

Олександр Владиславович КОРНІЄЦЬКИЙ

кандидат економічних наук,
декан Миколаївського факультету Морського та річкового транспорту,
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

**УКЛАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ КОНТРАКТІВ В УМОВАХ МІЖРЕГІОНАЛЬНОЇ
ЕКОНОМІЧНОЇ ВЗАЄМОДІЇ**

Корнієцький, О. В. Укладення транспортних контрактів в умовах міжрегіональної економічної взаємодії [Текст] / Олександр Владиславович Корнієцький // Економічний аналіз: зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету “Економічна думка”, 2015. – Том 19. – № 3. – С. 33-37. – ISSN 1993-0259.

Анотація

У статті розглянуто та обґрунтовано напрямки удосконалення структури документообігу в транспортній сфері. Теоретичною та методологічною основою статті є укладання міжнародних торговельних контрактів з урахуванням транспортного фактору і з'ясування світових цін на транспортування експортно-імпоротної продукції. У процесі роботи використовувалися умови транспортних договорів та контрактів. Результати дослідження показали, що транспортний фактор істотно впливає на ціну товару. Мова йде про урахування транспортної складової в ціні товару, з огляду на географічне розташування партнерів один відносно одного й до центрів міжнародної торгівлі товаром, а також встановлення економічно обґрунтованих тарифів на перевезення вантажів, що відображають представницький рівень світових цін у транспортній сфері. Отримані результати дослідження спрямовані на вирішення суспільно необхідних витрат на доставку товарів від постачальника до споживача, при цьому оцінюється ефективність транспортного обслуговування на всьому маршруті. Дані дослідження доцільно застосовувати в транспортній інфраструктурі.

Ключові слова: транспортний контракт; транспортні умови; оформлення перевезень; транспортні документи; вантаж; транспортні операції; тариф; поліс.

Oleksandr Vladyslavovych KORNIYETSKYI

PhD in Economics,
Dean,
Department of Sea and River Transport,
Kyiv State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevych-Sahaydachnyi, Mykolaiv

TRANSPORT CONTRACTS UNDER INTERREGIONAL ECONOMIC COOPERATION

Abstract

In the article the reasonable directions of improvement of the structure of documents in the transport sector are considered. Theoretical and methodological basis of the study can be considered the international trade contracts with the consideration of transport factor and determination of world prices for export and transport of imported products. In the process of investigation the conditions of transport agreements and contracts have been used. The results have shown that the transport factor significantly affects the price of goods. We have taken into account the transport component in the price of goods based on the geographical location of partners to each other and to the centers of international trade. Also we have considered the establishment of economically justified tariffs for transportation of goods, reflecting a representative level of world prices in the transport sector and industry of the country. The results of research relate to solving socially necessary cost of shipping goods from the supplier to the consumer. In this process it should be considered the estimated efficiency of transport services on the route. The results of the study are specific to the application in the transport infrastructure.

Keywords: transport contract; transportation; design of transport; transport document; cargo; transport operations; tariff; policy.

JEL classification: P120

Вступ

Отримані наукові та практичні відомості дають можливість, по-перше, правильно вибрати базис поставки й прорахувати продажну та закупівельну ціну товару при реалізації його з доставкою або без доставки; по-друге, вибрати на підставі калькуляції транспортних витрат напрямок, яким найбільш вигідно відправити вантаж; по-третє, правильно сформулювати транспортні умови в контрактах з урахуванням усіх можливих витрат.

Важливий внесок в обґрунтування та вивчення транспортної документації зробили вітчизняні та зарубіжні вчені: Альбеков А. У., Бауерсокс Д. Дж., Вохновский Н. В., Гордон М. П., Коваленко Н. Н., Ліндерс М. Р., Окландер М. А., Рогач І. Ф. та інші. Враховуючи дослідження транспортних контрактів в умовах міжрегіональної взаємодії з урахуванням особливостей оформлення документів у різних країнах та міжкордонних зв'язків та правил перетину кордону, тема потребує ретельного вивчення та детальнішої розробки для спрощення правил застосування.

Мета статті

Мета дослідження полягає в науковому та практичному застосуванні та обґрунтуванні напрямів удосконалення структури документообігу в транспортній сфері.

Виклад основного матеріалу дослідження

При перевищенні попиту основне навантаження транспортних видатків лягає на покупця. Видатки по транспортуванню можуть бути значними. Тому до підписання контракту необхідно розрахувати всі витрати по всіх ланках транспортних операцій по переміщенню товару [1].

Транспортні умови контрактів – це особливий розділ, у якому докладно обумовлюються обов'язки й видатки сторін по організації доставки вантажу.

При підготовці контракту, як правило, проводиться попереднє вивчення можливостей його виконання, що виявляє такі обставини доставки, як:

- наявність транспортних зв'язків між країною експорту й ринком покупця;
- тарифи й ставки світового ринку залізничного, авіаційного й автомобільного, морського сполучення;
- ступінь механізації вантажно-розвантажувальних робіт у передбачуваних пунктах обробки вантажу, вартість цих робіт;
- вартість зберігання вантажу в місцях перевалки, пунктах відправлення й призначення;
- правила й особливі умови перевезення в країні призначення й відправлення, правила здачі-приймання вантажу;
- міжнародні угоди й конвенції, що регулюють перевезення вантажів різними видами транспорту.

Конкретний зміст транспортних умов угоди залежить від наступних основних факторів: базисної умови поставки, виду транспорту й способу доставки, транспортної специфіки товару, умов міжнародних договорів і угод, що регулюють умови перевезення.

Найбільш широке коло транспортних питань вноситься в контракт при базисах поставки, які передбачають передачу товару продавцем покупцеві вже в дорозі, таких, як DAF, FOB, DES, CIF і деяких інших.

У низці випадків при укладанні контракту неможливо точно вказати місце призначення або місце, куди продавець повинен поставити товар для здійснення перевезення. У цьому випадку в контракті може бути зафіксовано регіон із застереженням, що надалі покупець уточнить або конкретизує місце призначення. Це необхідно, тому що при визначенні ціни продавцеві важливо знати хоча б орієнтири пункту передачі товару. Якщо необхідне уточнення не надійде, на покупця може бути покладено відповідальність за виниклі у зв'язку із цим ризики й додаткові видатки. Продавець у цьому випадку має право сам обрати підходящий пункт у межах обумовленого регіону.

При цьому необхідно враховувати відповідність транспортних засобів і транспортного упакування, використовуваних однією стороною, можливостям їх обробки в пунктах призначення, обумовлених іншою стороною за контрактом (наприклад, можливість прийому або відправлення контейнерів міжнародного стандарту в національних морських портах або на внутрішніх залізничних станціях; допустимі характеристики суден, що обробляються у морських портах; наявність необхідних вантажно-розвантажувальних механізмів або комплексів для конкретних видів вантажів тощо).

Обставини, що визначають особливості передачі або прийняття товару від перевізника, розрізняються залежно від базису поставки, способу перевезення й властивостей самого товару. Насамперед при опрацюванні цього питання враховується, чи є така задача або приймання товару від перевізника його поставкою відповідно до базису контракту, тобто моментом переходу ризику із продавця на покупця. Якщо відповідь позитивна, то сторони в договорі відображають такі пункти, як спосіб передачі товару, форма й зміст документа, що фіксує якість і кількість товару, а також дата складання такого документа. Ці дані підтверджують виконання обов'язків продавця по поставці за

відповідними параметрами. У таких випадках всі платежі за товар або їхню основну частину можуть здійснюватися покупцем за фактом передачі товару перевізникові або його навантаження на транспортний засіб. Тому документ, що випикується як підтвердження поставки, повинен бути «платоспроможним», тобто зазначеним у переліку документів, при наявності яких здійснюються розрахунки за товар.

Якщо мова йде про здачу-приймання товару від перевізника поза зв'язком з виконанням обов'язку по поставці (наприклад, на складі перевізника в пункті призначення), то тут сторонами за договором можуть використовуватися документи відповідно до звичаїв, практики й законодавства, що склалися на окремих видах транспорту.

У цьому випадку транспортні документи (коносаменти, авто-, авіа- і залізничні накладні) втрачають своє значення підтвердження якості й кількості поставленого товару й тільки дають можливість особі, зазначеній у них як вантажоодержувач, прийняти вантаж від перевізних засобів (судна, автомобіля тощо) й висунути претензію перевізникові у випадку пошкодженого перевезення.

У контракті повинні бути передбачені конкретна форма, строки й зміст взаємної інформації, основною метою якої є скорочення витрат на зберігання вантажів через запізнення або неприбуття транспортного засобу під вантажні операції й на простій транспортного засобу через неготовність вантажу до вантажно-розвантажувальних операцій або через відсутність вантажу взагалі.

У контракті передбачаються зміст й строки надання сторонами взаємної інформації у вигляді повідомлень, які сторони передають безпосередньо або через експедиторів/агентів і перевізників.

Якщо мова йде про велику партію вантажів, що поставляються регулярно, то між сторонами узгоджується графік подачі суден і відвантаження/вивантаження товару, партійність і ритмічність поставки.

Система інформації може бути розгорнутою або багатоступінчастою за характером, тобто складатися з декількох повідомлень, що надходять регулярно в строки, визначені й обумовлені в контракті.

Максимальні витрати на транспортні операції при виконанні контракту можуть містити:

- оплату навантаження на транспортні засоби усередині країни продавця. Найчастіше ці операції повторюються кілька разів при перевантаженні товару на різних засобах транспорту.
- оплату перевезення товару до кордону або до перевізних засобів транспорту, що здійснюють міжнародне перевезення. Якщо товар здається покупцеві на території країни продавця, то ці витрати продавця (до основного перевезення) не включаються в ціну товару за контрактом і належать до його накладних витрат, які покриваються із власних коштів продавця. Сюди ж належать витрати на проміжне зберігання, якщо буде потреба;
- витрати на зберігання й складування при передачі товару для перевезення;
- оплату стивідорних (вантажно / розвантажувальних) робіт у пунктах відправлення, призначення й перевалки при перевезенні;
- витрати на основне перевезення;
- складування й зберігання товару після розвантаження в країні ввозу;
- розвантаження в місці знаходження покупця;
- оренда транспортного устаткування в країні ввозу/вивозу товару. Ці витрати розподіляються між продавцем і покупцем залежно від базисної умови поставки.

Особливо пильну увагу при укладанні контракту звертають на розподіл витрат на оплату вантажно-розвантажувальних робіт, пов'язаних з міжнародним перевезенням, тому що саме у цьому питанні виникають найбільші розбіжності в його тлумаченні контрагентами через розходження в комерційній практиці й звичаях роботи портів і транспортних вузлів обробки вантажів.

Ще одним важливим питанням, пов'язаним з доставкою, є узгодження виду договору, яким згодом повинно бути оформлене перевезення, що необхідно з низки причин. Насамперед, це пов'язане з тим, що багато транспортних умов контракту купівлі-продажу повинні бути скоординовані з положеннями договору перевезення, особливо при чартерних перевезеннях. У контракті, як правило, містяться положення про те, що транспортні документи повинні бути «чистими», тому що будь-яка вказівка про недоліки товару не допускається загальноприйнятим порядком його оплати.

Не менш важливим є пророблення при доставці норм навантаження-вивантаження товару й час, призначений за договором купівлі-продажу на виконання вантажних операцій. У випадку, якщо продавець (за умовою FOB) або покупець (базис CIF) не забезпечують виконання норм вантажних робіт, зазначених у контракті, то на них може бути накладено іншою стороною зобов'язання по відшкодуванню виниклих додаткових витрат у вигляді штрафу за перевищення сталого часу, виплачуваного покупцем продавцеві (демередж). За дострокове закінчення робіт виплачується винагорода.

Здійснення доставки передбачає також розгляд порядку розміщення вантажу на транспортному засобі, транспортне упакування й маркування.

Під транспортним маркуванням розуміється розмітка на пакуванні кожного вантажного місця – умовна позначка, що містить дані, необхідні для належного перевезення вантажу й здачі його одержувачеві. Зміст маркування визначається за згодою сторін на основі правил перевезення вантажів на різних видах транспорту й з урахуванням властивостей самого товару.

Сьогодні в Україні нормативи якості визначаються транспортом, виходячи з його можливостей, і вони не враховують багатьох вимог споживачів. У процесі виконання контрактних зобов'язань щодо поставки товарів сторони вступають у договірні відносини як із транспортними організаціями у своїх країнах, так і за кордоном. Насамперед, мова йде про перевезення вантажів від виробників до вихідних пунктів у своїй країні. Тут використовується головним чином залізничний, автомобільний, річковий транспорт. А далі підключається міжнародний транспорт, де головну роль відіграють морський і автомобільний. Міжнародні залізничні перевезення здійснюються на підставі двосторонніх і багатосторонніх угод, які укладають відповідні органи держав-учасників, за єдиним транспортним документом – міжнародною накладною, що є договором перевезення. Західноєвропейські країни координують діяльність залізниць на основі договірної угоди КОТІФ [2]. У залізничному сполученні із цими країнами залізниці СНД аналогічних міжнародних угод не мають. Східноєвропейські країни мають свою угоду про пряме залізничне сполучення СМГС, у якому беруть участь також країни Азії (Китай, Корея, Монголія, В'єтнам) [3]. У 1991 році з угоди вийшли європейські країни, але форма накладної при відправленні вантажів з території й на територію країн колишнього СРСР збереглася. Доставка вантажів у західні країни й назад здійснюється з переоформленням договору перевезення на вихідних прикордонних станціях залізниць інших країн, які є учасниками СМГС і КОТІФ. Відповідно до Міжнародного транзитного тарифу (МТК) перевезення вантажів країн СНД оформляється перевізними документами СМГС до вихідної прикордонної станції останньої транзитної дороги, що бере участь у СМГС [4]. СМГС встановлює порядок прийому вантажів до перевезення й видачі їх одержувачеві, укладання договору перевезення, комерційних реквізитів залізничної накладної, строки доставки вантажів, правила перевезення вантажів на особливих умовах (довгомірні, великовагові, небезпечні, хімічні, швидкопсувні, живність).

Транспортування вантажів повітряним шляхом регулюється законодавчими актами про авіаперевезення. Перевезення товарів оформляється авіаційно-вантажною накладною, що виписується відправником вантажу й підтверджує наявність договору між відправником вантажу й перевізником про перевезення вантажу по авіалініях перевізника. Вона не є товаросупроводжувальним документом, видається в трьох справжніх екземплярах і вручається перевізникові разом з товаром.

При перевезеннях морським транспортом укладаються договори відповідно до вказівок, викладених у нормативних документах, – Кодексі торговельного мореплавання (КТМ), уставах [5]. Основний зміст договору морського перевезення вантажів відповідно до КТМ полягає в тому, що перевізник (фрахтівник) зобов'язується прийняти від відправника вантажу (фрахтувальника) вантаж, доставити його цілим у передбачене договором місце призначення й там здати фрахтувальникові або за його вказівкою іншому одержувачеві вантажу, а відправник вантажу зобов'язується в погоджений термін надати передбачений договором вантаж для навантаження його на судно, сплатити обумовлену провізну плату (тариф, фрахт) і прийняти вантаж від судна в пункті призначення [6].

Труднощі транспортного обслуговування істотно полегшують посередницькі, транспортно-експедиторські фірми й організації. Вони допомагають стежити за розвитком видів і форм транспортних послуг. У своїй практичній діяльності з доставки вантажів відповідно до прийнятих зобов'язань контракту купівлі-продажу доцільно користуватися послугами досвідчених міжнародних експедиторів зовнішньоторговельних вантажів. При проведенні транспортних операцій сторони вступають у договірно-правові відносини. Після завершення перевезення можуть виникати різні суперечливі ситуації. При цьому порушники повинні нести відповідальність, у тому числі й матеріальну. У цьому випадку до перевізника повинні бути висунуті претензії [7]. Порядок їхнього висунування й розгляду регулюється у встановленому порядку

Висновки та перспективи подальших розвідок

Таким чином, сьогодні в Україні нормативи якості визначаються транспортом і не враховують багатьох вимог споживачів його послуг. Отже, комплексне підвищення привабливості транспортних коридорів для транзитного руху, удосконалювання послуг потрібно здійснювати за такими критеріями, як точність, надійність і швидкість транспортування. Оскільки із правовим забезпеченням експорту транспортних послуг на транспорті виникають серйозні проблеми, необхідне створення системи забезпечення безпеки й універсальності руху, метою якою повинна бути розробка й удосконалювання норм міжнародного права в області перевезень. Загалом регламент здійснення вантажних перевезень удосконалюється рік у рік, убираючи в себе всі нові тенденції й одержуючи своє оформлення в укладанні угод, договорів, різних конвенцій і т.п. Україні варто було б не втратити можливості для розширення

своїх прав у цій сфері, активно беручи участь у міжнародній правочинній діяльності, що стосується вантажних перевезень.

Список літератури

1. Кожевников, Ю. Н. Железнодорожные грузовые тарифы: конкурентность с другими видами транспорта [Текст] / Ю. Н. Кожевников // Железнодорожный транспорт. – 1997. – №2. – С. 39-59.
2. Соглашение о международных железнодорожных перевозках (COTIF) 1980 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : //logisticstime.com.
3. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (вступило в силу 1.10.51 г.). [Электронный ресурс]. – Режим доступа : //logisticstime.com.
4. Международная конвенция по перевозке грузов по железным дорогам (МГК) 1890 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : //logisticstime.com.
5. Конвенция ЦИМ «Единые правовые предписания для договора о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : //logisticstime.com.
6. Забелин, В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле [Текст] : учеб. пособие / В. Г. Забелин. – М., 2000, 256 с.
7. Ленчевский, И. Ю. Основы внешнеэкономической деятельности [Текст] / И. Ю. Ленчевский. – М: Юнити, 1995.-345 с.
8. Язлюк, Б. О. Застосування диверсифікації при реалізації інвестиційно-інноваційної стратегії підприємства / Б. О. Язлюк // Наука молода. – Тернопіль: Економічна думка, Вип. 14. 2010. – С. 198-202.

References

1. Kozhevnikov, Y. N. (1997). Rail freight tariffs are competitive with other modes of transport. *Railway transport*, 2, 39-59.
2. Agreement on the International Carriage by Rail (COTIF). (1980). Retrieved from: *logisticstime.com*.
3. Agreement on International Goods Transport by Rail (SMGS) (1951). Retrieved from: *logisticstime.com*.
4. International Convention on the Carriage of Goods by Rail (CIM) (1890). Retrieved from: *logisticstime.com*
5. Convention CIM "Uniform Rules for the Contract for International Carriage of Goods by Rail". (n.d.). Retrieved from: *logisticstime.com*.
6. Zabelin, V. H. (2000). *Freight operations in foreign trade*. Moscow.
7. Lenchevsky, I. Y. (1995). *Fundamentals of foreign economic activity*. Moscow : Yuniti.
8. Yazliuk, B. O. (2010). Zastosuvannia dyversyfikatsii pry realizatsii investytsiino-innovatsiinoi stratehii pidpriemstva. *Nauka moloda*, 14, 198-202.

Стаття надійшла до редакції 18.02.2015 р.