
Організація автомобільних перевезень вантажів

Автомобільні перевезення вантажів – найбільш затребуваний вид перевезень завдяки швидкості доставки великих партій вантажів, маневреності, мобільності та економічності. Розгалужена мережа автомагістралей дозволяє доставляти вантажі безпосередньо «від дверей – до дверей».

На сьогодні пропозиція автомобілів дозволяє задовольнити будь-який попит вантажовідправників.

Існує широка класифікація типів вантажних автомобілів залежно від обраної класифікаційної ознаки. Витяг з класифікації вантажних автомобілів представлено в таблиці 12.3.

Різноманітність типів транспортних засобів дозволяє здійснювати вибір автомобіля залежно від виду вантажу, його обсягів, економічності транспортного засобу та способу організації транспортування тощо.

Таблиця 12.3

Класифікація типів вантажних автомобілів


Класифікаційна ознака	Типи автомобілів
1	2
За вантажністю	<ul style="list-style-type: none"> – особливо малої вантажності — до 1 т; – малої вантажності — 1...3,5 т; – середньої вантажності — понад 3,5...15 т; – великої вантажності — понад 15 т; – особливо великої вантажності — понад норми, встановленої дорожніми габаритами та ваговими обмеженнями
За типом кузова	<ul style="list-style-type: none"> – закритий тип; – контейнер; – тентований; – рефрижератор (ізоітермічний кузов); – ізоітермічний фургон; – мікроавтобус; – відкритий тип; – бортовий; – самоскид; – контейнерний майданчик; – кран; – автотранспортер; – цистерна; – лісовоз; – сідельний тягач
За осьовим навантаженням (на найбільш завантажену вісь)	<ul style="list-style-type: none"> – до 6 т включно; – від 6 до 10 т включно; – понад 6 т до 10 т включно
За складом	<ul style="list-style-type: none"> – одиночний транспортний засіб; – автопоїзд у складі: <ul style="list-style-type: none"> – автомобіль-причіп; – автомобіль-напівпричіп
За типом двигуна	<ul style="list-style-type: none"> – бензинові; – дизельні
За кількістю осей	<ul style="list-style-type: none"> – двохосні; – трьохосні; – чотирьохосні; – п'ятиосні та більше




1	2
За колісною формулою	<ul style="list-style-type: none"> – автомобілі нормальної прохідності; – 4×2 – двохосний автомобіль з однією ведучою віссю; – 6×4 – трьохосний автомобіль з двома ведучими осями; – автомобілі підвищеної прохідності; – 4×4 – двохосний автомобіль з обома ведучими осями; – 6×6 – трьохосний автомобіль з усіма ведучими осями

Кожний тип автомобілю характеризується технічними характеристиками куди входять такі основні показники: колісна формула; номінальна вантажопідйомність у тонах (кілограмах) або кількість місць (місткість європалет); повна маса в тонах (кілограмах) (максимальне завантаження); габаритні розміри в метрах (міліметрах); тип двигуна та його модель; найбільша швидкість із повним навантаженням (км/год); контрольна витрата палива (л/100 км) (табл. 12.4).

Таблиця 12.4

Характеристики автотранспорту

Максимальне завантаження, т	Місткість європалет, шт	Фактичний об'єм причепа, м ³
1	2	3
10-ти тонник (тент)		
		
10...11	15–20	36...50
Єврофура (тент)		
		
20...22	33	82...92

1	2	3
Юмба (Jumba)		
		
20...22	33	125
Рефрижератор (холодильник)		
		
20...22	33	82
Автопоїзд (тандем)		
		
18...21	32-38	80...110

Транспортування вантажів автомобільним транспортом здійснюється на підставі договору на перевезення, заявки на перевезення (визначає умови перевезення конкретного вантажу), товаро-транспортної накладної та інших.

В договорі на перевезення визначаються права та зобов'язання сторін, порядок розрахунків, відповідальність сторін, форс-мажорні обставини тощо.

Заявка на перевезення повинна містити такі реквізити:

1. № порядковий.
2. Дату складання документу.
3. Назву вантажу, який пропонується для перевезення.
4. Маса вантажу.

5. Об'єм вантажу.
6. Габарити.
7. Тип та кількість палет (вказується у випадку, якщо вантаж розміщується на палетах).
8. Тип транспортного засобу.
9. Спосіб завантаження.
10. Місце завантаження, адреса, контактні телефони, відповідальні особи.
11. Час прибуття на завантаження.
12. Місце розвантаження, адреса, контактні телефони, відповідальні особи.
13. Час прибуття на розвантаження.
14. Вартість перевезення.
15. Форма оплати.
16. Порядок оплати.
17. Термін оплати.
18. Додаткові умови.
19. Наданий транспорт. У цьому розділі «Перевізник» зазначає дані про автомобіль, причіп, який він виділяє для перевезення, прізвище ім'я водія, та його мобільний.
20. Реквізити «Замовника».
21. Реквізити «Перевізника».

Заявка на перевезення заповнюється «Замовником» на бланку, який здебільшого надають перевізники, розміщуючи їх на своїх сайтах та відправляється «перевізннику» за допомогою засобів зв'язку.

«Перевізнник» переглядає умови заявки, заповнює інформацію перевізника та ставить свою печатку, підпис, та відправляє «Замовнику», як підтвердження згоди на виконання перевезення на умовах вказаних у заявці.

Перевезення вантажів повинно здійснюватися з відповідними перевізними документами, що знаходяться під час перевезення у водія автотранспортного засобу або у експедитора. До таких документів відносяться товарно-транспортна накладна, подорожній лист.

Товарно - транспортна накладна є основним перевізним документом. Складання транспортної (товарно - транспортної) накладної служить підтвердженням укладення договору перевезення вантажів. Товарно-транспортна накладна (ТТН) затверджена спільним наказом Мінтрансу та Мінстату № 488/346 від 29.12.95 р. і є первинним документом бухгалтерського обліку. При здійсненні комерційних вантажоперевезень по Україні ТТН містить відомості про вантаж, його кількість, масу, назву, маршрут, реквізити відправника і

одержувача, а також відомості про автотранспортне підприємство і рухомий склад, що здійснює перевезення.

Заявка-договір
на автоперевезення № _____ від _____

Замовник	
Платник	
Виконавець	
Назва вантажу	
Маршрут перевезення	
Тип напівпричепа (тент, рефрижератор, цільнометал)	
Кількість автомобілів	
Дата завантаження	
Адреса завантаження	
Контактна особа	
Адреса митного оформлення (при завантаженні)	
Адреса розвантаження	
Митне оформлення (при розвантаженні)	
Митний перехід	
Термін доставки вантажів	
Ставка за перевезення	
Номер автомобіля	
Особливі умови	

Перевезення здійснюється згідно умов Конвенції про договір міжнародних перевезень вантажів.

ВИКОНАВЕЦЬ ЗАМОВНИК

Рис. 12.3. Приклад заявки-договору на перевезення вантажу автомобільним транспортом

Подорожні листи — це багатофункціональні документи, які використовують для контролю: роботи транспортних засобів, роботи водіїв, використання палива. Наказом № 95 затверджено форму подорожного листа легкового автомобіля та інструкцію щодо його застосування.

З набранням чинності Податковим кодексом, подорожні листи не є обов'язковими транспортними документами, але підприємства,

Організація морських перевезень вантажів

На сьогодні 95 % всіх вантажів припадає на морські перевезення.

Порівняно з іншими видами транспорту використання морського судна має певні переваги та недоліки.

Переваги морського перевезення вантажів:

- 1) одночасне перевезення великих партій вантажів;
- 2) одночасне перевезення різних видів вантажів;
- 3) можливість перевезення вантажів «за замовленням»;

4) нижчі, порівняно з іншими видами транспорту, транспортні витрати;

5) висока швидкість завантаження судна.

Недоліки морського перевезення вантажів:

1) необхідність використання змішаних перевезень для поставки до визначеного місця (окрім випадків, якщо місце поставки співпадає з місцем знаходження морського порту);

2) тривалий період транспортування. Наприклад, перевезення вантажів з Китаю до України в середньому становить 10 днів;

3) додаткові витрати на навантажувально-розвантажувальні роботи.

Морське судноплавство поділяється на:

- трампове судноплавство;
- лінійне судноплавство.

Трамповими називаються судна, які здійснюють нерегулярні рейси без чіткого розкладу і направляються судновласниками туди, де зі сторони фрахтувальників є попит на тоннаж. Трампові судна перевозять в основному масові вантажі: ліс, руда, вугілля, зерно, нафтопродукти, наливні і навальні, генеральні вантажі.

Під вантажі можуть бути надані все судно, його частина, або окремі вантажні переміщення.

Договір на перевезення вантажів трамповими судами заключають в вигляді чартеру. Сторонами в чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник) і фрахтівник (перевізник).

Багатомісова практика торгового мореплавства показала, що кількість умов і обумовлень, які можуть бути включені в договір морських перевезень досить велика, тому виникла необхідність створення типових договорів перевезення, інакше кажучи проформ чартерів.

У торговому мореплавстві застосовують такі види фрахтування суден:

– *фрахтування на один рейс* – має місце, коли судновласник одним рейсом перевозить вантаж із одного або декількох портів відвантажування в один або декілька портів призначення;

– *фрахтування на послідовні рейси* – застосовується при перевезеннях великих кількостей однорідного вантажу в одному і тому ж напрямі декількома послідовними рейсами;

– *фрахтування по генеральному контракту* – коли судновласник зобов'язується протягом визначеного періоду часу перевозити обумовлену кількість вантажу;

– *фрахтування на умовах тайм-чартеру* – це договір про оренду судна, коли все судно надається на визначений час в розпорядження фрахтувальник для перевезення вантажів в будь-яких напрямках. Судновласник повинен тільки утримувати судно в робочому стані і оплачувати утримання екіпажу, фрахтувальник несе всі інші витрати (паливо, портові збори) і сплачувати орендну плату судновласнику;

– *фрахтування на умовах дімайз-чартеру* – це договір про оренду судна, коли судновласник передає його фрахтувальнику на обумовлений строк разом з командою, члени якої стають службовцями наймача, який бере на себе всі витрати щодо утримання судна, включаючи зарплату екіпажу і виплату орендної плати судновласнику;

– *фрахтування на умовах бербоут-чартеру* – це наймання судна без екіпажу, фрахтувальник несе всі експлуатаційні витрати, сплачує орендну плату судновласнику.

Грошові суми, що виплачуються фрахтувальником фрахтівнику за перевезення вантажів трамповим судом визначаються розміром фрахтової ставки. Фрахтова ставка складається залежно від кон'юнктури ринку і встановлюється судновласником.

Основні пункти чартерного договору:

- дата і місце укладання чартеру;
- повне юридичне найменування сторін;
- назва й опис судна;
- право заміни початково вказаного терміну;
- опис вантажу;
- місце навантаження і розвантаження;
- умови навантаження та розвантаження, в тому числі умови оплати;

– умови демереджу – грошового відшкодування, яке сплачує фрахтувальник судновласнику за простій судна під завантажувальними роботами понад встановлений у чартері термін;

– умови диспачу – відшкодування, яке виплачується судновласником фрахтувальникові за дострокове завершення вантажних робіт і звільнення судна;

- порядок оплати фрахту;
- термін подачі судна;
- інші умови.

У лінійному суднопластві перевозять генеральні вантажі в напрямках зі стійкими вантажопотоками за розкладом між закріпленими портами. При лінійному суднопластві перевезення здійснюються регулярними лініями, сполучення на яких підтримуються одним або декількома суднохідними підприємствами.

Розрізняють три види ліній:

– односторонні: що експлуатуються одним судновласником (під прапором однієї країни);

– спільні, що обслуговуються декількома транспортними компаніями (двох і більше країн);

– конференціальні, які організуються і діють на основі стратегічних альянсів у вигляді лінійних конференцій. За визначенням ООН, конференцією признається група, що складається із двох або більше перевізників, що експлуатують судна, які надають послуги міжнародних лінійних перевезень вантажів на визначеному напрямі і діють угоди про загальні тарифні ставки, права і обов'язки членів конференцій і інші умови (із Кодексу поведінки лінійних конференцій, розроблених ООН в 1974 р.). Всі члени лінійної конференції мають єдині тарифи. Ставки в тарифах встановлюються у % від вартості особливо цінних вантажів за одиницю ваги або об'єму.

Преваги лінійного суднопластва:

- регулярність;
- розклад руху;
- стабільні ціни;
- утримання агентів.

При лінійному суднопластві вантаж передається на склад лінійної компанії. Навантаження і розвантаження входить у вартість транспортування.

Тарифи лінійного суднопластва зазвичай є більшими фрахтових ставок.

Залежно від виду вантажу, їх перевезення здійснюється вантажними судами наступних типів:

Суховантаж. Призначений для перевезення сипучих вантажів (піску, зерна, тощо), мінерального добрива, контейнерів, лісу

(лісовози). Для безпеки суховантаж оснащений подвійними бортами і дном.

Контейнеровоз. Призначений для перевезення контейнерів в трюмах і на палубі. Найбільша довжина контейнеровозу становить 394 метри.

Контейнеровози – це порівняно молодий тип суден, причому з кожним днем обсяг контейнерних перевезень зростає. Це обумовлено високою швидкістю завантаження і вивантаження контейнеровозів, зручністю подальшого транспортування вантажу. Знявши контейнер з судна, його можна відразу ж завантажити на машину і доставити вантажоодержувачу. Для перевезення швидкопсувних вантажів використовуються рефрижераторні контейнери. Рідини перевозять в танках-контейнерах, що представляють із себе цистерну, закріплену в прямокутній рамі під розмір контейнера.

Умовною одиницею виміру місткості контейнера є TEU або teu від англ. *twenty-foot equivalent unit*).

Один TEU еквівалентний корисному об'єму стандартного контейнера довжиною 20 футів (6,1 м) і шириною 8 футів (2,44 м). Сорокафутовий еквівалент визначають як 2 TEU і можуть позначати FEU або feu. Максимальна маса 20 футового контейнера дорівнює 24 тонам. Якщо відняти масу тари, 1 TEU дорівнюватиме приблизно 21,6 тони.

Класифікація контейнеровозів:

1. Handysize Class – 260...1000 TEU.
2. Handymax Class – 1000...1700 TEU.
3. Feeder Class – 1700...2500 TEU.
4. Sub-Panamax Class – 2500...4000 TEU.
5. Panamax Class – (4000...7000 TEU).

Даний тип контейнерів з'явився в 1980 році. Клас морських суден Panamax походить від їх здатності заходити в Панамський канал, оскільки Панамський канал мав обмеження по ширині та висоті, які встановлені камерами його шлюзів (ширина – 32,3 м, довжина – 294,1 м, осадка – 12 м). До 2016 року закінчилась реконструкція каналу, в результаті якої проведено поглиблення каналу та побудовані нові більш широкі шлюзи, що забезпечило прохід через канал супер контейнеровозів (понад 140000 TEU) та супертанкерів (понад 120 тис. т).

6. Post-Panamax Class – (7000...13000 TEU). Здійснюють перевезення вантажів в обхід Панамського каналу. Із-за своїх розмірів даний клас контейнеровозів не може заходити в Панамський канал. В даний час 30 % світового контейнерного флоту становлять судна типу post-panamax.

7. Super-Post-Panamax Class/E-Class – (понад 13000 TEU). Першим судном цього класу стала Emma Maersk, місткість якого становила 15500 TEU. На честь Emma Maersk Super-Post-Panamax Class став іменуватися Е-класом.

Ці величезні судна здатні безперешкодно проходити Суецький канал (довжина –163 км, ширина – 80...135 м).

8. Explorer Class (більше 16600 TEU).

9. Triple E-Class (більше 18200 TEU). На сьогоднішній день у світі перевезення вантажів здійснюють тринадцять суден цього класу на лінії Maersk-Line AE1-AE3.

10. Post-Triple E-Class (більше 21000 TEU).

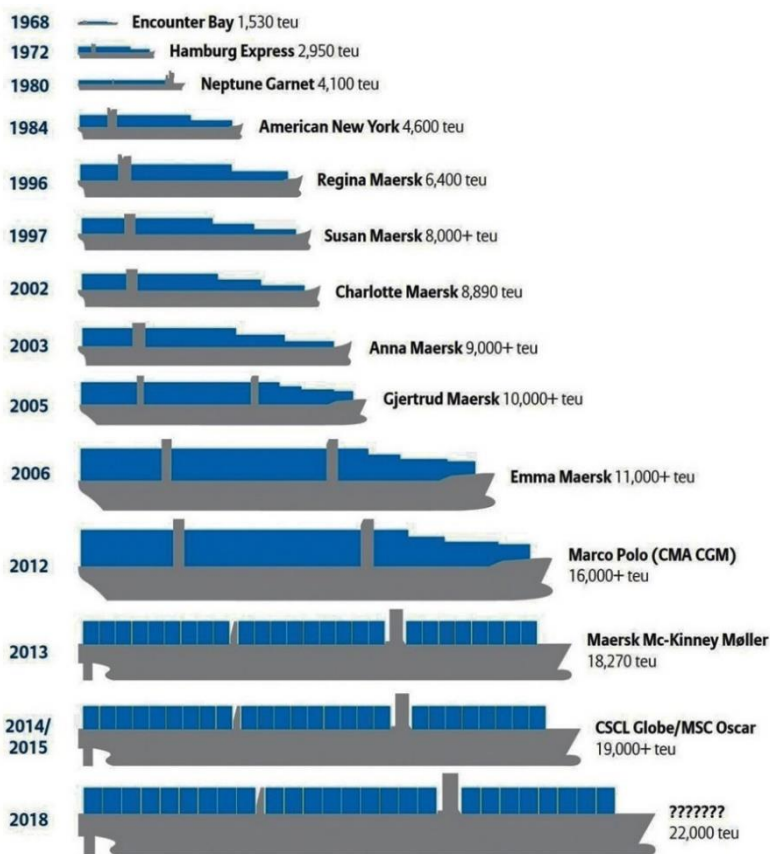


Рис. 12.6. Зростання місткості контейнеровозів в світі з часом

За своєю конструкцією трюми контейнеровоза прямокутної форми, в яких через кожні 2,5 метра встановлено вертикальні рейки-колони, якими черговий контейнер опускається краном на призначене для нього місце. Перекіс контейнера на рейках-колонах ліквідується автоматично, для цього на них поставлені спеціальні вібратори. Близько двох хвилин потрібно за міжнародними нормативами для навантаження або вивантаження одного 20- чи 40- футового контейнера.

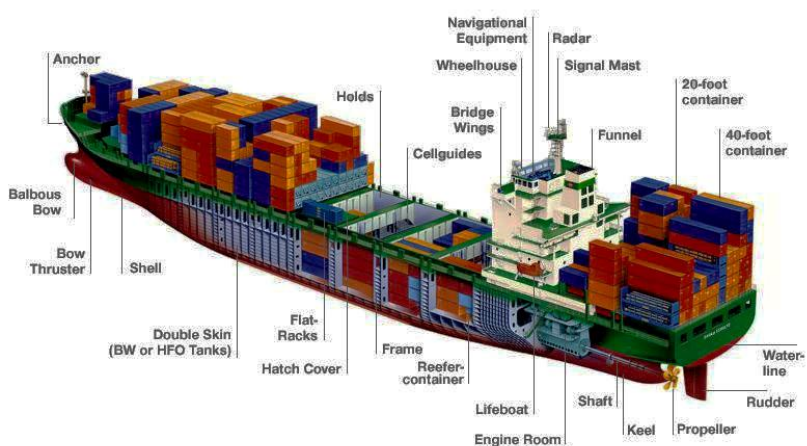


Рис. 12.7. Принципова схема контейнеровоза

Типи контейнерів, які перевозяться морськими судами.

Типи контейнерів, які використовуються в міжнародних перевезеннях вантажів є стандартними, що дозволяє їх використання як усіма морськими компаніями, так і усіма типами контейнеровозів. Розміри контейнерів визначені в ISO 6346:1995 Контейнери вантажні. Кодування, ідентифікація та маркування.

У відповідності до ISO 6346:1995 існують такі типи контейнерів:

1. Стандартний 20 футовий контейнер (20'DC).
2. Стандартний 40 футовий контейнер (40'DC).
3. 20- и 40 футовий контейнер типу «OPEN TOP» (відкритий верх, 20'OT, 40'OT).
4. 20- и 40 футовий контейнер типу «FLAT RACK» (20'FR, 40'FR).
5. 20- и 40 футовий контейнер типу «TANK» (20'TC, 40'TC).
6. 20- и 40 футовий рефрижераторний контейнер (20'REF, 40'REF)
7. 40 футовий контейнер типу «HIGH CUBE» (40'HC).

8. 45 футовий контейнер типу «HIGH CUBE» (45'HC).

9. 48 футовий контейнер типу «HIGH CUBE» (нестандартний контейнер, використовується дуже рідко).

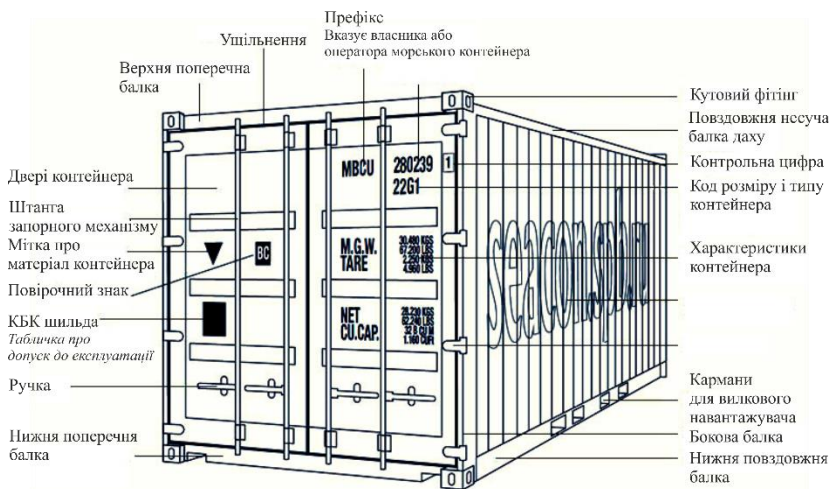



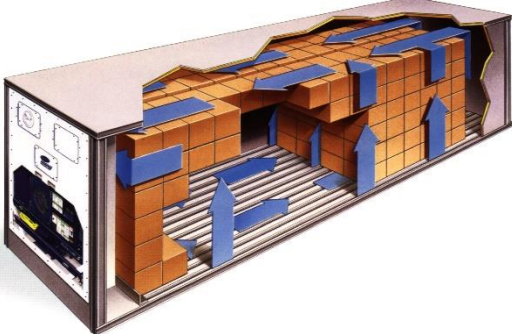


Рис. 12.8. Конструкція морського контейнера



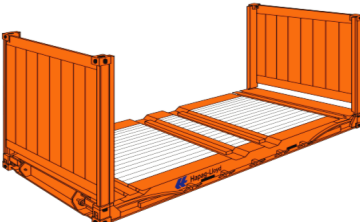
Таблиця 12.5

Характеристики контейнерів

Внутрішні розміри, $b \times l \times h$, мм	Маса, кг/футів	Місткість, $m^3/фут^3$	Вантажність, кг/футів
1	2	3	4
Контейнер 20 фт стандартний			
			
2 340×5 919×2 380	>1 900/4 189	33,0/1 165	22 100/48 721

1	2	3	4
Контейнер 40 фт стандартний			
			
2 309×12 045×2 379	3 084/6 799	67,3/2 377	27 396/60 397
Контейнер 40фт HighCube			
 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; display: inline-block; margin-left: 20px;"> <p>9'6" 2.9 m</p> </div>			
2 347×12 056×2 684	2 900/6 393	76,0/2 684	29 600/65 256
Рефрижераторний 20 фт контейнер			
			
2 266×5 428×2 240	2 940/6 482	29,40/6 482	24 060/53 043
Рефрижераторний 40 фт контейнер			
1 027×12 070×2 183	4 840/10 670	54,9/1 938	27 990/61 707

Закінчення табл. 12.5

1	2	3	4
Рефрижераторний 40 фт контейнер High Cube			
2 266×12 070×2 509	4 430/9 776	66,9/2 363	28 070/61 883
Контейнер 20 фт Open Top			
			
2 340×5 919×2 286	2 174/4 793	31,6/1 116	21 826/48 117
Контейнер 20фт Open Side/Open Top			
2 318×5 928×2 259	2 775/6 118	31,0/1 095	21 255/46 792
Контейнер 40 фт Open Top			
			
2.340×12,043×2,272	4 300/9 480	64,0/2 260	26 181/57 720
Контейнер 20фт Flat Rack			
			
2 438×5 662×2 327	2 530/5 578	–	21 470/47 333
Контейнер 20 фт Collapsible Flat Rack			
2 126×5 928×2 318	2 775/6 118	–	25 000/55 115
Контейнер 40 фт Flat Rack			
2 318×5 928×2 259	5 800/12 787	–	29 200/64 374

Контейнер 40фт Collapsible Flat Rack			
2 126×12 080×2 043	5 800/12 787	–	29 200/64 374
2 216×12 065	5 400/11 905	–	39 000/85 979

Для обслуговування контейнеровозів в портах створюються спеціальні контейнерні термінали. Контейнерний термінал – об'єкт транспортної інфраструктури, орієнтований в основному на роботу з ISO-контейнерами. До основних операцій контейнерного терміналу можна віднести перевантаження контейнерів з одного виду транспорту на інший (або з одного борту на інший) та тимчасове зберігання контейнерів (найчастіше під відкритим небом).

Компанії, у власності яких знаходяться морські судна, називаються морськими операторами. Так, на сьогодні у світі є обмежена кількість крупних контейнерних операторів, до яких відносяться:

1. A.P. Moller-Maersk Group Maersk Line;
2. CMA CGM – Compagnie Générale Maritime (CGM) and Compagnie Maritimed'Affrètement (CMA);
3. COSCO – China Ocean Shipping Company;
4. CSCL – China Shipping Container Lines Co., Ltd;
5. HANJIN – Hanjin Container Logistic;
6. HAPAG LLOYD;
7. HMM – Hyundai Merchant Marine;
8. MSC – Mediterranean Shipping Company S.A.;
9. NeptuneOrient Lines (NOL Group)/APL;
10. UASC – United Arabian Shipping Company.

Рефрижераторне судно (судно-холодильник). Призначені для перевезення продукції, що швидко псується та продукції, яка вимагає визначених температурних режимів для свого зберігання на шляху транспортування. Рефрижератори оснащені холодильними установками, які підтримують необхідну температуру у вантажних відсіках, а також системою вентиляції, яка забезпечує заданий газообмін.

Ролкер. Призначений для перевезення контейнерів, автомобілів, лісу. На відміну від контейнеровозів завантаження ролкерів відбувається горизонтальним способом, тобто через кормову частину, в яку в'їжджають вантажівки з контейнерами.

Балкер. Призначений для перевезення вантажів навалом або насіпом. Балкер може перевозити більше 150 тис. т.

Танкер. Призначений для перевезення рідких і наливних вантажів (нафта, рідини).

Вантажні відсіки танкерів відділені перегородками на танки, що дозволяє перевозити вантажі від різних вантажовідправників. Об'єм одного танка 600...1500 м³.

По дедвейту танкери поділяються на декілька категорій:

- GP — малотоннажні танкери (6000...16499 т);
- GP — танкери загального призначення (16500...24999 т);
- MR — середньотоннажні танкери (25000...44999 т);
- LR1 — oiler — великотоннажні танкери 1 класу (45000...79999 т);
- LR2 — великотоннажні танкери 2 класу (80000...159999 т);
- VLCC — великотоннажні танкери 3 класу (160000...320000 т);
- ULCC — супертанкери (понад 320000 т);

Танкери вважаються самими великими судами світу. Найбільшим у світі на сьогодні є норвезький супертанкер Knock Nevis, побудований в 1981 р.

Газовоз. Призначений для перевезення скрапленого (зрідженого) нафтового і природного газу.

Універсал. Судна, які призначені для перевезення декількох видів вантажів у різних відсіках (продукти, рідини, техніку тощо).

Перевезення вантажів морськими судами поділяється на:

1) Морські перевезення збірних вантажів (LCL).

Перевезення вантажів у складі збірного контейнера LCL (Less than Container Load) – це можливість транспортування консолідованих вантажів обсягом від 1 м³ (або від 1 тони). Цей спосіб дозволяє доставляти вантажі малими партіями, на регулярній основі без витрат на фрахтування повного контейнера. Вантаж доставляється на

консолідаційний склад, де він проходить складську обробку і об'єднується з іншими партіями вантажу для подальшого транспортування до місця призначення. При такому способі транспортування вантажовідправник оплачує фрахт не за весь контейнер, а тільки за ту його частину, яку займає вантаж.

2) **Морські контейнерні перевезення (FCL) (Full Container Load).**

3) **Негабаритні перевезення.**

4) **Мультиmodalьні перевезення.**

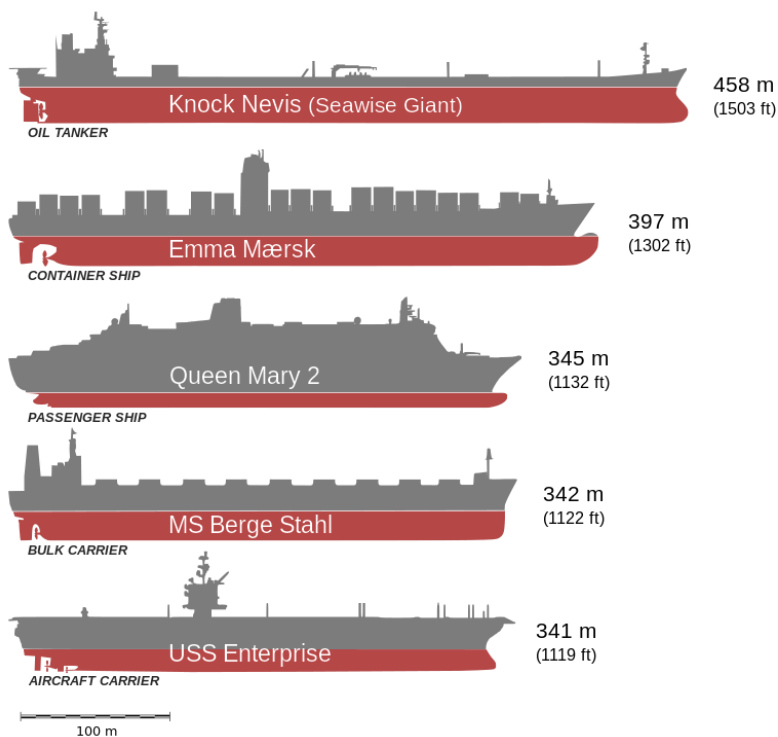


Рис. 12.9. Довжина великих суден

Етапи організації транспортування вантажів морськими судами:

1) **Формується перелік перевізників**, здатних максимально ефективно здійснити транспортування вантажу до визначеного пункту. На сьогодні морські оператори безпосередньо не співпрацюють з вантажовідправниками в силу значної кількості вантажовідправників і обмеженої кількості морських операторів. Останні передають право

продажу послуг морського транспортування вантажів морським агентам або експедиторам.

Морські агенти – це компанії, яким на основі агентського договору надано право продавати послуги з транспортування вантажів морськими судами морського оператора (морської компанії).

Занадто часто вантажовідправнику при зверненні до лінійного агента приходиться звертатися до послуг транспортного експедитора (для оформлення документації, здійснення митних формальностей тощо).

Транспортно-експедиторські компанії – це транспортні експедитори, які на основі договору транспортного експедирування надають послуги щодо здійснення або організації перевезення, укладають від власного імені або від імені замовника (клієнта) договори перевезення, забезпечують відправку й одержання вантажу, а також виконують інші передбачені договором зобов'язання.

Транспортно-експедиторські компанії надають значно ширший перелік послуг порівняно з морськими агентами, зокрема, послуги мультимодального перевезення, оформлення митних формальностей, контроль за переміщенням вантажів тощо.

Організація взаємовідносин учасників морського транспортування здійснюється за схемами, представленими на рис. 12. 10.

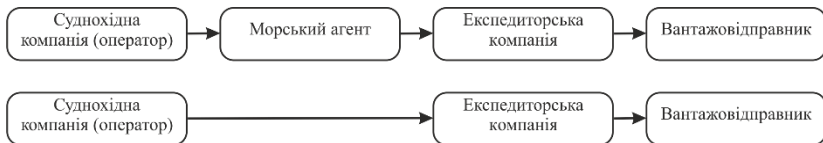


Рис. 12. 10. Організація взаємовідносин учасників морського транспортування

Крупні експедиторські компанії можуть укладати агентські договори з морськими компаніями (суднохідними компаніями) на продаж морських послуг, отримуючи при цьому значні знижки від суднохідних компаній.

Ставка фрахту як агента, так і експедитора буде залежати від наступних факторів:

- лінійного тарифу;
- вартості термінальної обробки контейнера (навантаження на судно / розвантаження з судна);
- обсягу вантажопотоку;
- іміджу компанії на ринку;

– комісії агента / експедитора;
– можливих додаткових витрат в портах завантаження/вивантаження, які пов'язані з місцевими особливостями.

2) Вантажовідправник направляє перевізнику письмову заявку – букінг-ноту, яка є зобов'язанням надати вантаж до перевезення. У ній зазвичай вказується назва вантажу, кількість, вага, назва і реквізити відправника (shipper), одержувача (consignee) та особи, яка сповіщає про прибуття контейнера в порт вивантаження (notify party). Ця інформація необхідна для заповнення міжнародної товарно-транспортної накладної (CMR) і коносаменту (Bill of Lading).

Після прийняття заявки морський перевізник направляє в місце знаходження вантажу контейнер, завантаження якого здійснює вантажовідправник. При необхідності вантажовідправник здійснює оформлення митних формальностей та страхування вантажу.

Навантажений контейнер доставляється в порт і за рахунок морського перевізника завантажуються на борт судна.

Документальне оформлення морського перевезення вантажів здійснюється шляхом видачі вантажовідправнику 3 оригіналів коносаменту, які вантажовідправник відправляє поштою на адресу вантажоотримувача, або залишає у морської лінії, домовляючись про випуск експрес-релізу (Sea-Way Bill) агентом лінії в порту призначення [30].

Основним нормативним актом в Україні, що регулює галузь морських перевезень, є Кодекс торговельного мореплавства України.

У відповідності до статей 131-132 існує два види морських перевезень:

а) каботажні (перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу Міністерства інфраструктури України);

б) міжнародні перевезення (перевезення між портами України й іноземними портами можуть здійснюватися як суднами, що плавають під прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором).

У міжнародній практиці морське перевезення поділяється на магістральне – перевезення між базовими портами континентів, і фідерне – каботажне сполучення між портами одного континенту. Базовими портами континентів є: Н'ю-Йорк, Чарльстон, Саванна, Лонг Біч у Північній Америці; Гамбург, Бремерхафен, Роттердам в Європі; Кобе, Гонконг, Сінгапур на Далекому Сході тощо. Прикладом

фідерних портів на Півночі Європи можуть служити Ст. Петербург, Котка, Хельсінкі (Фінляндія), Мальмо (Швеція), Аархус (Данія) тощо.

У практиці транспортних компаній прийнято виділяти такі етапи перевезення:

1) перевезення від «дверей» клієнта до фідерного порту (pre-carriage). Може проводитися авто або залізничним транспортом, а також внутрішніми водними шляхами;

2) перевезення від фідерного порту на судах малої вантажомісткості до базового порту, де відбувається перевантаження контейнерів на магістральні судна (feeder carriage);

3) океанське (магістральне) перевезення між базовими портами різних континентів (ocean/deep sea carriage);

4) фідерне перевезення відповідно від базового до фідерного порту;

5) перевезення від фідерного порту до «дверей» клієнта (on-carriage).

Перевезення вантажів здійснюється за договором морського перевезення вантажу, за умовами якого перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

1) *Рейсовий чартер* – застосовується, якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень. Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, порт відправлення і призначення або ж місця направлення судна. До рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Рейсовий чартер підписується фрахтівником (перевізником) і фрахтувальником або їх уповноваженими представниками.

2) *Коносамент* – застосовується, якщо договір не передбачає умови рейсового чартеру. Коносамент складається на підставі підписаного відправником документа, в якому, зокрема, повинні міститися такі дані: найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні; найменування перевізника; місце

приймання або навантаження вантажу; найменування відправника; місце призначення вантажу чи, за наявності чартеру, місце призначення або направлення судна; найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або зазначення, що коносамент видано «наказом відправника», або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано «наказом одержувача» (ордерний коносамент), або визначенням, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника); найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/ або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу; фрахт та інші належні перевізнику платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, або зазначення, що фрахт повністю сплачено; час і місце видачі коносаменту; кількість складених примірників коносаменту; підпис капітана або іншого представника перевізника.

3) *Інші письмові докази.* Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладання договору морського перевезення і приймання перевізником вантажу, як його описано в цьому документі.

У другій половині XIX ст. з розвитком лінійного судноплавства коносамент набуває властивостей цінного паперу. Крім оригінальних коносаментів, можуть видаватися копії коносаментів, які не мають ознак цінного паперу.

Вантаж видається в порту призначення:

1) *за іменним коносаментом одержувачу*, вказаному в коносаменті, або особі, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) *за ордерним коносаментом* – відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент «наказом відправника» або «наказом одержувача», а в разі наявності у коносаменті передаточних написів – особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, або пред'явникові коносаменту з останнім бланковим написом;

3) *за коносаментом на пред'явника* – пред'явнику коносаменту [3].

Коносамент – документ односторонній, тобто він забезпечений підписом і печаткою тільки перевізника, так що формою договору морського перевезення вантажу він не може вважатися, тому

оформляється на підставі договору про перевезення або чартерного договору.

Функції коносаменту:

1) підтверджує наявність договору морського перевезення. Згідно з договором морського перевезення, перевізник зобов'язується доставити вантаж в порт призначення і видати його одержувачу при умові надання останнім оригіналу коносаменту;

2) є товаророзпорядчим документом. Вантажовідправник зберігає право розпоряджатися вантажем під час його транспортування, будучи законним утримувачем коносаменту і потім передає отримувачу вантажу;

3) є товарно-транспортною накладною.

При лінійному морському перевезенні вантажів замість коносаменту може застосовуватися морська накладна, яка є товаросупровідним документом. Застосування морської накладної прискорює процедуру здачі вантажу в порту призначення та спрощує процес її передачі отримувачу вантажу.

Організація залізничних перевезень вантажів

Потреба у вантажних залізничних перевезеннях частіше виникає, коли вантажі необхідно перевезти на великі відстані, а також коли вантажі нестандартні, негабаритні й доставка їх автомобільним транспортом є економічно невигідною або технічно нездійсненною.

Для організації залізничних перевезень вантажів використовуються вагони вантажні. До них належать криті вагони, піввагони, платформи, цистерни, спеціалізовані вагони для перевезення вантажів: вагони бункерного типу, термоси, рефрижераторні вагони, у тому числі автономні рефрижераторні вагони, зерновози, транспортери, контейнеровози, а також спеціальні вагони вантажного типу.

З урахуванням типу вантажу використовуються різні типи вагонів.

За своїми ознаками вагони класифікуються:

1. За приналежністю:

– вагони власності Укрзалізниці і інших держав, в тому числі вагони загального парку залізниць (інвентарний парк);

– приватні вагони – власні вагони підприємств або орендовані. Вони складають 15...16 % відсотків від загальної кількості вагонів і належать заводам або компаніям-операторам.

Від приналежності вагону залежить плата за користування вагоном (наприклад, при використанні приватного рухомого складу плата за користування вагоном Укрзалізницею не стягується).

2. За сферою використання:



- універсальні – звичайні вагони: криті, платформи, піввагони, цистерни для перевезення нафтопродуктів;
- спеціалізовані – думпкари (саморозвантажні вагони), вагони-хопери, транспортери, ізотермічні тощо.

3. За способом навантаження:

- відкриті (піввагони, платформи, думпкари);
- закриті (криті, цистерни, цементовози, зерновози, ізотермічні вагони, бункерні піввагони – вагони з подвійною стінкою, що використовуються тільки для в'язких вантажів, таких як нафта).

Таблиця 12.6

Типи вагонів та їх призначення

Вид вагону	Тип вагону та його призначення
1	2
	<p><i>Критий вагон</i> призначений для транспортування тарно-штучних, штабельних, пакетованих і деяких сипучих (зерно) вантажів, що потребують захисту від атмосферних опадів</p>
	<p><i>Ізотермічний вагон</i> і рефрижераторна секція застосовується для перевезення залізницями швидкопсувних вантажів (медикаменти, м'ясо, молоко, риба, фрукти тощо), вимагають захисту від дії на них високих або низьких температур зовнішнього повітря, особливого обслуговування в дорозі. У вагонах створюється необхідний температурний режим, від +15 °С до -18 °С, при температурі зовнішнього повітря від -45 °С до +35 °С. Всередині вагона температура розподіляється рівномірно</p>

Продовження табл.12.6

1	2
	<p><i>Напіввагони</i> використовуються для перевезення масових неагресивних, насипних і навалочних вантажів (руда, вугілля, флюси, лісоматеріали тощо) з t не вище +100 °С, що не вимагають укриття від атмосферних опадів, а також штабельних і штучних із кріпленням їх згідно з Правилами навантаження і кріплення вантажів</p>
	<p><i>Залізнична платформа</i> призначена для перевезення, довгих і громіздких вантажів, переважно лісоматеріалів, будівельних матеріалів, контейнерів, машин на колісному ходу в межах внутрішнього габариту даного вагона, що не вимагають укриття від атмосферних опадів</p>
	<p><i>Вагон-хонер</i> забезпечує перевезення залізницею зерна і інших аналогічних харчових продуктів насипом з гравітаційним завантаженням через верхні люки. Привід механізму розвантаження ручний</p>
	<p><i>Вагони спеціального призначення</i> використовуються для вантажів, що вимагають особливих умов перевезення. До цієї групи відносяться транспортери для перевезення вагових і громіздких вантажів, вагони для перевезення автомашин, цементу, худоби і інших специфічних вантажів, а також вагони, призначені для технічних потреб залізниць (вагони-майстерні, вагони допоміжних і пожежних поїздів тощо)</p>

1	2
	<p>Цистерни призначені для перевезення рідких і газоподібних вантажів (нафта, газ, бензин, олії, кислоти, зріджені гази тощо). Кузовом вагону служить спеціальний резервуар (казан) зазвичай циліндрової форми, що має люки для наливання і пристрій для зливу вантажу</p>

Типи відправлень вантажів.

Перевезення вантажів здійснюються вагонними, дрібними, контейнерними, груповими або маршрутними відправками.

Вагонна відправка – партія вантажу за однією накладною в такій кількості, для перевезення якої потрібно надання окремого вагона.

Дрібна відправка – партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої не потрібно надавати окремий вагон.

Контейнерна відправка – партія вантажу за однією накладною для перевезення в універсальному чи спеціалізованому контейнері або перевезення власного універсального чи спеціалізованого контейнера в порожньому стані.

Контрейлерна відправка – це завантажені на залізничні вагони автопоїзд, знімний автомобільний кузов, напівприцеп, тягач тощо.

Групова відправка – партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої надається не менше двох вагонів, але менше маршруту.

Маршрутна відправка – партія вантажу за однією накладною в кількості, яка відповідає ваговій нормі, встановленій для маршруту («ядра» маршруту) (вагонів далекого призначення).

На тарно-пакувальні і штучні вантажі відправник зобов'язаний нанести маніпуляційні знаки і транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні).

Маніпуляційні знаки – це знаки, які вказують на спосіб поводження з вантажем. Потреба нанесення маніпуляційних знаків визначається стандартами або іншими нормативно-технічними документами на продукцію. Маніпуляційні знаки наносяться згідно з ГОСТ-14192-96.

Основні написи:

– повне найменування вантажоодержувача;

– повне найменування станції призначення і скорочене найменування залізниці призначення;

– кількість вантажних місць у відправці і порядковий номер місця (дріб, де в чисельнику – порядковий номер місця у відправці, у знаменнику - число місць у відправці).

Додаткові написи:

– повне найменування вантажовідправника;

– найменування пункту відправлення із зазначенням залізничної станції відправлення і скороченого найменування залізниці відправлення;

– залізничні написи (залізнична марка).

Залізничні написи наносяться на кожне місце вантажів, які перевозяться дрібними відправками, у вигляді дробу: чисельник – порядковий номер за книгою приймання вантажів до відправлення і через тире – кількість місць; знаменник – код станції відправлення згідно з Тарифним керівництвом № 4. Залізничне маркування провадиться:

– станцією відправлення – при прийманні до перевезення вантажів дрібними відправками на місцях загального користування;

– відправником - при навантаженні вантажів дрібними відправками на місцях незагального користування.

Інформаційні написи:

– маса бруто і нетто вантажного місця в кілограмах;

– габаритні розміри вантажного місця в сантиметрах (довжина, ширина і висота або діаметр і висота);

– об'єм вантажного місця в кубічних метрах.

Основні, додаткові, інформаційні написи та маніпуляційні знаки повинні бути нанесені на кожне вантажне місце.

При перевезенні вантажів насипом і наливом транспортні написи не наносяться.

Перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленнями, за окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їх дорученням – експедиторських організацій).

Договір про перевезення вантажу вважається укладеним з моменту проставлення календарного штампеля станції відправлення в оформленій паперовій накладній або з моменту накладення електронного цифрового підпису працівником залізниці в електронній накладній.

Факт приймання вантажу до перевезення, завантаженого у вагон (контейнер) відправником, підтверджується підписанням Пам'ятки про подавання/забирання вагонів, видачу/приймання контейнерів працівниками відправника і залізниці.

Одноразове перевезення може здійснюватися також за окремим замовленням без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником.

Передача замовлень на перевезення вантажівідправниками та їх узгодження залізницею здійснюється через автоматизовану систему «МЕСПЛАН».

Для своєчасного перевезення відправники масових вантажів надають управлінням залізниць відправлення проект місячного плану на перевезення вантажів.

За наявності достатньої кількості вантажу відправники надають за встановленою формою плани перевезень вантажів маршрутами.

На кожне відправлення вантажу, порожніх власних, орендованих вагонів та контейнерів відправник надає станції відправлення перевізний документ (накладну) за стандартною формою. Накладна оформляється і надається в електронному вигляді (із накладенням електронного цифрового підпису (ЕЦП)).

Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу разом з вантажем.

Для підтвердження приймання вантажу до перевезення один примірник накладної в паперовому вигляді з присвоєним їй номером і датою приймання вантажу надається відправнику.

Накладна заповнюється відправником із застосуванням автоматизованих систем залізничного транспорту України або програмних засобів, здатних забезпечити роботу з електронними перевізними документами згідно з установленим форматом у трьох примірниках, один із яких після оформлення приймання вантажу до перевезення станцією відправлення видається відправникові вантажу та є квитанцією для приймання вантажу до перевезення, другий і третій передаються з вантажем на станцію призначення.

До накладної можуть додаватися додаткові супровідні документи та документи дозвільного характеру на відправлення вантажу

контролюючих органів, необхідність одержання яких передбачена законами України.

Порядок оформлення залізничної накладної регулюється «Правилами оформлення перевізних документів» затверджених наказом Міністерства транспорту України 21.11.2000 № 644.

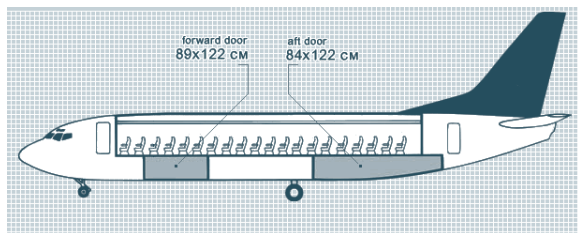
Перевезення вантажів залізницями України регулюють «Правила перевезення вантажів», які складаються з 30 правил організації кожного етапу роботи з всіма видами вантажів в процесі їх транспортування залізницею, а саме: правил планування перевезень вантажів, правил приймання вантажів до перевезення, правил пломбування вагонів і контейнерів, правил оформлення перевізних документів, правил обчислення термінів доставки вантажів, правил користування вагонами і контейнерами, правил зберігання вантажів тощо.

Організація повітряних перевезень вантажів

Вантажні авіаперевезення – це найшвидша можливість доставити будь-який вантаж на інші континенти або транспортувати вантаж в Україну з різних країн. Однак дана послуга за ціною перевищує вартість аналогічних послуг інших видів транспорту. Ключовими факторами при виборі авіаперевезення вантажів є недоступність місця призначення для інших видів транспорту і обмежений час, необхідний для транспортування.

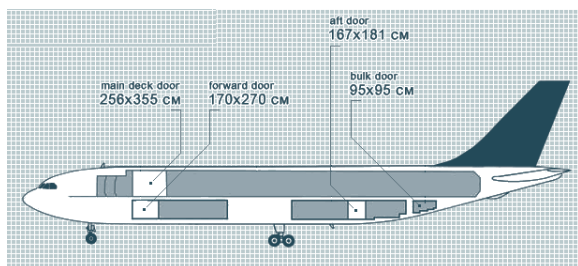
Критерієм доцільності використання повітряного перевезення вантажу є співвідношення між потребами у перевезенні та витратами на його виконання. Якщо витрати на перевезення вантажу з урахуванням швидкості та якості доставки не знижують рентабельність перевезеного вантажу нижче очікуваної величини, тоді вантажні авіаперевезення є найвигіднішим способом транспортування обраного вантажу.

В Україні авіаперевезення вантажів здійснюються з використанням вантажних літаків *Boeing*: Boeing 737-300 (B737-300), Boeing 737F, Boeing 747F, Boeing 757, Boeing 767-300, Boeing 777-200 та *Airbus*: Airbus A300B4, Airbus A300F, Airbus A310, Airbus A319-100 (A319), Airbus A320-200 (A320A), Airbus A321-100 (A321A).



Boeing 737-300 (B737-300):

максимальне завантаження – 16 000 кг; максимальний об’єм – 127 м³



Airbus A300B4:

максимальне завантаження – 43 500 кг; максимальний об’єм – 280 м³

Рис. 12. 11. Характеристики вантажних літаків

Порядок організації авіаперевезень в Україні регулюється Повітряним кодексом України від 4 травня 1993 року, Інструкцією з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затвердженою наказом Державіаслужби 02.11.2005 № 822, Правилами повітряних перевезень вантажів, затверджених Наказом Державіаслужби 14.03.2006 N 186 та численними міжнародними конвенціями і договорами, членом або учасницею яких є Україна.

Послуги з авіаперевезень вантажів надаються національними та іноземними повітряними перевізниками (авіакомпаніями). Продаж послуг повітряних перевізників в Україні здійснюють авіакомпанії або їх агенти, що призначені авіакомпанією згідно з агентською угодою виконувати продаж повітряних перевезень на рейси авіакомпанії і, якщо має відповідні повноваження, на рейси інших авіаперевізників. Агентська угода – договір між авіакомпанією і агентом, який визначає характер і обсяг доручення, розмір комісійної винагороди, термін дії та умови припинення договору. Так, генеральним агентом авіакомпанії «МАУ» з продажу вантажних перевезень до України за кордоном є компанія «European Cargo Services». Окрім того, для забезпечення

доставки вантажу у будь-який куточок світу авіакомпанія «МАУ» співпрацює з більш як 60-ма міжнародними авіакомпаніями. Будучи партнером іноземних повітряних перевізників, авіакомпанія «МАУ» допомагає вантаж, доставлений в Україну іноземною авіакомпанією, перевезти у будь-яку точку світу. Розгалужена партнерська мережа надає унікальну можливість розробляти найкоротший і вигідний маршрут і пропонувати оптимальний тариф для доставки вантажів замовників.

Повітряні перевезення вантажів виконуються на підставі договору, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами). Авіа вантажна накладна підтверджує існування договору перевезення вантажу між перевізником і вантажовідправником, і прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у договорі.

Повітряні перевезення вантажів здійснюються на регулярних та чартерних рейсах.

Регулярний рейс – рейс, під час якого всі місця для перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти доступні для загального платного користування, а перевезення здійснюється між одними і тими самими пунктами згідно з опублікованим розкладом чи у встановленими проміжками часу, або з частотою, яка свідчить про регулярність польотів і незалежно від комерційної завантаженості. Регулярне перевезення здійснюється за звичайним договором повітряного перевезення. На регулярних рейсах здійснюється перевезення габаритних вантажів.

Чартерний рейс – нерегулярний рейс, що виконується на зафрахтованому повітряному судні на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

На сьогодні авіакомпанії пропонують послуги для перевезення вантажу будь-якої категорії: генеральних, небезпечних, цінних, швидкокопсувних, великовагових та великогабаритних та тих, що вимагають термінової доставки протягом короткого часу.

Експортні, імпорتنі, транзитні вантажі здійснюються авіарейсами з найбільших аеропортів України: Бориспіль, Дніпропетровськ, Одеса, Львів, Сімферополь.

Міжнародні вантажні авіаперевезення здійснюються за наступними схемами: «аеропорт - аеропорт», «від дверей до дверей», в іншій зручній для замовника формі.

На вартість авіа послуги впливає досить багато факторів, основні з яких:

- тип перевезеного вантажу;
- обсяг вантажу;
- терміновість виконання замовлення;
- необхідність юридичного супроводу на всіх етапах перевезення;
- необхідність пілотного супроводу вантажів; страхування вантажу.

Етапи робіт з організації повітряних перевезень вантажів (наведені в Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затвердженої наказом Державіаслужби 02.11.2005 № 822:

1. Приймання вантажів, яке здійснюється у відповідності до інструкції вантажовідправника. Ця інструкція складається вантажовідправником у письмовій формі до моменту передавання вантажу для перевезення і повинна містити всю інформацію для заповнення авіаційної вантажної накладної від імені вантажовідправника.

2. Оформлення авіаційної вантажної накладної, яка являє собою комплект документів, що складається з трьох примірників (оригіналів) і дев'яти копій (якщо це типова авіаційна вантажна накладна) або трьох примірників і від шести до одинадцяти копій (якщо це основна авіаційна вантажна накладна).

Три примірники авіаційної вантажної накладної (незалежно від кількості копій) мають однакову юридичну силу і призначаються:

– оригінал 3 (For Shipper) – для вантажовідправника (колір – блакитний). Видається вантажовідправнику і є доказом прийняття вантажу перевізником для транспортування;

– оригінал 1 (For Issuing Carrier) – для перевізника, якому належить оформлена авіаційна вантажна накладна (колір – зелений). Залишається у перевізника, що видав авіаційну вантажну накладну, слугуватиме для проведення розрахунків і є документальним свідченням підписання перевізником і вантажовідправником договору перевезення вантажу;

– оригінал 2 (For Consignee) – для вантажоодержувача (колір – рожевий). Відправляється разом з вантажем до пункту призначення і видається вантажоодержувачу при отриманні вантажу.

Копії авіаційної вантажної накладної призначаються: для агента з оформлення вантажу, для підтвердження доставляння, для аеропорту призначення, для першого, другого, третього перевізника.

3. Упакування вантажів. Вміст вантажу і його упакування повинні бути такими, щоб не зашкодити іншому вантажу, багажу, повітряному судну, обладнанню або не спричинити травмування персоналу.

4. Наклеювання етикеток та ідентифікація вантажів. Кожне місце прийнятого до перевезення вантажу повинне мати транспортне маркування, визначені категорії вантажу повинні також мати спеціальне маркування. У разі потреби вантажі повинні також забезпечуватися ярликами.

Вантажовідправник є відповідальним за правильне і чітке маркування всіх упакувань вантажу.

5. Зважування вантажів. Вантаж, що складається з предметів різних розмірів і різної ваги, приймається до перевезення з урахуванням того, що розміри вантажу не повинні перевищувати розмірів люків повітряних суден. Приймання вантажу, розміри і вага якого перевищують установлені правилами перевізника межі, здійснюється тільки за попередньою згодою перевізника.

6. Обробка вантажів (загальні умови). При прийманні вантажу для перевезення агенти з оформлення вантажу зобов'язані здійснювати перевірку й обробку вантажу за правилами і стандартами, установленими перевізником і державними органами країни, з території, на територію або через територію яких здійснюється перевезення.

Якщо агент приймає для перевезення вантаж, що може спричинити загрозу безпеці польотів, при наданні і підтвердженні даних про походження вантажу заповнюється Security Declaration (Декларація безпеки).

7. При перевезенні вантажу різними перевізниками оформляється вантажний трансферний маніфест (Air Cargo Transfer Manifest – ACTM, TRM або Transfer Manifest – TFM). Вантажний трансферний маніфест оформлюється перевізником, що здійснює трансферне перевезення, і підписується перевізником, що приймає вантаж. Підпис перевізника, що приймає, розглядається як розписка за переданий вантаж, а також як факт передавання відповідальності за вантаж. Вантажний трансферний маніфест (разом з авіаційною вантажною накладною) використовується для взаєморозрахунків між авіакомпаніями за виконані перевезення вантажів.

8. При наземній обробці, завантаженні або вивантаженні вантажу на кожен рейс оформлюється інструкція/звіт про завантаження (Loading Instruction/Report), яка містить: інформацію про завантаження в пункті відправлення; інформацію про розвантаження попередньо розміщеного вантажу в пункті призначення; інформацію про наявність спеціального вантажу (небезпечного, важкого, негабаритного, швидкопсувного, живих тварин і таке інше).

Розрахунок тарифів та зборів при повітряному перевезенні вантажів визначений у Правилах повітряних перевезень вантажів, затверджених Наказом Державіаслужби 14.03.2006 № 186.