин наступного дня. Вантажі видаються на станції призначення вантажоодержувачеві, зазначеному в накладній, після внесення всіх належних залізниці платежів. Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення.

Відправник вантажу або вантажоодержувач має право вважати вантаж втраченим і зажадати відшкодування за утрату вантажу, якщо цей вантаж не був виданий вантажоодержувачеві за його вимогою протягом 30 днів після закінчення терміну доставки, а під час перевезення вантажу в прямому змішаному повідомленні — після закінчення 4 місяців із дня приймання вантажу до перевезення. Однак, якщо вантаж прибув після закінчення зазначених вище термінів, вантажоодержувач зобов'язаний прийняти вантаж і повернути суму, сплачену йому залізницею за утрату вантажу.

Автомобільний транспорт володіє наступними техніко- економічними характеристиками: можливість доставки вантажів від відправника вантажу до вантажоодержувача без перевантаження; забезпечення високої схоронності вантажу; велика мобільність і швидкість перевезення та ін.

Відправник вантажу або вантажоодержувач можуть або укласти з автотранспортною організацією річний договір, або направляти їй разові замовлення. На перевезення вантажів відправник вантажу представляє в автотранспортне підприємство при наявності річного договору на перевезення вантажів відповідну заявку, а при відсутності річного договору — разове замовлення.

*За договором перевезення вантажу* автотранспортне підприємство зобов'язується доставити довірений їм відправником вантаж у пункт призначення і видати його уповноваженому на одержання вантажу особі (вантажоодержувачеві), а відправник вантажу зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (Статут автомобільного транспорту).

АТП приймають до перевезення окремі вантажі з оголошеною відправником вантажу (вантажоодержувачем) цінністю. Оголошена цінність не повинна перевищувати дійсної вартості вантажу.

Час прибуття автомобіля під завантаження обчислюється з моменту пред'явлення шофером шляхового листа в пункті завантаження, а час прибуття автомобіля під розвантаження — з моменту пред'явлення шофером товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження. Вантажі, що прибули в справних автомобілях, причепах, окремих секціях автомобіля, у контейнерах і цистернах з неушкодженими пломбами відправника вантажу, видаються вантажоодержувачеві без перевірки ваги і стану вантажу і кількості вантажних місць.

Автотранспортні організації і підприємства зобов'язані перевозити вантажі по найкоротшому маршруту, відкритому для руху автомобільному транспортові, за винятком випадків, коли по дорожніх умовах більш раціональне перевезення зі збільшенням пробігу.

Тарифи на автомобільні перевезення відрізняються різноманітністю. Автомобільні тарифи встановлюються в розрахунку за перевезення 1 т вантажу в залежності від відстані та передбачають надбавки, знижки і штрафи з установленої суми.

Трубопроводи — специфічний засіб транспортування нафти, вугілля і хімічних продуктів від місця їхнього походження до ринків. Транспортування нафтопродуктів нафтопроводами коштує дешевше, ніж залізницею, але трохи дорожче, ніж водою. Більшість тру­бопроводів використовується власниками для транспортування власних продуктів.