МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Содержание

[Лекция № 1. Транспорт в сфере ВЭД](#_Toc263012263)

[Экономическая теория о транспорте](#_Toc263012264)

[Роль транспорта во внешнеэкономической деятельности предприятия](#_Toc263012265)

[Материально-техническая база транспорта](#_Toc263012266)

[Технико-экономические особенности основных видов транспорта](#_Toc263012267)

[Международная транспортная классификация грузов](#_Toc263012268)

[Контрольные вопросы](#_Toc263012269)

[Литература](#_Toc263012270)

[Лекция № 2. Транспортное обеспечение при осуществлении внешнеэкономической деятельности.](#_Toc263012271)

[Базисные условия поставки товара](#_Toc263012272)

[Морские перевозки и виды документов](#_Toc263012273)

[Железнодорожные перевозки и основные виды документов](#_Toc263012274)

[Автомобильные перевозки и виды документов](#_Toc263012275)

[Воздушные перевозки и основные виды документов](#_Toc263012276)

[Транспортно-экспедиторские предприятия](#_Toc263012277)

[Контрольные вопросы](#_Toc263012278)

[Литература](#_Toc263012279)

[Лекция № 3. Транспортная работа в системе внешнеэкономического комплекса](#_Toc263012280)

[Транспорт во внешнеэкономических связях](#_Toc263012281)

[Показатели качества международных грузовых перевозок](#_Toc263012282)

[Этапы по транспортному обеспечению внешнеэкономических связей (ВЭС)](#_Toc263012283)

[Классификация и содержание транспортных операций](#_Toc263012284)

[Характер международных перевозок](#_Toc263012285)

[Классификация и процесс транспортировкии перевозки груза.](#_Toc263012286)

[Условия доставки товаров в договорах купли-продажи](#_Toc263012287)

[Влияние базисных условий поставки товара на организацию его транспортировки](#_Toc263012288)

[Лекция № 4. Процесс организации доставки товаров. концепция логистики](#_Toc263012289)

[Основное содержание процесса доставки товаров](#_Toc263012290)

[Основное содержание концепции логистики](#_Toc263012291)

[Виды логистики](#_Toc263012292)

[Логистическая система: понятие, совокупные затраты](#_Toc263012293)

## Лекция № 1. Транспорт в сфере ВЭД

1. Экономическая теория о транспорте.

2. Роль транспорта во внешнеэкономической деятельности предприятия.

3. Материально-техническая база транспорта.

4. Технико-экономические особенности основных видов транспорта.

5. Международная транспортная классификация грузов

## Экономическая теория о транспорте

Производство - это результат той или иной экономической деятельности, и чтобы ее начать необходимо наличие того, кто будет производить и того, из чего будут производить.

В экономической науке выделяют четыре фактора производства:

труд;

капитал;

земля;

предпринимательство (в нашем случае предпринимательство - это оказание транспортных услуг).

Под трудом подразумевается деятельность человека, направленная на достижение какого-либо полученного результата.

Капитал - представляет собой весь накопленный запас средств, необходимых для перевозки материальных благ (грузов).

Земля - говорим не только о земле, но и о воде, воздухе и все прочие блага, которые природа предоставляет в пользование человека.

Предпринимательство - это особый фактор, при помощи которого происходит соединение трех перечисленных факторов.

Т.о. современное понимание процесса производства включает в себя создание как материальных благ и услуг, так и нематериальных.

Материальное производство (промышленность, с/х, транспорт и т.п.).

Нематериальное производство (образование, здравоохранение и т.п.).

В современном обществе очень немногие потребности могут быть удовлетворены без помощи транспорта, который используется либо для перевозки груза, либо для людей. Т.о. транспорт - часть экономической деятельности, связанный с увеличением степени удовлетворения потребностей людей посредством изменения географического положения людей и товара. Транспорт - это средство, при помощи которого можно перемещать все виды ресурсов во все необходимые места.

## Роль транспорта во внешнеэкономической деятельности предприятия

Транспортные операции.

Внешнеэкономическая деятельность предприятия тесно связана с транспортным обеспечением, которое является одною из важных составляющих процесса организации доставки товаров от места их изготовления к месту потребления. В сущности оно идентично товарообороту, которое базируется на концепции логистики. Вместе с тем транспортное обеспечение целесообразно рассматривать как самостоятельный аспект системы товарооборота, который имеет свою специфику.

Под транспортным обеспечением понимают совокупность элементов, которые находятся в тесном взаимодействии и составляют единственную транспортную систему, которая объединяет операции, связанные с производством и обращением продукции.

Продукцией транспорта является непосредственно сам процесс перемещения товаров от производителя к потребителю. В этом и заключается суть транспортных услуг. Они - основное связывающее звено между продавцом и покупателем.

Особенности транспортных услуг.

Транспортные услуги имеют свои особенности.

1. Транспорт не производит новый товар или продукт, но именно благодаря перемещению их с одного места в другое обеспечивается продолжение процесса производства и обращения, имеет место конечное потребление выработанных товаров. Перемещение товаров, продукции с места производства к месту потребления и является той потребительской стоимостью, которую создает транспорт, его транспортные услуги.

2. Действие транспортных услуг выражается в таком полезном эффекте, который не может возникать, сохраняться и реализоваться в отрыве от транспорта. Вместе с тем производство транспортных услуг неотрывно от их потребления. Транспортные услуги удовлетворяют потребности в момент своего проявления, то есть создание таких услуг совпадает с их потреблением.

3. Транспорт занимает особенное место в международном товарообороте. С одной стороны, он является необходимым условием осуществления международного разделения труда, внешнеэкономических связей. С другой стороны - транспортная индустрия выступает на мировых рынках экспортером своей продукции, частично, транспортных услуг.

4. Транспортные услуги, которые осуществляются в сфере ЗЕД, поддаются влиянию всех факторов, которые характеризуют развитие рыночной экономики. В первую очередь, это колебание цен на нефть, спроса и предложений на товары, а, соответственно, и на их перевозку; валютного курса; степень вмешательства государства во внешнеэкономическую деятельность, состояние политических и экономических отношений разных государств и много других.

Транспорт играет важную роль в развитии внешнеэкономической деятельности предприятия. Его нормальное функционирование обеспечивает выполнение обязательств сторонами по покупке-продаже, коммерческий эффект внешнеторгового соглашения. Нарушение транспортного процесса часто ведет к материальным потерям експортера и импортера, делает отечественные товары неконкурентноспособными.

Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности является объективно необходимым. Часто грузовладельцу трудно ориентироваться в транспортной обстановке, которая требует профессиональных знаний законодательства отдельных стран, международных конвенций (соглашений), технико-эксплуатационных характеристик транспортных средств, пунктов перегрузки и перевалки грузов, условий их работы, рынка посреднических услуг и др.

Поэтому, при необходимости отправления груза за границу, целесообразно в первую очередь установить тесные контакты с транспортными предприятиями и организациями, которые занимаются международными перевозками. При этом важно выбрать вид транспорта, которым вы хотели бы отправить груз за границу. Здесь нужно иметь в виду; что в современном мире функционирует шесть видов транспорта:

морской

речной

железнодорожный

автомобильный

воздушный,

трубопроводный.

Виды транспорта разделяются на водяной (морской, речной), наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный) и воздушный. Каждый из них имеет свою специфику.

Планирование отправления груза.

Планируя отправление груза и выбор транспорта, нужно учитывать ряд обстоятельств.

Во-первых, вид груза. Грузы, которые перевозятся, разделяются на генеральные, массовые и специальные. К генеральным относятся разные искусственные грузы (в упаковке или без нее). За размерами они разделяются на обычных, длинномерных (больше 3 м) и негабаритных. За массой - легкие и тяжелые (с массой больше 5 тонн за одну грузовую единицу).

К массовым относятся грузы, которые представляют собой определенную структурную массу которая перевозится в большом количестве без упаковки. К ним относятся наливные (нефть и нефтепродукты, газы, животные и растительные жиры, спирты и др.), навалочные (руда, концентраты, удобрения и др.), насыпные (зерно, сахар, сырец и др.) и лесные.

К особорежимным относятся грузы, которые хранят и перевозят при соблюдении специальных правил (опасные грузы, те, что быстро портятся и др.).

При выборе средств транспортировки нужно иметь в виду, что в некоторых случаях возможность выбора отсутствует. Например, грузы, которые быстро портятся, нужно перевозить авиатранспортом. Вместе с тем авиаперевозки не допускаются при перевозке легковоспламеняющихся и взрывоопасных грузов. Основную часть перевозок морским транспортом составляют перевозки массовых наливных и специфических грузов (нефти и нефтепродуктов, железной руды, каменного угля, зерна но др.). Морской транспорт широко используется и для перевозки генеральных грузов.

Во-вторых, фактор времени. Известно, что самый быстрый способ доставки груза - это авиатранспорт. Однако он дорого стоит. Поэтому используется только тогда, когда нужно доставить груз за минимальный отрезок времени (продукты, которые быстро портятся, цветы и др.) В других случаях разрабатывают хорошо спланированные программы поставок, ориентируясь на планы перевозок транспортных компаний, во избежание дорогих поспешных перевозок. Товары желательно закупать в тех странах, из которых их удобнее доставлять.

В-третьих, стоимость перевозок. Не существует каких-то конкретных правил, которые позволяют определить точный процент стоимости транспортных расходов относительно стоимости товара. Здравый смысл подсказывает, что это должен быть небольшой процент, за исключением тех случаев, когда выбор отсутствует и можно использовать лишь один доступный путь - воздушный или сухопутный. В этом случае воздушные перевозки автоматически приравниваются к сухопутным перевозкам.

Каждый покупатель хотел бы, чтобы стоимость перевозки составляла небольшой процент от стоимости товара. Однако бывают случаи, когда выбор отсутствует и нужно платить за доставку груза высокую цену. А когда есть выбор, цена будет ниже. Например, небольшие и средние по объему партии грузов можно доставлять воздухом и по суше примерно по одинаковым ценам.

В-четвертых, безопасность перевозки. Хрупкое и драгоценное оборудование лучше перевозить воздушным транспортом. Товары, которые имеют высокую степень риска, относительно кражи (запчасти автомобилей, офисное оборудование, фармацевтические товары и т.п.), как правило, доставляются морским транспортом, в основном в контейнерах, хотя это стоит дороже.

Названные обстоятельства важно учитывать при выборе вида транспорта. Однако, вид транспорта во многом зависит от того, что в первую очередь интересует грузоотправителя. Если его интересует скорость доставки груза, он выбирает между воздушным и автомобильным транспортом. Если его цель - минимальные расходы, делается выбор между водным и трубопроводным транспортом. В западных странах более выгодно использовать автомобильный транспорт.

Нужно отметить, что в Украине объемы международных перевозок постоянно растут. Однако в настоящее время транспорт еще не обеспечивает потребность грузовладельцев в перевозках. Это связано с недостатком транспортных средств, некачественной и в значительной степени изношенной материально-технической базой, неудовлетворительной подготовкой грузов к транспортировке, недостаточной ответственностью транспортных организаций за порчу грузов в дороге, за их сохранение. Не в полной мере используются потенциальные возможности транспортного комплекса по развитию экспорта транспортных услуг.

Характер международных перевозок.

Рассматривая содержание отдельных транспортных операций при осуществлении внешнеэкономической деятельности, они определяются характером международных перевозок и классифицируются в зависимости от ряда признаков по

предмету транспортных операций (разделяются на грузовых и пассажирских);

виду транспорта (водяной, воздушный, наземный и смешанный);

виду товара (с генеральным грузом, массовым, наливным, газообразным);

периодичности (регулярные и нерегулярные);

порядку прохождения границы (перегрузочные и не перегрузочные перевозки);

транспортно-технологической системы (контейнерные, паромные, ролкерные и др.);

виду соединения (прямой и смешанный транспорт).

В часовом разрезе выделяют три группы транспортных операций:

1) операции, предшествующие внешнеторговому соглашению;

2) операции, которые появляются в процессе ее реализации;

3) операции после завершения соглашения.

К первой относятся такие действия, как планирование внешнеторговых перевозок, анализ конъюнктуры рынка транспортных услуг, тарифов и условий перевозки товаров, определения транспортного фактора в цене товара, транспортные и базисные условия поставки в контракте купли-продажи.

Вторая группа операций состоит из таких действий, как подготовка товара к транспортировке, заключению договора перевозки, оформления соответствующих транспортных и товаросопроводительных документов, страхование груза и оформление страхового полиса, подготовка и оформление грузовой таможенной декларации с учетом товарной номенклатуры (ТН) ЗЕД, расчет с перевозчиками, оформление таможенных формальностей, пограничных, санитарных, ветеринарных операций, оформление необходимых документов но др.

К третьей группе относятся операции, связанные с решением споров между грузополучателем и покупателем, если такие имеют место, предъявление претензий к искам, решения их в установленном порядке.

Транспортные операции могут осуществляться в разных местах: в пунктах отправления, по пути продвижения груза, в пунктах перевалки, на пограничных пунктах и у товарополучателя. Они могут проходить как в середине страны, так и за рубежом.

Виды сообщений

В практике перевозок грузов различают два вида сообщений: смешанное и прямое.

Смешанное сообщение - это перевозка грузов различными или одним и тем же видом транспорта, но с перегрузкой (например, с одного автомобиля в другой). Каждый раз при перегрузке товара заключается новый договор перевозки, определяющий отношения сторон по ее осуществлению.

Прямое сообщение - это перевозка грузов по одному документу, выполняющему функции договора перевозки, даже если груз перегружался в пути. При перегрузках документ, выполняющий функцию договора перевозки, просто передается на следующий вид транспорта и следует с ним до следующей перегрузки или окончания доставки.

В специальной литературе часто встречается термин - прямое - смешанное сообщение. По сути он является синонимом прямого сообщения. Используя его, просто хотят подчеркнуть, что груз следует хотя и с перегрузкой (как бы в смешанном сообщении), но тем не менее по единому документу, выполняющему роль договора перевозки.

## Материально-техническая база транспорта

Транспорт - часть экономической деятельности, связанной с увеличением удовлетворения потребностей людей посредством изменения географического положения товаров и услуг.

Транспорт - это средство, освобождающее естественные, искусственные и трудоспособные ресурсы из мест, где они не приносят пользы и перемещают их в места, где их польза может быть реализована в большей степени.

Транспорт - это совокупность путей сообщения, и подвижных перевозочных средств, а также различных сооружений и устройств, создающих оптимальные условия для их взаимодействия.

Процесс перемещения товаров, сырья и материалов и сегодня является необходимым условием функционирования всех видов ВЭД. Использование транспорта необходимо в международной торговле товарами, в производственно - сбытовой кооперации, строительстве объектов и т.д. Каждый вид транспорта содержит три основных компонента:

Пути сообщения.

Терминалы.

Подвижной состав.

Пути сообщения.

Путь - это среда, в которой, или по которой движется транспортное средство, выполняя свою функцию.

Существует три вида путей:

естественный

искусственный

улучшенный.

естественный - дешевый путь, с большой пропускной способностью и не требует текущих затрат (воздушная и водная среда);

улучшенный - это обширные пространства земли, по которым транспортные средства могут легко передвигаться, но при дальнейшем их использовании возникала потребность в улучшении поверхности (степи и пустыни);

искусственные - это пути, отвечающие более высоким требованиям, что может быть обеспечено только специальным строительством (автодороги, каналы, железные дороги, трамвайные пути, тоннели, и монорельсовые дороги).

Терминалы.

Терминалы - необходимы для обеспечения перевозок по путям сообщения с помощью специальных транспортных сооружений, которые обеспечивают доступ к любому транспортному средству.

Автомобильные терминалы зависят от ряда перевозок. Существуют дальние перевозки с пунктом смены перевозочных средств и близкие перевозки, предусматривающие доставку груза одним автомобилем в течение одного дня и без использования терминала.

Железнодорожные грузовые перевозки разделены на несколько видов по степени участия терминалов в обеспечении перевозок:

отправительские маршруты;

повагоннная отправка;

отправка меньше повагонной.

Почти все отправительские маршруты образуются на подъездных путях. При этом виде перевозок терминал обеспечивает только доступ к перевозочным средствам. В подавляющем большинстве маршрутами перевозятся однородные грузы и часть перевалочных. При этом пользуются специальным оборудованием для погрузо-разгрузочных работ.

Повагонные отправки на железнодорожном транспорте не могут следовать самостоятельно от пункта погрузки до пункта назначения. Обычно они объединяются с другим повагонным отправителем в маршрутный поезд назначения на общую станцию или район. Именно этот процесс объединения или сортировки в маршрутный поезд определяет важность сортировочной станции как терминала при грузовых перевозках железнодорожным транспортом.

Сортировочная станция состоит из нескольких путей прибытия, от которых разветвляется большое количество путей сортировки. Прибывший поезд с вагонами нескольких назначений подвигается к точке сортировки, где их расцепляют и направляют на соответствующие пути. Там они будут сцеплены и образуют поезд определенного направления. Сформированные поезда затем движутся к станции назначения или на сортировочную станцию, а другом районе страны. При этом необходимы погрузо-разгрузочные склады достаточного объема, хорошее освещение, удобные перегрузочные приспособления.

Терминалы воздушного транспорта различают по величине от малых до крупных международных аэропортов. Поскольку значительная доля груза, перевозимого воздушным транспортом, состоит из мелких отправок, и они должны быть пакетированы на погрузочной станции. Здесь применяются сложные системы транспортеров, которые являются составной частью грузоперерабатывающих устройств.

Терминалы для морских перевозок различаются по размерам: от малых речных пристаней, допускающих стоянку судов водоизмещением до нескольких тонн, до огромных комплексов, охватывающих площадь в десятки квадратных километров. Т.е. по существу, то, что мы называем портами, уже превратились в терминалы.

Подвижной состав.

Подвижной состав транспорта состоит из тяговых и грузовых средств.

Тяговые и грузовые средства имеют свою индивидуальную разновидность в зависимости от вида транспорта.

Автомобильные средства: автофургоны, грузовые автомобили, самосвалы, автоплатформы, автоцистерны, саморазгружающие автомобили.

Железнодорожные транспортные средства: локомотивы, моторные и прицепные вагоны.

По видам потребляемой энергии локомотивы разделяются на электровозы, паровозы, тепловозы, газотурбовозы, дизеля.

Многообразие грузов определило структуру вагонов. По способу загрузки вагоны делятся на открытые и закрытые.

С улучшением структуры грузового вагонного парка появились специализированные вагоны: думпкары (для сыпучих грузов) хомперы (саморазгружающийся вагон в виде бункера - воронка), двухъярусные платформы для автомобилей.

Транспортные средства водных видов транспорта.

Транспортными средствами морского и речного транспорта являются суда.

Суда бывают самоходные (совмещены силовая установка и грузовые помещения), несамоходные (буксируемые, парусные и гребные), а также буксиры и толкачи. По типу главного двигателя различают теплоходы (дизеля), пароходы, газотурбоходы, дизельэлектроходы, атомоходы.

По положению, относительно поверхности воды, суда делятся на надводные, глиссирующие, на подводных крыльях и на воздушной подушке.

Морские суда - это крупные дорогостоящие транспортные средства, намного меньше приспособленные к стандартизации, чем железнодорожные и автомобильные транспортные средства. Их предпочитают строить по индивидуальным проектам, и хотя при постройке серии однотипных судов может быть достигнута экономия, очень мало фирм в состоянии одновременно заказать достаточно большую серию, а продажа однотипных судов разным судовладельцам потребует их модификации в большей или меньшей степени для удовлетворения нужд каждого покупателя. Даже явно однородные суда одной и той же компании имеют различия в частностях.

Океанские суда, как это следует из их наименования, обслуживают основные океанские линии. Они перевозят разнообразные грузы на большие расстояния. Короткие линии, наоборот, связаны с межъевропейскими перевозками в Северном море, через пролив Ла-Манш, Ирландское море, между Северной Африкой и Ближним Востоком - по Средиземному морю. Многие из транспортных средств, используемых на этих коротких морских линиях, представляют собой суда с горизонтальным способом погрузки-выгрузки (суда-ролкеры). В настоящее время доказана экономичность использования судов такого типа и на трансатлантических линиях.

Каждое судно, как и другие транспортные средства, представляет собой ответ судостроительных компаний на потребность мировой торговли. Последняя четверть века представляет собой очень благоприятный период, приведший к появлению очень большого количества типов судов. В рассматриваемый перечень входят:

суда для перевозки генеральных грузов;

ячеистые контейнеровозы;

ролкеры;

лихтеровозы;

очень большие танкеры (У1СС);

танкеры для перевозки природно-сжиженного газа;

танкеры для перевозки сжиженного газа;

суда на подводных крыльях;

суда на воздушной подушке.

Воздушные транспортные средства.

Воздушные транспортные средства носят названия самолет, вертолет или в целом - воздушное судно. Их различают:

по назначению - пассажирские, грузовые, военные;

по типу двигателя - винтовые, реактивные;

по виду двигателя - поршневые, турбовинтовые, турбореактивные, реактивные и изредка применяют ракетные;

по скорости полета - дозвуковые, сверхзвуковые и гиперзвуковые.

С самого зарождения авиации наиболее дешевым способом перевозки грузов было использование для этой цели пассажирских самолетов. Счастливым совпадением является концентрация большинства пассажирских полетов в выходные дни, а грузовых - в рабочие. Поэтому появилась возможность в рабочие дни догружать пассажирские самолеты грузами. В последнее время, однако, стали появляться грузовые самолеты как реакция на возросший спрос на авиационные грузовые перевозки. Для сравнения, из 70 авиалиний, проходящих через английский аэропорт Хитроу, только три - чисто грузовые. Проходящие через Хитроу 500 тыс. т грузов все еще перевозятся на пассажирских самолетах. Для оказания помощи при загрузке грузовых самолетов разработаны специальные устройства для погрузки - телескопические подъемники. В результате научно-технического прогресса достигнута чрезвычайно высокая скорость доставки груза и пассажиров авиарейсами.

## Технико-экономические особенности основных видов транспорта

Современный транспорт состоит из шести видов: морской, железнодорожный, автомобильный, речной, воздушный и трубопроводный. Виды транспорта подразделяются на водный (морской, речной), наземный (железнодорожный, автомобильный, трубопроводный) и воздушный. Все виды транспорта, кроме трубопроводного, используются для перевозки грузов и пассажиров. Эти виды транспорта относятся к традиционным.

Нетрадиционные виды транспорта включают в себя пульпопроводы (навалочный груз измельчается и вместе с водой перекачивается по трубам), пневмотранспорт, транспорт на магнитной подушке.

У каждого вида транспорта есть своя специфика в отношении его использования для перевозок грузов.

Особенности морского транспорта

Преимущества.

низкие грузовые тарифы;

высокая производительность (за счёт большой грузоподъёмности судов);

непрерывность работы (24 часа в сутки);

незначительная зависимость от погодных условий;

мобильность в зависимости от спроса (морские суда можно направить в любую точку мира);

практически неограниченная пропускная способность морских путей сообщения.

Недостатки:

относительно низкая скорость (для грузовых судов - 1820 узлов);

сравнительно небольшая частота движения (могут перевозить только большое количество груза и только сразу);

необходимость тщательной упаковки грузов.

Особенности железнодорожного транспорта

Преимущества.

быстрая доставка на большие расстояния;

независимость от климатических условий;

большая грузоподъёмность (3-4 тыс. т - один состав);

сравнительно низкие тарифы;

при наличии подъездных путей у грузополучателя возникают дополнительные удобства (возможно организовать доставку "от двери до двери");

способность перевозить самую широкую гамму различных грузов,

относительная дешевизна перевозок (по сравнению с автомобильным и воздушным видами транспорта);

Недостатки.

наличие перевалки грузов (пересортировки вагонов);

необходимость прочной упаковки;

благоприятные условия для хищения;

зависимость от географического расположения железнодорожных путей;

необходимость переформирования составов в пути.

высокие материальные затраты на строительство железных дорог, их эксплуатацию и содержание станционных сооружений.

Особенности автомобильного транспорта

Преимущества:

маневренность - возможность концентрации транспорта там, где требуется;

срочность и регулярность доставки;

возможность организации современных видов доставки (от двери до двери);

большая сохранность грузов;

большая экономичность при перевозке на небольшие расстояния (для Украины - до 600 км);

применение автотранспорта позволяет ритмичность отправок.

Недостатки.

зависимость от дорожной сети;

малая грузоподъемность;

относительно высокие тарифы.

В то же время для автомобильного транспорта характерна ограниченность его использования при перевозках на большие расстояния и значительных партий груза, особенно массовых. Автотранспорт во многом зависит от дорожной сети, является дорогим видом транспорта.

Особенности воздушного транспорта

Преимущества.

высокая скорость доставки;

спрямление пути;

высокая сохранность груза в пути;

самый высокий уровень сервиса;

более простая упаковка;

более низкие страховые затраты (из-за минимального времени перевозки).

Недостатки.

высокие грузовые тарифы;

зависимость от погодных условий;

ограничения по размеру и весу;

зависимость от наземных служб;

удалённость аэропортов от предприятий.

И в то же время авиатранспорт - самый дорогой вид транспорта и чаще всего применяется при перевозках дорогостоящих грузов. Он отличается ограниченной грузоподъемностью и невозможностью перевозить широкую номенклатуру грузов (массовых, навалочных), зависит от погодных условий и наземных служб обеспечения полетов.

Особенности трубопроводного транспорта.

Преимущества.

независимость от погоды;

непрерывность подачи транспортируемого груза;

низкая себестоимость;

высокий уровень автоматизации операций (залив, перекачка, слив).

Недостатки:

односторонняя транспортировка;

невозможность транспортировки другого рода грузов;

высокая себестоимость сооружений.

Однако строительство трубопроводов трудоемкое дело и окупает себя лишь на тех направлениях, где имеется постоянный достаточный грузопоток, причем используется трубопровод только в одном направлении. Кроме того, объемы транспортировки по трубам жестко ограничены их пропускной способностью и потому их увеличение невозможно (если только не строить еще один трубопровод). В случае если месторождение иссякает либо в использовании трубопровода нет больше необходимости, вся эта структура становится бесполезной, так как не может быть использована для чего-либо другого.

Особенности речного транспорта.

Преимущества:

высокая провозная способность по рекам;

низкая себестоимость перевозок, особенно массовых грузов и грузов, не требующих срочной доставки;

возможность перевозить значительные партии грузов;

возможность использования в районах, где не развита автодорожная и железнодорожная сеть.

Недостатки.

необходимость в строительстве гидротехнических сооружений;

сезонность работы на большинстве рек мира;

необходимость считаться с естественным географическим расположением водных путей и частым несовпадением их с направлениями грузопотоков.

Основными критериями выбора того или иного вида транспорта является экономическая целесообразность его использования и техническая возможность обеспечить транспортировку конкретного груза в срок и без потерь. Нередко различные виды транспорта взаимозаменяемы, и здесь уже все зависит от выбора грузовладельца. Тем не менее на решение использовать тот или иной вид транспорта оказывает влияние огромное количество разнообразных факторов:

географические и сезонные условия;

степень развитости инфраструктуры;

возможность соблюдения требуемых сроков перевозки и обеспечения сохранности груза в пути;

политика государства;

политическая ситуация в регионе;

наличие нормативной и законодательной базы и множество других.

Кроме того, на выбор того или иного вида транспорта накладывает свой отпечаток проблема альтернативности маршрута доставки, возможность использовать прямое или смешанное сообщения.

На выбор транспорта большое влияние оказывает транспортная характеристика перевозимых грузов - совокупность их физических и химических свойств, определяющих условия и технику их перевозки, погрузки, выгрузки, перегрузки, хранения, складирования и т.д.

## Международная транспортная классификация грузов

Вся совокупность товаров, которые с началом процесса транспортировки становятся грузами, может быть классифицирована по множеству признаков, среди которых основными являются следующие:

природное происхождение;

биохимический состав;

степень обработки;

потребительское назначение.

По природному происхождению можно различить грузы минерального происхождения (характеризуются наличием и содержанием в них различных элементов неорганической химии). Грузы животного происхождения характеризуются содержанием большой концентрации жиров и белков. К ним можно отнести мясо и мясопродукты, продукты моря, кожсырье, птица и т.д. Товары растительного происхождения в основном характеризуются высоким содержанием углеводов (зерно и злаки, крупы, масла, фрукты, овощи, лен, хлопок и т.д.).

Исходя из признака биохимического состава грузы подразделяются на неорганические и органические. К первым относятся минеральные грузы, ко вторым - грузы животного и растительного происхождения.

По степени обработки грузы можно разделить на следующие подгруппы:

сырье (необработанный груз или крайне незначительно обработанная основа для последующего производства);

полуфабрикаты (сырье, прошедшее технологическую обработку, но не доведенное до состояния, пригодного для потребления);

готовые изделия (продукция, готовая для непосредственного потребления).

Исходя из потребительского назначения грузы могут быть классифицированы как продовольственные и промышленные.

В продовольственные грузы входят: продукты питания, пищевкусовые товары и напитки; в промышленные - оборудование, строительные материалы, обувь, одежда, мануфактура, лесоматериалы и т.д.

Помимо классификации товаров по признакам природного происхождения, биохимического состава, степени обработки и потребительского назначения, выделяются классификации - торговая, тарифная и транспортная.

Международным стандартом товарной классификации стала Гармонизированная система (ГС) - синтез Брюссельской таможенной номенклатуры (БТН), Стандартной международной торговой классификации (СМТК) ООН и еще двенадцати различных международных и национальных классификаторов, включая таможенные и транспортные номенклатуры.

ГС состоит из Унифицированной товарной номенклатуры (объединенной тарифной и статистической номенклатуры), Основных правил классификации и Алфавитного указателя. В ГС применяется шестиразрядная система кодирования товаров.

Тарифная классификация (или номенклатура) грузов построена по признакам производственного происхождения грузов, по размерам тарифов за перевозки и размерам ставок сборов.

Транспортная классификация грузов осуществляется по способам перевозки и перегрузки. По ней грузы делятся на:

генеральные,

массовые,

специальные.

Генеральные грузы.

Генеральные грузы - это штучные грузы в упаковке и без нее.

По виду упаковки - это тарно-упаковочные грузы (в мешках, коробках, ящиках), а также грузы в укрупненных грузовых и транспортных единицах (пакеты, на поддонах, трейлерах, контейнерах, лихтерах).

Рутинные грузы - это грузы без тары и упаковки (трубы, металлоконструкции и др.).

Генеральные грузы разделяются по размерам, массе и габаритам.

И легковесным грузам относятся грузы, которые на 1 т веса занимают объем более 2 м3 (шерсть, табак, пух, вата и т.п.).

К длинномерным относятся грузы, длина грузового места которых превышает 3 м.

Негабаритными называются грузы, которые по своим размерам не вписываются в габариты судовых помещений, железнодорожных вагонов, платформ и путей и т.д.

В зависимости от транспортных характеристик и физико-химических свойств грузов, дальности перевозок и используемых видов транспорта все генеральные грузы можно также разделить на:

Контейнеропригодные грузы, перевозка которых в контейнерах возможна и экономически целесообразна на данном направлении;

грузы, которые целесообразно перевозить укрупненными единицами в пакетах, на поддонах, паллетах, роллтрейлерах или на специальных многоосных тележках;

грузы, которые целесообразно перевозить в подвижном составе смежных видов транспорта (комбинированные перевозки);

грузы, погрузку и выгрузку которых целесообразно производить своим ходом или методом буксировки (автотехника, сельхозтехника, транспортное оборудование и т.д.).

Массовые грузы.

Массовые грузы, составляющие основную (по массе) часть перевозимых всеми видами транспорта грузов, подразделяются на четыре основные категории: наливные, навалочные, насыпные и лесные.

К наливным относятся жидкие грузы, предъявляемые к перевозке наливом. Основную их массу (более 90%) составляют нефть и нефтепродукты. К ним также относятся продукты химической промышленности (сжиженные газы, кислоты, щелочи, красители, лаки и т.д.) и продукты пищевкусовой промышленности (спирты, масла, вино, молоко, жиры, патока и т.д.)

Нефтепродукты составляют особую группу. Они подразделяются на светлые (бензин, керосин, газовой конденсат и др.), темные (мазут, тяжелые сорта топлива, сырая нефть), жидкие смазочные материалы, в основном получаемые путем перегонки нефти, и ряд других.

Навалочные грузы. К данной категории относится широкая номенклатура грузов, перевозимых без тары и распределена по грузовым местам, предъявляемых к транспортировке навалом (уголь, руда, зерно, концентраты руды и угля, соль, сахар-сырец и т.д.). Подавляющее большинство из них состоит из однородных или неоднородных частиц ограниченного размера.

В зависимости от размеров частиц (или гранулометрическому составу) навалочные грузы делятся на следующие основные группы: особо крупные (размер частиц более 320 мм), крупные (61-320 мм), мелкие (10-60 мм), зернистые (0,5-9 мм), порошкообразные (0,05-0,49 мм), пылевидные (менее 0,05 мм).

Насыпные грузы. К данной категории относятся сыпучие грузы, которые, как и навалочные, принимаются к перевозке без счета мест и тары, но в отличие от навалочных - не навалом, а насыпью. Основная характеристика их - сыпучесть, которая определяет степень их подвижности при транспортировке. Сыпучесть определяется характером распространения внутренних сил в сыпучей массе груза. Степень их подвижности характеризуется величиной угла естественного откоса и силой внутреннего сопротивления сдвига. Сопротивление сдвига является суммарной силой сопротивления трению твердых частиц груза по поверхности скольжения и сопротивления связанности, т.е. сил сцепления частиц.

Исходя из этого насыпные грузы принято делить по механизму смещения на два вида: грузы, подверженные так называемому "сухому смещению", и грузы, подверженные смещению в увлажненном состоянии. Грузы, подверженные смещению в увлажненном состоянии, называются тиксотропными. Появление такого смещения прямо зависит от наличия влаги в насыпном грузе.

Лесные грузы, предъявляемые к перевозке, делятся на следующие группы: круглый лес, полукруглые пластины, пиломатериалы, рудостойки и крепежный лес, шпалы, стрелочные и мостовые брусья, фанера, древесноволокнистые и древесностружечные плиты, технологическая щепа, дрова.

К круглому лесу относят бревна, кряжи, столбы и др. В зависимости от длины он может быть длинным (от 6,5 м и выше), средним (от 3,75 до 6,5 м), коротким (от 2 до 3,75 м). К последним относят рудничные стойки, дрова и др. Пиломатериалы различают по способу обработки - обрезные и необрезные. В зависимости от размеров пиломатериалы называют досками - толщина менее 100 мм (ширина больше толщины не менее чем в три раза) и брусками - толщина более 100 мм (ширина больше толщины не более чем в два раза).

Технологическая щепа образуется в результате дробления кусковых отходов при лесозаготовках и лесопилении (сучьев, горбылей, отрезов досок и т.п.). Щепу используют в качестве сырья для целлюлозно-бумажной промышленности и гидролизного производства, для изготовления древесноволокнистых и древесностружечных плит.

Специальные грузы.

В категорию "специальные грузы" входят грузы, требующие при их транспортировке и хранении особых условий. К ним относятся: опасные, скоропортящиеся, живой скот и птица.

Опасные грузы - это вещества и предметы, обладающие опасными свойствами, и в силу этого требуют при их транспортировке и хранении соблюдения особых мер предосторожности. К числу опасных свойств грузов, требующих принятия мер предосторожности, относятся: взрывоопасность, огнеопасность, токсичность, инфекционная, радиационная опасность, окислительное действие и коррозийность.

Скоропортящиеся грузы - это грузы, требующие в пути защиты от воздействия высоких или низких температур, т.е. специальных условий транспортировки - охлаждения, отопления, вентиляции, ухода или контроля над их состоянием. Скоропортящуюся продукцию различных наименований, предъявляемую к перевозке, объединяют по сходным признакам или свойствам в укрупненные номенклатурные группы.

Живой скот, птица и грузы животного происхождения. Особенность транспортировки данной категории грузов в том, что они подвергаются обязательному ветеринарно-санитарному контролю и требуют особо оборудованные для перевозки помещения (клетки, стойла, аквариумы и т.п.).

Перевозку и перегон животных осуществляют под надзором работников Государственной ветеринарной службы. Перевозка и перегон больных животных могут быть разрешены только в специальных изоляторах или карантинных бойнях с обязательным соблюдением ветеринарно-санитарных правил. Перевозку животных, птиц и сырых животных продуктов производят при наличии ветеринарного удостоверения.

## Контрольные вопросы

Дайте определение понятия транспорта.

Из каких основных компонентов состоит определенный вид транспорта.

Определите значение и сущность путей сообщения.

Какие виды путей существуют в определенном виде транспорта.

Определите значение и сущность терминалов в каждом виде транспорта.

Дайте оценку транспортных средств водных видов транспорта.

Определите тяговые и грузовые средства в зависимости от вида транспорта.

Дайте понятие и сущность железнодорожных транспортных средств.

Что собой представляют терминалы для морских перевозок.

Определите значение и сущность автомобильных средств.

Дайте понятие и значение воздушных средств.

Что называется транспортным средством в водных видов транспорта.

Дайте оценку основных видов морских судов.

Опишите разновидности воздушных транспортных средств по назначению.

Опишите разновидности воздушных транспортных средств по типу двигателя.

Опишите разновидности воздушных транспортных средств по скорости полета.

Что собой представляют океанские суда.

Определите различие между океанскими и морскими судами.

Определите технико-экономические особенности автомобильного транспорта.

Обоснуйте технико-экономические особенности воздушного транспорта.

Дайте оценку технико-экономических особенностей трубопроводного транспорта.

Определите технико-экономические особенности железнодорожного транспорта.

Международная транспортная классификация грузов - ее сущность.

Опишите классификацию грузов по способу их перевозки.

Что представляют собой специальные грузы.

Каким видом транспорта перевозят так называемые "массовые грузы".

Что относят к "специальным грузам".

Почему один из видов груза называют "генеральным".

## Литература

1. Прокушев Е.В. Внешнеэкономическая деятельность. Инкотермс 2000: Учебное пособие.3-е изд. перераб. и доп. - М.: Издательско-торговая корпорация "Дашков и К", 2002. - 307с.

2. Кириченко О.А. Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності. Навч. посіб. - 3-тє вид., перероб. І доп. - К.: Знання - Прес, 2002. - 384с.

3. Назаренко В.М., Назаренко К.С. Транспортное обеспечение внешнеєкономической деятельности. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2002 - 512с.

4. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств: Підручник для вузів / І.В. Багрова, Н.І. Рєдіна, В. Є. Власюк, О.О. Гетьман; За ред. д-ра екон. наук, проф. І.В. Багрової. - Київ, Центр навчальної літератури, 2004. - 580с.

5. Управление внешнеэкономической деятельностью. Учебное пособие. - 2-е изд. - /Под общ, ред.А.И. Кредисова. - К.: ВИРА - Р., 2001. - 640с.

6. Козик В.В., Панкова Л.А., Карпьяк Я.С., и др. Зовнишньоекономічні операції і контракти: Навч. посіб. - 2-ге вид., перероб. і доп. - К.: Центр навчальної літератури, 2004. - 608с.

## Лекция № 2. Транспортное обеспечение при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

Базисные условия поставки товара

Выбор вида транспорта

Морские перевозки и основные виды документов.

Железнодорожные перевозки и основные виды документов.

Воздушные перевозки и основные виды документов.

Транспортно-экспедиторские предприятия.

## Базисные условия поставки товара

Базисные условия внешнеторгового контракта покупки-продажи называются так потому, что устанавливают базис цены в зависимости от того, включаются ли расходы на транспортировку (или другие расходы) в цену товара или нет. Базисные условия определяют:

кто и за чей счет обеспечивает транспортировку товаров по территории стран продавца или покупателя, транзитных стран, а также во время перевозки товара морским, речным и воздушным транспортом;

положение груза относительно транспортного средства, которое определяет обязанность продавца за установленную в контракте цену доставить груз в определенное место или погрузить товар на транспортное средство, или подготовить его к погрузке, или передать транспортной организации;

обязанности продавца относительно упаковывания и маркировки товаров, а также обязанности сторон относительно страхования грузов;

обязанности сторон относительно оформления коммерческой документации в соответствии с требованиями, существующими в практике международной торговли;

где и когда переходят от продавца к покупателю права собственности на товар, а также мероприятия, связанные с риском случайной потери или повреждения товара, и расходы, которые могут возникнуть в связи с этим.

Применение базисных условий упрощает составление и согласование контрактов, помогает контрагентам найти способы распределения ответственности и решения споров, которые возникают.

В целях унификации толкования БУП Международная торговая палата первоначально издала в 1936 г. сборник толкований международных торговых терминов "Инкотермс" (International Commercial Terms - INCOTERMS). Данный сборник периодически обновляется. В настоящее время действует 7-я редакция издания - "Инкотермс-2000".

БУП, наряду с условиями платежа, являются одним из 2 главных условий внешнеторгового контракта, входящих в группу обязательных условий. БУП определяют:

обязанности продавца-экспортера и покупателя-импортера по доставке товара до оговоренного места назначения;

момент перехода риска гибели;

момент перехода права собственности от продавца к покупателю.

Чаще всего БУП не выделяется в отдельный раздел контракта, так как ссылка на БУП традиционно содержится, как минимум, в 2 разделах внешнеторгового контракта: "Предмет контракта", "Цена и общая сумма контракта".

Исключение составляют типовые контракты, имеющие широкое распространение в международной торговле, где базис поставки выделяется в виде свободной строчки на лицевой стороне типового контракта.

Условия называются "базисными", так как являются основой при определении внешнеторговой цены (в зависимости от распределения транспортных расходов по доставке товара между продавцом и покупателем). Наряду с этим БУП оговаривают наиболее важные вопросы, связанные с организацией доставки товара до места назначения. Каждый базис определяет 3 основных момента:

распределение между продавцом и покупателем транспортных расходов, т.е. какие расходы и до какого момента (географического пункта) несет продавец-экспортер, а какие - покупатель-импортер;

момент перехода с продавца на покупателя рисков повреждения, утраты или гибели груза, а также права собственности на товар;

дату поставки товара.

В "Инкотермс-2000" содержится толкование 13 БУП, расположенных последовательно друг за другом по принципу возрастания расходов и ответственности продавца по доставке товаров. Эти 13 условий, в свою очередь, сгруппированы в 4 группы: Е, F, С, D

Данные в Инкотермс торговые сроки, составляют универсальный набор условий, знания и применения которых значительно облегчают осуществление торговых операций. Однако следует учитывать, что применение правил Инкотермс имеет ряд особенностей.

Во-первых, условия Инкотермс не регулируют последствий, которые может иметь контракт относительно права собственности на товар, и не содержат средства правовой защиты в случае нарушения контракта одной из сторон.

Во-вторых, только прямая ссылка на применение условий Инкотермс в тексте контракта является основанием для толкования контракта в соответствии с Инкотермс.

В-третьих, при наличии в контракте ссылки на условия Инкотермс и одновременно статей, которые противоречат им или ограничивают их, такие статьи превалируют.

Употребляемый при обозначении базисных условий срок "франко" происходит от слова "свободно". Он означает, что покупатель свободен от риска и всех расходов на доставку товара к пункту, обозначенному словом "франко". В контрактах после обозначения базисного условия указывается название географического пункта. Этими пунктами могут быть морские и речные порты, станции железных дорог, аэродромы, составы, местонахождения продавцов, покупателей, грузополучателей, бирж, аукционов, пограничные пункты, заводы-производители и потребители продукции, строительные площадки объектов.

В зависимости от степени распределения между продавцом и покупателем обязательств относительно доставки товара и ответственности за риски повреждения или потери груза и связанных с этим расходами все условия Инкотермс можно разделить на четыре группы: группа Е, Группа F, группа С и группа D.

Группа Е содержит условие: ЭКСВ - С завода - EXW

Регламентирует обязательство продавца и покупателя при осуществлении поставок только на условии франко-завод. При этом условии обязательства продавца считаются выполненными после того, как он предоставил покупателю товар на своем предприятии. Продавец не отвечает за погрузку товара на предоставленное покупателем транспортное средство или за очистку товара отгруженную на экспорт, если не обусловлено другое. Покупатель берет на себя все расходы и риски, связанные с перевозкой товара с предприятия продавца до места назначения. Это условие предусматривает минимальные обязательства для продавца.

Группа F содержит условия:

ФСА - "Франко-перевозчик" - FСА;

ФАС или "Франко - вдоль борта судна" - FAS;

ФОБ или "Франко - борт судна" - FОВ. В соответствии с этими условиями продавец выполнил свои обязательства, после того, как он передал товар перевозчику в соответствии с инструкциями, полученными от покупателя. Эти условия предусматривают, что в обязанности покупателя входит выбор перевозчика с заключением с ним договора перевозки.

Продавец сообщает покупателю о готовности товара к отгрузке, после чего покупатель заключает договор перевозки и отдает продавцу свои инструкции по поводу того, кому, когда и как передать купленный товар. Поэтому в контрактах, заключенных на F - условиях, вся эта процедура должна быть определена как можно яснее для обоих контрагентов.

Условие "Франко-перевозчик" приемлема для перевозок любым видом транспорта. При этом под сроком "перевозчик" понимают не только фирму, которая действительно перевозит грузы, но и ту, которая обеспечивает перевозку, берет на себя обязательство относительно перевозки товара. Такие фирмы называются экспедиторскими.

Группа С содержит четыре условия:

КАФ или "Стоимость и фрахт" - Саf;

СИФ или "Стоимость, страхование и фрахт" - Сиf;

СПТ или "Доставка оплачена к..." - СРТ;

СИП или "Доставка и страхование оплачены к..." - СИР.

В соответствии с этими условиями, продавец самостоятельно заключает договор перевозки, оплачивает перевозку к отмеченному в контракте месту принятия товара покупателем, а также извещает покупателя о деталях отправления и ожидаемом времени прибытия груза в согласованное место принятия поставки. При морских перевозках, когда товар находится в дороге длительное время, сообщение покупателя делает капитан корабля в соответствии с условиями договора перевозки.

В контрактах на С-условиях продавец освобождается от ответственности и рисков с момента передачи товара перевозчику в своей стране, хотя и испытывает расходы по доставке товара в страну покупателя.

Продавец обязан оплатить перевозчику всю стоимость транспортировки товара независимо от того, должен ли фрахт быть оплаченным до погрузки товара или оплата допускается после его доставки в место назначения (кроме дополнительных расходов, которые могут возникнуть в силу обстоятельств, которые наступили после погрузки и отправления товара, и должны быть оплачены покупателем, если возникли не по вине перевозчика).

Если доставка товара нуждается в перегрузках в промежуточных пунктах, продавец может заключить несколько договоров перевозки. Он должен оплатить всю стоимость доставки к месту назначения, включая стоимость перегрузок товара. Но если перегрузка вызвана необходимостью избежать последствий непредвиденных обстоятельств (природные явления, забастовки, правительственные акты, война или военные действия), дополнительные расходы должен нести покупатель.

Заключая контракт, стороны должны договориться о том, кто будет оплачивать погрузку товара в месте назначения. Во время перевозки товара на регулярных судоходных линиях в стоимость фрахта обычно уже входит стоимость погрузки. Поэтому если характер груза предусматривает перевозку самим линейным судном, то эти расходы автоматически несет продавец. При перевозках чартерными судами продавец может взять на себя расходы на разгрузку, прибавив в контракте после сроков СИФ или КАФ слово "Иаnded" (включая разгрузку).

Группа D содержит условия:

ДАФ или "Поставлено на границу" - DAF;

ДЕС - "Поставлено из борта судна" - DES;

ДЕК - "Поставлено из пристани" - DEQ;

ДДУ - "Поставлено без оплаты пошлины" - DDU

ДДП - "Поставлено с оплатой пошлины" - DDP

Контракты на D-условиях можно разделить на две категории. В первую входят контракты, заключенные на условиях "Поставлено на границу", "Поставлено из борта судна" и "Поставлено без оплаты пошлины".

В соответствии с этими условиями продавец не очищает товар для импорта. Ко второй категории принадлежат: "Поставлено из пристани" и "Поставлено с оплатой пошлины". По этим условиям продавец должен получить все необходимые импортные лицензии, а также оплатить пошлину, сборы и налоги. В целом условия группы D являются наиболее привлекательными для покупателя, потому что продавец обязан доставить товар в отмеченное место, беря на себя все расходы и риск относительно доставки товара. Поэтому контракты на D-условиях принадлежат к группе "доставочных контрактов", тогда как контракты на С-условиях называют "отгрузочными контрактами".

Некоторые из базисных условий, которые содержатся в Инкотермс, применяются в современной практике внешней торговли достаточно часто. Рассмотрим их детальнее.

ФАС - FАS - Fгее Аlоngside Ship (свободно вдоль борта судна).

При этих условиях экспортер обязан за свой счет поставить товар с дополнительными документами, которые подтверждают его соответствие требованиям контракта; упаковать товар для транспортировки морем и сухопутным транспортом; доставить товар в контрактные сроки к порту и складировать его на причале вдоль борта судна; сообщить покупателю о размещении товара на причале и передать ему расписку порта о принятии груза; способствовать покупателю по его просьбе и за его счет в получении дополнительных документов для ввоза товара в страну импортера.

Импортер обязан: зафрахтовать судно и известить экспортера о дате его прибытия в порт; застраховать груз; оплатить погрузку товара на судно; оплатить товар экспортеру.

Риск повреждения или потери груза, а также право собственности переходят от экспортера к импортеру с момента размещения товара на причале.

ФОБ - FОВ - Fгее оn Воагd (свободно на судне).

При этих базисных условиях экспортер обязан: как и в предыдущем случае, за свой счет поставить товар с подтверждающими документами; упаковать его, доставить к порту; известить об этом импортера. Кроме того, за свой счет он обязан: получить экспортную лицензию и выполнить таможенные формальности; отгрузить товар на судно; известить покупателя о погрузке; передать ему документы, включая морской коносамент о принятии груза на судне.

Обязанности импортера от предыдущего варианта отличаются тем, что он не оплачивает погрузку товара на судно, но оплачивает размещение товара на судне.

Риск повреждения или потери товара, как и право собственности, переходит от продавца к покупателю в момент пересечения грузом борта судна.

ФОБ - аэропорт... FОВ Аигрогt (свободно в аеропорті). В этом случае экспортер обязан: поставить товар авиационному перевозчику; заключить договор с перевозчиком от своего имени; обеспечить получение экспортной лицензии, выполнить таможенные формальности; передать покупателю комплект документов, включая авиационную накладную.

Импортер обязан: оплатить товар; покрыть все расходы, связанные с транспортировкой товара после передачи его перевозчику.

Риск и право собственности переходит от продавца к покупателю при доставке товара в аэропорт.

КАФ - Саf - Cost and Freight (цена и фрахт). При этих условиях экспортер за свой счет обязан: поставить товар с документами, которые подтверждают его соответствие требованиям контракта; упаковать товар в соответствующую (морскую) упаковку; зафрахтовать судно к порту назначения; доставить товар в порт; получить экспортную лицензию и выполнить таможенные формальности; отгрузить товар на судно; сообщить импортеру о погрузке и передать ему комплект документов, включая морской коносамент.

Импортер обязан: застраховать товар; покрыть все расходы, связанные с транспортировкой грузов, за исключением фрахта; принять документы у экспортера; оплатить товар.

Риск и право собственности переходит от продавца к покупателю при пересечении грузом борта судна в порту погрузки.

СИФ - Сиf - Cost, Insurance, Freight (цена, страхование, фрахт). Эти условия практически совпадают с предыдущими, за исключением того, что экспортер должен еще застраховать груз в порту назначения.

Перевозка оплачена к... Freight carriage paid to. При этих условиях экспортер за свой счет обязан: поставить товар с документами, которые подтверждают его соответствие условиям контракта; заключить договор о перевозке товара в отмеченный в контракте пункт; оплатить перевозку; передать товар в обусловленный в контракте срок перевозчику; сообщить импортеру и передать ему комплект документов, включая квитанцию о принятии груза к перевозке; получить экспортную лицензию и оплатить вывозную пошлину, налоги, сборы.

Поскольку транспортировка может осуществляться разными видами транспорта и последовательно несколькими транспортно-экспедиторскими фирмами, обязательства экспортера считаются выполненными после передачи груза первому перевозчику.

Импортер обязан: застраховать за свой счет товар; оплатить все другие расходы, которые возникают при транспортировке; оплатить товар экспортеру: покрыть все расходы, связанные с транспортировкой товара в его страну.

Риск и право собственности переходит от продавца к покупателю в момент передачи экспортером груза первому перевозчику.

Поставлено на границу - Delivered at Frontier. Особенностью этих условий является то, что обязательства экспортеров заканчиваются на таможенной границе импортирующего государства. Экспортер за собственный счет и в определенные сроки обязан: поставить товар, который отвечает требованиям контракта, в пограничный пункт; известить об этом покупателя; передать ему комплект документов, в том числе транспортные; получить экспортную лицензию; выполнить таможенные формальности и оплатить все расходы по передачи товара покупателю. Экспортер оплачивает стоимость транспортировки и все другие расходы при транзите груза через третьи страны, а также разгрузки товара в пункте назначения. Он также берет на себя все риски во время транзита. По прибытии груза в назначенный пункт экспортер обязан сообщить об этом покупателю. При прямом железнодорожном и автомобильном соединении экспортер по просьбе импортера, за его счет и на его риск может заключить договор о перевозке груза и по территории импортирующей страны от границы к месту назначения. Однако беспокойство о получении импортной лицензии и выполнении таможенных формальностей лежит на импортере.

Кроме оплаты товара, импортер обязан покрыть все расходы, связанные с ввозом товара в транзитную или свою страну.

Поставлено с оплатой пошлины - Delivered Duty Paid. В практике международной торговли эти условия распространились под воздействием заострения проблемы сбыта. Они возлагают на экспортеров ответственность и расходы, связанные с доставкой товара к месту, отмеченному импортером. Это может быть место завода - потребителя товара, место посредника или строительная площадка сооружаемого объекта. В обязанности экспортера входит получение экспортных и импортных лицензий, выполнения таможенных формальностей в оба конца границы, оплату пошлины, а также всех других налогов и сборов, связанных с доставкой товара. Экспортер берет на себя весь риск случайной порчи и потери товара, вплоть до доставки его в пункт назначения. Он передает покупателю все документы, необходимые для получения товара от перевозчика.

Импортер, кроме оплаты товара, покрывает все случайные расходы, которые могут возникнуть при транспортировке, а также берет на себя риск и расходы после передачи ему товара.

Из всех описанных базисных условий участники внешнеторговых операций предоставляют преимущество условиям ФОБ и СИФ. А в практике международной торговли "цену ФОБ" понимают как экспортную цену товара, "цену СИФ" - как импортную.

Поставка товара на этих условиях выгодна для продавца, поскольку риск случайной потери или повреждения товара с момента погрузки товара на судно и получение коносамента, а иногда с момента принятия товара к погрузке в порту отправления переходит до покупателя. К тому же, заключив соглашение на условиях СИФ, продавец получает возможность фрахтовать судно по своему усмотрению и тем самым получает дополнительную прибыль за счет разницы между стоимостью фрахта, заложенной в цене, и фактически оплаченной фрахтовальщиком, а также за счет использования зафрахтованного тоннажа для перевозки обратным рейсом своих импортных грузов.

## Морские перевозки и виды документов

Морские суда классифицируются в зависимости от видов грузов, которые перевозятся, регулярности рейсов, форм договоров перевозки. Наибольший интерес составляет деление рынка морских перевозок на трамповое и линейное судоходство.

Трамповое судоходство. Трамповыми - называются суда, которые осуществляют нерегулярные рейсы, без четкого расписания, и направляются судовладельцами туда, где со стороны фрахтовальщиков есть спрос на тоннаж. Трамповые суда перевозят в основном массовые грузы: лес, руду, уголь, зерно, нефтепродукты и другие грузы, перевезенные навалом или наливом. Большинство трамповых судов универсальные и могут при необходимости перевозить генеральные грузы - упакованные и неупакованные: товарно-искусственные грузы (оборудование, химикаты, аппаратура, металлоизделия, автомобили, трактора, вагоны, сельскохозяйственная техника). Таким образом, на этих судах под груз может быть предоставлено все судно или его часть, или определенные грузовые помещения.

Договор на перевозку грузов трамповыми судами заключается в виде чартера. Сторонами в чартерном договоре является фрахтовальщик (грузоотправитель или его представитель) и фрахтователь (перевозчик или его представитель). Основные пункты чартерного договора таковы:

время и место заключения чартера;

полное юридическое наименование сторон (преамбула чартера);

название и описание судна;

право замены сначала отмеченного срока;

род груза;

место погрузки и разгрузки;

условия погрузки и разгрузки, в том числе условия оплаты демереджу - денежного возмещения, которое платится фрахтувальником судовладельцу за простой судна под нагружающими работами сверх установленного в чартере срока, и диспачу - возмещение, которое выплачивается судовладельцем фрахтувальнику за досрочное завершение грузовых работ и освобождение судна;

порядок оплаты фрахта;

срок представления судна, включая канцелинг - конечный срок представления судна под нагрузку, при несоблюдении которой фрахтувальник имеет право разорвать чартер;

другие условия (ледовое предостережение, предостережение при обстоятельствах непреодолимой силы и тому подобное).

Многовековая практика торгового мореплавания привела к созданию типичных договоров перевозки, которые называются проформами чартера. На основе проформ чартера, который разрабатывается или перевозчиками, или специализированными организациями, заключается чартер на перевозку конкретных грузов в определенных направлениях. В торговом мореплавании применяются такие виды фрахтования судна:

фрахтование на один рейс, по которому судовладелец одним рейсом перевозит груз из одного или нескольких портов отправления в один или несколько портов назначения;

фрахтование на последовательные рейсы применяется при перевозках большого количества однородного груза в том же направлении несколькими последовательными рейсами;

фрахтование за генеральным контрактом, по которому судовладелец обязывается в течение конкретного периода перевезти определенное количество груза;

фрахтование на условиях тайм - это договор об аренде судна, когда все судно или его часть передается на конкретное время в распоряжение фрахтовальщика для перевозки грузов в любых направлениях. Судовладелец обязан только удерживать судно в исправном состоянии и оплачивать содержание экипажа. Фрахтовальщик берет на себя все другие расходы (топливо, портовые собрания) и платит арендную плату судовладельцу;

фрахтование на условиях димайз-чартеру - это договор об аренде судна, когда судовладелец передает его фрахтовальщику на обусловленный срок вместе с командой, члены которой становятся служащими нанимателя, который берет на себя все расходы относительно судна, в том числе зарплату экипажа и арендную плату судовладельцу;

фрахтование на условиях бербоут-чартеру - это наем судна без экипажа; фрахтовальщик берет на себя все расходы относительно его использования и выплачивает арендную плату судовладельцу. Этот вид фрахтования судов широко применяется во время приобретения судов в рассрочку. В таком случае договор аренды является также и договором покупки-продажи. После завершения расчетов фрахтовальщик становится владельцем судна.

Денежная сумма, которая выплачивается фрахтовальщиком фрахтователю за перевозку груза трамповым судном, определяется размером фрахтовой ставки. Фрахтовые ставки определяются в зависимости от рыночной конъюнктуры и устанавливаются непосредственно судовладельцем.

Линейное судоходство - форма транспортных услуг, которая обеспечивает регулярные перевозки между установленными портами генеральных грузов по предварительно объявленному расписанию. Соединение регулярными линиями поддерживается одним или несколькими судоходными компаниями. Различают три типа линий:

односторонние, что обслуживаются одним судовладельцем;

общие, которые обслуживаются несколькими транспортными компаниями на основе соглашений между ними или межправительственными соглашениями;

конференциальные, организованные для перевозки грузов на океанских направлениях на основе соглашений конференций судновладельческих компаний.

В 1974 г. в пределах ООН был разработан Кодекс поведения линейных конференций. В соответствии с ним, конференцией признается группа, которая состоит из двух и больше перевозчиков, которые предоставляют услуги относительно международных линейных перевозок грузов на определенном направлении и имеют договоренность об общих тарифных ставках, правах и обязанностях членов конференции и других условиях.

Все члены линейной конференции пользуются единственными тарифами. Ставки в тарифах устанавливаются за единицу массы или объема груза. Во время расчета фрахта линейный перевозчик имеет право выбора относительно применения массовой или объемной ставки тарифа, исходя из принципа наибольшего фрахта для судна. Практически это значит, что перевозчик при калькуляции провозной цены устанавливает удельный нагружающий объем (объем груза делится на массу). Если удельный нагружающий объем больше от единицы, к данному грузу применяется ставка за единицу объема, если более малый - плата стягивается за единицу массы. В случае перевозки дорогих грузов перевозчик может стягивать плату за фрахт, который вычисляется как процент от декларируемой стоимости груза (обычно 3-5%).

К преимуществам линейного судоходства относят: регулярность, соблюдение сроков расписания, относительно стабильные цены, эксплуатация специализированного тоннажа, наличие широкой сети агентов. Однако это нуждается в значительных расходах и потому тарифы линейных перевозчиков более высоки фрахтовых ставок при трамповых перевозках.

Линейные суда перевозят преимущественно мелкие партии грузов от большого количества отправителей большому количеству получателей. Поэтому линейные компании принимают грузы для перевозки задолго до подхода судна. Они хранят их на своих составах, организуют и оплачивают нагрузку и разгрузку. Стоимость этих услуг включается в плату за транспортировку.

Основным документом в морских перевозках является коносамент.

Коносамент - документ, который выдает судовладелец грузоотправителю в подтверждение принятия груза к перевозке морским путем.

Кроме основного экземпляра, коносамент имеет еще два или три оригинала, на которых перевозчики или их агент ставят свои подписи и печать.

Коносамент, в котором указано право собственности на товар, называется оригинальным коносаментом. Коносамент выполняет три основных функции:

удостоверяет принятие судовладельцем (перевозчиком) груза к перевозке,

является товарораспорядительным документом,

свидетельствует о заключении договора перевозки груза морским путем, в соответствии с которым перевозчик обязывается доставить груз против представления документа.

Выполняя первую функцию, коносамент являет собой расписку судовладельца или его уполномоченного, которая удостоверяет, что определены товары в отмеченном количестве и в надлежащем состоянии загруженные на судно для перевозки к обусловленному месту назначения или что товары приняты под охрану судовладельца с целью перевозки. На коносаменте обязательно должна быть отметка судоходной компании "груз на борту", "груз загружен" или "груз, принятый к погрузке".

Вторая функция коносамента предоставляет право владельцу оригинала распоряжаться грузом, который делает его товарораспорядительным документом. Это значит, что только лицо, отмеченное в коносаменте, владелец ли коносамента на предъявителя может требовать от судовладельца выдачи товара, отмеченного в коносаменте, и имеет право распоряжаться этим товаром. Чтобы продать товар, который находится в дороге и представленный коносаментом, товаророзпорядчику достаточно продать или передать свои права за коносаментом.

Третья функция коносамента заключается в том, что он является единственным доказательством наличия договора морской перевозки между грузоотправителем и судовладельцем. Эту функцию коносамент выполняет во время перевозок товаров на судах регулярных линий или при поставке грузов отдельными партиями, недостаточными за своими размерами для использования всего судна или его части. При перевозках трамповыми судами коносамент выполняет лишь первые две функции - служит распиской в получении груза и товарораспорядительным документом.

В коносаменте содержатся сведения о названии судна, его владельца, тоннаж судна, наименования портов погрузки и разгрузки, сумма фрахта с указанием, где осуществляется оплата фрахта - в порту погрузки или в порту назначения, количество выданных экземпляров коносамента.

Он подписывается капитаном судна или пароходного агента. На обороте линейного коносамента обычно печатаются условия договора перевозки. Полный комплект коносаментов составляют три копии и три оригинала. Один оригинал предъявляют к оплате в банк, другие выдаются перевозчику, отправителю и получателю, равно как и копии, которые отсылают также в порт отправления, порт назначения и таможню. К коносаменту добавляют:

манифест, который содержит описание коносаментов партий грузов для организации разгрузки;

ордер на груз, который выдает отправитель капитану;

штурманскую расписку, на основе которой выписывается коносамент;

акт-сообщение, который является основанием для пред представления претензий в случае, если груз пострадал во время перевозки.

Виды коносаментов:

Коносамент на имя названного лица или грузополучателя. В таком случае только это лицо сможет получить товар в пункте прибытия товара после предъявления оригинала коносамента. В США этот вид коносамента называется прямым коносаментом.

Коносамент на предъявителя. Держатель этого коносамента считается юридическим владельцем товара.

Ордерный коносамент. В этом случае предусматривается, что грузоотправитель может передать свои права третьему лицу, индоссируя коносамент, то есть поставив на обороте свою подпись и печать. Такой коносамент применяется тогда, когда платеж происходит против предъявления документов банковые. Такой коносамент может быть индоссирован последовательно несколькими лицами.

Прямой коносамент - то есть без переваливания.

Сквозной коносамент. Это значит, что на маршруте прохождения груза возможны переваливания. Они могут быть в первом порту разгрузки или перегрузки товара на другое судно, которое и доставит товар в конечный пункт назначения, или в порту, из которого осуществляется последующее отправление груза сушей, или в пункте отправления груза в порт, из которого будет осуществляться погрузка. В сквозном коносаменте цена перевозки, первое и/или второе фрахтование оплачивается перевозчиком груза и счет выставляется на общую сумму. Однако переваливание всегда связано с риском для владельца товара и потому вполне справедливо вспомнить здесь о "чистом коносаменте". Этот срок значит, что груз был принят перевозчиком без резервации, то есть в отличном внешнем состоянии.

Чтобы забрать груз из конечного пункта назначения, а также для индоссирования нужен только один оригинал, независимо от числа выданных оригиналов коносамента. Если индоссирован один из оригиналов коносамента, другие оригиналы теряют юридическую силу.

В том случае, когда грузополучатель продает не всю партию товара по коносаменту, а только его часть, или когда партия товара продается одновременно нескольким покупателям, он может разделить коносамент на несколько частей и каждому покупателю выписать частичный коносамент, или деливери - ордер, по которому каждый клиент может получить соответствующую часть груза.

Контейнерные перевозки морем. В международной торговле в последнее время часто для перевозок генеральных грузов морем используются контейнеры.

Стандартный контейнер - это металлический ящик (из стали или алюминия) с двойными дверцами из одного конца. Большинство контейнерных перевозок осуществляются в контейнерах двух типов.

1. Двадцатифутовий контейнер вместимостью . Максимальная загрузка - 18 т. Внутренние размеры: длина - 5,89 м, ширина - 2,32 м, высота - 2,23 м (дверцы: ширина - 2,30 м, высота - 2,14 м).

2. Сорокафутовый контейнер вместимостью  с максимальной загрузкой на 30 т. Внутренние размеры: длина - 12 м, ширина 2,32 м, высота - 2,23 м (дверцы: ширина - 2,30 м, высота - 2,23 м). Эти размеры могут слегка варьироваться в зависимости от производителя. Нужно всегда указывать точные параметры для крупногабаритных и специальных предметов перевозки.

Предоставление услуг относительно осуществления контейнерных перевозок требует специальной оснастки и специального оборудования портов подъемными и погрузочными установками. На сегодня для перевозчика контейнерные перевозки являются экономическими - они значительно сокращают время погрузки и разгрузки судов. География контейнерных перевозок существенно расширяется.

Для грузоотправителя основное преимущество заключается в уменьшении риска потерь, кражи или порчи груза благодаря более безопасной системе перевозок. Товары, которые легко складируются, могут доставляться в простой упаковке, которая дает возможность сэкономить дважды: на несложной упаковке и транспортных расходах, которые зависят от массы груза и его габаритов. При неполном заполнении контейнера грузоотправитель часто пользуется услугами транспортно-экспедиционного агентства, которое может сформировать так называемый сборный контейнер, используя его для погрузки нескольких партий грузов от разных грузоотправителей. При полной загрузке контейнера коносаменты выписываются непосредственно перевозчиками грузов. Если формируется сборный контейнер, то есть в контейнере перевозятся грузы от разных отправителей разным получателям, выписываются коносаменты на каждую индивидуальную партию товара и один оформляется коносамент на весь контейнер, который выдается последнему грузоотправителю, который присоединился.

## Железнодорожные перевозки и основные виды документов

Основным документом в перевозке товаров железной дорогой из страны в страну является железнодорожная накладная. Она выполняет функции:

договора о перевозке;

товарораспорядительного документа;

подтверждения о принятии груза к перевозке.

Настоящий документ не является обратным. Груз отдается в распоряжение названного грузополучателя при предъявлении им документа, который удостоверяет его личность. Поскольку в мире есть несколько систем железнодорожного соединения, которые отличаются один от другого шириной колеи, габаритами локомотивов и вагонов, условиями перевозки и т.п., регуляция международных железнодорожных перевозок осуществляется несколькими независимыми один от другого международными конвенциями, каждая из которых применяется конкретно к какой-то из систем и регламентирует форму железнодорожной накладной.

Европейские страны руководствуются Конвенцией о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), участниками которой является 33 государства (большинство стран Европы, а также ряд стран Азии и Северной Африки).

КОТИФ содержит условия перевозки грузов. В частности, устанавливает, что ставки перевозочных платежей определяются национальными и международными тарифами. Предусмотрены предельные сроки доставки грузов. По правилам КОТИФ, общие сроки доставки грузов составляют для грузов большой скорости 400 км, а для грузов малой скорости - 300 км за сутки. В то же время за железными дорогами сохраняется право устанавливать для отдельных соединений специальные термины доставки, а также дополнительные сроки при возникновении существенных осложнений в перевозках и других особенных обстоятельств.

Предельный размер ответственности железных дорог в случае несохранения в целости перевезенных грузов в КОТИФ определен в расчетных единицах Международного валютного фонда - СПЗ (17 СПЗ или 51 старый золотой франк за 1 кг массы брутто). Предусмотрено также, что вызванные просрочкой доставки, убытки возмещаются грузовладельцу в пределах трехкратных провозных платежей.

Хотя СССР не был участником КОТИФ, однако ее положение, служебные инструкции и другие нормативные документы использовались и продолжают применяться при перевозках наших внешнеторговых грузов в страны Западной Европы и из этих стран в Украину.

Между социалистическими странами Европы и Азии была заключена многосторонняя транспортная конвенция - Соглашение о международном грузовом соединении (УМВС). В УМВС определяются сроки доставки грузов, устанавливаются провозные платежи на дорогах стран отправления и назначения за ставками внутренних тарифов, а во время следования дорогами транзита - за транзитными тарифами.

Ответственность железных дорог за несохраненность груза наступает в случае наличия вины перевозчика, которую часто должен довести грузовладелец. В отличие от КОТИФ, максимум ответственности в УМВС не установлено и возмещение выплачивается перевозчиком в пределах настоящей стоимости груза, отмеченной в счете поставщика, объявленной его ценности ли. Повреждение и несохранность груза должны быть подтверждены коммерческим актом. В случае просрочки доставки железная дорога платит штраф, который составляет определенный процент от провозной платы.

Заключение договора международных перевозок грузов согласно положениям УМВС оформляется накладной соответствующей формы. Накладная УМВС имеет пять листов:

первый лист - оригинал накладной (сопровождает груз к станции назначения и выдается получателю вместе с пятым листом и грузом);

второй лист - дорожная ведомость (является документом железной дороги, остается в пункте назначения; выдается столько сведений, сколько дорог принимают участие в перевозке);

третий лист - дубликат накладной (выдается отправителю после заключения договора перевозки);

четвертый лист - лист передачи груза (сопровождает отправление к станции назначения, остается в пункте назначения);

пятый лист - сообщение о прибытии груза (сопровождает отправление к станции назначения, выдается получателю вместе с оригиналом и грузом).

Форма железнодорожной накладной за УМВС отличается от аналогичного документа за КОТИФ. Поэтому при оформлении перевозки из СНГ, когда часть пути будет проходить через европейские страны, накладная УМВС оформляется к пограничной станции железной дороги страны, смежной из СНГ, где накладная УМВС будет переоформлена в накладную КОТИФ. Такая же процедура осуществляется на пограничных станциях и при отправлении товаров в страны СНГ.

При международных перевозках расчетной валютой тарифов является швейцарский франк. Кроме накладной, с грузом отправляют соответствующие товарораспорядительные документы.

В последнее время возникла тенденция к переходу многих центральных и восточноевропейских стран от УМВС к КОТИФ. С 1 января в 1991 г. железные дороги Венгерской Республики, Чешской и Словацкой республик денонсировали УМВС.

## Автомобильные перевозки и виды документов

Основным документом в автомобильных перевозках является товаротранспортна накладная, которая выполняет функции:

договора перевозки;

товарораспорядительного документа;

расписки перевозчика.

Содержание сведений, которые указываются в накладной, определяется Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПВ) от 1956 г., участником которой был СССР.

Накладная складывается отправителем в четырех экземплярах (два - для перевозчика и по одному - для продавца и покупателя), подписывается отправителем и перевозчиком. По прибытии груза для разгрузки к покупателю последний должен отметить время прибытия автомобиля под разгрузку и отбывание из разгрузки, подписать накладную и поставить свою печать.

Автотранспортом могут осуществляться сборные перевозки от разных грузоотправителей разных товаров или партий товаров. Если груз должен быть загружен на несколько транспортных средств или нужно перевезти разные грузы или партии грузов, складывается столько накладных, сколько транспортных средств используется или сколько грузов или партий грузов перевозится.

Автомобильные тарифы устанавливаются в расчете за перевозку одной тонны груза в зависимости от расстояния и могут предусматривать определенные надбавки, скидки и штрафы из установленной суммы.

Кроме автотранспортной накладной, с грузом отправляют товарораспорядительные документы:

паковочное письмо;

отгрузочные спецификации;

сертификаты качества и другие документы, необходимые для ввоза товара в страну покупателя и пересекание транзитных стран.

## Воздушные перевозки и основные виды документов

Основным документом в авиаперевозках является авианакладная, которая выполняет функции:

договора воздушной перевозки;

товарораспорядительного документа;

расписки Аэрофлота в принятии груза к перевозке;

таможенной декларации.

Авианакладная заполняется отправителем во время сдачи груза и вручается получателю. Она состоит из трех оригиналов и девяти копий.

Первый экземпляр оригинала с пометкой "для перевозчика" подписывается отправителем и вручается перевозчику.

Второй экземпляр с пометкой "для получателя", подписывается отправителем и перевозчиком и вручается получателю.

Третий оригинал с пометкой "для отправителя" подписывается перевозчиком и возвращается отправителю. Копии вручаются отправителю, получателю, перевозчику, в аэропорты отправления и назначения и таможню.

Для авиаперевозки авианакладная - такой же документ, что и коносамент при морских перевозках. Однако есть существенные расхождения. Авианакладная не является обратным документом, ее нельзя индоссировать (передать другому лицу с помощью передаточной подписи), она не может быть документом, который удостоверяет право собственности на груз как таковой. В авианакладной нет оригинала, переданного грузополучателю для надела его правом владения товаром. Груз отдается в распоряжение названного грузополучателя после предъявления им документов, которые удостоверяют его личность, подписанной квитанции и уплаты необходимых сборов.

Когда воздушным путем отправляются грузы разных отправителей, то главный грузоотправитель выписывает своему агенту в конечном пункте прибытия не обычную накладную, а возведенную - с указанием на каждую отдельную партию товара. По прибытии груза агент передает его отдельными партиями в распоряжение грузополучателей, отмеченных в возведенной авианакладной. Как и в коносаменте, в авианакладной должна быть детальная информация о грузополучателе и о перевезенном товаре.

Плата за авиафрахт обычно вычисляется за массой в килограммах, при этом масса округляется на полкилограмма в большую сторону. Когда соотношение массы и объема груза превышает 6 (для Великобритании - 5), тогда плата стягивается исходя из объема груза.

Кроме авианакладной, с товаром отправляют необходимые товарораспорядительные документы.

## Транспортно-экспедиторские предприятия

В большинстве случаев покупатели и продавцы (экспортеры и импортеры) сами не в состоянии выполнить всю необходимую работу для подготовки своего груза к транспортировке. А продвижение грузов в международном товаробороте от производителя до потребителя - это сложный многоступенчатый процесс, в котором участвует несколько видов транспорта, и данный процесс требует высокого качества обслуживания, соблюдения особых международных правил, условий и требований, точного исполнения условий контракта, предписаний перевозчиков, банков, соблюдения таможенных и государственных законов.

При движении товаров из одной страны в другую необходимо учитывать следующие факторы:

Состояние международных транспортных рынков (фрахтовых, автомобильных, экспедиторских, стивидорных, брокерских и т.п.).

Транспортную политику отдельных государств и международных союзов.

Законодательство стране, права и обычаи в области международного транспорта, международные соглашения и конвенции по перевозкам и транзиту.

Организацию и технику транспортных операций (упаковка, хранение, складирование).

Особенности отдельных транспортных направлений (например, морских портов и т.п.).

Торговые обычаи грузополучателей и грузоотправителей.

В этих условиях эффективность и качество всего процесса товародвижения от грузовладельца в одной стране до грузополучателя в другой стране зависит не только от производителя и перевозчика товаров, но и от различного рода посредников, участвующих в международных перевозках. Такими посредниками в международных транспортных операциях могут быть отдельные лица, специализированные предприятия, фирмы, объединения, корпорации, осуществляющие разнообразные функции по поручению владельца груза при его перемещении с момента подготовки товара к транспортировке до момента сдачи его покупателю или потребителю.

Формы и виды посреднических услуг расширяются, постоянно увеличивается их объем, меняется география поставки товара. Поэтому этот комплекс услуг и операций можно назвать обслуживающими услугами, которые можно назвать транспортно-экспедиторским обслуживанием.

Такую работу можно поручить транспортно-экспедиторским предприятиям (ТЕП), которые предоставляют большой комплекс услуг по транспортно-экспедиционному обслуживанию (ТЕО) грузов. Это, в частности, такие услуги:

выбор наиболее рационального вида транспорта с учетом стоимости и срока доставки грузов;

составление перспективных, годовых и текущих планов перевозок;

обеспечение контейнерных грузопотоков в оптимальном режиме;

обеспечение максимального использования грузоподъемности и грузовместимости перевозочных средств (вагонов, автомобилей, контейнеров, судов);

фрахтование судов и расчеты по фрахту;

расчетные операции по внешнеторговым контрактам;

телексная информация;

консультации по расчетным и экспедиторским операциям;

таможенное декларирование грузов;

погрузочно-разгрузочные работы и оформление приемо-сдаточных документов;

приемка груза от перевозчика в пунктах назначения с проверкой количества груза (веса, числа, мест и т.п.), а в отдельных случаях и его качества;

оформление коммерческих актов или других документов при обнаружении недостач, порчи, повреждения груза или тары, излишков пересортицы и т.п.;

содействие организации перевалки грузов при передачи с одного вида транспорта на другой;

организация накопления груза, хранения на складах и сортировочных базах;

автоперевозка;

оформление товарораспорядительной документации;

страхование грузов;

упаковка, маркировка, комплектация отгрузочных партий согласно поручению заказчика, а также рассортировка грузов, переуапаковка, перемаркировка и т.п.;

сопровождение грузов проводниками (диспетчерами);

стандартизация тары и упаковки;

организация доставки груза со склада отправителя на станцию, в порт, а также вывоз грузов из портов, со станций на склады получателя;

подготовка (комплектация) сборных отправок для одного или нескольких отправителей, работа с мелкими отправками;

упрощение транспортной и товаросопроводительной документации.

Выполнение всех перечисленных транспортно-экспедиторских операций требует высокой квалификации административно-управленческого и производственного персонала для достижения максимальной экономии при транспортировке товара или (груза).

Транспортно-экспедиторские предприятия (ТЭП) должны располагать материальными средствами, такими как:

складские помещения;

базы;

сортировочные и накопительные центры и терминалы;

фирмы по таре и упаковке;

собственные автомобили, контейнеры, перегрузочную технику;

компьютерную и копировальную технику.

Более подробную информацию о деятельности таких организаций можно посмотреть в интернете.

## Контрольные вопросы

1. В чем сущность базисных условий поставок товара?

2. Как распределяются обязательства между продавцом и покупателем во время поставок товара на условиях Инкотермс в группах Е, F, С и D?

3. Какие факторы необходимо учитывать при выборе вида транспорта?

4. Какие отличия между трамповым и линейным судоходством?

5. Какие функции выполняет коносамент и какие его виды существуют?

6. Какие транспортные документы необходимы для перевозки грузов железнодорожным транспортом?

7. Какие транспортные документы необходимы для перевозки грузов автомобильным транспортом?

8. Какие транспортные документы необходимы для перевозки грузов авиационным транспортом?

9. Что представляют собой транспортно-экспедиторские предприятия.

10. Какие услуги выполняют транспортно-экспедиторские предприятия.

## Литература

1. Внешнеторговьие сделки / Сост. И.С. Гринько. - Сумы, 1994.

2. Гаджинский А.М. Основьи логистики. - М., 1996.

3. ДехтяреваО.И., ПолыннаяТ.Н., СаркисовС.В. Внешнезкономическая деятельность: Учеб. пособие. - М., 1999.

4. Кодекс торгового мореплавания. - М., 1996.

5. Логистика / Под ред. Б.А. Аникина - М., 1997.

6. Международньие перевозки грузов: нормативная база. - М., 1996.

7. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. - М., 1997.

8. Новиков Д.С. Транспорт в международных зкономических отношениях. - М., 1984.

9. Плушников К.И. Транспортно-зкспедиторские операции. - М., 1997.

Ю. Саркисов С.В. Контейнерньие перевозки в капиталистических странах. - М., 1991.

11. Саркисов С.В. Организация и управление доставкой товаров во внешнезкономических связях (основы логистики): Учеб. пособие. - М., 1998.

12. Саркисов С.В. Транспорт и его использование в условиях рынка. - М., 1993.

13. Мировая экономика: Учебник / А.С. Филипенко, О.И. Рогач, О.И. Шнирков но др. - К., 2000.

## Лекция № 3. Транспортная работа в системе внешнеэкономического комплекса

Транспорт во внешнеэкономических связях

Показатели качества международных грузовых перевозок

Этапы по транспортному обеспечению внешнеэкономических связей

Классификация и содержание транспортных операций

Условия доставки товаров в договорах купли-продажи.

Влияние базисных условий поставки товара на организацию его транспортировки

## Транспорт во внешнеэкономических связях

Под термином "международные перевозки" принято понимать перевозки грузов и пассажиров с территории (акватории) одной страны на территорию (акваторию) другой страны.

В перечисленных документах "международная перевозка" равнозначна "международному сообщению", отличительным критерием которой принят географический признак. По мнению ряда экономистов-международников, "международная перевозка" должна иметь и ряд экономических и правовых критериев.

К экономическим критериям можно отнести то, что расчеты ведутся в согласованной между странами валюте и специально выработанному порядку и др.

К "правовым" критериям можно отнести то, что на этот вид перевозок распространяются международные правовые нормы. Взаимные претензии (перевозчиков и грузоотправителей) решаются, как правило, в арбитражном порядке. Перевозки осуществляются по специально разработанным и согласованным грузовым документам и др.

Таким образом, "международные перевозки" можно определить как перевозки грузов из одной страны в другую на взаимно согласованных или принятых на международном уровне экономических и правовых условиях.

В зависимости от периодичности доставки грузов (или по форме организации транспортного процесса) можно выделить две основные категории перевозок: регулярные и нерегулярные. Первоначально такое деление сложилось на морском транспорте, где регулярные перевозки стали называться линейными, а нерегулярные - трамповыми.

Кроме морского транспорта, понятия регулярного и нерегулярного международного сообщения свойственны также воздушному и автомобильному транспорту.

На автомобильном транспорте регулярные перевозки осуществляются по согласованию и опубликованным договорам, в которых определены условия перевозки, тарифы и расписания движения транспортных средств по определенному маршруту.

В последнее время все большее значение в международных железнодорожных перевозках принимают регулярные перевозки, так называемые "регулярные грузовые поезда".

Чтобы начать процесс перемещения, производителю необходимо подготовить продукцию таким образом, чтобы защитить ее от атмосферных и динамических воздействий во время транспортировки, учесть габаритные ограничения транспортных средств, доставить к месту погрузки, погрузить на транспортное средство, осуществить ряд коммерческих, банковских, таможенных, карантинных, санитарно-ветеринарных и других операций. Еще в процессе проектирования продукции необходимо предусмотреть возможность рациональной транспортировки создаваемого изделия.

После завершения процесса перемещения заказчик (потребитель) продукции должен осуществить ряд операций по доставке товара на места, связанные с его непосредственным потреблением, в случае нарушения условий транспортировки иметь возможность предъявить претензии к перевозчику и получить компенсацию за причиненный ущерб. Вместе с тем грузовладелец в особо сложных условиях должен прибегать к услугам различного рода посредников, действующих как в сфере обращения, так и в сферах производства и потребления.

В транспортном процессе возникают различного рода технологические перерывы, связанные с накоплением товара, комплектацией отправок, их подработкой и т.д. Такие перерывы могут быть в местах отправления, выгрузки и перевалки с одного вида транспорта на другой. В транспортном процессе его участники - производители, заказчики, покупатели продукции, транспортные предприятия, посредники - вынуждены вступать в сложные экономические и коммерческо-правовые взаимоотношения, определяемые различного рода нормативными актами, регулируемые национальным законодательством, международными правовыми нормами, обычаями.

Транспортному обеспечению близка по своему назначению система международного товародвижения. Это технические средства, коммуникации и обустройства всех видов транспорта; складское хозяйство промышленных фирм, их филиалов, торгово-посреднических и других компаний; материально-техническая база стивидорных, брокерских и агентских фирм; обустройства транспортно-экспедиторских компаний для осуществления операций по группировке, комплектации отправок и т.п.; материально-техническая база лизинговых компаний, сдающих в аренду контейнеры; технические средства информационно-управляющих систем.

## Показатели качества международных грузовых перевозок

Уровень транспортного обеспечения внешнеэкономических связей оказывает существенное влияние на эффективность внешней торговли, проявляясь в цене товара в качестве транспортной составляющей с требованием ее снижения. В свою очередь, качество транспортной услуги (скорость, регулярность, сохранность, надежность и т.п.) прямо или косвенно воздействуют на формирование самой цены товара, увеличивая ее при высоком транспортном сервисе или уменьшая при низком уровне транспортного обслуживания.

В связи с этим появляется необходимость оперировать понятиями стандарта качества транспортного обслуживания и комплексностью предоставляемой транспортной услуги.

Стандарт качества синтезирует конкретные потребности грузовладельца и определяет требуемый для них оптимальный набор качественных транспортных признаков, а также удельный вес, характер и степень совершенства определенных типовых признаков.

Набор стандартов должен отражать весь диапазон существующих и прогнозируемых потребностей народного хозяйства и международных рынков. В свою очередь, технология, техника и организация, различные формы и методы перевозки и обработки грузов должны обеспечить выполнение этих стандартов.

Стандарт качества должен закладываться в комплекс целенаправленных мер по оптимизации транспортного обеспечения внешнеэкономических связей в системе "производство ■=> обращение ■=> потребление" от момента изготовления продукции до момента сдачи товара покупателю.

Были разработаны первые три государственных стандарта качества:

"Услуги транспортные. Термины и определения".

"Услуги транспортные. Номенклатура показателей качества пассажирских перевозок".

"Услуги транспортные. Номенклатура показателей качества грузовых перевозок".

В указанных стандартах перевозки пассажиров и грузов рассматриваются с позиции потребителей, в связи с чем основные характеристики и показатели являются отражением потребностей и интересов пользователей транспортных услуг. Потребности и интересы пользователей в совокупности по существу и составляют качество транспортных услуг.

Терминология, используемая в разработанных государственных стандартах по качеству транспортных услуг, включает следующие понятия с соответствующими определениями.

Показатель качества транспортной услуги (обслуживания) - количественная характеристика одного или нескольких потребительских свойств услуги (обслуживания), составляющих ее качество.

Сохранность перевозки грузов (багажа) - характеристика транспортной услуги, обуславливающая перевозку грузов (багажа) без потерь, повреждений, пропаж и загрязнения.

Своевременность доставки грузов (багажа) - характеристика транспортной услуги, обуславливающая прибытие грузов (багажа) в конечный пункт в соответствии с установленными сроками или объявленным расписанием.

Надежность транспортного обслуживания - совокупность характеристик исполнителя транспортных услуг, обуславливающая предоставление их потребителям в заданных объемах и качестве в течение установленного времени.

Нормативный срок доставки грузов - показатель своевременности доставки груза, в течение этого срока исполнитель транспортной услуги гарантирует доставку груза потребителю.

Качество транспортного обслуживания (качество транспортных услуг) - совокупность характеристик пассажирских, грузовых перевозок или транспортной экспедиции, определяющих их пригодность удовлетворять потребности пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей в соответствующих перевозках и работах.

Уровень качества транспортного обслуживания (уровень транспортного сервиса) - относительная характеристика предоставляемых транспортных услуг, основанная на сравнении значений показателей качества оцениваемой услуги с базовыми значениями соответствующих показателей.

Система качества транспортных услуг - совокупность организационной структуры, ответственности, процедур, процессов и ресурсов, обеспечивающая осуществление общего руководства качества (ИСО 8402).

Управление качеством - методы и деятельность оперативного характера, используемые для удовлетворения требований к качеству (ИСО 8402).

Проверка качества - систематический и независимый анализ, позволяющий определить соответствие деятельности и результатов в области качества запланированным мероприятиям, а также эффективность их внедрения (ИСО 8402).

Класс (сорт) - показатель категории или разряда, относящийся к свойствам или характеристикам, учитывающим различные совокупности потребностей по услугам, предусмотренным для аналогичного использования (ИСО 8402). Он отражает предусмотренное или признанное различие в требованиях к услугам.

Стандарт устанавливает следующую номенклатуру основных групп показателей качества по характеризуемым ими свойствам групповых перевозок:

1) показатели своевременности выполнения перевозок;

2) показатели сохранности грузов;

3) экономические показатели.

Своевременность выполнения перевозки характеризуется показателями:

перевозки грузов к назначенному сроку;

регулярности прибытия груза;

срочности перевозки груза;

Показатели сохранности перевозки в зависимости от характеризуемых ими признаков подразделяются на показатели перевозки грузов:

без потерь;

без повреждений;

без пропажи;

без загрязнения.

При оценке уровня качества грузовых перевозок необходимо учитывать экономические показатели, характеризующие элементные и общие затраты, связанные с перевозочным процессом в целом или выполнением отдельных работ при доставке груза.

Экономическими показателями служат:

удельные затраты на транспортировку грузов;

удельные полные расходы на доставку грузов;

затраты на производство погрузо-разгрузочных и складских работ;

доля транспортных издержек в себестоимости продукции (товара).

## Этапы по транспортному обеспечению внешнеэкономических связей (ВЭС)

Транспортное обеспечение связей - это сложная динамическая система, состоящая из элементов, объединяемых в операции, которые формируются и составляют отдельные процессы (ее этапы), находящиеся под воздействием экономических, коммерческо-правовых, организационных методов и форм управления транспортного обеспечения на всех уровнях.

Укрупнено отдельные этапы по транспортному обеспечению внешнеэкономических связей можно представить следующим образом:

первый этап: подготовка продукции к перевозке, включая упаковку и затаривание, складские работы, подготовка информации для перевозчика и покупателя, подготовка необходимой сопроводительной документации, получение экспортных лицензий, карантинных, ветеринарно-санитарных свидетельств, упаковочных листов, сертификатов и др.;

второй этап: доставка продукции к магистральным видам транспорта;

третий этап: заключение договора перевозки и необходимые расчеты с первым перевозчиком;

четвертый этап: погрузо-разгрузочные и складские работы в пункте отправления продукции;

пятый этап: перемещение товара первым перевозчиком;

шестой этап: таможенные, пограничные, санитарно-ветеринарные операции на пограничных пунктах;

седьмой этап: складские, стивидорные операции при передаче товара второму перевозчику;

восьмой этап: заключение договора перевозки при необходимости со вторым перевозчиком;

девятый этап: перемещение груза вторым перевозчиком;

десятый этап: складские, стивидорные операции при передаче товара перевозчику;

одиннадцатый этап: заключение договора с перевозчиком;

двенадцатый этап: стивидорные и складские операции, раскредитование перевозочных документов;

тринадцатый этап: сдача груза получателю;

четырнадцатый этап: розыск грузов;

пятнадцатый этап: ведение претензий, исков, арбитражных дел.

Кроме того, на том или ином этапе транспортного обеспечения ВЭС возникают различного рода посреднические операции, включающие страхование груза и транспортных средств, лизинг и агентирование транспортных средств, брокерскую деятельность, транспортно-экспедиторское обслуживание и др.

На каждом этапе транспортного обеспечения требуется организация информационного обеспечения участников транспортного процесса.

Указанные этапы транспортного обеспечения организуются и проводятся под контролем продавца и покупателя товара, которые оговариваются и фиксируются в договорах купли-продажи в виде базиса поставки и транспортных условий.

Для транспортного обеспечения внешнеэкономических связей следует учитывать выполнение ряда функциональных элементов.

Технические элементы транспортного обеспечения внешнеэкономических связей требуют согласования технических, физико-химических и других характеристик и свойств перевозимых грузов с технико-эксплуатационными параметрами и характеристиками транспортных средств с целью защиты товаров от атмосферных, температурных и динамических воздействий при перевозке, перегрузке и технологическом хранении. При этом заказчик транспортных услуг информирует перевозчика о транспортных характеристиках товара, а перевозчик, в свою очередь, согласовывает с заказчиком предоставление соответствующих транспортных средств.

Технологические элементы транспортного обеспечения внешнеэкономических связей включают совокупность способов перевозки товара, когда в транспортных процессах создаются особые условия и режимы, способствующие повышению экономичности и качества транспортного обслуживания. К ним относятся различного рода прогрессивные транспортно-технологические системы, включая контейнерную, пакетную, лихтеровозную, паромную и многие другие, когда продукция перемещается в укрупненных, унифицированных единицах.

К экономическим методам воздействия на транспортное обеспечение внешнеэкономических связей относят планирование, учет и анализ транспортной продукции, система ценообразования на продукцию транспорта, включая изучение конъюнктуры международных транспортных рынков.

## Классификация и содержание транспортных операций

В процессе внешнеэкономической деятельности необходимо осуществить сложный и специфический комплекс транспортных операций, связанный с перемещением огромных масс разнообразных товаров на значительные расстояния из сферы производства в сферу потребления. При этом производители продукции, продавцы, покупатели товара, перевозчики груза вступают в определенные взаимоотношения, требующие их регламентации на основе соответствующих договоров, соглашений, других нормативных материалов, основанных на национальных и международных правовых нормах.

Поэтому транспортные операции в международном товародвижении следует рассматривать в их взаимной связи и логичной последовательности в системе "производство - внешняя торговля - транспорт - потребление".

При этом произведенный продукт на определенных стадиях превращается в товар, затем в груз, затем снова в товар, который реализуется заказчиком.

Таким образом, транспортные операции являются неотъемлемой частью внешнеторговых операций. В свою очередь, сам процесс перемещения груза в сфере международного товарообмена и транспортные операции, возникающие при этом, накладывают определенный отпечаток на взаимоотношения продавца и покупателя в процессе реализации внешнеторговой сделки.

Международная перевозка оформляется договором перевозки, заключенным между грузовладельцем и перевозчиком, согласно которому перевозчик обязуется доставить груз в указанное место и вовремя за указанное вознаграждение, а грузовладелец - предоставить груз и произвести соответствующие расчеты за перевозку товара и другие услуги.

Для признания договора перевозки международным необязательно требуется фактическое пересечение товаром или пассажиром границ; международная перевозка может прекратиться в стране отправления груза, например, ввиду утраты "груза" или снятия его с экспорта.

Внешним признаком договора международной перевозки является оформление его соответствующим международным транспортным документом, действующим в стране отправления груза.

Понятие "международная перевозка" отличается от понятия "внешнеторговая перевозка".

Внешнеторговая перевозка указывает на ее характер, т.е. является ли она экспортной или импортной; она может совпадать по месту и времени с международной в случае заключения международного договора перевозки поставщиком в пункте отправления товара или при его доставке на склад покупателя, оформленной международными транспортными документами.

Внешнеторговая перевозка может и не совпадать по времени с международной, если экспортный или импортный груз доставляется от поставщика до пограничного или другого пункта, и, наоборот, по внутренним документам, например, при завозе экспортного товара в морские и речные порты и вывозе из них импортного "груза", при доставке товара на пограничные пункты с некоторых предприятий или в их адрес.

Но, как правило, внешнеторговая перевозка становится международной при заключении международного договора перевозки и оформлении его соответствующими транспортными документами или при пересечении грузом границы, когда перевозка оформлена в соответствии с национальными законодательными правовыми нормами.

## Характер международных перевозок

Содержание транспортных операций во внешней торговле во многом определяется характером международных перевозок или международных сообщений (см. рис.4.1), которые подразделяют в зависимости от: предмета транспортных операций - груз, пассажир или багаж; вида транспорта, участвующего в перевозке - железнодорожный, водный, автомобильный, трубопроводный, воздушный или смешанная перевозка, в которой принимают участие два и более видов транспорта; транспортной характеристики товара - сухой или наливной; периодичности - регулярные и нерегулярные перевозки; порядка прохождения границы - перегрузочные и бесперегрузочные перевозки; видов транспортно-технологической системы - контейнерная, паромная, лихтерная, ролкерная, с использованием судов смешанного типа река-море плавания и др.; завершается ли перевозка в соседней стране - соседские, транзитные, кольцевые; вида сообщений - прямое и непрямое: ломанное, последовательными перевозчиками, с переотправкой, когда в процессе транспортировки действуют один или несколько договоров перевозки.

Характер МП

 предмет

Процесс перевозки

Прохождение границы

Периодичность перевозки

Характеристика товара

Вид сообщения

 Виды тр-та

Виды тр-х систем

Рисунок 4.1 - Характер международных перевозок

## Классификация и процесс транспортировкии перевозки груза.

Процесс транспортировки груза, т.е. его доставку от места производства к месту потребления, следует рассматривать в виде выполнения ряда элементов, характеризующих сам процесс ыполнения транспортных операций (см. рис.4.2

Транспортировку перевозки груза можно разделить на два этапа:

Основной этап - перевозочный, выполняемый транспортом;

Дополнительный этап - охватывающий комплекс различных, сложных и трудоемких операций, связанных с перевозкой груза, но выходящих за пределы функции перевозчика.

Следовательно, транспортные операции также можно разделить на основные, выполняемые перевозчиком, и дополнительные или сопряженные операции, выполняемые другими субъектами транспортного процесса.

Элементы процесса транспортировки груза

Этапы процесса перевозки

Правовая база транспортных операций

 Классификация внешнеторговой сделки

Учет и анализ внешнеторговых перевозок

Участники транспортных операций

Пункты перевозок

Транспортные организации

Рисунок 4.2 - Элементы процесса транспортировки и перевозки груза.

Транспортные операции также можно классифицировать на операции, предшествующие реализации внешнеторговой сделки; возникающие в процессе ее реализации и операции после реализации (см. рис.4.3).

Рисунок 4.3 - Классификация транспортных операций.

Классификация транспортных

операций

В процессе реализации внешнеторговой сделки

После реализации внешнеторговой сделки

К первой группе (процесс реализации внешнеторговой сделки) основных транспортных операций относятся:

планирование внешнеторговых перевозок;

анализ конъюнктуры транспортных рынков, тарифов и условий перевозки товаров в том или ином международном регионе;

планирование транспортных расходов и т.д.

Ко второй группе (после реализации внешнеторговой сделки) транспортных операций включает:

проработку транспортного фактора и транспортных условий и включение их в договора купли-продажи;

подготовку товара к транспортировке - упаковку, затаривание, маркировку, заключение договоров перевозки и их оформление;

подготовку необходимой транспортной и товаросопроводительной документации;

страхование;

организацию контроля за продвижением груза;

расчеты продавца или покупателя с перевозчиком;

таможенные, пограничные, санитарные, ветеринарные операции.

После завершения внешнеторговой сделки могут возникнуть споры между грузополучателем и перевозчиком, продавцом и покупателем, соответствующие претензии и иски, разрешаемые в установленном порядке.

В определенные отрезки времени (месяц, квартал, год) на различных уровнях производится учет и анализ выполнения внешнеторговых и международных перевозок грузов.

По составу участников перевозочного процесса транспортные операции осуществляются:

изготовителем продукции (предприятием),

продавцом или покупателем товара (заказчиком товара, т.е. внешнеторговой организацией),

перевозчиком груза (транспортной организацией),

различного рода посредниками в транспортных операциях (транспортно-экспедиторское, агентское, брокерское, лизинговое и другие виды обслуживания внешнеторгового грузооборота).

Транспортные операции осуществляются в пунктах отправления, в пути следования груза, в пунктах его перевалки с одного вида транспорта на другой, на пограничных пунктах, у получателя товара.

Транспортные операции могут подразделяться на внутренние, осуществляемые в рамках какого-либо участника транспортного процесса, и внешние, когда участники транспортного процесса вступают в определенные взаимоотношения.

К внутренним транспортным операциям предприятий и организаций внешнеэкономического комплекса относятся подготовка планов перевозок, их учет, контроль и анализ, проработка транспортных условий в договорах купли-продажи и т.д.

К внешним транспортным относятся операции, связанные с непосредственным осуществлением перевозочного процесса предприятиями и организациями и организациями внешнеэкономического комплекса - заключение договоров на транспортное обслуживание, согласование планов перевозок, тарифов, фрахта, условий транспортировки товара, расчеты за перевозку товара и др.

Указанные операции для перевозчика составляют коммерческую эксплуатацию транспорта.

В зависимости от места проведения транспортные операции подразделяются на осуществляемые: внутри страны и на территории других стран.

К первой группе транспортных операций относятся организация доставки груза к пограничным пунктам, передача грузов, транспортных средств и различного транспортного оборудования за границу.

Ко второй группе операций, осуществляемых за рубежом, относятся переадресование груза, заключение нового договора перевозки, транспортно-экспедиторское, агентское, лизинговое, брокерское и другие виды обслуживания внешнеторгового грузооборота и транспортных средств.

Наиболее часто встречающимися дополнительными (сопряженными) операциями являются:

Агентские операции.

Агент - доверенное лицо (юридическое или физическое), совершающее определенные действия по поручению другого лица (принципала) от его имени и в его интересах.

Взаимоотношения между принципалом и агентом обычно строятся на базе единовременных полномочий или, если эти отношения имеют длительный характер, на базе агентского договора, предусматривающего объем и порядок предоставления услуг и размеры агентского вознаграждения.

В торговом мореплавании в силу его особенностей, связанных с посещением судами разных портов, ряд функций по защите интересов судовладельца и оказания содействия судовой администрации в выполнении ею своих обязанностей в порту принимают на себя судовые агенты.

Основные обязанности судового агента:

предоставление достоверной информации о порте и действующих в нем правил и обычаев;

осуществление всякого рода формальностей, связанных с заходами, стоянкой судна в порту, включая оплату судовых сборов;

оказание помощи в организации грузовых операций, в снабжении судна топливом, пресной водой, провизией и т. п;

оказание других услуг.

В зависимости от условий чартера судовые агенты назначаются либо судовладельцем (агенты судовладельца), либо фрахтователем (агенты фрахтователей). И в том, и в другом случае функции агента одинаковы - он призван защищать интересы судовладельца, который, в свою очередь, оплачивает его услуги. Если судовладелец уже имеет в порту захода судна своего постоянного агента и вместе с тем вынужден по условиям чартера согласиться принять услуги агента, назначенного фрахтователем, то он оставляет за своим постоянным агентом функции доверительной защиты своих интересов.

Бункерные операции - это операции по обеспечению поставки и загрузки транспортных средств топливом и водой.

Лизинговые операции. Лизинг - это долгосрочная аренда машин, оборудования, транспортных средств, сооружений производственного назначения.

Лизинговая компания покупает оборудование и предоставляет в аренду обычно на 5-8 лет фирме-арендатору, которая постепенно погашает задолженность по мере использования имущества. По окончании срока лизингового контракта возможны: их покупка арендатором по остаточной стоимости (в этом случае право собственности переходит к новому владельцу); пролонгация срока - заключение нового соглашения; возврат материальных ценностей лизинговым компаниям. Для приобретения машин и оборудования лизинговые компании используют собственные заемные средства. Государство, как правило, создает им льготные условия получения кредитов.

Стивидорные операции - это операции по погрузке, разгрузке и перегрузке груза, его укладке на транспортные средства и разравниванию, на пример, сыпучих грузов трюмных судов.

Страховые операции - это операции по страхованию груза, в соответствии с которыми страховщик возмещает имущественные потери страхователю: судовладельцу или владельцу транспортного средства.

Страхование груза - вид страхования, широко распространенный в практике страховых организаций всех стран при перевозке, хранении, грузовых работах. Страхование от аварии - вид страховой ответственности, получивший широкое применение в деятельности страховых организаций многих стран, особенно в период массового производства и освоения различных видов техники.

Сюрвейерные операции - это операции по исследованию судов и грузов с целью выявить их состояние, размер повреждений при аварии, мореходность судна и т.п. Могут быть проведены по инициативе судовладельца, фрахтователя, грузовладельца или классификационного общества. Сюрвейерный акт служит одним из доказательств при разрешении споров.

Тальманские операции - это операции по учету груза при погрузке- выгрузке, которые осуществляются тальманом. В тальманском счете отражается фактическое количество груза, погруженное на судно за определенный период (сутки, рабочую смену и т.д.).

Фрахтование судов - это процесс заключения, уторговывания договора фрахтователя. В более широком смысле под фрахтованием понимается работа по бронированию, которая обычно оформляется подписанием букингнот.

Фрахтование судов в трамповом судоходстве обычно осуществляется через посредников - фрахтовых брокеров; в линейном судоходстве - через разветвленный аппарат агентов-аквизиторов. Брокер - это маклер, посредник при заключении сделок купли-продажи либо обслуживания. В торговом мореплавании основными видами брокерской деятельности являются фрахтование, агентирование, купля и продажа судов. Фрахтовые брокеры выступают посредниками между судовладельцами и фрахтователями при заключении договора фрахтования судов в зависимости от того, чьи интересы они представляют.

Брокер является агентом судовладельца либо фрахтователя, действующим по полномочию своего доверителя и подписывающим договор от его имени.

Шипчандлерские операции - это операции по поставке на суда продовольствия и их техническому снабжению.

Транспортно-экспедиторские операции - это наиболее важные для грузовладельцев, так как именно транспортно-экспедиторское обслуживание грузов представляет собой наибольшей интерес для организаций и предприятий внешнеторгового комплекса.

Кроме этого, существует множество других менее значительных сопряженных операций.

## Условия доставки товаров в договорах купли-продажи

Транспортные условия представляет раздел в договорах купли-продажи, в котором предусматриваются порядок перевозки грузов, условия и сроки погрузки и выгрузки, размер, порядок оплаты и расчет провозной платы, других видов услуг.

Содержание транспортных условий зависит от вида транспорта, участвующего в перевозке; характера товара и внешнеторговой сделки; действия международных договоров, соглашений, обычаев и определяется базисными условиями поставки товара в договорах купли-продажи.

Базисные условия

Базисные условия определяют:

обязанности продавца и покупателя;

устанавливают момент перехода риска случайной гибели или повреждения товара с продавца на покупателя;

кто организует перевозки и несет расходы, связанные с транспортировкой и перегрузкой товара.

Эти расходы могут включать:

расходы по подготовке товара к отгрузке (проверка качества и количества, отбор проб, упаковка);

оплату перевозки товара от пункта отправления до основных перевозочных средств внешнеторгового транспорта;

оплату расходов по погрузке товара на перевозочные средства внутреннего перевозчика;

оплату расходов по погрузке товара на основные перевозочные средства в пункте экспорта;

оплату стоимости транспортировки товара внешнеторговым транспортом;

оплату страхования груза в пути;

оплату по перегрузке и перетарке;

расходы по выгрузке товара в пункте назначения;

расходы по доставке товара от пункта назначения на склад покупателя;

оплату таможенных сборов, пошлин и налогов при переходе таможенной границы.

Обязанности продавца, общие для всех базисных условий:

поставить товар в соответствии с условиями контракта;

своевременно уведомить покупателя о готовности товара к отгрузке;

оплатить расходы, связанные с проверкой товара;

обеспечить за свой счет обыкновенную упаковку товара;

предоставить покупателю принятый в практике чистый документ (в морских перевозках - чистый коносамент), удостоверяющий поставку товара на согласованных условиях;

оплатить таможенные пошлины и налоги, взыскиваемые при экспорте;

получить за свой счет экспортную лицензию или другое разрешение, необходимое для экспорта;

предоставить покупателю по его просьбе и за его счет свидетельство о происхождении товара и консульский счет (кроме условия ОЕО);

по просьбе покупателя оказать последнему содействие в получении других необходимых документов, выдаваемых в стране отправления, которые могут понадобиться покупателю для ввоза товара в страну назначения;

нести риски и расходы до момента предоставления товара в распоряжение покупателя в месте, установленном базисным условием, и в срок, обусловленный в контракте.

Обязанности покупателя, общие для всех базисных условий:

принять товар в месте и в срок, обозначенные в договоре, или документы на товар, уплатить цену товара в соответствии с контрактом;

нести все расходы и риски, которым может подвергаться товар, с даты истечения срока поставки (если нет указаний продавцу относительно порядка поставки товара, судно не прибыло в согласованную дату или не в состоянии принять товар);

оплатить все расходы и сборы, возникшие при получении документов, выдаваемых в стране отправления;

оплатить все таможенные пошлины и другие пошлины и налоги, взимаемые при ввозе товара;

обеспечить за свой риск и счет получение импортной лицензии.

О необходимости создания новых правил и новых торговых систем, чтобы учесть новейшие современные требования к условиям торговли в отношении обработки грузов и документов, свидетельствует разработка условий "Инкотермс".

Впервые правила толкования торговых терминов (Инкотермс) опубликованы Международной торговой палатой в 1936 г. Затем в 1953, 1967, 1976, 1980 и 1990 гг., в соответствии с текущей международной торговой практикой, вносились дополнения и изменения.

Основной смысл создания "Инкотермс" в том, что при заключении международных сделок для Покупателя и для Продавца очень важно, чтобы было четким и одинаковым понимание условий поставки. "Инкотермс" - это унифицированные правила, разъясняющие трактовку условий купли-продажи и определяющие права и обязанности Продавца и Покупателя при международных сделках. "Инкотермс" предназначены для того, чтобы можно было назначить пунктом для перехода ответственности с Продавца на Покупателя место, удобное для проверки/досмотра товара.

Цель разработки "Инкотермс" - это создание международных правил для разъяснения наиболее часто используемых условий поставки в международной торговле. Правильное применение "Инкотермс" предотвращает появление разногласий или непонимания по поводу ответственности сторон.

Для перевозчика очень важно знать, на каких условиях поставки ("Инкотермс") заказчик заключает контракт купли-продажи, на основании которого возникает потребность в транспортных услугах. Такое знание дает перевозчику информацию об ответственности по оплате тех или иных услуг, предоставляемых по договору перевозки.

Необходимость пересмотра "Инкотермс" в 1990 г. обусловлена намерением приспособить их к возрастающему использованию средств компьютерной связи - и по причине изменения способов транспортировки (использование контейнеров, смешанных и комбинированных перевозок). Последнее послужило причиной появления нового условия поставки FCA - для транспортировки независимо от способа и сочетания различных видов транспорта. В ходе пересмотра "Инкотермс" установлен новый порядок расположения терминов.

Классификация базисных условий "Инкотермс-2000" приведена в табл.2.1

Термины "Инкотермс-2000", определяющие условия поставки, сгруппированы по четырем базовым категориям, различным по своей сути:

первая группа - продавец передает товар в распоряжение покупателя в принадлежащем продавцу помещении (условия группы Е, ЕХW - франко-завод);

вторая группа - продавец обязан доставить товар перевозчику, которого определяет покупатель, при этом риск гибели или повреждения товара переходит к покупателю при передаче товара первому перевозчику или экспедитору (условия группы F, FCA франко-перевозчик, FOВ франко-борт - ФОБ, FAS франко вдоль борта судна - ФАС);

третья группа - условия перевозки группы С, согласно которым продавец заключает договор на перевозку товара, но без принятия риска гибели или повреждения товара или возникновения дополнительных расходов, вызванных событиями, происходящими после погрузки и отправки товара (CAF стоимость и фрахт - КАФ, С1F стоимость, страхование и фрахт - СИФ, СРТ - "доставка оплачена до..." и С1Р - "доставка и страхование оплачены до... ");

четвертая группа - условия Д, по которым продавец обязан нести все расходы и риски, необходимые для доставки товаров в страну назначения (DAF "поставлено на границу..." - ДАФ, DES "поставлено с борта судна... ", DEQ "поставлено с пристани... ", DDU "поставлено без оплаты пошлины", и DDP "поставлено с оплатой пошлины").

## Влияние базисных условий поставки товара на организацию его транспортировки

В настоящее время в перечень коммерческих терминов и их международные кодовые обозначения включено 13 условий, расположенных по возрастанию обязанностей и расходов продавца по транспортировке товара. Так, условие поставки ЕХW предусматривает минимальные транспортные издержки для продавца, а DDP - максимальные.

"Инкотермс" применяется лишь в тех случаях, когда в контракте сделана соответствующая оговорка об их применении. Вопрос о применении "Инкотермс" в качестве базиса поставки зависит от договоренности сторон, так как данные условия носят рекомендательный характер. Стороны могут договориться о других базисных условиях. Однако в этом случае необходимо подробно расписать обязанности продавца и покупателя по поставке товара.

В "Инкотермс" включены только наиболее часто встречающиеся в коммерческой практике базисные условия поставок. Выбирая то или иное условие продавец и покупатель учитывают конъюнктуру товарного и фрахтового рынков, государственную политику в области использования национальных транспортных средств под внешнеторговые грузы и другие важные факторы.

Основные условия поставки товаров в соответствии с "Инкотермс-90" приводятся ниже.

ФРАНКО-ЗАВОД.

Условие "Франко-завод": продавец выполняет свое обязательство по поставке, когда он передает товар в распоряжение покупателя на своем предприятии (заводе, фабрике, складе и т.п.). Продавец не отвечает за погрузку товара на транспортное средство, предоставленное покупателем, и за таможенную очистку товара для ввоза, если не оговорено иное; покупатель несет все расходы и риски в связи с перевозкой товара от предприятия продавца к месту назначения. Таким образом, данный термин возлагает на продавца минимальные обязанности. Если покупатель не в состоянии осуществить сам или обеспечить выполнение экспортных формальностей, он должен использовать условие РСА.

ФРАНКО-ПЕРЕВОЗЧИК

Условие "Франко-перевозчик": продавец считается выполнившим свое обязательство по поставке товара, прошедшего таможенную очистку для ввоза, с момента передачи его в распоряжение перевозчика в обусловленном пункте. При отсутствии указания покупателя о таком пункте продавец вправе определить такой пункт сам среди ряда подобных пунктов, где перевозчик принимает товар в свое распоряжение. В тех случаях, когда согласна коммерческой практике для заключения договора перевозки необходимо содействие продавца (при перевозке товара воздушным или железнодорожным транспортом), он может действовать за счет и на риск покупателя. Данный термин может быть использован при осуществлении перевозки любым видом транспорта, включая смешанные перевозки.

"Перевозчик" - это любое лицо, которое на основании договора перевозки обязуется осуществить или обеспечить перевозку товара по железной дороге, автомобильным, воздушным, морским или внутренним водным транспортом или в смешанной перевозке. Если покупатель уполномочивает продавца поставить товар лицу, не являющемуся перевозчиком, например, экспедитору, продавец считается выполнившим свою обязанность по поставке товара с момента передачи его на хранение данному лицу.

"Транспортный терминал" - это железнодорожная станция, причал, контейнерный терминал или двор, пункт по принятию различных видов грузов, т.е. любых контейнеров и/или поддонов независимо от использования 150, трейлеров, прицепов, оборудования типа ро-ро, |д1оо5, применяемых любыми средствами транспорта.

СВОБОДНО ВДОЛЬ БОРТА.

"Свободно вдоль борта": продавец считается выполнившим свое обязательство по поставке, когда товар размещен вдоль борта судна на причале или на лихтерах в согласованном пункте отгрузки. С этого момента покупатель должен нести все расходы й риски гибели или повреждения товара. По условиям ФАС (РАЗ) на покупателя возлагается обязанность по очистке товара от пошлин для его вывоза. Данный термин не следует применять, когда покупатель прямо или косвенно не в состоянии обеспечить выполнение таможенных формальностей.

СВОБОДНО НА БОРТУ

"Свободно на борту": продавец считается выполнившим свое обязательство по поставке с момента перехода товара через поручни судна в порту отгрузки. С этого момента покупатель должен нести все расходы и риски гибели или повреждения товара. По условиям РОВ на покупателя возлагаются обязанности по очистке товара от пошлин для его экспорта. Данный термин может применяться лишь при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. В случаях, когда момент перехода товара через поручни судна не имеет практического значения, например, при перевозках на условиях ролл-он или ролл-офф или при перевозках в контейнерах, более целесообразно применение термина РАЗ.

СТОИМОСТЬ И ФРАХТ -

"Стоимость и фрахт": продавец обязан оплатить расходы и фрахт, необходимые для поставки товара в указанный порт назначения. Однако риск утраты или повреждения товара, а также риск любого увеличения расходов, возникающих после перехода товаром борта судна, переходит с продавца на покупателя в момент перехода товара через поручни судна в порту отгрузки. По условиям СРР на продавца возлагаются обязанности по очистке товара от пошлин для его вывоза. Данный термин может применяться лишь при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. В случаях, когда момент перехода товара через поручни судна не имеет практического значения, например, при перевозках на условиях ролл-он или ролл-офф, или при перевозках в контейнерах, более целесообразно применение термина СРТ.

СТОИМОСТЬ, СТРАХОВАНИЕ И ФРАХТ.

"Стоимость, страхование, фрахт": продавец несет те же обязанности, что и по условиям СРР, однако он должен обеспечить морское страхование от риска гибели или повреждения товара во время перевозки. Продавец заключает договор страхования и выплачивает страховщику страховую премию. Покупатель должен принять к сведению, что согласно условиям С1Р от продавца требуется лишь обеспечение страхования на минимальных условиях. Данный термин может применяться лишь при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. В случаях, когда момент перехода товара через поручни судна не имеет практического значения, например, при перевозках на условиях ролл-он или ролл-офф, или при перевозках в контейнерах, более целесообразно применение термина С1Р.

## Лекция № 4. Процесс организации доставки товаров. концепция логистики

Основное содержание процесса доставки товаров

Основное содержание концепции логистики

Виды логистики

Логистическая система: понятие, совокупные затраты

## Основное содержание процесса доставки товаров

Основное содержание процесса доставки товара (от места его изготовления до места потребления) включает выполнение широкого спектра операций в рамках системы товародвижения.

Система товародвижения определяется как:

технические средства, коммуникации и обустройство всех видов транспорта;

складское хозяйство промышленных фирм, их филиалов, торгово-посреднических и других компаний;

материально-техническая база стивидорных, брокерских и агентских фирм;

обустройство транспортно-экспедиторских компаний для осуществления операций по группировке, комплектации отправок и т.п.;

материально-техническая база лизинговых компаний, сдающих в аренду контейнеры;

технические средства информационно-управленческих систем.

Наряду с этим эта система охватывает совокупность технологических, организационных, правовых, социальных и иных отношений, возникающих в ходе транспортного, информационного и иного обеспечения хозяйственных связей.

Система товародвижения, выходящая за рамки какой-либо одной страны, может быть определена как международная система.

Всемирную систему товародвижения можно определить как совокупность различных национальных систем, связанных международным разделением труда.

В то же время в отечественной экономической литературе часто используется понятие транспортного обеспечения, которое по своей сути почти идентично товародвижению.

Проанализируем ряд понятий транспортного обеспечения (товародвижение).

Под транспортным обеспечением понимается совокупность элементов, находящихся в тесном взаимодействии и составляющих единую транспортную систему, объединяющую операции, связанные с производством и обращением продукции.

Транспортное обеспечение следует рассматривать как систему, представляющую совокупность технических, технологических элементов; экономических, коммерческо-правовых, организационных воздействий; форм и методов управления транспортными операциями и процессами на всех этапах и уровнях в сфере производства, потребления и обращения продукции, обеспечивающей общественное воспроизводство и рациональное функционирование экономики.

Оба этих понятия (товародвижение и транспортное обеспечение) весьма широко и полно охватывают весь комплекс технико-эксплуатационных экономико-организационных мер, без которых невозможно осуществление хозяйственных связей: внутренних и международных.

Система транспортного обеспечения (товародвижения) имеет свои аналоги в западных экономических публикациях. В частности, ей может соответствовать система товарораспределения или физического распределения, которая реализуется через каналы распределения.

Каналы распределения включают в себя:

транспортировку в совокупности с большим количеством связанных с этим процессом операций;

процесс складирования на всех этапах движения товара от изготовителя к потребителю;

операции в оптовой и розничной торговле, включая прямую доставку товара с завода в розничную сеть.

Современный уровень организации и осуществления доставки товаров предполагает максимально полное удовлетворение потребностей грузовладельцев в организации скоростной, дешевой и сохранной транспортировки, высокую эффективность всех сопутствующих ей операций, новые подходы, способы и методы обеспечения их интересов.

Однако именно процесс доставки товаров, будь то внутренние хозяйственные связи или международные, часто сопряжен с потерями:

ухудшением качества товаров и их полной или частичной утратой;

растянутыми сроками транспортировки или складирования;

плохо организованными погрузочно-разгрузочными работами;

излишними непроизводительными затратами.

Например, операции производственного характера (складирование, погрузка, разгрузка, процесс транспортировки и связанные с ним перегрузка, хранение, комплектация, фумигация (опрыскивание ядохимикатами растительной продукции, сепарация и т.д.) никоим образом не могут как-либо улучшить потребительские свойства товара.

Наоборот, именно в процессе доставки (транспортировка и прочие операции) могут ухудшиться заданные свойства товара и его качество; здесь имеет место риск утраты, порчи, хищения товара, полная или частичная его потеря. Всем этим определяется одна из основных задач - доставить товар в срок и без потерь.

Операции, связанные с доставкой товара, имеют свою цену, а следовательно, влияют на ценообразование продукции. Многие товары становятся неконкурентоспособными на рынках из-за больших расходов по доставке. Транспортные тарифы, тарифы на складирование, погрузочно-разгрузочные работы и другие операции, связанные с доставкой, неизменно добавляются к цене продукции и могут полностью перечеркнуть все намерения по ее успешной реализации на различных рынках. Этим обусловлено следующее требование к доставке товара: необходима ее оптимизация, а следовательно, максимальное удешевление с целью сохранения новой конкурентоспособности.

В связи с этим весьма важным во внутренних и международных хозяйственных связях является понятие транспортной составляющей в цене товара.

Транспортная составляющая - это заложенный в контрактную цену товара процент издержек по его доставке.

Процентное отношение издержек по доставке товара к цене товара в месте его назначения - величина приблизительно сформировавшаяся на основе международного опыта.

Например: если в месте изготовления товара его цена составляет величину X, то в месте сбыта цена товара равна Х плюс сумма расходов по доставке - У. Таким образом, отношение издержек по доставке к цене товара в месте его назначения вычисляется по формуле

Y: (Х + Y) \* 100%.

Международная практика определила оптимальные величины названного процентного отношения, на которые, безусловно, следует ориентироваться при осуществлении хозяйственных связей. При этом надо учесть, что, чем дороже товар, тем меньше транспортная составляющая в его цене на рынке сбыта.

Так, при торговле готовыми изделиями, например продукцией электронной промышленности, транспортная составляющая колеблется от 2 до 3%; для продуктов питания и домашней техники - от 5 до 6; при поставках машин и оборудования - от 7 до 12%.

Если речь идет о торговле сырьем или полуфабрикатами, то транспортная составляющая больше, ввиду, того что продукция этого рода заведомо дешевле, чем готовые изделия. Так, при поставках сырьевой продукции транспортная составляющая находится в диапазоне 45-60%, а для минерально-строительных грузов приближается к 80-85%.

Транспортные расходы при поставках особорежимных грузов, требующих каких-либо особых условий транспортировки, хранения, перегрузки и т.д., могут превысить (увеличить) стоимость товара.

## Основное содержание концепции логистики

Концепция управления процессом доставки товара от изготовителя к потребителю с использованием различных методов и способов ее организации и осуществления в западных публикациях, а в последнее время и в отечественной экономической литературе определяется понятием логистики.

Данное понятие касается любых видов и способов доставки товара. Особенно принципиально важное значение оно приобретает при смешанных сообщениях, наиболее трудоемких и дорогостоящих с точки зрения их организации и осуществления.

В наиболее широком плане логистика трактуется как управление предприятием во взаимосвязи с поставщиками и потребителями его продукции.

Один из основоположников разработки этой концепции, профессор Высшей коммерческой школы г. Бордо (Франция) Пьер Казабан, определяет:

"Логистика - как "совокупность способов и методов эффективного управления товарными потоками с обеспечением наименьших издержек и высокого уровня организации и осуществления процессов снабжения, управления товарным рынком, производства и сбыта, включая и послепродажное обслуживание".

При этом, по мнению автора, перед логистикой стоят две задачи стратегического характера:

1-я задача - "эффективный контроль над издержками с целью их сокращения и достижения высокого качества обеспечения процессов снабжения, производства, сбыта.

2-я задача - "послепродажное обслуживание".

Важное место в приведенной концепции отводится вопросам организации и осуществления транспортировки грузов (имеется в виду не только сам процесс перевозки, но и все сопутствующие ему операции). Отдельно концентрируется внимание на необходимости сокращения издержек по складированию.

Существует следующее трактование понятия логистики, противоположному выше, в самом узком смысле является точка зрения, которая определяет это понятие.

Логистика - как совокупность операций по "сокращению затрат на упаковку, погрузочно-разгрузочные работы, транспортировку, таможенную очистку, складирование, снижение до минимума расходов, связанных с посредническо-транспортной деятельностью".

Иными словами, термин увязывается почти исключительно с вопросами совершенствования транспортного процесса и связанных с ним операций.

В работах американских экономистов фигурирует термин логистика бизнеса. В данном случае умышленно подчеркивается, что имеется в виду концепция логистики в рамках экономических и коммерческих отношений, а не военный термин "логистика", который означает в США обеспечение снабжения, транспортировки и хранения военной техники и живой силы.

Под логистикой бизнеса в США понимается:

Логистика бизнеса - "процесс планирования и организации доставки необходимых для производства материалов, доставка продукции предприятия на торговые склады или в розничную сеть, а также должный контроль над этими операциями". В частности, данный смысл придается логистике бизнеса двумя американскими экономистами: Стайнером и МакЭдхинейем. B последнее время ряд авторов стал склоняться к определению логистики как концепции, связанной в первую очередь с маркетингом.

В частности, маркетинговая логистика - "представляет собой анализ, планирование, организация и контролирование всех операций по перемещению, складированию, связанных с потоком готовой продукции от конца производственной линии до прибытия продукции на рынок, а также связанных с ними каналов распределения, требующихся для организации и обеспечения взаимодействия между компанией и ее рынками".

Важнейшим является тот факт, что концепция логистики становится краеугольным камнем экономической стратегии крупнейших промышленных, сельскохозяйственных, торговых и других предприятий.

Анализируя перечисленные определения логистики, можно заметить, что:

Концепция логистики в любом случае - это процесс управления деятельностью предприятия, связанный с организацией и планированием транспортных и всех других операций по доставке товара, включая деятельность различных посреднических компаний и фирм.

## Виды логистики

В экономической литературе различают следующие виды логистики (см. рис.1): снабженческо-сбытовая; производственная; транспортная; информационная.

Виды логистики

Рис.2 - Основные виды логистики

В рамках снабженческо-сбытовой логистики осуществляются операции по планированию, регулированию обеспечения производства сырьем и материалами и контроля за ним, а также за доставкой готовой продукции потребителям.

Производственная логистика направлена на достижение высокой степени взаимодействия всех производственных подразделений с минимальными затратами сырья и рабочей силы.

Транспортная логистика обеспечивает управление процессом организации и осуществляет экономически эффективную с точки зрения затрат и сохранности доставку товаров от мест их изготовления до мест потребления в строго обусловленные сроки.

Информационная логистика обеспечивает контроль за всеми операциями, связанными с наличием сырья и полуфабрикатов, выпуском готовой продукции, состоянием производственных запасов, объемами поставок, транспортировкой сырья на производство и готовой продукции в розничную сеть и т.д., осуществляет анализ деятельности предприятия и дает оценку состояния его дел, с помощью использования электронно-вычислительной техники для решения логистических задач.

## Логистическая система: понятие, совокупные затраты

Главным в логистике является системный подход.

Системный подход включает в себя:

проектирование и структурирование системы с целью наиболее эффективного использования пространства и времени;

организацию материальных и информационных потоков.

Выполнение требований логистики реализуется через создание эффективных логистических систем, охватывающих снабжение, производство и сбыт, включая все вопросы транспортировки и складирования.

Цель логистической системы - доставка товаров и изделий в заданное место в нужном количестве и ассортименте при заданном уровне издержек. Логистическая система как система массового обслуживания обладает связями с внешней средой. Связи обычно имеют циклический характер, поскольку отражают, как правило, стадии последовательной передачи материального потока между контактирующими подсистемами. Вместе с тем логистическая система может быть охарактеризована также как система с временными ограничениями.

Гибкая логистическая система - это такая система, в которой доведение материального потока до потребителя осуществляется как по прямым связям, так и с участием посредников.

Пример рассматриваемой системы - снабжение запасными частями, когда отгрузка в адрес получателя деталей редкого спроса обычно производится непосредственно с центрального склада, а деталей стандартного и повышенного спроса - со склада посредника.

Логистическая система с прямыми связями - система, в которой материальный поток доводится до потребителя без участия посредников, на основе прямых хозяйственных связей.

Эшелонированная или многоуровневая логистическая система выстраивает материальный поток на пути от производителя к потребителю таким образом, что он проходит по крайней мере через одного посредника.

В логистическую систему в качестве составных частей входят:

транспортировка;

складирование и хранение;

погрузочно-разгрузочные работы;

упаковка;

управление производственными запасами.

Фирме, эксплуатирующей логистическую систему, необходимо иметь четкое представление о всех названных элементах. Основное содержание элементов приводится ниже, см. рис.2.

Составные части

логистической системы

Складирование

хранение

Транспорти- ровка

 Погрузка

 разгрузка

Управление

Производствен-ными запасами

 Упаковка

Рис.2. - Логистическая система

Транспортировка - как часть логистической системы предполагает:

характеристику каждого вида транспорта и его технико-экономические способности осуществить данную перевозку;

обеспечение сохранности груза;

соблюдение законодательства;

оформление транспортной документации;

эксплуатацию транспортного оборудования;

расписание движения;

осуществление маршрутизации перевозки;

подсчет (расчет) затрат на перевозку и т.д.

Складирование и хранение как элементы логистики определяют:

роль и значение складского хозяйства в политике организации доставки товара;

местонахождение и порядок эксплуатации складов;

конструкцию и расположение складов;

методы хранения;

схемы использования складского пространства;

формы использования той или иной техники в организации складских работ.

Погрузочно-разгрузочные работы в системе логистики решают вопросы:

применения различных методов и способов перегрузки;

выбора средств механизации работ;

использования грузовых мест (контейнеры, поддоны, паллеты).

Упаковка - как элемент логистики бизнеса решает задачи:

выбора характера упаковки и ее роли при перевозке товаров данного предприятия;

безопасности и сохранности товара на складе и в пути;

определения размеров, форм и технических требований к упаковке;

влияния упаковки на общие издержки.

Логистика управления производственными запасами исследует:

теорию управления производственными запасами и ее приложения к выполняемым операциям и политике компании в вопросах товародвижения (доставки);

экономические величины поставки;

экономическое качество партии;

процедуры контроля за запасами;

вопросы обеспечения гарантийного запаса;

стоимость производственных запасов;

аспекты повреждения и морального старения продукции.

Совокупные затраты в логистической системе формируются так:

у потребителей - в среднем 24,3%,

у поставщиков - 13,5%,

у посреднических организаций - 3,2%,

на транспорт, включая все сопутствующие операции, - 54%.

Исходя из приведенных цифр видно, что в логистической системе первостепенное значение придается транспорту, поэтому нередко вводится термин транспортная логистика.

Можно сделать вывод, что транспортная логистика основывается на соединении экономических интересов отправителей, получателей, транспортников и других исполнителей, привлеченных к процессу доставки товаров организаций и предприятий на базе создания транспортно-технологических систем.