

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Артем БАЛЬСАНКО

Эксперт развития перевозок, Начальник интермодального отдела группы компаний ИНТЕРПАЙП





КОРОТКО О ВАЖНОМ

- 1. Понятие мультимодальной и интермодальной перевозки
- 2. Общие характеристики и преимущества мультимодальных перевозок
- 3. Этапы организации мультимодальных перевозок
- 4. Виды мультимодальных перевозок
- 5. Участники мультимодальных перевозок и их взаимоотношения
- 6. Типы операторов мультимодальных перевозок
- 7. Услуги, предоставляемые оператором мультимодальных перевозок
- 8. Ответственность при мультимодальных перевозках
- 9. Планирование и организация внешнеэкономических отправок
- 10. Документальное сопровождение мультимодальных перевозок
- 11. Правила в международной торговле
- 12. Риск, его виды и факторы для мультимодальных перевозок









Мультимодальные перевозки

Терминологически понятие мультимодальной перевозки грузов впервые было сформулировано в Конвенции ООН 1980 года «О международных смешанных перевозках грузов».

Характеризуется:

- наличием единого оператора на всем маршруте следования груза;
- единой сквозной ставкой фрахта;
- единым транспортным документом;
- единой ответственностью за груз и исполнение договора перевозки.







Взаимоотношения участников мультимодальной перевозки

- 1. Международная конвенция по унификации некоторых правил (ответственность экспедитора), которые относятся к коносаментам (1924 г., Гаагские правила).
- 2. Конвенция ООН про морские перевозки грузов (1978 г.).
- 3. Конвенция о Договоре международной автомобильной перевозки грузов с изменениями, внесенными Протоколом от 05.07.1978 г.
- 4. Таможенная Конвенция про международные дорожные перевозки грузов с использованием МДП (carnet TIR).
- 5. Конвенция про международные железнодорожные перевозки (КОТІФ) в редакции Протокола от 03.06.1999 г.
- 6. Конвенция про унификацию некоторых правил международных воздушных перевозок 28.05.1999 г.
- 7. INCOTERMS правила для толкования торговых терминов, облегчающих международную торговлю, определяющие обязанности сторон и уменьшающие риск юридических затруднений



Мультимодальные перевозки

Мультимодальная перевозка – доставка грузов от отправителя до получателя которая осуществляется, по крайней мере, двумя либо более видами транспорта.

Она осуществляется на всем маршруте под ответственностью только одного перевозчика по единому транспортному документу, подтверждающему заключение договора перевозки и оплачивается по единой сквозной тарифной ставке.







Характеристика мультимодальных перевозок

- 1. Перевалка груза. В качестве пункта перевалки может выступать терминал: аэропорта, морского порта, железнодорожной станции, консолидационный склад автомобильной перевозки.
- 2. Заранее определенное количество звеньев в логистической цепи: согласование стоимости, сроков, формальностей, стандартов работы с грузом.
- 3. Обеспечение и контроль документооборота.
- 4. Учет грузопотока, идущего по разным транспортным коридорам.
- 5. Точный расчет сроков и стоимости логистики.



Главными принципами осуществления мультимодальных перевозок считаются:

- единый коммерческо-правовой режим;
- максимальное использование телекоммуникационных сетей и систем электронного документооборота на базе единых международных стандартов;
- единый организационно-технологический принцип управления перевозками, основанный на координации действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке;
- комплексное развитие инфраструктуры различных видов транспорта.





Преимущества и недостатки мультимодальных перевозок

- Одно ответственное лицо за доставку груза.
- 2. Единый транспортный документ по доставке груза.
- 3. Возможность перевозить грузы небольшими партиями.
- 4. Доставка груза из любой точки планеты.

- 1. Отсутствие единого законодательного документа, регламентирующего деятельность различных видов транспорта.
- 2. Каждый вид транспорта регулируется своими правилами, конвенциями и договорами.





Этапы организации мультимодальных перевозок

Для успешной организации и реализации мультимодальных перевозок необходимо осуществлять:

• прием груза на складе отправителя вместе с пакетом
сопроводительных документов;

Этапы:

- сбор и консолидацию грузов;
- контроль за состоянием доставки груза;
- контроль сроков доставки груза;
- координирование работы агентов, перевозчиков, сюрвейеров;
- контроль получения отзыва по доставке груза;
- контроль сбора финансовых средств за предоставленные транспортные услуги.









Типы мультимодальных перевозок

Способ перевозки	Число участвующих видов транспорта	Способ транспортировки	Организация перевозки	Тариф на перевозку
Унимодальная (прямая)	Один	Одним видом транспорта без промежуточных операций	Перевозка без дополнительных услуг	По договору на перевозку
Бимодальная (смешанная)	Два и более	Двумя и более видами транспорта	Перевозка последовательная, документ составляется на каждый вид транспорта	По договору на каждый вид транспорта
Мультимодальная (прямая смешанная или комбинированная)	Два и более	Двумя и более видами транспорта	Единый оператор и единый транспортный документ	Сквозной тариф
Интермодальная	Два и более	Двумя и более видами транспорта	Единый оператор и транспортный документ, единая унифицированная грузовая единица	Сквозной тариф





Виды мультимодальных перевозок

Организация мультимодальных перевозок предусматривает разгрузку и погрузку с одного вида транспорта на другой.



Наземные перевозки.

Груз забирают у поставщиков мелким транспортом и консолидируют для дальнейшей перевозки крупногабаритным автотранспортом **либо по** ЖД.



Авиаперевозки.

Консолидация грузов на складе и его дальнейшая отправки на в консолидированный склад с дальнейшей доставкой авиа/авто для получателя



Водные перевозки.

После доставки в порт и разгрузки товар транспортируется по ж/д или автотранспортом до места таможенной очистки





Автомобильные мультимодальные перевозки

Автомобильные мультимодальные перевозки предполагают использование автотранспорта на преимущественной части маршрута.

Груз одного заказчика перегружается в другое транспортное средство для отправки на автомобиле с большой грузоподъемностью либо наоборот.

Такой тип как правило используется после отгрузки в морском или ЖД порту.







ЖД мультимодальные перевозки

Использование ЖД транспорта, как основного на большей части маршрута, предполагают использование чаще всего автомобильного и/или морского, в редких случаях авиационного транспорта.

Это один из самых финансово-выгодных способов доставки, предоставляющий возможность перевозить как крупные, так и небольшие партии товаров, а также крупногабаритные грузы.







Авиационные мультимодальные перевозки

Авиационные мультимодальные перевозки предполагают использование более чем одного вида транспорта. Как правило данный тип комбинируется с автомобильным и осуществляет доставку «до двери».

Это наиболее оперативный способ доставки мелкогабаритных грузов в крайне сжатые сроки, срочных грузов, корреспонденции, медикаментов, скоропортящихся товаров и пр.







Морские мультимодальные перевозки

Морская мультимодальная перевозка чаще всего предполагает использование специальных контейнеров. После доставки груза с одного порта в другой, дальнейшая доставка осуществляется автомобильным, ЖД или авиатранспортом.

Морские контейнерные перевозки позволяют доставить практически любые грузы, различных габаритов.







Контейнерные перевозки

Без контейнерных перевозок в скором времени не сможет обойтись ни один крупный импортер или экспортер, т.к. он довольно просто перегружается с одного транспортного средства на другое.

Что перевозится в контейнерах:

- 1. бытовая техника, текстиль, упакованная химическая продукция, детали и запчасти и др. (контейнеропригодные грузы);
- 2. продукция деревообработки, цветные металлы и т. д. (в принципе контейнеропригодные грузы);
- 3. тяжелые и негабаритные грузы (неконтейнезируемые).

Все контейнеры, отгруженные или выгруженные из контейнеровоза, должны пройти через СҮ при получении их от отправителя либо при выдаче их получателю. **Container Yard (CY)** – место получения, хранения и выдачи контейнеров.





Мультимодальные контейнерные перевозки

При стандартных мультимодальных перевозках морским транспортом используются 20- и 40-футовые контейнеры, которые доставляются до порта автомобильным транспортом.

FCL (Full Container Load, полностью загруженный контейнер) — это перевозка, при которой груз от одного отправителя занимает все пространство контейнера. FCL перевозки выгодны крупным клиентам, которые отправляют большие партии товара.

LCL (Less Container Load, частичная загрузка контейнера) — перевозка, при которой грузоотправитель резервирует только часть или отдельное место в контейнере, а грузы перевозятся вместе с товарами других грузоотправителей. Она подходит для транспортировок небольших партий груза.





Склад для формирования и расформирования сборных контейнеров

CFS (Container Freight Station) как правило находится в таможенной зоне, в морском порту (иногда в сухом порту). Здесь осуществляют:

- 1. консолидацию грузов;
- 2. сортировку грузов по направлениям;
- 3. загрузку грузов в контейнер для дальнейшей перевозки морем (**Stuffing**);
- 4. расформирование прибывших морем LCL контейнеров (**Stripping**);
- 5. получение груза от грузоотправителей для дальнейшей перевозки и выдачу груза получателям, после расформирования прибывших контейнеров. На/из судна груз на CFS поступает только в контейнерах.





Мультимодальные перевозки методом Ro-RO

Перевозка Ro-Ro (Roll On-Roll Off) — морская перевозка, предполагающая горизонтальную погрузку/выгрузку на судно-ролкер, как правило с носа судна (Ролкер) через откидывающуюся корму (аппарель).

Ro-Ro суда – это паромы и грузовые корабли, погрузка на которые осуществляется специальными ролл-траками либо своим ходом, и не требует привлечения крана.

К данному методу прибегают в случаях, когда груз не соответствует размерам стандартного контейнера, например, тяжеловесные грузы, с/х техника крупных габаритов, строительная техника, крупногабаритные автомобили, морской транспорт, автодома, трейлеры, трубы и другие грузы длинной более 20 метров и т.д.





Участники мультимодальных перевозок







Взаимоотношения участников мультимодальной перевозки

- 1. Международная конвенция по унификации некоторых правил (ответственность экспедитора), которые относятся к коносаментам (1924 г., Гаагские правила).
- 2. Конвенция ООН про морские перевозки грузов (1978 г.).
- 3. Конвенция о Договоре международной автомобильной перевозки грузов с изменениями, внесенными Протоколом от 05.07.1978 г.
- 4. Таможенная Конвенция про международные дорожные перевозки грузов с использованием книги МДП (carnet TIR).
- 5. Конвенция про международные железнодорожные перевозки (КОТІФ) в редакции Протокола от 03.06.1999 г.
- 6. Конвенция про унификацию некоторых правил международных воздушных перевозок 28.05.1999 г.
- 7. INCOTERMS правила для толкования торговых терминов, облегчающих международную торговлю, определяющие обязанности сторон и уменьшающие риск юридических затруднений.





Типы операторов мультимодальных перевозок

Операторы
мультимодальных
перевозок,
оперирующие
морскими судами
(VOCC, vessel
operating common
carriers).

Операторы
мультимодальных
перевозок, не
оперирующие
морскими судами
(NVOCC, Non-vessel
operating common
carriers)

Экспедитор





Операторы мультимодальных перевозок, оперирующие морскими судами - VO-MTO (Vessel Operating Multimodal Transport Operators)

Это по сути судовладельцы, которые могут являться владельцами и других видов транспорта либо заключать договора с перевозчиками этих видов транспорта.

Кроме того, они обычно заключают договора со стивидорными и складскими компаниями.







Операторы мультимодальных перевозок, не оперирующие морскими судами - NVO-MTO (Non-vessel operating common carriers) или NVOCC (Non-vessel operating

common carriers)

Эти компании выдают собственные транспортные документы и принимают на себя ответственность перевозчика.

Часто владеют только одним видом транспорта.







Экспедиторы

Операторы, которые выдают свои собственные транспортные документы и принимают на себя ответственность перевозчика за груз.

Они заключают договора со всеми видами транспорта и максимально снижают количество операций клиента, выполняемых в процессе производства и доставки продукции, не относящихся к их основному бизнесу.

Экспедиторские компании даже называют «архитекторами» цепей поставок.







Услуги, предоставляемые оператором мультимодальных перевозок





Ответственность при мультимодальных перевозках

В зависимости от роли участника ММ перевозки ответственность будет отличаться.

Принципал – это заказчик, который нанимает определенного человека или компанию выступить своим агентом для выполнения перевозки.

Агентом может выступать экспедитор, перевозчик либо оператор ММ перевозки.







Ответственность заказчика мультимодальных перевозок

Заказчик (принципал) несет ответственность за невыполнение указаний грузовладельца по переадресовке груза, выдачу груза не в пункте его назначения, утрату перевозочных документов, несоблюдение дополнительных обязательств по договору.

Ответственность агента перед принципалом наступает в случае, если посредник (третье лицо) не исполняет (ненадлежащим образом) хотя бы одну из обязанностей.





Ответственность оператора мультимодальных перевозок.

Основные правила зафиксированы в Конвенцией ООН о международных смешанных перевозках грузов от 24 мая 1980 г.:

- 1. определены временные рамки начала и окончания ответственности. Оператор отвечает по договору перевозки с момента принятия груза для перевозки до его выдачи получателю;
- 2. несет ответственность за неправомерные действия своих агентов, а также третьих лиц, которые были привлечены для выполнения транспортных операций;
- 3. отвечает за причинение реального ущерба;
- 4. груз считается утраченным, если он не был доставлен в место выдачи в течение 90 дней по истечении указанного в договоре срока доставки.









Ответственность оператора мультимодальных перевозок

Материальная ответственность оператора ММ перевозок ограничена следующими суммами за перевозимый груз:







Ответственность регулируется: 1) Международной конвенцией по унификации некоторых правил, которые относятся к коносаментам (1924 г., Гаагские правила); 2) Брюссельским протоколам 1968 г. по пересмотру Гаагских правил о коносаментах (1921 г., Правила Гаага-Висби).





Пример договора



5. Відповідальність сторін

5.1. Експедитор і Замовник несуть один перед одним майнову відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань за цим договором відповідно до чинного законодавства України та правил і звичаїв, що діють на транспорті.

5.2. Сторони несуть відповідальність одна перед одною за збитки, пов'язані з виконанням зобов'язань за цим договором. Розмір збитків, за який сторона цього договору вимагає відшкодування, має бути документально обґрунтованим.

 При наданні Замовникові послуг, передбачених цим Договором. відповідальність Експедитора за пошкодження/втрату/загублення вантажу обмежується лімітами (межами) відповідальності. встановленими для фактичних перевізників згідно з Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил, що стосуються коносаментів 1924 р. (Гаазькі правила): *Брюссельським протоколом* 1968 р. щодо перегляду Гаазьких правил про коносаменти 1921 р. (Правила Гаага Вісбі), Конвенцією Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року, а також законодавством України. що встановлює відповідальність перевізника. - для морського та мультимодального перевезення вантажів; Конвенцією про договіг міжнародного дорожнього перевезення вантажів, зміненою Протоколом від 05.07.1978 р., Митною Конвенцією про міжнародн перевезення вантажів з використанням книги МДП - для наземного перевезення вантажів; Конвенцією про міжнародні залізничн перевезення (КОТІФ) у редакції Протоколу від 03.06.1999р. - для залізничного перевезення: Конвенцією про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 28.05.1999 р. — для авіа перевезення.

5.4. Замовник зобов'язується компенсувати Експедитору всі можливі збитки, що виникли через недотримання або порушення Замовником, так само як і відправником/отримувачем вантажу або третіми особами з боку Замовника, пов'язані з перевезенням вантажу, митного законодавства України, несплату або несвоечасну сплату

weight, dimensional characteristics of the cargo, declared by the Customer, producer or Consignor happen to be in conflict with actual dimensions and/ or weight and it will influence the tariffs and other expenses connected with the fulfilment of the instructions of the Customer, the Customer should compensate for the expenses of the Forwarding Agent in accordance of the changed tariffs and rates.

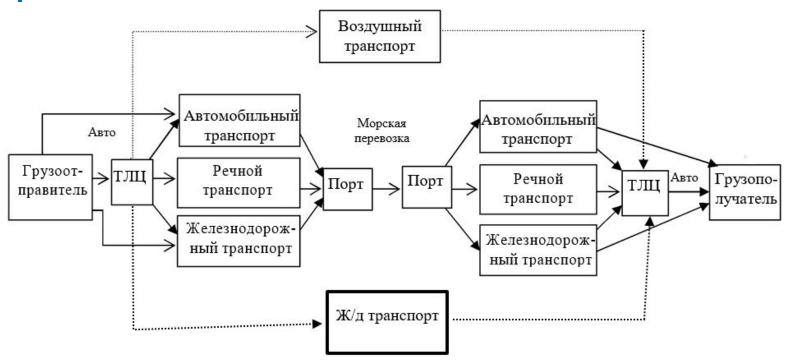
5. Liability of the Parties

- 5.1. The Forwarding Agent and the Customer shall bear properly responsibility to each other for non-performance or improper performance of their obligations hereunder in accordance with the effective legislation of Ukraine and the rules and customs in transportation.
- 5.2. The Parties shall bear responsibility to each other for any damages related to performance of the obligations under this Agreement. The amount of damages claimed by either party shall be justified with documents.
- 5.3. In providing services to the Customer under this Agreement, the Forwarding Agent's responsibility for damage/destruction/loss of the freight shall be restricted to the limits (thresholds) of responsibility established for actual carriers under the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, 1924 (Hague Rules): Brussels Protocol of 1968 on the revision of the Hague Rules on Bills of Lading, 1921 (Hague-Visby Rules), the United Nations Convention on Marine Freight, 1978, and the laws of Ukraine establishing responsibility of carriers - for marine and multimodal freight transportation, the Convention on the Contract for the International Carriage of Freight amended as per the Protocol of 05.07.1978, the Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets - for ground freight; the Convention on International Carriage by Rail (COTIF) as per the Protocol of 03.06.1999 – for rail transportation, the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air dd. 28.05.1999 - for air transportation.





Планирование и организация экспортных и импортных отправок







Этапы планирования внешнеэкономических отправок

Для успешного планирования и организации мультимодальных перевозок экспортных и импортных отправок необходимо:

- Рассчитать складские услуги (сроки, свободное место и др.)
- Разработать оптимальный маршрут.
- **3** Проверить законодательные ограничения груза по маршруту следования.
- Рассчитать сроки транспортировки груза.
- 5 Согласовать список необходимых документов для экспортного или импортного оформления.
- 6 Согласовать сроки отправки груза.
 - Получить обратную связь по текущей доставке для коррекции следующей отправки.





Организация импортной перевозки

- 1. Предварительный расчет стоимости контракта импортной сделки.
- 2. Выбор условий поставки (EXW, CIF, DAP).
- 3. Согласование условий и подписание контракта с перевозчиком.
- 4. Согласование условий и подписание импортного контракта с продавцом товара.
- 5. Покупка иностранной валюты и оплата товара иностранному Поставщику.
- 6. Организация/контроль транспортировки товара в пути.
- 7. Контроль оформление и получения документов на груз (оригинал инвойса, упаковочный лист, сертификат происхождения, и др.)
- 8. Организация/контроль процедуры таможенного оформления товара.
- 9. Доставка товара на склад
- 10. Оплата счетов перевозчика и таможенного брокера.



Важные моменты



- 1. Удостовериться, что в расчет стоимости были включены все расходы.
- 2. Получить подтверждение о том, что отправитель сможет подготовить полный пакет необходимых документов для импорта груза. Список документов необходимо согласовать с брокером до начала отправки.
- 3. Расчет транзитного времени.
- 4. Контроль загрузки и отправки груза.
- 5. Проверить путь следования груза на предмет его запрещенности в транзитных странах.
- 6. Получить все документы на груз за неделю до его прибытия.
- 7. Предупредить финансовый отдел о необходимости накопления средств для импортного оформления..
- 8. Организовать склад для приема груза.





Степень контроля импортных перевозок

Авиа / тентовые перевозки – высокая. Продолжительность – 5-8 дней. ЖД – средняя. Продолжительность – 14-21 день. Морская – низкая. Продолжительность – 30-45 дней.





Организация экспортной перевозки

- 1. Предварительный расчет стоимости контракта экспортной сделки.
- 2. Выбор условий поставки (EXW, CIF, DAP).
- 3. Согласование условий и подписание контракта с перевозчиком.
- 4. Согласование условий и подписание импортного контракта с покупателем товара.
- 5. Контроль получения оплаты за товар. Аккредитив.
- 6. Организация/контроль упаковки и доставки груза.
- 7. Контроль / оформление и отправка документов на груз (оригинал инвойса, упаковочный лист, сертификат происхождения, и др.)
- 8. Организация/контроль процедуры экспортного таможенного оформления товара.
- 9. Оплата счетов перевозчика и таможенного брокера.
- 10. Контроль доставки груза получателю.





Важные моменты

- 1. Удостовериться, что в расчет стоимости были включены все расходы.
- 2. Получить подтверждение о том, что вы сможете подготовить полный пакет необходимых документов для импорта груза в стране назначения. Список документов необходимо согласовать с покупателем товара до начала подписания договора.
- 3. Удостовериться в сроках подготовки товара для экспорта.
- 4. Контроль загрузки и отправки груза.
- 5. Проверить путь следования груза на предмет его запрещенности в транзитных странах (для условий CIF, DAP, DDP).
- 6. Отправить все документы на груз покупателю товара.



Разработка маршрута международной перевозки

Организация мультимодальной перевозки начинается с комплексного планирования маршрута.

Необходимо досконально продумать весь маршрут передвижения уточнить и конечный начальный адрес, ПУНКТЫ график перегрузки, СТОЯНКИ ПУТИ, движения.

Один недочет может обернуться простоем и финансовыми потерями.





Транзитное время международной перевозки

Время транзита (доставки груза) – один из основных критериев при выборе вида транспортировки, вида транспорта и логистического оператора.

Доставка груза в точно назначенный срок свидетельствует о надежности выбранной схемы перевозки. Кроме того, сокращение времени доставки дает клиенту существенные конкурентные преимущества на рынке.







Транзитное время для международных перевозок

Автомобильные мультимодальные перевозки	В среднем длительность доставки может занимать от 5 до 20 дней.
Авиационные мультимодальные перевозки	Доставка, как правило занимает от 3 до 10 дней.
ЖД мультимодальные перевозки	Длительность перевозки составляет от 20 до 30 дней.
Морские мультимодальные перевозки	Длительность морской перевозки является самой большой и составляет от 40 до 60 дней.



Документальное сопровождение мультимодальных перевозок

Даже незначительная, на первый взгляд, ошибка при оформлении документов может привести к большим сложностям при мультимодальной перевозке, а также принести существенные финансовые потери.







Список необходимых документов для мультимодальной перевозки (стандартный груз (FAK)

	• Отправитель;
	• Получатель;
	• Страна происхождения;
1. Инвойс	• Условия поставки;
	• Валюта инвойса;
	• Количество груза;
2. Упаковочный	• Количество груза;
лист	• Описание, код груза;
7 Consuduyos so	

- 3. Сертификат происхождения
- 4. Транспортный документ





Коммерческий инвойс

			Sellers's name				
			Sellers's address				
			INVOICE N XXX				
			INVOCE DATE XXX				
Buyer: > Address			Currency: USD				
Country	of origin: China		Shipping terms: CFR Odessa,Ukraine				
Nº	Model	HS code	Description	QTY	Unit	Unit Price, USD	Total Price, USD
1	а		6.9"MP5 car player	300	pcs	\$1.00	\$300.00
2	b]		152	pcs	\$1.00	\$152.00
3	с	8527210000	7"MP5 car player	500	pcs	\$1.00	\$500.00
4	d		7"MP5 car player	504	pcs	\$1.00	\$504.00
5	5 f one din in dash MP5 car player				pcs	\$1.00	\$300.00
		Total	•	1756			\$1,756.00





Упаковочный лист

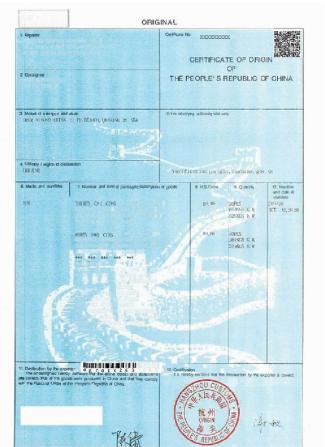
					Seller's r	na me									
				Se	eller's addr	ess: XXX									
					PACKING	LIST									
				F	PACKING LIS	ST DATE									
Consignee:									rency: USD						
Country of	origin: China						SI	nipping term	s: CFR Odess	a,Ukrair	1e				
Cartons	Model	Description	Quantity,	Total	Cartons	Net Weight, Gross Weight, Tot	Net Weight, Gross Weigh	Net Weight, Gross Weight,	Cartons Net Weight, Gross Weight, Total I	Total Net	Total Gross	Dii	mensions	, m	Volume,
Cartons	Model	Bescription	crtn	quantity	Cartons	kg	kg	Weight, kg	Weight, kg	L	W	Н	m3		
		6.9"MP5 car player	4	300	75	6.40	7.40	480.00	555.00	0.47	0.31	0.38	4.15		
		7"MP5 car player	8	152	19	7.10	8.60	134.90	163.40	0.47	0.31	0.32	0.89		
		one din in dashMP5 car player	4	300	75	6.20	7.80	465.00	585.00	0.47	0.30	0.30	3.17		
		7"MP5 car player	8	504	63	6.60	8.30	415.80	522.90	0.47	0.31	0.34	3.12		
		car front camera	25	500	20	11.00	12.00	220.00	240.00	0.57	0.19	0.26	0.55		
		Total		1756	252				2066.30				11.886		



Сертификат происхождения









Транспортные документы

- 1. CMR
- 2. Коносамент (Bill of lading, MBL, HBL)
- 3. Авианакладная (AIRWAYBILL, MAWB, HAWB)
- 4. Ж/д накладная







Транспортные документы (Наземные перевозки): CMR

CMR – это накладная на товар, отправляемая вместе с товаром, следующим в международном сообщении.

1 Security Comp. Associated, London		Managingopea Makaginis rpanishego nionagana Stantationaler Franktional	CM		2
		A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	PERSONAL PROPERTY.	you got before	House of the
• 6		A Personal Inc.	Iranope	le company LLC	
2 Party Green Commonwealth, Leidi		AA9927PO/AA	A ADEITH LANG	MOTING SEF, 36s,	
		AA9927PO/AA	HSIXK ASIN.	180 44 238 82 23	
			Co	5c 13378964	
				R/066/10018	
		Ukraine			
* 1		AN Description	COLUMN DESCRIPTION	AND COMME	
3 More purpose quie Audichrosped de Gotte		17 Techniques fo	entire hara kahifi	1410	
Monda 110					
Constant Kylv region					
UKRAINE					
4 More a area sergines ren'ts On and Tax Theosettes des Sobre.					
Moraton Bremerhaven		1000000 0000			
Countral DE		18 Orango y tour	nanci repetitivisti teretivispo de francis	_	
20.02.2020		7.55	1		
6 Received Interests					
Invoices					
		_			
				-	12 Stude of
6 Name of Parties 7 April of Parties 8	na de Verpulses 9	Management (I) to Relationship in Sept.	10 Country	11 des layers, or an annual service se	12 0,000,0
		Propositional Str. Salah	14 04414		- Consignation
97 PCE		Promotoria, Br. Salak	14 99914	1810.42 kg	
		American III. Sales	0200.9		
97 PCE AGRICULTURAL MACHINERY PARTS		Administration of the Control of the	9225		
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS		American III. State	92214		
		Aminos 4, 10 (2004)	922.4		
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS		Among III, 2004	922.4		
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS		American III. 2004	9265		
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS	. I		9485	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Com		H			Notice and Stricture
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section	w [10	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Com	w [10	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section	w [10	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section	w [10	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section	w [10	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Com	w [10 January	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS		10 January Section 10 January Se	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS		A DE LEGIS D	Str. Div.	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Seminary Seminary Seminary		10 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	0 W 150	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section		19 January State Control of the Cont	0 00 156 1703181	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section 13 Section Section Section 14 Section Section 15 Section Section Section 16 Section Section Section Section 17 Section Section Section Section 18 Section Section Section Section 19 Section Secti		10 P 2 6 02 7	0 00 156 1703181	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Company Company Company		10 P 2 6 02 7	0 00 156 1703181	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Compared Compared Compared		10 P 2 6 02 7	O D 156	1816.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS	REG	10 P 2 6 02 7	O D 156	1810.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section		10 P 2 6 02 7	O D 156	1816.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS Section Section Section	REG	16 Table 10	O D 156	1816.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS	REG	19 P 2 5 St 2 5	O D 156	1816.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS	meg	16 January 10 January	O D 156	1816.42 kg	
AGRICULTURAL MACHINERY PARTS	REG	16 January 10 January	O D 156	1816.42 kg	





Транспортные документы (Морские перевозки): Коносамент

(Bill of lading, MBL, HBL)

MEDITE MEDITE	ERRANEAN	SHIPPING	COMPANY S.A.	SEA WAY	BILL No.	MEDUUS	MEDUUS ******* **Vot to Port or Control **Tongon of one Count ()	
SC	ALTINIANI		SOAC ONE : MSOU	NO A REQUENCE O	OF REA WAYBILLE	NO. OF ROSK PACKS		
HPMR				6 Of Zero 1				
WAR & MAINC				PORMADNE AGE	MT:			
NA HADOC PORDIN OCEAN TR DECADO: N MEMOTON HEIGH DEC RUTTE HIS TONICA E BOHS INTED STATES	AMBROAT ATS BD		REF & CURCINICAL					
CONTRACTOR CONTRACTOR				CARRESTS ASSIST	E ENDORSMENTE Prava A	pedici a POD		
SCHAOLTE (S IS BREWEN ON STANCE SHOW	94				-			
ESTRY PARTIES (No magnin	skilly stall attach to t	te Certer or to b	Agent for below to milly : see	-				
DEVAR & MA GERM						BURGON	HARM INCOME	
STATES SHARE SHE						188		
WARREN UTAH - CTOE	Course (A.D)		PORT OF LOADING MEN YORK, NY	•	PLACE OF RECEIPT (Contr.) CHICAGO, IL	ed Toropot DNLY - see Clause	1852	
CODEV	SERVICE COM	RACT NUMBER	PORT OF DISCHARGE EPEMERHAVEN, GERMANY		PLACE OF DELIVERY - David XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX	tional Transport CMLY - see Claus	1882)	
	****			D BY CARRIE		* ********	No Com II	
Containe Numbers, Res Numbers and Marks			inversion of Parliages			Green Cargo Weight	Benezites	
Total Contract	_	20.20	Continued on attached Res Veryold For	der pagados, F applicadas	news.			
due militar se selve que	W-10-10-10-10-10-10-10-10-10-10-10-10-10-							
PRICE! E CHRISIS Carp					SCHOOL IS TO SELECT		No.	
PRICE! E CHRISTIS Carp.	elal of leakers	\$400 BATE	Output are paid (see Clause 16). FOR THE POST OF T		SCORE is to leave both		the areas	
PRICHT ECHNISIS Carp PRICHT AND CHRISTS ON BEATER FAIL CONTROLS CAMP PRICHT	elal of leakers	146 - 15 146 - 15	No. No. No. of Contract No.		SECRET I I I I I I I I I I I I I I I I I I I	The second project of	No. Letter Agents and the Control of	
PRINCIPLE CANDERS CAND RESIDENT AND CANDERS OF REPART AND CONTRACTO CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR REPORT CONTRACTOR OF THE CONT	elal of leakers	126	charges are paid (see Clause 16). NO. NO. NO. NO. SO. NO. NO. NO. SO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. N		MICEUSE is the Carter from the changes and the artists of Carters in Carters	The second secon	THE AND THE STATE OF THE STATE	
PRICE T & CARREST CAP RESIDENT AND CHARGES ON SULFAS FAS. CONTROL CONTRO	elal of leakers	5000 5078 526	Obsiges are paid (see Canae 16). NO. MOVAGE EAT NO. 100 100 100 100 100 100 100 100		MICEUSE is the Carter from the changes and the artists of Carters in Carters		Ma office and the second secon	
PRINCIPLE CANDERS CAND RESIDENT AND CANDERS OF REPART AND CONTRACTO CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR REPORT CONTRACTOR OF THE CONT	elal of leakers	126	charges are paid (see Clause 16). NO. NO. NO. NO. SO. NO. NO. NO. SO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. N		MICHAEL is the Carrier bear to describe a size to the Art bear to the conditional and the condition of the condition of the condition of the Carrier's for the condition of the		the rate of the beautiful or of the beautiful	
PRINCIPLE CANDERS CAND RESIDENT AND CANDERS OF REPART AND CONTRACTO CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR REPORT CONTRACTOR OF THE CONT	elal of leakers	126	charges are paid (see Clause 16). NO. NO. NO. NO. SO. NO. NO. NO. SO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. NO. N	7.20020	MICHAEL is the Carrier bear to describe a size to the Art bear to the conditional and the condition of the condition of the condition of the Carrier's for the condition of the	physical Disputer School of the Greek of magnificant Thin has founded to not a for a payment of any magnifing Program by and of authorization of the Post of Dan- tonial in produce or surrenders a stopy of the	the rate of the beautiful or of the beautiful	
PRINCIPLE CANCERS Carp SECRET SUCCESSION OF SAFETY SUCCESSION CERT PRINCIPLE SUCCESSION CONTROL SUCCESSION CONTROL SUCCESSION SUC	e de la conse	520	Charge are part Jean Chara Cha	**************************************	MACHINE Is no claimer from the channel and the	gity the Other without of the General of measurables. This has followed to the far payment of any consecuting frequency of the Consecution of the Fernandon to the Consecution of the Fernandon to the Consecution of the Consecution of the Consecution of the Consecution of the other of the Consecution of the Consecution of the Consecution of the Consecutio	the rate of the beautiful or of the beautiful	
PRODUCT & CONTROL Cargo PRODUCT & CONTROL OF SALES AND CONTROL OCIO AND CONTROL OCIO AND CONTROL OCIO AND OCI OCIO AND O	e de la conse	520	Charges are part (less Classes III). No. 100 (100 (100 (100 (100 (100 (100 (100	**************************************	MACHINE Is no claimer from the channel and the	physical Disputer School of the Greek of magnificant Thin has founded to not a for a payment of any magnifing Program by and of authorization of the Post of Dan- tonial in produce or surrenders a stopy of the	the rate of the beautiful or of the beautiful	
PRODUCT & CANDERS CARP PRODUCT AND CANDERS LINE BAPTAR FAB., CONTROLING COMMUNICATION PRODUCT PRODUCT COMMUNICATION ENVOLT COMMUNICATIO	e de la conse	520	Original registration (Control 10) Section	**************************************	MACHINE Is no claimer from the channel and the	gity the Other without of the General of measurables. This has followed to the far payment of any consecuting frequency of the Consecution of the Fernandon to the Consecution of the Fernandon to the Consecution of the Consecution of the Consecution of the Consecution of the other of the Consecution of the Consecution of the Consecution of the Consecutio	the rate of the beautiful or of the beautiful	

Control Cont	SC Woods were and	MEDUUS			
Continue service. Note Continued to Author for Privileges and Shook Service Se			Page 1 of 1		
Section of the Committee of the Committe					
TO AN COMMENT OF THE PROPERTY	Numbers and Marks	(Continued on futher Sea Wayte)	Rider page(x), if applicable)	Gross Cargo Weight	Management
SE PROCESSES DE PR	ou				
SEPROMORIS OF PEOPLE AND					l
SOURCE MODIFIES AND	NAL NUMBER				
SOURCE MODIFIES AND		NI PANYAGEIR DE RIEDE AGRICULTURAL MACUNI	EBY	2.256.250 8286	6366 0
CONTROL OF THE CONTRO		PARTS HIS CODE \$400.90		.,	
CONTROL OF THE CONTRO		7000 F 2000 + 0			
Secretary and communication of the communication of		PRESENT PROPAGE			
Secretary and communication of the communication of					
Secretary and communication of the communication of		CONTRACTOR			l
1006, N. AMERICA SPECIALISE SE 1992.					
1006, N. AMERICA SPECIALISE SE 1992.		Secretary on the second			
107A, NUMBER OF HICKNESS IN 1997A. 12/87 VIII. 12/87 V		THESE COMMODITIES TROMICION OR SOFTWARE WERE EXPORTED INCOME. SHE SHOULD ASSOCIATE WITH THE EXPOST ASSOCIATION STIGULATIONS OVER	MON THE LINTED STATES IN MINOR CONTRAST TO U.S. LAW		
		TOTAL NUMBER OF PACKAGES: 50	,	OFAL: 2,250.210 KIR	626
					l
					l
					l
					l
					l
					l
					l
					l
					l
					l
					l
		1			I
					l
		1			I
		1			I
					l
		1			I
		1			I
					l
		1			I
					l
					l
					l
					l
					l
		1			I
The state of the s		BAPPE ON KOND DATE	MISSING By MIC (189) Inc. on Agent on before	f of the Cavins	
		1	The state of the s		

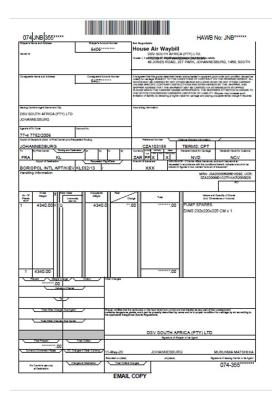
Shipper		EXPRESS	Sea Waybill No.
		Cored Ref. CUS*******	
		Reference No. SORD***	
		NON-NEGOTIABLE	
		COMBINED TRANSP	ORT SEA WAYBILL
Consigned (not to Order)		Ranad upon REACCO COM/ROOM	WATRILL
•••		25	
Notify partyleddress		Carrier:	
***		DSV Air & See Inc.	
		dbs DSV Ocean Tra 100 Welnut Avenue	report
		100 Welnut Avenue Suite 405	
		Clark, New Jersey U	SA 07066
		FMC Liberae No: 1	7331 NF
Pre-carriage by	Place of receipt	=	^
Ocean Vessel	CHICAGO, UNITED STATES Port of loading	- /	
MACRSE UTAH / 16E	NEW YORK, UNITED STATES	Express Bill of Lading ()	
Port of discharge	Place of delivery	Freight psysble at	Number of original Sea Ways
BREMERHAVEN, GERMANY	BREMERHAVEN, GERMANY	BREMERHAVEN, GERMA	VY 0 (zero)
Marks and Nos	Quantity and description of goods		ross weight kg. Measurement m3
	1 x 40mc CONTAINER 50 Piece(x) Agricultural machinery parts		2256.21 KG 6.296 M3
Container Seals FCEUTERS 50 PCE - 2256.21)	AES X20200420092895	Volume (M3) Packages 6.296 50 PCC	Node Cr/Cr*
Container 500 N SCIVIII 50 PCE - 2256.21 V	AES X20200420092895 Type Weight(KG) 40wc 2256.21	Volume (M3) Packages 6.296 50 PCC	Node SCY/Cr*
50 PCE - 2256.21) 50 PCE - 2256.21)	ASS X200042002889 ASS X20004200289	Volume (M3) Packages 6.296 50 PCC	ITH: X20200420092
50 PCE - 2256.21 N	AS X2200042002889 Type Weight (45) G - GON - AGRICATURAL MACRIME	Wolume (M3) Packages 6.296 50 PCE FY PARTS MS CODE \$433	ITH: X20200420092
50 PCE - 2256.21 P	ASS X200042002889 ASS X20004200289	Wolume (M3) Packages 6.296 50 PCE CF PARTS HS COOE 8433	ITN: X20X00420091 *Shripper Load and Co.
50 PCE - 2256.21 W THOOTERM: DM SHIPPED ON BOARD 15-AG	AS X2200042002889 Type Weight (45) G - GON - AGRICATURAL MACRIME	Wolume (M3) Packages 6,296 50 PCE VP PARTS M5 COOF 6413	ITN: X0000420092 *Shipper Load and Co. *Shipper Load and Co. *Shipper Load and Shipper Shipper Shipper Load and Shipper Shippe
50 PCE - 2256.21 s ENCOTERN: Dole SMIPPED ON BOARD 15-Ag Freight and changes	AS X2200042002889 Type Weight (45) G - GON - AGRICATURAL MACRIME	Wolume (M3) Packages 6,296 50 PCE VP PARTS M5 COOF 6413	ITN: X0000420092 *Shipper Load and Co. *Shipper Load and Co. *Shipper Load and Shipper Shipper Shipper Load and Shipper Shippe
50 PCE - 2256.21 S INCOTERM: COM SMITPEE ON BOARD 15-Ap Fregs and drarges Fregs and coulded. For dailying of goods pleases as	AS 3020043001895 Type will per (c) Since \$255,250 S	Wolume (M3) Packages 6,296 50 PCE VP PARTS M5 COOF 6413	ITN: X0000420092 *Shipper Load and Co. *Shipper Load and Co. *Shipper Load and Shipper Shipper Shipper Load and Shipper Shippe
50 PCE - 2256.21 S INCOTERM: COM SMITPEE ON BOARD 15-Ap Fregs and drarges Fregs and coulded. For dailying of goods pleases as	AS 3020043001895 Type will per (c) Since \$255,250 S	Volume (4)) Packages (200 44) 1 Packages (200 44) 2 Packages (200	This X00000420092 **Shipper Load and Co
SO PCE - 2256.21 I	AS 3020043001895 Type will per (c) Since \$255,250 S	Volume (4)) Packages (200 44) 1 Packages (200 44) 2 Packages (200	This X00000420092 **Shipper Load and Co
50 PCE - 2256.21 S INCOTERM: COM SMITPEE ON BOARD 15-Ap Fregs and drarges Fregs and coulded. For dailying of goods pleases as	AS 3020043001895 Type will per (c) Since \$255,250 S	Volume (4)) Packages (200 44) 1 Packages (200 44) 2 Packages (200	This X00000420092 **Shipper Load and Co
TINCOTERN: DOM SIGNATURE TO MEANING THE SIGNATURE TO MEANING TO MEANING TO MEANING TO MEANING THE SIGNATURE TO MEANING THE SIGNATURE TO MEANING THE SIGNATURE THE SIGNATU	AS 3020043001895 Type self-per (Sc) Type self-per (Sc) SG - GDs - AGECOLTUSAL NACHTHE 27-30. Perfolders shows the 29th to:	Volume (4)) Packages (200 44) 1	This X00000420092 **Shipper Load and Co
TINCOTERN: DOM INCOTERN: DOM SUPPORT ON BOARD 11-A; Freque and discovers Freque and	AS 3020043001895 Type will per (c) Since \$255,250 S	Volume (M) Packages Pr. PARTS HS COOK 8411 Clinical by Dilgione Control of Action Action Control of Action Action Control of Action Control Contro	This X00000420092 **Shipper Load and Co
TMCOTERN: DN SMEPPED ON BOARD 15-Ap Freight and drangue FREIGHT COULECT The obliving of goods please as DOV AT A Sea Gabbi SON AT A Sea Gabbi SON AT A Sea Gabbi	AS 3020043001895 Type self-per (Sc) Type self-per (Sc) SG - GDs - AGECOLTUSAL NACHTHE 27-30. Perfolders shows the 29th to:	Volume (HE) Fackages (HE) 250 PM 1 Sept PM 1 S	This X00000420092 **Shipper Load and Co
TINCOTERN: DOW INCOTERN: DOW INCOT	AS 320043001995 Type usppt (50) For GD = AGZIOLTISAL MCCHIS Perfoders above for Fax: +69 421 176409	Volume (MI) Packages Pr. PARTS HS COOK 8413 Cloved by Dilgoer Cloved by Dilgoer Cloved by Dilgoer Cloved by Dilgoer Cloved by College Cloved	This X00000420009 "Shiftpare Load and Co. Shiftpare Load and Shif
TINCOTERN: DOW INCOTERN: DOW INCOT	AS 320043001995 Type usppt (50) For GD = AGZIOLTISAL MCCHIS Perfoders above for Fax: +69 421 176409	Volume (MI) Packages Pr. PARTS HS COOK 8413 Cloved by Dilgoer Cloved by Dilgoer Cloved by Dilgoer Cloved by Dilgoer Cloved by College Cloved	This X00000420009 "Shiftpare Load and Co. Shiftpare Load and Shif
TINCOTERN: DOM SIGNATOR AND ADDRESS OF THE SIGNATURE AND SOURCE TO MAKE TO MAKE AND ADDRESS OF THE SIGNATURE ADDRESS OF THE SIGNATURE AND ADDRESS OF THE SIGNATU	AS 3020043001393 Type self-pt (CG) Type self-pt (CG) GG - GG - AGECOATISAL NACONIS Perfolders show to Fac: +69 421 1768409	Volume (NE) Packages for PARTS NS COOK 8413 for PARTS NS COOK 8413 closed by Engine manual agent agent agent manual agent agent manual	STN: X2020042005 STRIP AND
TINCOTERN: DOM SIGNATOR AND ADDRESS OF THE SIGNATURE AND SOURCE TO MAKE TO MAKE AND ADDRESS OF THE SIGNATURE ADDRESS OF THE SIGNATURE AND ADDRESS OF THE SIGNATU	AS 320043001995 Type usppt (50) For GD = AGZIOLTISAL MCCHIS Perfoders above for Fax: +69 421 176409	Volume (M) Packages for PARTS NS COOK 8433 colored by Chipper Control of Parts (M) Packages Control of Control of Packages Control of Control of Control Contr	TTN: X20200420092 *Stift (paper Load and Cox *Stift (pap





Транспортные документы (Авиаперевозки): Авианакладная

(Air way bill, MAWB, HAWB)





REPRIN									
074 JN	355****	***							074-355*****
DSV South A		L	Eligan's A	and further	Air W	RLM ROYAL			
Jet Park Johannesburg	1460 ZA							IT, 1117 ZL, AMSTER	AM, NETHERLANDS
TE +2727119	234000		Constituted	Societ Harrier	Copies 1, 2	nd 3 of the As The	plet are out	Destroyer or Contract of	
DSV AIR AND Insertment 5 Kelsterbach 1 TE +4961429	65451 DE	, L			OCCOOR MA	7 REI CARRIED I	NY ANY CT	CHETTION OF CONTRACTO WAR MEANS RECLICIONS RO- LICTIONS AND SIMPL MERIC ME SAFE SE CARRIED VIA RE- LAMMICPHARTS. THE SHOPP SELBSTATION OF LIABILITY. VALUE for contage and justing a	O OR ANY CITHER CARRIER
being Carters Ag	and Name and City				Assuring 1				
JOHANNESS	BURG	Y) LTD			GRV 200 UKR200 SJN801:	302			
Agents WTA Core		A	court No.		1				
77-4 7752/ Aspect of Departure	(Add of Pred Car	ne) and Teper	and Finding		***	eense Nunder	T	Mary Steam Islandon	
JOHANNE	SBURG	day and Septemb	e de la	la la	C	A103159	-	Designer/Value for Carriage	Designed value for Qualities
FRA	KL		7		ZAR	ex 5	3	NVD	NCV
-	of of Seeklehon		(Ample	Parities	Amount of the	OXX	September 1	To Picario dies Incesso, e n accessore eth the condition figure is too market forcept of	Bereit, Indials arount to be
FRANKFU Handling Info	rmation PLI	ASE NOT	L592/13 JIFY CONSIGN	NEE UPON ARRN		W.		MRN: JSA	202005065016292, UCI 80100THUKR2003021
Page 1	- P	Commonly	Viengin	-	⊊	7000		One Dine	Cuartity of Doords refere or Yolkstee)
	40.00K		4340	0.0	00		00	Consolidation as DIMS 232x220x2	
1 434	40.00						***.00		
-				one cape					
		2000	_						
	-								
	has the Gey	Configured .		to applicable Darge		is properly des	ted by a	the beater as any part of the	to cortage by an according to
	haidte dess	Da Grav	_						
			59.1	├				RICA (PTY) LTD	
100	00		40M			-			
Correct Core	.00	C. Carry	a to Seed Cornering	11-May-20		JOHANN	ESBUR	a 1	VURUNWA MATCHER
		1		Resided strategy					show of leading Carrier or Se Ag
		_	e d Castleba	Translated		*	(max)		074-355****





Транспортные документы (жд перевозки): ж/д накладная

St. feg. referrers to nony				P : : : : : 9			: [2 : : : :
TOB "			2332	Удовы вадпричися швидокіоть ва	нтажна Г		
тов тедр	COV	*****	17	- Глина мари		Для виве	38 1449
облас	ТЬ, М.	,	65 DQAS. Elember Edenglich zu	- водним тра	нспортом	y	**
			no camonina car camonina		BUT SERVICES		
сдируми ЄДРПОУ 387284	57 Терми	янал КТО	1404	Паспорт якост			4.20.20/Рахуно 21.04.20.20
Администрация (порта для ООО *,) деоского	морского	6	Вантажно-мит	на декларац	js, a50 JKJ	Nz UA700040
inchia per coco	Mary 11de		265	2020/000575 (NCTHUR 'S INTERVAL	ъд 22.04.202 виринени		8 4 9 2 0 0
to C towards to mandate up tigo	rie aut es a Ti	ПК	1240 Android and				
		TWK	40 4:0:0:4:0	(1.0 (C.			-
Одесса-Порт (а	excm.)			CA P			
O. Phinhesi			812863				
филиал ЦТС Ли	сии код 8	128634-392	TE-K∏-N±14554/4	O LEGALOR	i	i i	i
ті Бідатта не обовтянові ,				94721628	i	i i	i
КЛ-0105-392 ТЕ					į	i i	į
					D no meany	I I	* # they savers
20 Halland ery Branch & Branch Tonny Street Programme & Theory		En-700	21	Figure Ch. Milita	Co real manage	economic allulum	
	гейнер	10.00		20 двадцять		27040	
work	no 26F7A (131	titto, timoposnip	1904		301010		тьюм тисяч
beats fig-	ya 30 %, sofer	Bertrouth		Company to conference		١ '	орок
50.000	familiarity to	regularity to aig :	е годинения личне в денфинация. 1. 12. 2019 26 П(П(2-15 /1121. П) по негот, в гуйску честия мёж вё	process sign sissauri i	S CTGE BORNE	A MA PORC S	27 Chonomes Bogt 81
fen ynar roft Zur	ri neriwara, 2 a tao I ao CAS	capacywood nor C. Harrowinstow	ognoro Sterm topomi ratro B 8 serugtop Cara, C.Ki. Gue	пацияння відно 10.3.1-3.5 ферма правинато гадат	По ста	u anemy	
		5 "Yayani wana)	faces of community C *26	440"	(брутто		
Експорт Контейне	p.				кг, нетто		
					К	r)	Немає
					T TALL DESIGNATION	o survivo v susta	
Date of the					ко-пимер		
County supplement a 1 El County sign	WHAT-6 HIST	KRC/MBHAQ. 30	П кодприления Вар-та-Учеварыя	TM TESORO (6200	грузсоттр	мополия	
20 Tata O-4 HUARTIA		001	0 0	DELICION X	roomikepe Di	yrone/	orpozopo Dispo
14,000 mg mara ma, no.	_9_61 β	792-00		Эт Уваго глари но в	diameter there	COMO:	
	10.,3			3792-00 грк. тр	TUCHEN PRONT	дев'яносто ,	два грн. но ль гог
	1.5.15		0 2		й Петренко Ірен	n Speropikan S	EUT. 55704/5000 40
-							
	11.1.1			C Yuano at salah no a	Abite an interaction		
December 10 peo 2	1.1.L			O Years (Tribelles)	A to by one in to a		
	1.1.L				A tolyn on a true		
Des europe y us pero (2)	J.L.		, e				
Des europe y us pero (2)	1.1.L			0 fg/sc 0			
Des minour à na però (2)		ny kao	A STATE OF THE STATE OF THE STATE ST	di feres di di Seramo serreno	a		
Des minour à na però (2)		ny Enve	Esperar and delivers despited deliver	di feres di di Seramo serreno	a	process a	4.9,2,0,0,6
Des enrope à reproduit	пребути выти			SD FEATURE SOUT DRIVE SD FEATURE SOUT DRIVE SOUTH STATE OF THE SOUTH SOU	District Advances (III)]evuqua, t 13.	4.9.2.0.06 5.5.8.4.9.2.4
Des motore à reproduit	ELECTION TO THE		A STATE OF THE STATE STA	SD FEATURE SOUT DRIVE SD FEATURE SOUT DRIVE SOUTH STATE OF THE SOUTH SOU	District Advances (III)]evuqua, t 13.	4 9 2 0 0 6

Shipper Exporter(complet xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx	te name and address	s)		DOCUMENT NUI	170000
Consignee(complete nam	ne and address)				
XXXXXXXXXX					
Notify Party(complete nar			Transporta	ation comp	pany name
SAME AS CONSIGNEE	me and address)			ONSIGNMENT N-NEGOTIAB	
Place of Receipt	Load Statio CHONGQING, 0	CHINA			
Train No.	Discharge :		TEMPERATURE CONTROL IN	ISTRUCTIONS EXC	ESS VALUE DECLARATIO
TRAIN NO V. C1110	WARSAW, POLA		Final destination		
Intermediate/Transloadir	ng Staion(if any) Fir		Final destination		
		WARSAW, POLAND PARTICULARS FURN	ISHED BY SHIPPER		
MARKS & NUMBERS	NUMBER		ON OF GOODS	GROSS	MEASURE
CONTAINER NO: SEAL NO:	OF PACKAGES	Continue on sepa	rate sheet if necessary	WEIGHT	MENT
WSCQSH0xxxxxxxxx	163	CAR SPARE PARTS		1, 268, 700	6. 830
				KGS	CBM
	CTNS			TBJU7674176/21	4279/40HQ
		GO)	PY		
CFS-CFS					
FREIGHT PREPAID	NA CONTRACTOR CONTRACTOR		TO SERVICE AND THE SERVICE AND		
Total number of package For Delivery of Goods Pla		HUNDRED AND SIXTY	THREE CINS ONLY Departure Date	Number	of Document
xxxxxxxxxxxx	TOPES IN		2020-11-10	THREE/	3
Contactor: XXXXXXXXXXX	PAX:		Signature	Shipper R	eference
Tel: MANAGAMA	2001		Place and Date of Issue		
Add: xxxxxxxxxxxxxxxx			SHANGBAI CHINA		
Freight and Charges	Prepaid	Collect	CONSIGNMENTS FROM STATE Consignor for the CMM Contract of Consignor for the CMM Contract of CONSIGNATION OF SMALL CONTRACT OF CONSIGNATION OF CONTRACT	Carriage and simultaneous (Carriage. 8 WHICH APPLY The country Consignee of the 8 cd evidenced by or contain to the Conditions will be this Consignment Note is	usly Consignee of the CBM Consigner is the Consigner I MGIS Contract of Carriage at itself in this Consignment Not submitted to the Chinese is subject to the TT Club Sedie



Инкотермс 2020 / Incoterms 2020

Унифицированные правила в международной торговле, которые фиксируют распределение между сторонами обязательств и финансовых расходов за стоимость перевозки, разгрузки, таможенного оформления, страховки и передачу рисков.







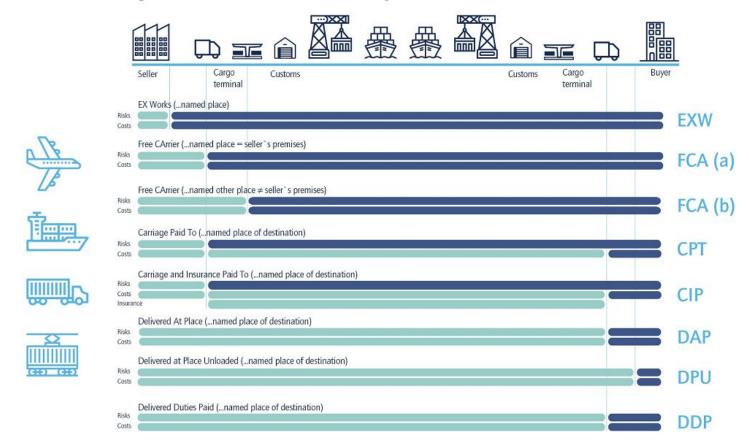








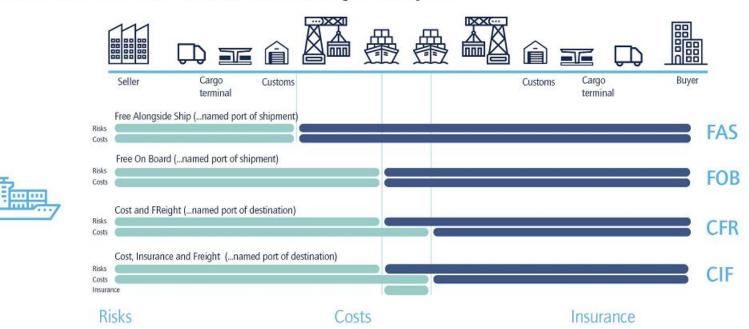
Rules for any mode or modes of transport







Rules for sea and inland waterway transport



buyer and/or seller.



The possibility that an event may occur which could cause loss of or damage to the goods is a "risk". Buyers and/or sellers can protect themselves against risks by transport insurance.

Covers all costs except costs of documents. Sales and purchase contracts should clearly state which costs on transfer of the goods are for account of

Transport insurance is the responsibility of the seller.



Путь к успеху

Варианты мультимодальной доставки позволяют выбрать оптимальный маршрут, при котором сокращается срок доставки груза и расходы на его транспортировку.

Успех осуществления мультимодальных перевозок полностью зависит от опыта и компетентности логистического провайдера.





Риск можно определить как преодоление неопределенности в ситуации неизбежного, но часто обязательного выбора. Риски всегда связаны с неопределенностью.

Важны два момента:

- •степень неопределенности
- •причины неопределенности

Под неопределенностью понимается состояние объективных условий, в которых решение принимается к исполнению, когда невозможно либо затруднительно оценить последствия в силу неточности и неполноты имеющейся информации.



Случайность – это сумма обстоятельств, которые возникают под воздействием факторов внешней среды, как правило, независимо от общей ситуации. Случайность усиливает влияние неопределенности.

Противодействие – это намеренное сопротивление обстоятельствам и участникам процесса при его выполнении. К противодействию можно отнести умелые действия конкурентов, использующих сложившиеся обстоятельства в своих интересах, или действия контрагентов или третьих лиц, которые выполняют или не выполняют условия договора.



Рассматривая риск с позиции логистики, в частности при организации смешанных перевозок, особое внимание следует обратить на факторы:

NOTA BENE

«время доставки»

«пространство/длина маршрута»





Фактор **«время доставки»** в логистике сокращается в последнее время параллельно с увеличением технологических скоростей различных видов транспорта, применением интермодальных и пакетных технологий перевозок. Однако требование доставки груза **«точно в срок»** остается основополагающим. В условиях длительных сроков перевозки могут произойти изменения в графиках движения, при этом нельзя исключать сбои из-за погодных условий, аварий или недобросовестности перевозчика.

Любой подобный сбой затрагивает интересы контрагентов и негативно сказывается на собственных производственных графиках или планах продаж грузовладельцев.



Фактор **«пространство»** в логистике, следует оценивать, что пространственная удаленность, прямо влияющая на длину маршрута перевозки, всегда увеличивает риск. Пока груз будет отправлен со склада поставщика и прибудет на склад заказчика, он может пройти большие расстояния, сменить несколько видов транспорта, переходить во владение, распоряжение или под контроль различных юридических лиц:

- экспедиторов,
- погрузчиков,
- перевозчиков и т.п.

В таких ситуациях не всегда существует доверие между сторонами, что усугубляет ситуацию и увеличивает риски недопоставок или поставки не в оговоренное время.



В любой перевозке всегда присутствуют различные неопределенности, провоцирующие возникновение рисков. Поэтому риски целесообразно делить на:

NOTA BENE

«известные»

«неизвестные»





К известным следует отнести те риски, которые заранее определены и оценены. Реакцию на них можно спланировать заранее, в том числе и финансовый ущерб от их возникновения. Как правило, для любой перевозки существует определенный «скелет» известных рисков и соответствующая смета расходов под каждый из них.

Неизвестные риски идентифицировать на этапе планирования перевозки очень трудно или вообще невозможно. Поэтому они не могут быть заранее экономически просчитаны. Однако в ряде случаев опытные логисты заранее могут спрогнозировать такие риски исходя из прошлого собственного опыта либо из анализа деловой статистики по рассматриваемому направлению.



Для логистических компаний характерными являются следующие виды рисков:

- 1. Коммерческий риск выражается в нарушении графика перевозки, недостачи продукции, увеличении транспортных затрат, невыполнении финансовых обязательств, утрате доли дохода (прибыли);
- 2. Риск ущерба в результате изменения погодных условий, включая стихийные бедствия;
- 3. Технические риски связаны с эксплуатацией технических средств логистической системы;
- 4. Риск утраты груза в результате хищения, учитывая пропажу груза без вести или угон транспортного средства вместе с грузом;
- 5. Экологический риск, выраженный в ущербе окружающей среде, например при транспортировке или хранении продукции;
- 6. Риск наступления гражданской ответственности, возникшей в связи с ущербом, нанесенным юридическим или физическим лицам в процессе логистической деятельности;
- 7. Риск, связанный с противоправными действиями третьих лиц, о котором было упомянуто выше.



Среди множества факторов, влияющих на наступление риска в процессе перевозки можно отметить следующие:

- характер груза и степень его подверженности рискам;
- качество упаковки и ее соответствие характеру груза;
- технические характеристики транспортного средства;
- время года и погодные условия;
- протяженность и направление маршрута перевозки.





Обязателен учет следующих внешних факторов:

NOTA BENE

инфляция – значительный или неравномерный рост цен на горючесмазочные материалы, топливо, энергоносители, запчасти, транспортные, сервисные и другие услуги;

изменение банковских процентных ставок и условий кредитования, налоговых ставок, таможенных пошлин;

изменения в отношениях собственности и аренды, в трудовом законодательстве и др.





Интермодальная перевозка – последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

Интермодальные перевозки обладают ключевой особенностью, здесь заказчик заключает договоры напрямую с каждым перевозчиком, ответственным за свой участок. Равно взаимодействие с каждым звеном цепи лежит на заказчике. При этом при смене видов транспорта обработка грузов не производится.





Термин **«сухопутный мост»** (Landbridge) используется в интермодальных перевозках в случае, если значительная часть общего маршрута пролегает по внутриконтинентальной территории и лежит между морскими участками. На участке «сухопутного моста» обычно используется железнодорожный транспорт. В настоящее время в международной логистике рассматривается три различных варианта организации «сухопутного моста».

«Большой сухопутный мост» - используется при интермодальных перевозках между континентами. Так, например при перевозке товара из КНР в Германию в качестве сухопутного моста может быть использована территория США. Контейнер может быть загружен на судно в Шанхае, перевезен в порт Лос-Анджелеса, затем с помощью железнодорожного транспорта перевезен в Нью-Йорк, погружен в порту обратно на контейнеровоз, который и довезет его до немецкого порта.

«Средний сухопутный мост» - примером такой организации может служить транспортировка контейнера их порта Шанхая до порта Лос-Анджелеса на контейнеровозе, а затем железнодорожным транспортом до пункта назначения на противоположном берегу на территории США, например до Нью-Йорка.

«Малый сухопутный мост» - в этом случае контейнер загружается на судно в Шанхае, перевозится через океан, а затем транспортируется по железной дороге до пункта назначения в глубине территории США, например до Денвера.



Классификация рисков по природе ущерба, который несет оператор интермодальной перевозки

Природно-экологические риски	климатические и биологические воздействия на груз; стихийные бедствия; плохие погодные условия
Технические риски	механические воздействия на груз; состояние транспортных путей; поломка транспортных и иных технических средств; износ оборудования; компьютерные сбои; сбои в сетях связи; пожар на транспорте и в местах хранения грузов



Классификация рисков по природе ущерба, который несет оператор интермодальной перевозки

Политические риски	возможность закрытия границы; военные действия, массовые беспорядки; национализация, конфискация; законодательные ограничения
Коммерческие риски	неустойчивость спроса; снижение цен конкурентами; изменение цен на услугу после заключения контракта; отказ заказчика от оплаты перевозки; невыполнение условий договора перевозки; конфликт с заказчиками, перевозчиками; нарушение обязательств контрагентами



Классификация рисков по природе ущерба, который несет оператор интермодальной перевозки

Финансовые риски	валютные риски; кредитные риски; инфляционные риски
Социальные риски	кражи, грабежи, поджоги и иные злоумышленные действия; конфликт между сотрудниками; угрозы забастовок



Оценка рисков основывается на определении среднего уровня ущерба в результате определенного события за прошедший период:

Π бд = 1,5Nкр+0,35Nав+0,005Nбр,

где:

Пбд – показатель условных совокупных потерь от нарушения безопасности движения, нормированный на единицу работы;

N кр, Nав, Nбр – число соответственно крушений, аварий и случаев брака в работе транспорта за определенный период.





Расчет вероятности ущерба статистического методом, если статистическая выборка достаточно велика, то частоту возникновения данного ущерба можно принять за вероятность реализации соответствующего риска.

Вероятность наступления **события А** определяется по следующей формуле:

$$P(A) = \frac{m}{n}$$

где:

Р(A)– вероятность наступления **события A**;

n – общее число случаев реализации события A;

m – число случаев, способных привести к **событию A**.





Рисковые издержки позволяют определить не только уровень экономического риска, но и то, кто именно из субъектов транспортной компании и какую тяжесть расходов понесет, причем как в случае реализации, так и нереализации экономического риска.

Общие рисковые издержки субъектов транспортной компании можно определять следующим образом:

Zобщ = Zвозм + Zобс

где:

Zобщ – общие рисковые издержки;

Zвозм— рисковые издержки возмещения, возникающие после реализации экономического риска;

Zобс – издержки обслуживания риска, возникающие до момента реализации экономического риска.





РАЗБОР ПРИМЕРА

DHL агрессивно расширялась, предоставляя свои услуги, в том числе и в тех странах, куда еще не выходили ее конкуренты.

Виды деятельности предусмотрены логистикой в DHL.

- Закупки.
- Хранение, инвентаризация.
- Управление складами *и* транспортными средствами.
- Обработка заказов.
- Обслуживание и сборка грузов.
- Транспортировка.



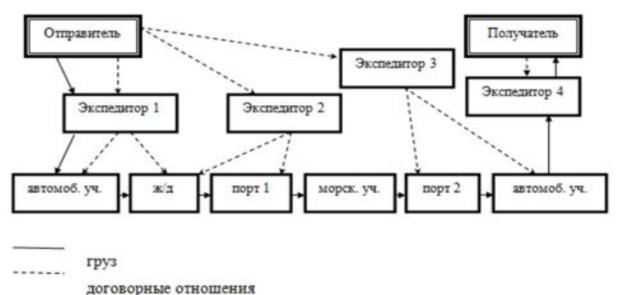




РАЗБОР ПРИМЕРА

Компания «DHL Express» пользуется услугами транспортных посредников. Их договорно-правовой статус и деятельность логистической цепи доставки принципиально меняет права и обязанности продавца и покупателя.

Схема организации интермодальной перевозки компании «DHL Express»





РАЗБОР ПРИМЕРА

Оценить риски перевозки, возможно путем использования статистической информации по ожидаемым и фактическим срокам доставки продукции, для этого можем использовать формулу:

$$R = 1 - \prod_{i=1}^{n} Q_{i} = \left| \left\{ 1 - \left[\left| \left(1 - \frac{T_{\phi 1} - T_{n1}}{T_{n1}} \right) \right| \times \left| \left(1 - \frac{T_{\phi 2} - T_{n2}}{T_{n2}} \right) \right| \times ... \times \left| \left(1 - \frac{T_{\phi n} - T_{nm}}{T_{nn}} \right) \right| \right] \right\} \right| \times 100\%$$

где:

Qi – надежность выполнения грузоперевозки;

Тфп – фактический срок доставки, дни;

Тпп – плановый срок доставки, дни.

Полученная вероятность риска и определяет степень надежности перевозки, идеально если она будет менее 20%, допустима в пределах 30-50%, и плохо если свыше этих показателей.



ВЫВОДЫ

Система управления рисками логистической компании предполагает единый порядок следующих мероприятий:

- 1. Идентификация рисков;
- 2. Планирование мероприятий по уменьшению рисков;
- 3. Мониторинг рисков и контроль выполнения мероприятий по уменьшению рисков;
- 4. Анализ эффективности реализованных мероприятий и извлечение уроков для компании.



Благодарю за внимание!

Артем БАЛЬСАНКО

Эксперт развития перевозок, Начальник интермодального отдела группы компаний ИНТЕРПАЙП