Организация перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом

Дисциплина: Международные перевозки грузов

Преподаватель: доцент кафедры МЭО, Журова А.В., к.э.н.

Дисциплина: **Международные перевозки грузов**

Раздел 2. **Международные перевозки грузов различными видами транспорта**

Тема 2.2. Организация перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом

Преподаватель: Журова Анна Владимировна, кандидат экономических наук, доцент кафедры международных экономических отношений

Информационные ресурсы в Интернете

- www.mintrans.ru официальный сайт **Министерства транспорта Российской Федерации**
- www.loginfo.ru **Логинфо** - журнал информационных технологий в логистике
- **http://freight.ru/** Журнал **«FREIGHT.RU»** - это издание о российском транспортном рынке, его проблемах, решениях, приоритетах развития.
- www.cargo.ru информационная сеть в области перевозок.
- **www. logistic.ru** Транспортно-информационный сервер: новости логистики, транспорта и таможни

Литература по МПГ в БИЦ РТА

1. **Кретов И.И. Логистика во внешнеторговой деятельности : учеб. пособие** / И.И. Кретов, К.В. Садченко. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дело и Сервис, 2011.
2. **Гаджинский, А. М. Логистика: учебник** / 18-е изд., перераб. и доп. - М. : Дашков и К*, 2009.

Литература по МПГ в БИЦ РТА

3. **Зубин, С. И.**Транспортное обеспечение коммерческой деятельности [Электронный ресурс] : учебное пособие / Москва : Евразийский открытый институт, 2010. Книга находится в базовой версии ЭБС IPRbooks

Журналы в БИЦ РТА:

1. **Логистика и управление цепями поставок**
2. **ЛОГИСТИКА**

Учебные вопросы:

1. Организация международных воздушных грузовых перевозок
2. Структура международного рынка авиаперевозчиков.
3. Международное регулирование воздушных перевозок
4. Условия международных воздушных перевозок грузов.

Общие положения:

Международной воздушной перевозкой называется всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения независимо от того, имелась ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:

- на территории двух государств;
- на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Полеты на международных воздушных линиях по форме их выполнения можно классифицировать:

- на регулярные (выполняемые в соответствии с условиями соглашений о воздушном сообщении между государствами);
- на нерегулярные (выполняемые на основании специальных разрешений на разовые полеты) - дополнительные, специальные, чартерные.

Виды тарифов при регулярных авиаперевозках

- ***Опубликованные (сквозные) тарифы*** — это тарифы и сборы от аэропорта отправления до аэропорта назначения, помещенные в тарифных справочниках. Если между двумя пунктами имеется опубликованный (сквозной) тариф, то перевозка должна осуществляться только по этому тарифу.
- ***Неопубликованные тарифы*** — это тарифы, которые при отсутствии опубликованного (сквозного) тарифа между данными пунктами образуются двумя способами:

  а)путем прибавления к опубликованному (сквозному) тарифу дополнительной суммы, так называемой суммы «эд-он». Суммы пропорциональных тарифов «эд-он» публикуются на «оранжевых страницах» справочников APT и ACT; (Air Passenger Tariff (APT) и Air Cargo Tariff (ACT))

  б) при отсутствии пропорционального тарифа — путем сложения участковых тарифов отдельных сквозных участков перевозки с соблюдением соответствующих правил построения тарифов.

Грузовые тарифы на международных воздушных линиях разделяются на три вида: **основные** (нормальные - до 45 кг, количественные - более 45 кг, минимальный сбор); **классовые; специальные (корейты)**.

Основные тарифы — это стандартные тарифы, установленные для оплаты за провоз 1 кг груза от пункта отправления до пункта назначения

Классовые тарифы применяются для перевозки грузов определенного класса

Специальные тарифы (корейты) — это льготные грузовые тарифы со скидкой

- корейт 4499 — машины и части, 0007 — овощи и фрукты

Нерегулярные авиаперевозки

- **Дополнительные рейсы** — это рейсы, выполняемые по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию. Дополнительный рейс может быть выполнен с согласия партнера, при условии, что коммерческая перевозка не может быть осуществлена регулярными рейсами. Дополнительный рейс, как правило, выполняется в тот же день, что и регулярный, но в любом случае не позже и не раньше, чем за 24 ч от времени выполнения регулярного рейса, указанного в расписании полетов.
- **СПЕЦИАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ — ЭТО РЕЙСЫ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ЗАДАНИЕМ КАК ПО МАРШРУТУ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ, ТАК И ПО ОСОБОМУ МАРШРУТУ КАК ПРАВИЛО, РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ РЕЙСОВ ЗАПРАШИВАЕТСЯ ПО ДИПЛОМАТИЧЕСКИМ КАНАЛАМ.**
- **Чартерные рейсы** — это рейсы, выполняемые в соответствии

Виды авиачартерных перевозок

- ***Закрытый чартер*** — некоммерческая перевозка, заказчиком которой является, как правило, какая-либо организация для доставки своих работников к месту работы, деловой встречи или отдыха
- ***Эфинити-чартер*** -- полукоммерческая (полузакрытая) целевая поездка, организуемая для своих членов клубами или ассоциациями, объединяющими лиц одной профессии или определенной общности интересов
- ***Инклюзив-тур-чартер*** — коммерческая туристическая перевозка (чартерная перевозка по инклюзив-туру), стоимость которой включает оплату перевозки «туда и обратно» и стоимость экскурсионного и бытового обслуживания во время тура.

Виды авиачартерных перевозок

- При ***блок-чартерной перевозке*** арендуется не весь самолет, а только его определенная часть — установленный блок мест (обычно 30—40 мест)
- ***Нецелевой коммерческий чартер (нон-эфинити-чартер)*** - объединение в группу для перевозки любых лиц, желающих совершить поездку, вне зависимости от их принадлежности к какой-либо организации или клубу
- ***Прорейтовый чартер, или стит-чартер***, — вид чартера, при котором перевозка осуществляется поэтапно

С точки зрения использования самолетов авиачартерные перевозки можно разделить на 3 вида:

- 1) разовая перевозка «туда и обратно»
- 2) тайм-чартер
- 3) чартерная цепочка

По принадлежности авиакомпании классифицируются на:
государственные, частные и корпоративные.

По характеру выполнения полетов авиакомпании подразделяются на:
внутренние, международные и смешанные.

По дальности и направлению полетов авиакомпании классифицируются на:
магистральные, региональные, местные и комьютерные.

- **По типу основных перевозок авиакомпании подразделяются на *пассажирские, грузовые и смешанные.***

- **По виду операций авиакомпании классифицируются на *регулярные и чартерные.***

- **По величине парка самолетов и объему перевозок, а также по другим технико-экономическим показателям авиакомпании могут быть классифицированы на *крупные, средние и мелкие.***

При определении целесообразности эксплуатации той или иной международной авиалинии немаловажную роль играют сборы, которые взимаются за посадку самолетов в различных аэропортах мира.

- На конференции ИКАО по аэропортовым сборам в 1956 г. был выработан ***генеральный принцип***, в соответствии с которым сборы должны соотноситься как с аэропортовыми расходами, так и с возможностью авиакомпаний, пользующихся аэропортами, уплатить их.
- При определении ***платы за посадку или взлет*** наиболее часто применяется метод весовой шкалы, согласно которому плата взимается в зависимости от веса самолета.
- В некоторых аэропортах взимается ***плата за стоянку самолета сверх установленной нормы***, особенно в ночное время.

Международная организация гражданской авиации, ИКАО (International Civil Aviation Organization, ICAO) является основным международным органом, осуществляющим многостороннее регулирование мирового воздушного транспорта на межгосударственном уровне

Основные направления деятельности ИКАО:

1) аэронавигация;
2) совместное финансирование аэронавигационных проектов;
3) упрощение формальностей в международных воздушных перевозках;
4) разработка норм и кодификация международного воздушного права;
5) техническая помощь развивающимся странам в строительстве аэропортов и других аэронавигационных сооружений;
6) издание печатных материалов

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)
International Air Transport Association-
это ассоциация авиакомпании, выполняющих регулярные коммерческие авиаперевозки.

Тарифные конференции ИАТА.

Три тарифные зоны, внутри каждой из которых устанавливается тарифная конференция.

Конференция (тарифная зона) 1 включает континент Северной и Южной Америки и прилегающие к нему острова.

Конференция (тарифная зона) 2 охватывает всю Европу (включая Европейскую часть России), всю Африку и прилегающие к ним острова, часть Азии к западу от Ирана (включая Иран).

Конференция (тарифная зона) 3 включает всю Азию и прилегающие к ней острова, за исключением той части, которая относится к зоне 2, Австралию, Новую Зеландию и острова Тихого океана (за исключением островов, входящих в зону 1).

Международно-правовая регламентация

- ***Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.).*** Применяется в регулярных воздушных сообщениях. Дополнения и изменения к этой конвенции были внесены следующими протоколами: Гаагским (1955 г.), Гватемальским (1971 г.). Монреальским (1975 г.).
- ***Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 г.).*** Вступила в силу 4 апреля 1947 г., после того как ее ратифицировали 26 государств. Чикагская конвенция учредила Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).
- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (***Гвадалахарская конвенция 1961 г.)***.
- Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Римская конвенция 1952 г.).
- Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (***Токийская конвенция***

Коммерческие права авиакомпаний - «свободы воздуха».

- ***Первая свобода воздуха*** дает право пролета авиакомпаниям иностранных государств транзитом (без посадки) через воздушное пространство другой страны.
- ***Вторая свобода воздуха*** предоставляет иностранным перевозчикам при транзитном полете через территорию другого государства осуществлять посадку на транзитной территории с целями некоммерческого характера
- ***Третья свобода воздуха*** дает право иностранной авиакомпании выгружать грузы, взятые на борт в своей стране, на территории другого государства.
- ***Четвертая свобода воздуха*** предоставляет иностранному перевозчику право взять на борт воздушного судна грузы на территории другой страны, адресованные в страну национальной принадлежности

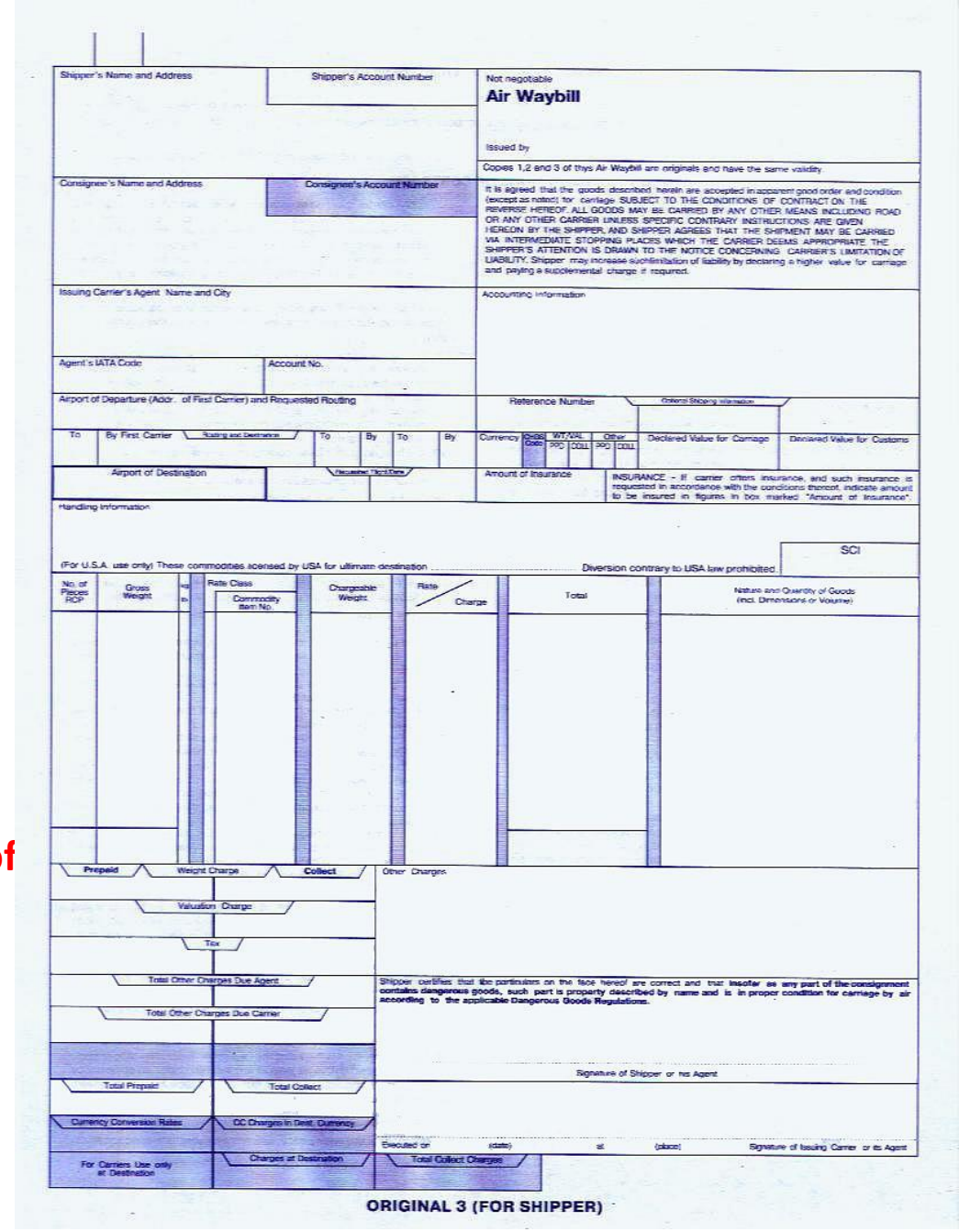
Коммерческие права авиакомпаний - «свободы воздуха».

- ***Пятая свобода воздуха*** дает право авиакомпании иностранного государства выгружать в аэропорту другой страны грузы, следующие из любой точки мира, и взять на борт этого воздушного судна груз, адресованный в любой аэропорт любой страны мира.
- ***Шестая свобода воздуха*** оставляет за национальными воздушными перевозчиками право выполнять полеты с территории другой договаривающейся стороны (или на территорию) транзитом через воздушное пространство своей страны.
- ***Седьмая свобода воздуха***, наоборот, дает право авиакомпании не использовать при организации полетов из любых третьих стран в любые третьи страны воздушное пространство своей страны

ИАТА в своей резолюции 600 «а» установила не только образец авианакладной (Air Waybill), правила ее заполнения, но и цвета, число оригиналов и число копий, а также назначение каждого экземпляра; а также, назначение каждой графы накладной.

12 копий

Предъявление грузов к перевозке авиаперевозчику требуется сопровождать вручением ему составленной на специальном бланке **«Письменной инструкции грузоотправителя» Shipper's Letter of Instruction**, содержащей сведения, необходимые для оформления авианакладной. Кроме этого, Инструкция содержит полномочия грузоотправителя на подписание авиаперевозчиком накладной от его имени.



АГЕНТ ПО ПРОДАЖАМ И ОБСЛУЖИВАНИЮ

General Sales and Service Agent – это первый и необходимый посредник. Согласно действующей мировой практике авиакомпании не принимают грузы непосредственно у грузоотправителей, поэтому обойтись без агента невозможно в принципе.

В организации грузоперевозок он берет на себя функции по:

- **продаже свободного места на авиарейсы обслуживаемой им компании;**
- **наземной обработке грузов в аэропорту;**
- **бронированию мест;**
- **информационному сопровождению.**

Агентов можно условно поделить на две группы: одни сами обслуживают грузоотправителей, другие – взаимодействуют только с экспедиторскими компаниями.

Стремясь сократить количество звеньев между импортером и авиакомпанией, можно попытаться поручить организацию авиаперевозки непосредственно агенту. Это имеет смысл, если:

1) агент согласен принять груз у компании-отправителя (то есть работает напрямую с грузоотправителями);
2) агент обслуживает авиакомпанию, которая осуществляет рейсы по нужным маршрутам;
3) есть возможность передать груз на склад агента (это важно, поскольку большинство агентов не предоставляет дополнительные услуги вроде доставки «от двери до двери»).

ЭКСПЕДИТОР В СТРАНЕ ОТПРАВЛЕНИЯ

Это второй необходимый посредник.

К его услугам скорее всего придется прибегнуть в ситуациях, когда:

1) перевозка осуществляется по маршруту, обслуживаемому рейсами нескольких авиакомпаний.

2) необходимо доставить груз в аэропорт отправления наземным транспортом;

3) требуются дополнительные услуги по обработке груза (например, переупаковка, наполнение тары сухим льдом, раскомплектация);

4) необходимо экспортное оформление.

Критерии необходимости привлечения экспедитора в стране назначения

Экспедитор нужен, если	Экспедитор не нужен, если
1. Компания нуждается в авиаперевозках редко, нерегулярно.	1. Перевозки осуществляются регулярно, при этомгеография поставщиков определена и известна.
2. Компания впервые столкнулась с новым для себя направлением (появился новый поставщик).	2. Нет проблем с оплатой счетов за услуги, выстав-ленных нерезидентами (то есть иностранными ком-паниями).
3. В компании отсутствует квалифицированный персонал, способный организовать работу с зарубежными экспедиторами.	
4. Компания не имеет возможности оплачивать счета за услуги, выставленные иностранными компаниями	3. В штате компании есть персонал, владеющийиностранными языками, разбирающийся в вопро-сах импорта и транспортировки

Примечание. *В этом перечне отсутствует критерий, связанный с импортным таможенным оформлением. Дело в том, что зачастую компании пользуются пакетом услуг: доставка + таможенное оформление. Целесообразность покупать эти услуги пакетом весьма спорна. В любом случае при выборе экспедитора логист компании должен отдельно оценить качество услуг по доставке и отдельно же – качество услуг по таможенному оформлению. Если они неравнозначны, то имеет смысл привлекать разные компании для решения этих задач. Пользоваться услугами определенного экспедитора только потому, что его брокеры успешно осуществляют таможенную очистку – неверно.*