

ТЕМА 6. ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

Мета: формування вміння розрізняти основні засади управління транспортною інфраструктурою міжнародного бізнесу, його основні функції та структурні елементи.

Основні терміни та поняття: транспорт, вантаж, залізничні перевезення, коносамент, «букінг-нот», «реверсібл», інвойс.

План

- 5.1 Критерії вибору виду транспорту.
- 5.2 Організація міжнародних морських перевезень.
- 5.3 Особливості перевезення вантажів повітряним транспортом.
- 5.4 Міжнародні автомобільні вантажні перевезення.

5.1 Критерії вибору виду транспорту

При виборі засобів транспортування товарів, перш за все, необхідно враховувати цілі та задачі, що постають перед продавцем та покупцем товару. Завдяки визначенню головної цілі вибір транспорту спрощується. Плануючи відправлення вантажів і вибір виду транспорту, необхідно враховувати низку обставин:

1. *Вид вантажу.*
2. *Відстань та маршрут перевезення.*
3. *Фактор часу (швидкість доставки).*
4. *Вартість перевезень.*
5. *Безпека перевезень.*
6. *Залежність від погодних умов.*
7. *Перевізну спроможність та ін.*

Обираючи вид транспорту для перевезення товару, необхідно враховувати, що кожний з них має свою специфіку та особливості.

Морські перевезення:

- низька, у порівнянні з більшістю інших видів транспорту, собівартість перевезень;
- мобільність, оскільки залежно від попиту та пропозиції на тоннаж судна можуть легко переключатися з одного маршруту на інший;
- велика вантажність морських суден дозволяє перевозити великі партії вантажу;
- використання морського транспорту обмежено географічним розміщенням продавця і покупця;
- низька швидкість перевезення;
- залежність від погодних умов.

Залізничні перевезення:

- відносна дешевизна по відношенню до автомобільних перевезень;
- можливість доставки «до дверей» завдяки наявності під'їзних шляхів до підприємств;

- здатність перевозити велику кількість та широку гамму вантажів;
- незалежність від кліматичних умов.

Автомобільні перевезення:

- можливість доставки вантажів від вантажовідправника до одержувача без перевантаження;
- забезпечення високого рівня збереження вантажу;
- велика мобільність та швидкість перевезення;
- дорогий вид транспорту при перевезеннях на великі відстані;
- залежність від транспортної мережі.

Повітряні перевезення:

- висока швидкість доставки;
- висока збереженість вантажу;
- можливість перевезення у віддалені райони, де неможливі інші види транспорту;
- висока вартість доставки;
- кількісна обмеженість вантажу.

Транспортування трубопроводом:

- низька собівартість транспортування;
- герметичність труб, що фактично виключає втрати вантажів;
- забезпечення неперервності подачі та транспортування вантажів;
- обмеженість видів вантажу.

5.2 Організація міжнародних морських перевезень

В міжнародному судноплаванні склалися дві форми організації перевезень – *лінійна (регулярна)* і *трампова (нерегулярна)*.

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

Морські лінійні перевезення на практиці виступають як бронювання частини тоннажу морських або річкових суден і оформлюються документом – коносаментом.

Коносамент (Billoflading) – це документ, що видається судновласником вантажовідправнику як посвідчення у прийнятті вантажу для перевезення морським шляхом. Коносамент виконує три функції: служить документом, що посвідчує наявність договору морського перевезення; є розпискою капітана або його уповноваженого в прийнятті вантажу на борт судна; є товаророзпорядчим документом, який надає право отримати вантаж тому, на кого він виписаний.

Коносамент буває трьох видів (рис. 6.1):

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

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

суднах для перевезення дрібних партій вантажу.

Коносамент		
іменний	на пред'явника	ордерний
straightbilloflading (виписаний на певного одержувача із зазначенням його найменування і адреси);	bearerbilloflading (передбачає, що товар у порту призначення передається будь-якій особі – пред'явнику коносаменту);	to-orderbilloflading (містить вказівку «наказу відправника» або «наказу одержувача» – передбачає, що відправник або одержувач можуть передати свої права третій особі шляхом поставлення на коносаменті передаточного надпису і вручення його цій особі).

Рисунок 6.1 – Види коносамент

Коносамент може бути *прямий* (при перевезеннях від порту до порту) або *прохідний (транзитний)*. Якщо морське перевезення складає тільки частину загального перевезення, і товари мають перевозитися іншими наземними і морськими перевізниками, то відправнику часто є більш зручним отримати прохідний коносамент, ніж укласти договори з декількома перевізниками, які повинні перевозити вантаж на послідуючих стадіях перевезення. Такі коносаменти все частіше використовуються для сучасних контейнерних перевезень, коли товари перевозяться до місця призначення в одних контейнерах, але різними видами транспорту.

Лінійні перевезення оплачуються вантажовідправниками по ставкам тарифу, який встановлений перевізниками. Лінійні тарифи стабільні протягом тривалого періоду часу.

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

Тарифні ставки встановлюються для окремих вантажів (*commodityrates*) або класів вантажів (*classrates*), що мають сході характеристики. Застосовують ставки за одиницю ваги (тонну) або одиницю об'єму (кубічний метр, кубічний фут) вантажу. При перевезенні особливо цінних вантажів ставка може розраховуватися як відсоток від заявленої вартості вантажу (1-3%). Спеціально оговорюються ставки на перевезення вантажів, що мають особливі характеристики: небезпечних, довгих, важких.

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

Часто лінійні тарифи містять *валютні надбавки (CAF)*, які враховують коливання курсів валют (в тарифі ціна перевезення, як правило, зазначається в одній валюті, проте фрахт, портові витрати, заробітна плата екіпажу, страхування та інші витрати можуть оплачуватися в різних валютах, курс яких

по відношенню до основної валюти перевезення змінюється з часом в різних пропорціях).

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

– *відстрочені знижки* (якщо вантажовідправник протягом оговореного періоду часу (3-6 місяців) користується виключно послугами даної конференції, то судовласник повертає йому певний відсоток від суми, яка виплачена за перевезення вантажів протягом цього періоду. Повернення відсотків відбувається не відразу, а лише після того, як пройде такий же період часу);

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

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

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

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

При укладанні *угоди на конкретне перевезення* фрахтівник (судновласник) повністю зберігає контроль за роботою судна. В договорі (чартері) встановлюються всі умови майбутнього рейсу і ставки провізної плати за одиницю вантажу або загальна сума фрахту. Судновласник є перевізником, він несе комерційні ризики, що пов'язані з ефективністю рейсу, і витрати по експлуатації судна, відповідає за збереженість вантажу.

Договір морського перевезення (чартер) випикується на кожний рейс з обов'язковим збереженням єдиних комерційно-правових умов. Сума фрахту оплачується також за кожний рейс окремо по заздалегідь обумовленим ставкам.

При укладанні *рейсового чартеру* перевізник і фрахтувальник повинні детально погодити взаємні зобов'язання та основні умови в типовій проформі чартеру, що в сучасному суднопластві зводяться до таких:

1) *умова про судно*, що визначає обов'язки перевізника щодо приведення судна в морехідний стан до початку рейсу;

2) *дата готовності судна до навантаження*. Термін готовності судна до

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

3) *вантаж*. У цій статті чартеру вказується кількість вантажу і його транспортні характеристики, тобто фізико-хімічні властивості вантажу, що визначають можливе завантаження судна, тривалість і вартість вантажних робіт; ризики, пов'язані з перевезенням цього вантажу; спосіб перевезення і вид упакування;

4) *порти відвантаження і вивантаження*;

5) *розрахунок сталійного часу*. *Сталійний час (laytime)* – це час, що відповідно до умов чартеру надається фрахтувальнику для здійснення робіт з навантаження/вивантаження, за які судновласник не одержує ніякої додаткової винагороди, крім погодженої ставки фрахту.

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

6) *оплата демереджу (demurrage) і диспачу (dispatch)*. При затримці судна під відвантаженням або вивантаженням понад визначеного сталійного часу починається так званий контрсталійний час, за який фрахтувальник сплачує судновласнику *демередж*, що являє собою доплату за затримку судна. Розмір демереджу встановлюється в чартері у вигляді певної суми за судно за добу і сплачується за кожний день простою або пропорційно за частину дня. *Диспач* являє собою винагороду, що сплачується судновласником фрахтувальнику за завершення навантаження або розвантаження судна раніше закінчення визначеного чартером сталійного часу. Розмір диспача встановлюється у половинному розмірі від ставки демереджу.

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

7) *оплата вантажних робіт*. Визначаються варіанти розподілу витрат по навантаженню і вивантаженню вантажу між судновласником і фрахтувальником;

8) *оплата фрахту*. При рейсовому фрахтуванні провізна плата встановлюється за згодою сторін у вигляді фрахтової ставки за одиницю вантажу. Розрахунковими фрахтовими одиницями є одиниці маси, об'єму або штук вантажу.

При другому виді фрахтування – *фрахтуванні судна на термін* – розподіл обсягів прав, ризиків і витрат по судну носить зворотній характер у порівнянні з першим видом. В цьому випадку судновласник здає, а фрахтувальник бере в оренду судно на певний термін. Управління роботою судна переходить до фрахтувальника, який при відповідних встановлених договором обмеженнях

самостійно визначає характер використання судна, рід вантажу, що перевозиться, напрямок і комерційні умови перевезень Судновласник при цьому звільняється від комерційних ризиків і відповідальності за схоронність вантажів. Фрахтова ставка встановлюється в цілому на судно за добу, незалежно від обсягу й ефективності перевезення.

При фрахтуванні судна на термін розрізняють такі форми (рис.6.2):

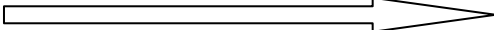
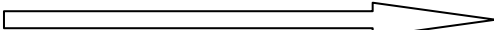
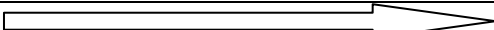
Форми фрахтування судна	 <i>тайм-чартер.</i>
	<p>У тайм-чартері судновласник зберігає контроль за технічною експлуатацією судна. За свій рахунок наймає екіпаж, оплачує постійні витрати по утриманню судна в робочому стані (постачання, поточний ремонт, техобслуговування, витрати на мастильні матеріали, відрахування на амортизацію й страхування). Фрахтувальник оплачує змінні витрати, безпосередньо пов'язані з виконанням транспортної роботи (портові збори, оплата лоцмана і буксира, швартові операції, стивідорні роботи, агентування і т.д.), витрати з ремонту пошкоджень, отриманих у процесі вантажних робіт або через рух вантажу;</p>
	 <i>дімайз-чартер.</i>
	<p>Фрахтування у дімайз-чартері передбачає, що на час договору судновласник не контролює комерційні умови по використанню судна і його технічну експлуатацію (судно здається в оренду). Фрахтувальник оплачує всі постійні й змінні витрати, включаючи склад екіпажу. Капітан і екіпаж на час чартеру стають службовцями фрахтувальника (за судновласником залишається право участі у комплектації судна екіпажем);</p>
	 <i>бербоут-чартер.</i>
	<p>При фрахтуванні в бербоут-чартері судно передається фрахтувальнику без екіпажу на тривалий термін (три – п'ять років). Всі витрати на утримання судна, включаючи найм та оплату екіпажу, покладаються на фрахтувальника, тобто він стає тимчасовим власником судна.</p>

Рисунок 6.2 – Форми фрахтування судна

5.3 Особливості перевезення вантажів повітряним транспортом

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

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

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

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

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

Вантажна авіанакладна AWB являє собою комплект, що складається з 12 екземплярів (3 оригінали, з текстом договору на зворотному боці, і 9 копій):

Оригінали:

1 екземпляр (зелений) – Forissuingcarrier – призначається для перевізника, служить для розрахунків і є документом, що підтверджує наявність договірних відносин з відправником.

2 екземпляр (рожевий) – Forconsignee – призначається для вантажоодержувача (слідє разом з вантажем до пункту призначення і видається одержувачу разом з вантажем).

3 екземпляр (блакитний) – Forshipper – призначається для відправника вантажу (видається перевізником відправнику в момент приймання вантажу до перевезення).

Копії:

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

5 екземпляр (білий) – Forairportofdestination – слідє разом з вантажем до пункту призначення, використовується для митного оформлення вантажу, після чого залишається в аеропорту призначення.

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

9 екземпляр (білий) – Foragent – призначається для агента в справах продажу (підтверджує участь агента у виконанні договору перевезення вантажу).

10,11 і 12 екземпляри – Extracopyforcarrier – резервні копії, які ідуть із вантажем при відправленні вантажу частинами і залишаються у перевізника (використовуються у випадках необхідності).

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

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

Ставки вантажних тарифів диференційовані за відстанню перевезення. Значення тарифних ставок визначаються за певною дегресійною шкалою. Згідно принципу дегресії питома ставка на перевезення 1 кг вантажу на 1 км шляху зменшується із збільшенням відстані транспортування. *Базова ставка тарифу* встановлена при перевезенні вантажів на відстань 500 км (100%).

Обмежена місткість вантажних відсіків літаків призвела до того, що для визначення рівня провізної плати має значення не тільки маса вантажу, але й його об'єм. Граничним є співвідношення: $1 \text{ кг} = 6000 \text{ см}^3$. При питомому об'ємі вантажу менше 6000 см^3 на 1 кг тариф стягується за масу вантажу. В іншому випадку тариф стягується за допомогою умовного перерахунку об'єму в масу, виходячи із зазначеного співвідношення.

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

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

– *нормальні тарифи*. Застосовуються при масі відправлення до 45 кг;

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

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

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

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

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

5.4 Міжнародні автомобільні вантажні перевезення

Через доступність ціни та високу оперативність автомобільний транспорт

залишається найпоширенішим у сфері зовнішньоекономічних відносин. Оскільки значення цього виду транспорту продовжує зростати, слід знати вимоги базових документів, відповідно до яких здійснюється правова регламентація міжнародних автомобільних перевезень. Одним із найважливіших міжнародних документів цієї галузі є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, яку з метою уніфікації процесу міжнародного автомобільного перевезення було розроблено під егідою Європейської економічної комісії ООН у 1956 р. *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ)* Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів за умови, що місце відправлення та місце доставки вантажу знаходяться у двох різних країнах, з яких щонайменше одна ратифікувала КДПВ.

Залежно від громадянства перевізника вимагаються різні документи при виконанні міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

При виконанні міжнародних перевезень вантажів резиденти України зобов'язані пред'являти:

- дозволи інших країн, територією яких буде виконуватись перевезення;
- дозвіл про узгодження умов і режимів перевезень у випадку перевищення вагових або габаритних обмежень або документ про внесення плати за проїзд важких (великогабаритних) транспортних засобів, якщо перевищення встановлених законодавчих обмежень складає менше 7%;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам безпеки руху та екологічної безпеки країн слідування;
- документи на вантаж.

При виконанні міжнародних перевезень вантажів нерезиденти України повинні мати:

- дозвіл України;
- дозвіл про узгодження умов і режимів перевезень у випадку перевищення вагових або габаритних обмежень або документ про внесення плати за проїзд важких (великогабаритних) транспортних засобів, якщо перевищення встановлених законодавчих обмежень складає менше 7%;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;
- сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам законодавства України щодо безпеки руху та екологічної безпеки;
- документи на вантаж.

Основним документом на вантаж є товарно-транспортна накладна. В залежності від типу вантажу до основного документу можуть додаватись ветеринарні, санітарні сертифікати, сертифікати якості, свідоцтва тощо.

Транзит вантажів супроводжується міжнародною накладною CMR, складеною мовою міжнародного спілкування. Крім цього документу в наявності можуть бути рахунок-фактура (Invoice), пакувальний лист (специфікація), вантажна відомість, книжка МДП (Carnet TIR), карнет АТА (Carnet ATA) тощо.

Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів (CMR)

встановила, що договір автомобільного перевезення визначається накладною, яка є доказом умов договору і посвідченням прийняття вантажу перевізником. Накладна не є договором перевезення, а лише підтверджує факт його наявності.

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

Міжнародна товарно-транспортна накладна (накладна CMR) має містити такі обов'язкові дані (позиції для заповнення):

- відправник (найменування, адреса, країна);
- перевізник (найменування, адреса, країна);
- місце вивантаження вантажу (пункт призначення);
- місце і дата прийняття вантажу до перевезення;
- одержувач (найменування, адреса, країна);
- кількість вантажних місць, їх спеціальне маркування та нумерацію місць;
- рід (вид) упаковки;
- найменування вантажу;
- вага брутто, кг або об'єм, м³;
- платежі, що пов'язані з перевезенням (провізні та додаткові платежі, мито);
- інструкції перевізнику, які необхідні для здійснення митних та інших формальностей;
- дата і місце складання накладної;
- реєстраційний номер, марка транспортного засобу;
- зазначення, що перевезення здійснюється у відповідності до положень Конвенції, незалежно від змісту будь-яких застережень.

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

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

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

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

3) з вантажем має слідувати міжнародно визнана книжка МДП (Carnet TIR), яка оформлена у країні відправлення і є дійсною як контрольний

документ в країнах відправлення, транзиту і призначення.

На сьогодні всі книжки МДП випускає МСАТ і видає їх національним гарантійним об'єднанням (АСМАП) у відповідності з умовами, які визначені в їх договірних зобов'язаннях. В свою чергу, гарантійне об'єднання видає (продає) книжки МДП національним перевізникам своєї країни на договірних умовах. Після використання всі книжки МДП повертаються перевізниками в національне гарантійне об'єднання (АСМАП), яке відправляє їх в МСАТ. Як правило, одна книжка МДП оформлюється на один транспортний засіб або контейнер.

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

Карнет АТА (Carnet ATA) – уніфікований міжнародний митний документ, прийнятий відповідно до положень *Конвенції про тимчасове ввезення*, укладеної у Стамбулі 26 червня 1990 року. Скорочення «А.Т.А.» – це комбінація аббревіатур французьких слів «фр. *dmission atemporaire*» і англійських «англ. *temporary admission*».

Використання карнетів АТА дає суттєві переваги:

– дозволяє умовне повне звільнене від мита, митних зборів і податків тимчасове ввезення товарів протягом до одного року на території країн-учасниць міжнародної системи АТА (країн-учасниць);

– приймається митними органами країн-учасниць замість своїх національних митних документів;

– є міжнародною чинною гарантією сплати країні-учасниці ввізного мита і податків згідно її національного законодавства у разі порушення режиму тимчасового ввезення.

Інвойс (англ. *invoice*) – це документ в міжнародній комерційній діяльності, що надається продавцем іноземному покупцю. Факт виписки інвойсу говорить про те, що покупець зобов'язаний оплатити товар відповідно до вказаних умов. Такий вид документа використовують тільки при міжнародних поставках товарів.

В інвойсі обов'язково повинно бути зазначено: найменування організації-експортера; юридична адреса компанії; назва і адреса компанії-покупця; найменування товару; кількість; ціна за одиницю товару; умови поставки товару; код ТН ЗЕД; номер контракту, якщо він укладався.