

Транспортування

Роль транспорту

У гуманітарному контексті транспорт визначається як:

“ «Діяльність, пов'язана з переміщенням поставок з пункту походження до внутрішніх споживачів або бенефіціарів».

Роль транспорту полягає у сприянні переміщенню фізичних товарів. У гуманітарному контексті це може включати:

- Транспортування з місць виробництва, від донорів та місць зберігання або попереднього розміщення
- Доставка на регіональні склади, склади по країні, в офіси та пункти розподілу points
- Перевезення між складами, хабами та польовими локаціями

Джерело та пункт призначення можуть знаходитися в одній країні, або в різних країнах, що вимагає міжнародного переміщення.

Стрімкий розвиток технологій і зміни в доставці гуманітарної допомоги мало змінили той факт, що гуманітарні вантажі все одно потрібно збирати і доставляти за допомогою певної фізичної форми передачі. Незважаючи на те, що нові технології підвищили швидкість, з якою можна транспортувати або контролювати вантаж, основні концепції, пов'язані з транспортуванням, залишаються в основному незмінними протягом багатьох років.

Історично склалося так, що транспортування вантажів розглядалося як допоміжна функція, що не має центрального значення або взагалі не має його. Зовсім недавно ефективне транспортування було визнано важливим визначальним фактором у наданні послідовних, якісних послуг бенефіціарам. Хороша транспортна система виконує «права» управління ланцюгами поставок. Тобто:

- Правильний товар.
- Доставлено потрібному одержувачу.
- У правильних кількостях.
- У належному стані.
- At the right location.
- У потрібний час.
- За правильну ціну.

В ідеальному випадку товар прибуде за розкладом, за правильною ціною, в максимальному завантаженні, без поломок і розкрадань.

Узагальнення цих міркувань у низку практичних кроків та їх успішна реалізація забезпечить вчасну та ефективну доставку гуманітарної допомоги. Хороша транспортна система доповнює ефективну систему дистрибуції.

Загальні терміни у вантажних перевезеннях

Відправник

Фізична або юридична особа, яка відправляє товар з пункту відправлення. Вантажовідправник не обов'язково повинен бути власником вантажу. Вантажовідправник також може називатися відправником.

Перевізник	Фізична або юридична особа, яка або володіє транспортним засобом або судном, на якому транспортується вантаж - або "перевозиться" - або несе юридичну відповідальність за фізичне управління вантажем між двома пунктами.
Отримувач	Фізична або юридична особа, яка належним чином уповноважена на отримання вантажу на стороні одержувача. Отримувачів також іноді називають «вантажодержувачами», однак термін «вантажодержувач» має конкретне юридичне значення в митних процедурах, тоді як одержувач є більш загальним і може заволодіти вантажем різними способами, як внутрішніми, так і міжнародними.
Агент	Фізична або юридична особа, яка юридично або за договором призначена діяти від імені вантажовідправника, перевізника або одержувача. Агенти можуть виконувати різні функції, від роботи з товарами до обробки документації.
Постачальник послуг	Будь-яка залучена за контрактом третя сторона, яка пропонує послугу, як правило, на комерційній основі. Постачальник послуг може бути залучений до різних видів діяльності, в тому числі бути діючим агентом або перевізником за контрактом.
"Вступити у володіння"	Коли фізичні товари передаються під безпосередню опіку та управління однієї сторони, будь то перевізник, склад або митниця, ця сторона вважається такою, що «вступила у володіння» вантажем. Вступ у володіння не означає, що сторона, яка утримує вантаж, стає власником вантажу, вона лише фізично утримує його для виконання своєї частини транспортного процесу.
Комбіновані перевезення	Будь-який вид перевезень, який здійснює перехід між двома або більше видами транспорту. Інтермодальні перевезення можуть бути полегшені завдяки використанню контейнерних перевезень, однак вантаж також може бути перевезений за допомогою інтермодальних засобів просто шляхом безпосереднього завантаження і розвантаження за допомогою різних засобів.
Навантажувально-розвантажувальне обладнання (НРО)	Навантажувально-розвантажувальна техніка - це будь-яка форма механічного обладнання, що використовується для полегшення завантаження та розвантаження вантажу або переміщення вантажу на відкритому просторі, такому як порт або склад. До НРО належать виловні навантажувачі, крани, палетні домкрати та інше.
Інкотермс	Інкотермс - "Міжнародні комерційні умови" - це взаємно узгоджені міжнародні торговельні умови, які визначають відповідальність, ризики та обмеження вантажовідправників, перевізників та одержувачів. Інкотермс, як правило, застосовуються тільки для міжнародних відправлень.

Управління транспортом

Розробка транспортної стратегії

Транспортна стратегія в гуманітарному аспекті варіюється від однієї організації до іншої та від однієї ситуації до іншої і значною мірою залежить від потреб реагування. Деякі фактори, які слід враховувати при розробці транспортної стратегії:

- Як визначити постачальників транспортних послуг.
- Як управляти транспортом - самостійно чи за допомогою третіх осіб.

- Пропускна здатність доступних видів транспорту.
- Кількість товару, що потребує переміщення в часі.
- Характер товарів/продукції/матеріалів, що перевозяться.
- Відстань, яку потрібно подолати.
- Екологічні питання, такі як клімат, державне законодавство та інфраструктура.
- Кількість пунктів призначення, вузлів і місць попереднього розташування.
- Походження, маршрути та напрямки.
- Доступні види транспорту & їх відносна вартість.
- Доступні людські ресурси.
- Безпека уздовж транспортного маршруту.
- Особливі обставини, такі як характер стихійного лиха.

Вищезазначені фактори стосуються як надзвичайних, так і не надзвичайних ситуацій.

Управління транспортом у надзвичайних ситуаціях може бути складним завданням залежно від характеру стихійного лиха. Гуманітарні організації все частіше починають використовувати спільні транспортні послуги як стратегію в надзвичайних ситуаціях, наприклад, ті, які реалізуються Логістичним кластером під час надзвичайних ситуацій. Спільна транспортна послуга базується на спільному підході та спрямована на використання переваг централізованої координації та розподілу активів.

Організація транспортування

У надзвичайних ситуаціях транспорт можна логічно розділити на внутрішній/місцевий транспорт та міжнародний транспорт. Загальні поняття про внутрішні та міжнародні перевезення залишаються в основному однаковими, однак для обох потрібні особливі застереження.

Внутрішні перевезення - Місцеві перевезення в межах конкретної країни, як правило, включають автомобільний транспорт, однак залізничний, повітряний, річковий і навіть час від часу морський транспорт може відбуватися у внутрішньому русі. Це може включати переміщення палетізованих/навалювальних вантажів з портів, аеропортів та залізничних майданчиків на склади та депо, переміщення палетізованих/навалювальних вантажів між такими об'єктами, як склади або депо, або доставку менших партій вантажів з місцевого складу або депо кінцевим користувачам у ряді пунктів призначення в районі. Внутрішні перевезення вимагають від суб'єктів дотримання всіх місцевих законів та правил безпеки.

Міжнародні перевезення - Міжнародні перевезення вимагають переміщення фізичних товарів через юридично визначений міжнародний кордон або кордон, і в більшості звичайних обставин вимагають проходження стандартних митних процедур. Місцевий ринок не завжди зможе надати всі продукти та послуги, необхідні для задоволення потреб, визначених під час реагування на надзвичайні ситуації. Тому агентства з реагування отримуватимуть товари ззовні та організовуватимуть транспортування гуманітарної допомоги до постраждалих місць. Для забезпечення ефективності та дотримання правил імпорту організації шукають постачальників послуг, які мають досвід та спроможність впоратися з певними аспектами руху.

Види транспорту

Вид транспорту - це засіб, за допомогою якого товари та матеріали передаються з одного пункту в інший. Основними видами транспорту є:

1. [Повітряний](#)
2. [Морський](#) / [Річковий](#)
3. [Автомобільний](#)
4. [Залізничний](#)

Див. нижче матрицю порівняння режимів для різних видів транспорту.

	Автомобільний	Залізничний	Морський/Річковий	Повітряні
Відносна швидкість	Помірна	Помірна	Низька	Дуже висока
Надійність	Задовільна	Задовільна	Обмежена	Висока
Вартість за кг	Середня	Низька/Середня	Низька/дуже низька	Висока
Гнучкість	Висока	Низька	Низька	Середня
Інші міркування	Велика мережа	Обмежена та стаціонарна інфраструктура	Закрита мережа	Обмежена мережа
	Короткі та середні відстані від сусідньої країни до місця проведення операції; внутрішні перевезення на короткі та середні відстані	Великі вантажі з порту вивантаження на внутрішній майданчик; екологічні	Великі обсяги; менш термінові вантажі; етап попереднього розміщення; великі відстані без обмежень у часі	Надзвичайна ситуація; дорогі товари; крихкі а швидкопсувні та холодний ланцюг; відсутність інших варіантів; невелике відправлення; наприклад, дипломатична група; велика відстань обмеженням за часом.
Переваги	Відносно швидкий; без перевантаження; пряма доставка; гнучкий; вартість	Економічний; велика вантажопідйомність; дальність і швидкість (залежно від ситуації)	Економічний; велика вантажопідйомність; немає обмежень щодо вантажопідйомності; дешевий	Швидкий; надійний; обмежені втрати; прямий; легке відстеження та прослідковування

	<u>Автомобільний</u>	<u>Залізничний</u>	<u>Морський/Річковий</u>	<u>Повітряні</u>
Недоліки	Дороги можуть бути небезпечними або заблокованими; іноді громадянство водія або реєстрація транспортного засобу неприйнятні	Складність пошуку вантажних вагонів; часті затримки; необхідність перевантаження; негнучкість; обмежене відстеження	Повільний; перевантаження в портах; використання як другого транспортного засобу при великих обсягах; вищий ризик крадіжки в портах; не гнучкий	Дорогий; обмеж перевезеннями м аеропортами; обмежена вантажопідйомі особливі умови (небезпечні ван обмеження за розміром, пакує тощо).

У надзвичайних ситуаціях при виборі способу необхідно враховувати критерії швидкості та надійності. Різні способи мають досить різні характеристики і повинні відповідати критеріям швидкості/надійності/вартості в різній мірі. Необхідно ретельно вибрати відповідний спосіб, щоб він відповідав усім вимогам. Комбіновані рішення можуть забезпечити найбільш ефективний та раціональний варіант транспортування.

Хоча фізичні характеристики певних товарів і матеріалів можуть визначати конкретний вид транспорту, більшість товарів можна перевозити різними способами. Необхідно враховувати вимоги замовника та обмеження організації, що надає транспортні послуги. У ситуаціях гуманітарної допомоги часто саме чинники навколишнього середовища, такі як руйнування автомобільних доріг і залізниць, мають значний вплив на вибір способу пересування.

Важливо повністю визнати експлуатаційні характеристики обраного способу або способів, які були обрані. Також необхідно враховувати тип транспортного засобу або обладнання, яке буде використовуватися при цьому способі. Перед прийняттям рішення про вибір виду транспорту було б корисно створити матрицю ранжування факторів, що впливають на вибір виду транспорту. Деякі фактори, які слід враховувати при складанні цього рейтингу:

- Необхідна дата поставки
- Вартість транспортної послуги
- Надійність та якість обслуговування
- Розмір та тип відправлення
- Очікуваний час транзиту
- Кількість перевалочних пунктів
- Спектр різноманітних послуг, що пропонуються стороннім постачальником
- Способи транспортування, які реально неможливо розглянути, слід негайно виключити з процесу прийняття рішень
- Слід враховувати географічні фактори, оскільки вони можуть позбавити можливості використовувати той чи інший спосіб
- Відсутність відповідної інфраструктури також може позбавити можливості користуватися певним видом транспорту

Стандартна документація

Крім вузькоспеціалізованих форм документації, що використовуються для різних видів транспорту, є кілька загальноприйнятих документів, які використовуються практично для всіх видів транспорту. Метою використання загальноприйнятих документів є

запровадження певної форми відстежуваності та підзвітності для транзитних вантажів між усіма сторонами, які можуть обробляти або зберігати вантажі. Загальноприйняті методи відстеження вантажу не слід плутати з широким розмаїттям специфічної документації, необхідної для митного оформлення. Документи для митного оформлення, як правило, необхідні для підтвердження відповідності національному законодавству, сприяють збільшенню надходжень від митних зборів і можуть відрізнятися в різних країнах. Принаймні, агентства повинні розглянути можливість використання певної форми наведених нижче документів для всіх відправлень, навіть внутрішніх відправлень між власними керованими установами:

Накладна (Waybill) – Це основний неформальний «договір» між відправником, перевізником та одержувачем товару. Вона містить ключову інформацію про відправлення, таку як:

- Вміст вантажу.
- Пункт відправлення та призначення.
- Імена вантажовідправника/відправника, перевізника/водія та передбачуваного одержувача.
- Дати проведення транзакції.
- Важлива інформація, що стосується товару; особливі вимоги до поводження з товаром, інструкції з доставки тощо.

При оформленні товарно-транспортних накладних один примірник повинен залишатися у відправника, а мінімум два примірники повинні подорожувати з перевізником. Коли вантаж доставляється до одержувача, одна з копій, що подорожує з перевізником, повинна залишатися в одержувача, забезпечуючи прозорий паперовий слід того, що повинно було знаходитися на судні/транспортному засобі, і коли воно прибуло до кого. В ідеалі відправник заповнює і генерує накладну, перевізник перевіряє вміст і підтверджує правильність позицій, а одержувач перевіряє і підтверджує ще раз, відзначаючи будь-які розбіжності. Деякі гуманітарні організації вважають за краще отримувати копію накладної, підписану одержувачем, перш ніж закривати бухгалтерію за цим окремим вантажем. Якщо використовується сторонній перевізник, агентства можуть затримати оплату до отримання належним чином підписаної накладної. Накладні можуть також іноді називатися «вантажними маніфестами»

перевізникам і одержувачам точно визначити якість і статус вантажу. Накладна може містити лише загальний опис товару, приділяючи більше уваги даним про те, хто і коли передав вантаж з рук в руки. Пакувальний лист повинен містити якнайбільше або якнайменше інформації, необхідної для успішної передачі повного стану товарів у вантажі.

ORGANIZATION
LOGO

PACKING LIST

Page 1 of 1

Sender:
Address:
Contact Name:
Tel:
Email:

Consignee:
Address:
Contact Name:
Tel:
Email:

Date:
Invoice Reference No.:
Waybill Reference No.:

Item Description / SKU	Unit Type (cm, mm, etc.)	Number of Units	Dimensions (cm)			Unit Volume (m3)	Unit Weight (kg)	Unit Value (USD)	Batch/Lot	Expiration Date	Total Item Volume (m3)	Total Item Weight (kg)	Total Item Declared Value (USD)
			L	W	H								
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													

Name:

Signature:

Total Volume
(m3)

Total Weight
(kg)

Total Declared
Value (USD)

Title

Завантажити - Пакувальний лист

File



Інвойс / Проформа Інвойс – Інвойси та Проформи зазвичай застосовуються лише тоді, коли товари надходять від постачальника, або коли товари фізично перевозяться через національний кордон. Для внутрішніх перевезень рахунок-фактура здебільшого містить фінансову інформацію, пов'язану з вантажем, і має вказувати, чи був товар оплачений, чи ні. Проформи здебільшого використовуються лише при спробі отримати безмитний статус під час імпорту, а отже, агентства з надання допомоги, швидше за все, створюватимуть проформи лише на митному етапі.

PRO FORMA INVOICE

Page 1 of 1

Date:

Pro Forma Invoice Number:

Sender: Address: Contact Name: Tel: Email:	Method of Dispatch:	Type of Shipment:
	Port of Loading:	Port of Discharge:
Consignee: Address: Contact Name: Tel: Email:	Additional Information:	

[illegible]

Name: _____

Signature:

Завантажити - Шаблон проформи



Шаблони стандартної документації можна знайти в [довідковому розділі цього посібника](#).

Управління постачальниками транспортних послуг

Організації гуманітарного реагування все частіше починають покладатися на зовнішніх постачальників транспортних послуг. Зовнішній постачальник транспортних послуг визначається як будь-яка третя сторона, яка може перевозити або визначати судна, які можуть перевозити вантажі комерційним шляхом. У разі укладення контрактів зі сторонніми постачальниками транспортних послуг повинен існувати структурований підхід до процесу відбору, подібний до інших форм закупівель, а також подальший моніторинг та контроль обраного постачальника або обраних постачальників. Існує

низка важливих питань, які слід врахувати, щоб забезпечити вибір надійного постачальника, який надаватиме належний рівень послуг за прийнятну вартість.

Процес відбору, прийнятий для придбання всіх послуг, охоплюється затвердженою політикою, процесами та процедурами закупівель організації. В ідеалі укладання контрактів має відбуватися на конкурентних засадах, на ринкових умовах, а переговори мають бути відкритими та прозорими, що забезпечить економічну ефективність та рівні можливості для відповідних комерційних структур.

Також зростає рівень уваги до етичних стандартів підрядників, включаючи їх сприяння та участь у тому, що вважатиметься порушенням державного та національного законодавства, порушенням прав людини або їх залучення до сторін конфлікту.

Загальні критерії відбору постачальника транспортних послуг

Критерії відбору будуть відрізнятися від організації до організації. Деякі фактори, які можуть вплинути на вибір постачальників транспортних послуг:

- Характеристики та можливості перевізника.
- Доведена ефективність.
- Своєчасність доставки.
- Відома чесність, репутація та надійність.
- Хороші відносини з іншими перевізниками.
- Фінансова спроможність покрити витрати на надання послуги.
- Можливість надання комбінованих послуг, за потреби.
- Подання своєчасних звітів та коректних рахунків-фактур.
- Ліцензована урядом для проведення митних формальностей та регулярно поінформована про зміни митних вимог.
- Власний митний склад або доступ до нього для захисту та контролю транзитних вантажів.
- Власний автопарк для внутрішніх перевезень та доступ до спеціалізованих транспортних засобів у разі потреби, таких як контейнеровози, низькорамні причепа, автоцистерни тощо.
- Гнучкі у своїй доступності в найкоротші терміни, також у неробочий час та у святкові дні.
- Мають вплив на транспортному ринку, на портову адміністрацію тощо.
- Досвід успішного вирішення питань звільнення від сплати мита для гуманітарних організацій.
- Мають офіс в районі порту або поблизу.
- Мають принаймні загальнонаціональну, бажано міжнародну регіональну мережу.
- Ефективно використовують технології, включаючи хорошу телекомунікаційну систему та, бажано, комп'ютеризовану систему відстеження, яка дозволяє бачити, де знаходяться вантажі в певний час.

Типові постачальники послуг

Хоча для обробки міжнародних перевезень бажано використовувати посередника, такого як експедитор або кліринговий агент, все одно важливо мати базове розуміння ролі інших сторонніх постачальників послуг, що беруть участь у міжнародному перевезенні.

Приватні транспортні компанії - Приватні компанії, які володіють та експлуатують такими транспортними засобами, як вантажівки або літаки безпосередньо. Багато

приватних транспортних компаній мають скрадові прямого продажу та обслуговування клієнтів, зокрема невеликі місцеві транспортні компанії. Інші компанії, такі як великі авіакомпанії, можуть не мати часу або можливостей для управління прямими продажами клієнтів і вважають за краще звертатися до брокерів або експедиторів. Прямі відносини з транспортною компанією, безумовно, можуть заощадити витрати, але для будь-яких послуг, які вимагають складних комплексних рішень, які не всі можуть бути у власності однієї компанії, або в ситуаціях, коли обслуговування клієнтів є незадовільним, найкращим рішенням може бути укладання контрактів з експедиторами.

Експедитори вантажів – Комерційні сторонні компанії або фізичні особи, які виступають в якості брокерів між транспортними компаніями, митними агентами, постачальниками логістичних послуг та іншими комерційними службами, які можуть підтримувати пакування/обробку, складування, транспортування або будь-який інший аспект переміщення матеріальних товарів з одного місця в інше. Якщо замовник не має чітко визначених транспортних маршрутів та детального розуміння ринку перевезень, експедитори мають важливе значення для визначення та ціноутворення варіантів транспортування, особливо в умовах хаосу після надзвичайних ситуацій. Експедитори мають контакти в транспортних спільнотах і знають, де шукати найкращі варіанти доставки.

Клірингові агенти – Комерційні сторонні компанії або фізичні особи, які спеціалізуються на розумінні правил імпорту та експорту та допомагають полегшити потік матеріальних товарів через митницю. Хоча клірингові агенти можуть використовуватися для імпорту або експорту, більшість їхніх послуг використовуються для доставки товарів до країн. Правила імпорту та експорту є складними, і їх недотримання може призвести до штрафів або інших труднощів. Багато країн вимагають офіційного процесу ліцензування для клірингових агентів, і якщо організації не мають спеціального досвіду в митних процедурах, завжди слід консультуватися з агентами щодо імпорту будь-якого виду.

Інспекційні послуги – Приватні сторонні служби, які проводять перевірку товарів під час транзиту. Це може включати фізичний підрахунок, перевірку пошкоджень, лабораторні випробування, перевірку партії/партії/терміну придатності, перевірку специфікацій тощо. Інспекційні послуги можуть знадобитися для імпорту, але багато відомств використовують інспекційні послуги під час висхідного транспорту, особливо під час закупівель.

Сторонній постачальник логістичних послуг (3PL) – Комерційні сторонні постачальники логістичних послуг, які можуть взяти на себе частину або весь ланцюг постачання. 3PL можуть діяти від імені підрядних організацій для надання різноманітних послуг, включаючи складування, комплектування, закупівлі, перевірки якості, транспортування та навіть розробку стратегій ланцюга постачання без надання фізичних послуг. 3PL, як правило, коштують дорожче, але можуть запропонувати цілісні рішення установам, яким може знадобитися додаткова підтримка.

Вищезазначені постачальники послуг призначені для прибуткових компаній, і тому регулярний процес закупівель для кожної відповідної агенції все ще повинен застосовуватися. Як правило, установам рекомендується отримувати кілька пропозицій, переглядати ефективність та поступово проводити новий аналіз пропозицій.

Інші пов'язані сторони, які часто задіяні у вантажних операціях:

- **Митні службовці** – агенти, призначені національною владою країн для сприяння законному переміщенню предметів на закріплену національну територію.
- **Адміністрація аеропорту/морського порту** – провідні або призначені урядом

органи, які здійснюють нагляд за безпечною та ефективною роботою портів в'їзду, в тому числі координують позиціонування та рух суден і літаків, а також забезпечують вжиття заходів безпеки від імені відповідного національного органу.

- **Агенти з наземного обслуговування**– державні або приватні служби, які керують наземним обслуговуванням в аеропортах і морських портах. Наземні агенти зазвичай працюють за субпідрядом і координуються експедиторами або авіакомпаніями, однак іноді гуманітарним організаціям може знадобитися зв'язатися з ними безпосередньо для вирішення проблем.

Планування та формування графіків руху

Рутинні переїзди, що відбуваються на регулярній основі, потрібно планувати з самого початку. Нерегулярні переміщення, що відбуваються на разовій основі, потрібно буде планувати, коли виникне така потреба. В ідеалі перевезення повинні плануватися і управлятися транспортним відділом або спеціальним координатором, відповідальним за визначення відповідного маршруту для товарів, розподіл ресурсів (власних або залучених) і інформування одержувача про передбачуваний час доставки. Під час переміщення призначені координатори відстежуватимуть рух товару та відповідно оновлюватимуть терміни доставки, а також керуватимуть персоналом, залученим до переміщення, та вирішуватимуть будь-які виникаючі проблеми. Вони також вирішуватимуть будь-які проблеми, що виникають під час перевезення, зв'язуючись з підрядниками, експедиторами та вантажовідправниками за необхідності. Транспортний офіс, можливо, повинен буде надати необхідну документацію для покриття транзиту, або ж він відповідатиме за збір необхідних документів для відправлення.

Після того, як переміщення сплановано і розпочато, важливо підтримувати інформаційний потік між усіма залученими сторонами, щоб забезпечити безпеку і збереження товарів і дотримання обіцяного сервісу. У середовищі, в якому працюють гуманітарні організації, багато подій можуть вплинути на ефективне переміщення товарів. У зонах стихійних лих або конфліктів ризик для переміщення потенційно високий. Наявність актуальної інформації про стан переміщення дозволяє швидко виявляти та вирішувати проблеми. Переміщеннями в національному масштабі, як правило, можна керувати більш ретельно, ніж переміщеннями між країнами. Національні пересування зазвичай можна планувати та координувати легше, тоді як міжнародними пересуваннями часто керуватиме одна або кілька третіх сторін, які працюють у різних часових поясах та різними мовами. Часто міжнародні перевезення планує та управляє ними експедитор або постачальник логістичних послуг, який працює в рамках загального плану, щоб задовольнити вимоги клієнта щодо часу та маршруту перевезення.

Окрім визначення основних видів транспорту, гуманітарні організації повинні розглянути менші проміжні кроки. Наприклад, навіть якщо агентство зможе визначити метод міжнародного повітряного перевезення в країну, чи будуть доступні вантажівки для адекватного забирання та транспортування вантажів з аеропорту приїому? Те ж саме стосується кількох етапів процесу, включаючи здатність визначити відповідні складські приміщення, здатність розуміти та дотримуватися правил імпорту та, як правило, вміщувати всі етапи ланцюга постачання, а не лише один етап, про який йде мова. Часто організації, що надають допомогу, працюють за моделлю «підштовхування» на початку стихійного лиха, і особи, пов'язані з організацією транспорту на вищому рівні, не обов'язково отримують вказівки або навіть спілкуються з особами, які займаються плануванням на нижчому рівні. планування на всіх етапах має життєво важливе значення для належної транспортної стратегії. Належне планування на всіх етапах має життєво

важливе значення для належної транспортної стратегії.

Страховання вантажів

Страховання вантажів під час транзиту може бути складним завданням для гуманітарних організацій, особливо коли задіяні різні види транспорту через кілька країн і в зони підвищеного ризику, такі як стихійні лиха або затяжні збройні конфлікти. Для багатьох агентств найбільшою статтею витрат на реагування є доставка гуманітарної допомоги постраждалому населенню, тому необхідно належним чином подбати про підтримку цієї системи за допомогою заходів зі зниження ризиків. Зазвичай організації використовують два підходи до страхування вантажів:

- покладаючись на страховку, надану стороннім перевізником
- розробивши власний страховий план

Ризик використання власного або стороннього постачальника транспортних послуг у потрібному регіоні повинен бути оцінений до оформлення відповідного страхування. При переміщенні товарів - особливо в умовах підвищеного ризику - існують потенційні ризики крадіжки або втрати товарів.

Страховання третіми особами-перевізниками

Страховання, що надається перевізником, може бути корисним, оскільки воно забезпечує покриття короткострокових прогалин, специфічних видів діяльності, на які не розраховане власне страхування, або діяльності «останньої милі», яка має підвищені ризики. Вантаж може покриватися загальними умовами доставки за договором зі стороннім перевізником, але настійно рекомендується, щоб всі організації, що покладаються на стороннього перевізника, надали страховку для підтвердження статусу страхування та вимог відправнику/власнику товару, який буде переміщений. Вантажовідправники повинні розуміти рівень страхування, який постачальник запропонує для покриття вантажів, які він перевозить від імені своїх клієнтів; часто, якщо пропонується будь-яке страхове покриття, воно буде досить номінальним і покриватиме лише частину реальної вартості товарів.

Щоб забезпечити належне застосування страхування вантажу, повна реальна вартість вантажу повинна бути заявлена сторонньому перевізнику до відвантаження, а витрати та включення страхування повинні бути прозорими, включені до будь-якого рахунку-фактури та частково виражені через Інкотермс під час використання. Багато вантажовідправників також включають вартість самого перевезення як частину «вартості» товарів, оскільки будь-яка втрата або пошкодження внаслідок нещасного випадку або недбалості від імені перевізника також призведе до втрати вартості самої транспортної послуги. Якщо має статися незворотній збиток, в ідеалі вантажовідправник зможе відшкодувати повну вартість без зовнішнього судового розгляду. Вантажовідправники повинні висловити бажання застрахувати вантаж через перевізника/третю сторону, коли звертаються до брокерів та експедиторів, щоб забезпечити доступність послуг заздалегідь, і зазвичай страхування через третю сторону або перевізника здійснюється через експедитора.

Можливі випадки, коли організації укладають довгострокові транспортні контракти зі сторонніми постачальниками, через що вантажовідправник може не знати повної вартості кожного відправлення протягом контрактного періоду. Такі домовленості можуть бути поширеними в контрактах на наземні вантажні перевезення, які можуть

тривати рік або більше через мінливу реакцію. Якщо організації бажають скористатися страхуванням, що надається перевізником у цьому випадку, їм необхідно розробити стратегію для врахування потенційної вартості майбутнього вантажу. Це може включати визначення максимальної межі покриття для будь-якого перевезення, яка приблизно дорівнює або перевищує будь-яке можливе навантаження, або розробку схеми, за якою вартість вантажу декларується за кожне перевезення, а сторонній перевізник відповідно коригує рахунок-фактуру. Організації ніколи не повинні припускати, що довгострокові підрядники будуть враховувати різні потреби у страхуванні в ціновій пропозиції, і повинні бути прозорими в процесі тендеру, щоб уникнути плутанини пізніше.

На конкретну вартість страхування, що надається третьою стороною, може впливати репутація перевізника. При укладанні контрактів з постачальниками важливо, щоб тип страхування був чітко визначений і включений в умови контракту. Якщо є сумніви щодо наданого покриття, слід звернутися за порадою до офісу страхової компанії, яка займається страхуванням. Якщо витрати на страхування відрізняються для різних перевізників, вони повинні бути включені в загальну матрицю порівняння витрат.

Основні елементи, які організації повинні розглянути:

- Вид страхування: Що покривається і в якому обсязі, а також де починається і закінчується відповідальність перевізника?
- Тривалість страхового покриття
- Загальний процес відшкодування та оплати

Для довгострокових, безстрокових контрактів:

- Сфера застосування: чи покриває страхування всі потенційні сфери діяльності? Що робити, якщо транспорт потребує експлуатації в декількох країнах?
- Чи враховує страхування зміну умов ризику?

Самостійне страхування

Деякі гуманітарні установи вирішили розробити глобальні схеми самостійного страхування у формі самострахування або певної форми «повного страхування».

Схема самостійного страхування вантажів вимагає досить надійної системи обліку, за допомогою якої організації навмисно додають витрати до бюджетів на переміщення вантажів, але просто зберігають невелику частину цих грошей в окремому глобальному банку, який може бути виплачений у разі втрати вантажу. Самостійне страхування корисне тим, що воно швидке та ефективне і не вимагає взаємодії з зовнішніми брокерами, однак вимагає значного внутрішнього контролю та аналізу. Невеликі агентства або агентства, які мають коливання розміру та видів діяльності, можуть бути не в змозі адекватно прогнозувати свої глобальні потреби в страхуванні, і можуть в кінцевому підсумку зіткнутися зі значними глобальними збитками.

Метод отримання глобального повного страхування вантажів може виходити з залучення великих міжнародних страхових брокерських компаній, які можуть бути в змозі забезпечити фіксовану або відносно фіксовану ставку для страхування вантажів на основі їх оцінки ризику діяльності будь-яких окремих агентств. Глобальне страхування вантажів може виявитися трохи дорожчим за кілограм, але заощаджує значну кількість часу, визначаючи страхові рішення для кожного транспорту. Особливості глобального страхового плану будуть обговорюватися на основі потреб заявника. Наприклад, якщо агентство з надання допомоги має великий парк вантажних транспортних засобів, якими воно керує самостійно, у багатьох країнах з високим рівнем ризику, може виникнути

необхідність у розробці високої щорічної глобальної премії для покриття всіх ризиків, пов'язаних з рухом вантажів. З іншого боку, якщо агентство з надання допомоги в основному здійснює лише міжнародні перевезення за допомогою регулярних перевізників, то страхування може бути оформлене в кожному конкретному випадку.

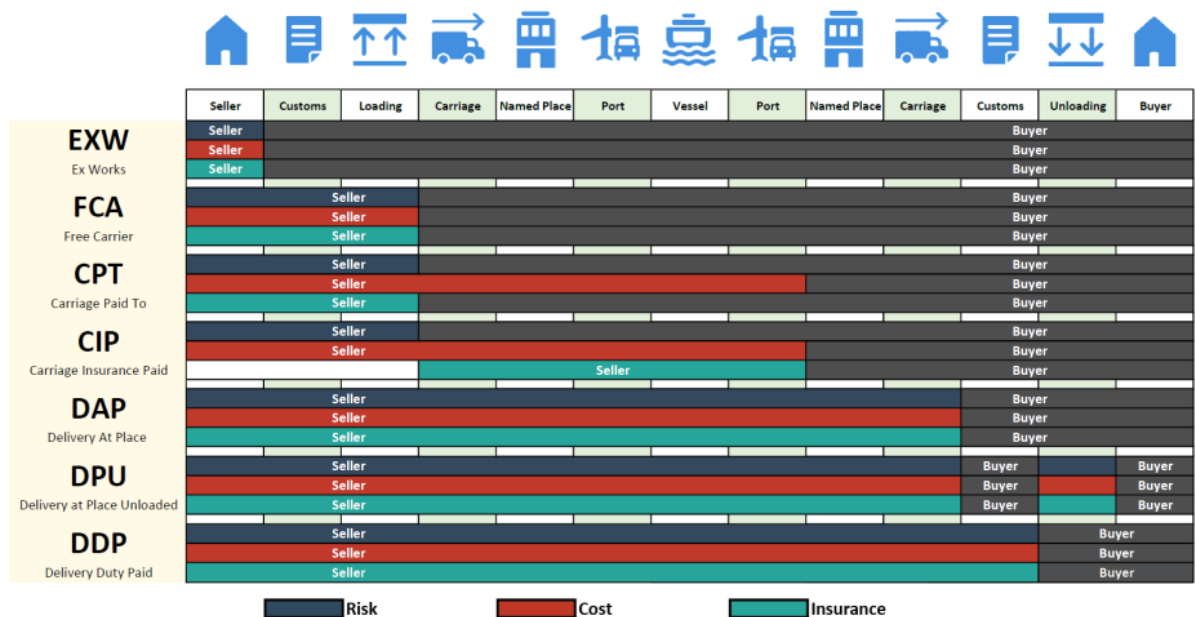
Інкотермс

[Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів \(Інкотермс\)](#), що використовуються в міжнародних договорах купівлі-продажу, є широко узгодженими, заздалегідь визначеними комерційними умовами для визначення меж ризику, вартості та відповідальності для будь-якої форми міжнародного перевезення, деталізуючи ролі та обов'язки вантажовідправника, перевізника та одержувача/отримувача. Інкотермс розробляються та встановлюються [Міжнародною торговою палатою \(ІСС\)](#) і пов'язані з різними формами міжнародного торгового права та морського часу. Інкотермс були створені в 1920-х роках і зараз, як правило, оновлюються кожні десять років, з останнім оновленням у 2020 році.

Інкотермс функціонують як короткий довідник для всіх сторін, що беруть участь у міжнародному постачанні, і дозволяють різним сторонам швидко посилатися і розуміти, де лежать їхні зобов'язання. Вантажовідправник у цьому контексті може бути постачальником товарів, або це може бути сторона, яка купує товари та організовує транспортування. Перевізник за контрактом, що перевозить товари, може функціонувати лише як брокер або посередник, але зможе посилатися на Інкотермс при роботі з вантажовідправником для виконання своїх зобов'язань. Організації, які планують міжнародні закупівлі та відвантаження, повинні прагнути включити Інкотермс як до своїх контрактів на закупівлю, так і до контрактів на транспортування.

Інкотермс охоплюють всі форми міжнародних перевезень, однак є спеціальні включення лише для морських перевезень. Поточним орієнтиром для вантажовідправників є Інкотермс 2020, однак продавці та перевізники можуть погодитися на старіші версії Інкотермс, оскільки всі сторони знають, на які терміни вони посилаються, коли говорять про закупівлі та транспортування. Копія положень Інкотермс 2020 може [бути завантажена тут](#).

Інкотермс 2020 для всіх видів транспорту:

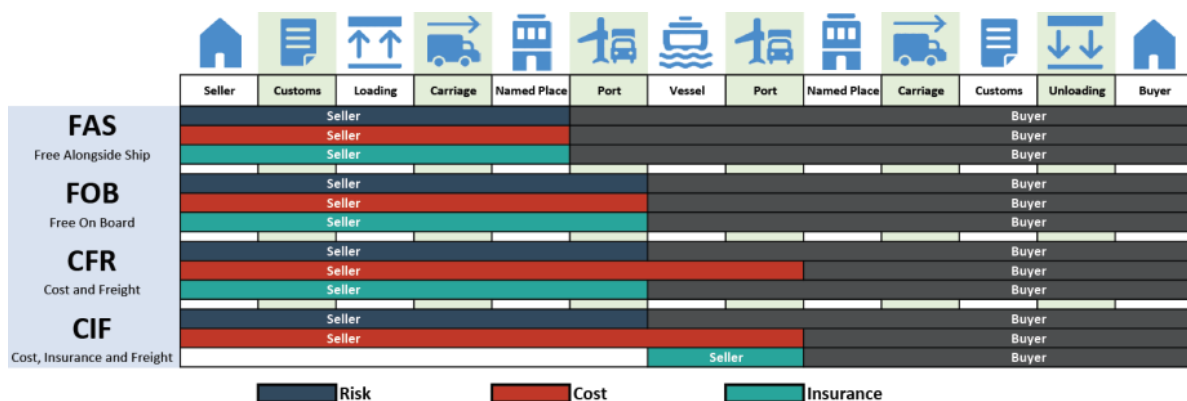


Загальний опис аспектів Інкотермс для всіх видів транспорту:

EXW Завод	Покупець вступає у володіння товаром у приміщенні продавця або в іншому названому місці (тобто на заводі, фабриці, складі тощо). Продавець не зобов'язаний завантажувати товар на будь-який транспортний засіб для транспортування а також не зобов'язаний здійснювати митне очищення тов для експорту (якщо таке очищення вимагається).
FCA Франко-перевізник	Продавець передає право власності на товар перевізнику або іншій особі, визначеній Покупцем, на території Продавця або в іншому названому місці. Назване місце передачі повинно бути чітко ідентифіковано; ризик переходить покупця в цей момент.
CPT Перевезення за оплату продавця до пункту призначення	Продавець передає право власності на товар перевізнику або іншій особі, визначеній Продавцем, в узгодженому місці. Продавець повинен укласти договір та сплатити витрати на перевезення, необхідні для доставки товару до узгодженого місця передачі.
CIP Фрахт і страхування сплачені до	Продавець передає право власності на товари перевізнику або іншій особі, визначеній Продавцем у узгодженому місці. Продавець повинен укласти договір та сплатити витрати на перевезення, необхідні для доставки товару до узгодженого місця передачі. Продавець укладає договір страхування від ризиків втрати або пошкодження товару під час перевезення. Відповідно до умов договору страхування продавець зобов'язаний отримати лише мінімальне страхове покриття. Якщо покупець бажає мати більший страховий захист, йому потрібно буде або домовитися з продавцем, або укласти власні додаткові страхові угоди.

DAP Доставка до місця	Продавець передає товар у володіння покупця на транспортному засобі, що прибуває (вантажний автомобіль, судно, літак), готовому до розвантаження в названому місці призначення. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару до названого місця, включаючи страхування.
DPU Поставлено з розвантаженням у пункті призначення	Продавець передає товари покупцеві у володіння після розвантаження в названому місці призначення. Продавець несе всі ризики, пов'язані з доставкою товару та його розвантаженням у названому місці призначення, включаючи страхування.
DDP Доставлено з оплатою мита	Продавець доставляє та передає у володіння покупцеві товар, розмитнений імпорту на транспортному засобі, що прибуває (вантажівка, судно, літак), гот до розвантаження в названому місці призначення. Продавець несе всі витрати та ризики, пов'язані з доставкою товару до місця призначення, і зобов'язаний виконати митне очищення товару не тільки для експорту, але і для імпорту, сплатити будь-яке мито як для експорту, так і для імпорту та виконати всі митні формальності.

Інкотермс тільки для морських перевезень:



Загальний опис Інкотермс тільки для морських перевезень:

FAS Франко біля борту судна	Продавець передає право власності, коли товар розміщений уздовж борту судна (наприклад, на причалі або баржі), вказаного покупцем, в зазначеному порту відвантаження. Ризик втрати або пошкодження товару переходить, коли товар знаходиться біля борту судна, і з цього моменту покупець несе всі витрати.
--	---

FOB Франко борт	Продавець передає право власності на товар на борту судна, вказаного покупцем зазначеному порту відвантаження. Ризик втрати або пошкодження товару переходить до покупця, коли товар знаходиться на борту судна, і з цього моменту покупець несе всі витрати включаючи страхування.
CFR Вартість і фрахт	До продавця переходить право власності на товар на борту судна. Ризик втрати а пошкодження товару переходить до покупця, коли товар знаходиться на борту судна, однак продавець зобов'язаний укласти договір і оплатити витрати і фрахт, необхідні для доставки товару в зазначений порт призначення.
CIF Вартість, страхування та фрахт	До продавця переходить право власності на товар на борту судна. Продавець зобов'язаний укласти договір і оплатити витрати і фрахт, необхідні для доставки товару в названий порт призначення. Продавець також укладає договір страхування від ризику покупця щодо втрати або пошкодження товару під час перевезення, однак продавець вимагається лише мінімальне страхове покриття. Якщо покупець бажає більший страховий захист, йому потрібно буде або прямо домовитися з продавцем або укласти власні додаткові страхові угоди.

Title

Завантажити - Інкотермс 2020

File



Пакування та маркування

Пакування

Вантажовідправники повинні знати про декілька потенційних проблем при пакуванні вантажів для будь-якого виду транспорту:

- Поломка.
- Вологість.
- Крадіжка.
- Надмірна вага.
- Псування/Закінчення терміну придатності.
- Товари, чутливі до температури.

Будь-яка упаковка повинна відповідати потребам товару, що відправляється, одержувача, тривалості транспортування та способу доставки. Упаковка повинна:

- Відповідати правилам доставки.
- Забезпечити належне зберігання.
- Приховувати інформацію про вміст (де це доречно).
- Допомогати одержувачам ідентифікувати відправлення.
- Забезпечити дотримання екологічних стандартів та стандартів безпеки.

Не тільки вантаж повинен бути належним чином упакований, але й інструкції повинні

бути надані всім сторонам, які працюють з вантажем на певному етапі перевезення, щоб забезпечити безпечну доставку.

Типи та умови пакування

- **Зовнішня упаковка/зовнішнє пакування** - Зовнішня оболонка, яка містить або запобігає ненавмисному вивільненню вмісту
- **Надмірна упаковка/пакування** - Товари, які упаковані більш ніж в один шар або оболонку. Приклад: Коробка в коробці або кілька мішечків у великій коробці. Надмірне пакування є поширеним явищем при поводженні з [небезпечними вантажами](#).
- **Одиниця вантажопереробки** - Найнижча одиниця, на якій обробляється вантаж, зазвичай на рівні коробки або картону.
- **Одиниця обліку** - Найменша одиниця обліку запасів, яка відстежується та обліковується.
- **Одиниця відвантаження** - Найнижча одиниця, на якій вантаж обробляється для відвантаження - може збігатися з одиницею обробки або може враховуватися на рівні палети/одиниці навантажувального пристрою.
- **Поширені типи пакування:**
 - Тюк/пачка
 - Картонна коробка
 - Рулон
 - Піддон
 - Набір/Комплект
 - Ящик
 - Бочка
 - Бег/мішок
 - Сипучі/насіпні/окремі одиниці

Маркування

Маркування для транспортування є важливим фактором. Знаючи, що вантажі часто пошкоджуються або перевозяться в незакріпленому вигляді, вантажовідправники повинні належним чином маркувати коробки, щоб полегшити відстеження вантажу, особливо для вантажів, що перевозяться повітряним транспортом. Страхові брокери також мають право порушити вимогу про пошкодження товарів через неналежне пакування та маркування для обраного виду транспорту. Настійно рекомендується, щоб весь вантаж, призначений для повітряного транспорту, був маркований на рівні картонної коробки або одиниці обробки, і повинен мати деякі, якщо не всі, відповідні дані:

- Вантажовідправник.
- Логотип агентства.
- Пункт призначення.
- Товари в упаковці (за необхідності)
- Номер пакувального листа/номер партії.
- Вага та розміри упаковки.
- Вміст упаковки (якщо це доречно, перерахуйте зовнішньо, не побоюючись крадіжки).
- Пронумеровано «Пакет 1 з X».
- Особливі вимоги до поводження (контроль температури, крихкість тощо).
- [Небезпечні вантажі](#), що містяться всередині.

Правильно марковані пакування допоможуть зменшити втрати під час перевезення. Професійні транспортно-експедиторські послуги, як правило, дуже добре справляються з утриманням великих партій вантажу разом протягом усього авіаперевезення. Залежно від домовленості з експедитором, великі партії можуть бути розділені на кілька менших партій, і будуть повторно консолідовані перед доставкою. Однак у надзвичайних ситуаціях рух може бути хаотичним, а вантаж часто затримується або втрачається. Чим більш помітним і легко ідентифікованим є гуманітарний вантаж, тим більша ймовірність того, що він досягне кінцевого пункту призначення.

[Міжнародна організація зі стандартизації \(ISO\)](#) розробила графічні символи, які розміщуються на пакувальних одиницях, щоб вказувати вантажовідправникам, як обробляти вантаж. Ці символи використовуються в усьому світі і є загальною мовою, зрозумілою всім.

Будь-який вантаж, що містить небезпечні вантажі, які упаковуються для транспортування, повинен бути належним чином маркований відповідно до еквівалентного стандарту способу перевезення. Інформацію про належне маркування небезпечних вантажів можна знайти в [розділі про небезпечні вантажі цього посібника](#).

Повітряний транспорт

Повітряний транспорт на сьогоднішній день є найефективнішим способом транспортування товарів, і в гуманітарному контексті використовується як всередині країни, так і на міжнародному рівні. На жаль, разом зі швидкістю та ефективністю повітряного транспорту виникають значно вищі витрати та набагато більше обмежень та складнощів при обробці вантажів. У надзвичайних ситуаціях, особливо у випадку стихійних лих та конфліктних ситуацій, коли автомобільний доступ є важким, повітряний транспорт часто є кращою альтернативою.

Загальні терміни в авіаційному транспорті

Фіксоване крило	Найпоширеніший тип повітряного судна – будь-яке повітряне судно з крилами, яке вимагає простору для горизонтального зльоту та посадки.
Гвинтове крило	Вертольоти будь-якої конфігурації, які мають верхні гвинти для забезпечення вертикального підйому та мають можливість вертикального зльоту та посадки.
Управління цивільної авіації (CAA)	Будь-який орган, який має юридичну юрисдикцію над повітряним простором будь-якої країною. Повітряні судна, що працюють в межах країни або пролітають над країною (дозвіл на проліт), повинні здійснювати організацію польотів членом CAA, реєструючи плани польотів та отримуючи належні дозволи.
Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA)	Міжнародний керівний орган, який встановлює правила безпеки на комерційних рейсах. Будь-яке повітряне судно, що здійснює комерційну експлуатацію між двома різними країнами, які взаємно визнають стандарти IATA, юридично зобов'язане дотримуватися правил IATA.

Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO)	Спеціалізована установа ООН, яка підтримує розробку взаємно визнаних стандартів цивільної авіації серед держав-членів ООН, включаючи правила безпеки польотів.
Технічна зупинка	Використовується для опису ситуації, коли літак повинен бути на землі з технічних причин. Зазвичай технічні зупинки стосуються заправки, але вони також можуть стосуватися позапланового технічного обслуговування. Іноді його називають «технічною необхідністю».
Місце розташування	Там, де знаходиться «постійне» місцезнаходження літака, як правило, там, де спочатку отримав ліцензію, а також поруч з власником і оператором. Місце розташування також часто є місцем, де повітряні судна також проходять планові технічне обслуговування, але не завжди.
Переміщення	Переміщення повітряного судна з одного місця в інше в очікуванні іншої майбутньої потреби.
Обладнання наземної підтримки (GSE)	Будь-яке обладнання, що передбачає розвантаження або переміщення вантажів навколо аеропорту або посадкової смуги, під час навантаження або розвантаження вантажу та людей. GSE також включає підрозділи громадського харчування, заправки та живлення. Екіпажі наземного обслуговування можуть бути працівниками урядів або субпідрядних постачальників послуг.
Повітряна зона	Будь-яка частина аеропорту за межами безпечного контрольно-пропускного пункту, зазвичай пов'язаного з завантаженням/розвантаженням, сервісними операціями та зльотом/посадкою. Операції на аеродромі відбуваються в безпосередній близькості від діючого літака.
Максимум кубатури/ваги	Досягнення максимальних обмежень для певного судна шляхом досягнення максимального об'єму (заповнення кубатури) або максимальної ваги (межа дозволеної ваги).
Години польоту	Визначається як певний час, протягом якого літаку, пілоту або екіпажу дозволено експлуатуватися або працювати. Фізичні повітряні судна можуть експлуатуватися лише максимальну кількість годин протягом будь-якого тижня або місяця, тоді як пілоти та екіпаж можуть працювати лише максимальну кількість годин на день/тиждень до обов'язкового «відпочинку екіпажу».
Завантаження	Всі особливі міркування, пов'язані з завантаженням літака, такі як специфіка завантаження і питання безпеки. За завантаженням стежить "Вантажник" або інший навчений персонал, який забезпечить правильний розподіл ваги і балансу вантажу, а також перевірку наявності заборонених або регульованих предметів.
<u>Небезпечні вантажі (NB)</u>	Будь-який вантаж, який може становити загрозу для повітряного судна під час транспортування або завантаження/розвантаження. NB є універсальним для всіх видів транспорту, але особливо важливим для повітряної авіації. Визначення, стандартування та маркування NB викладені в Положенні IATA Про небезпечні вантажі (DGR) .
Транспортування за допомогою строп	Акт транспортування вантажу на зовнішній стороні гвинтокрилового літального апарату за допомогою сітки або троса будь-якого виду, при цьому вантаж висить нижче літального апарату. Стропове завантаження вимагає спеціального обладнання та спеціально підготовленого пілота і екіпажу, і може використовуватися тільки в деяких ідеальних умовах.

Організація повітряних перевезень

Характер і тип домовленостей, які гуманітарні організації укладають для перевезення вантажів повітряним транспортом, значною мірою залежать від обсягу вантажів, типу товарів і пунктів відправлення/призначення. Більшість вантажів середнього розміру (1-20 повних палет / 30 кубічних метрів), що перевозяться міжнародними рейсами, зазвичай не потребують спеціалізованого рейсу, в той час як великий обсяг вантажу (500+ повних палет / 700 кубічних метрів) може вимагати оренди повноцінного літака. І навпаки, тривала, рутинна робота в межах кордонів країни, незалежно від того, наскільки вона мала, може вимагати довгострокової оренди літака. Для загального огляду розмірів повітряного судна відносно вантажопідйомності див. [Таблицю вантажопідйомності повітряних суден](#).

Практично у всіх ситуаціях різні домовленості про авіаперевезення вантажів повинні бути організовані експедиторами, брокерами або іншими третіми сторонами, які мають можливість з'єднати запитувачів з різними доступними варіантами. Регулярні перевезення невеликих вантажів можна здійснювати через звичайного експедитора, тоді як спеціалізовані чартери або оренду можна здійснювати через спеціалізовані брокерські компанії. Агенції, які придбають ці послуги, повинні будуть пройти через свій типовий процес закупівель.

Типові угоди про повітряні перевезення можуть виглядати так:

Регулярні рейси – Авіаперевізники по всьому світу розробляють регулярні маршрути між пунктами призначення з великим пасажиропотоком або загальними напрямками. Перевезення вантажу регулярними рейсами схоже на купівлю місця в звичайному пасажирському літаку - легко знайти місце і перемістити вантаж, оскільки рух є передбачуваним і частим. Вантаж, що перевозиться за регулярними маршрутами, може перевозитися як додатковий вантаж в трюмі комерційного пасажирського літака або за допомогою вантажних літаків, що здійснюють регулярні рейси. Часто вантаж, що перевозиться за регулярними маршрутами, розбивається на кілька траншів і повторно консолідується в пункті призначення - процес, який стає можливим завдяки передбачуваності рейсів, що прибувають. Регулярний авіапереліт обходиться дешевше, ніж організація спеціальних рейсів. На жаль, регулярні регулярні рейси не відхиляються від своїх курсів і, як правило, обслуговують лише більш розвинені ринки.

Чартерні рейси – Багато експедиторів та авіаперевізників спеціалізуються на організації чартерних рейсів – рейсів, спеціально присвячених переміщенню однієї або декількох вантажів. Чартерні рейси часто є надзвичайно дорогими, але мають перевагу в тому, що вони можуть вилітати із зазначеного пункту відправлення, прибувати до зазначеного пункту призначення та відповідати розмірам та вимогам повітряного судна щодо запропонованого повітряного перевезення. Правильно організований чартер може бути в змозі підібрати розмір повітряного судна до необхідного розміру вантажу, заощаджуючи на загальних витратах, а також визначити особливі потреби, такі як загальне робоче середовище або обмеження на розмір повітряного судна. На жаль, найм повітряного судна часто означає переміщення повітряного судна з іншого району, оскільки конкретне судно не може бути розташоване у бажаній точці відправлення. Це означає, що користувачі чартерних послуг зазвичай повинні платити за витрати на переміщення в конкретну точку. Оскільки чартери - це в основному лише поодинокі повітряні судна, вантажовідправники також ризикують затримати весь процес через технічні невиконання зобов'язань. Фактори, які впливають на рішення про фрахтування та характер зафрахтованого повітряного судна:

Лізинг повітряного судна – У ситуаціях, коли існують довгострокові, добре визначені потреби, організації можуть вибрати лізинг повітряного судна. Літаки можуть бути орендовані на місяці або роки, а орендовані літаки можуть використовуватися на постійній основі для потреб у міру їх розвитку. «Сухий лізинг» - це коли повітряне судно надається агентству без додаткової підтримки екіпажу або технічного обслуговування, тоді як лізинг з послугами - «Мокрий лізинг» - це тип лізингу, який включає пілотів, екіпаж та технічне обслуговування повітряного судна. Мокрий лізинг коштує дорожче, особливо тому, що льотні та обслуговуючі екіпажі отримують оплату за комерційною ставкою, а також тому, що харчування та житло, як правило, є частиною контакту, але багато агентств віддають перевагу мокрому лізингу через те, що він допомагає уникнути складності управління повітряними суднами неавіаційним експертам.

Інші механізми – Під час надзвичайних ситуацій повітряні вантажі можуть перевозитися різноманітними спеціальними або нерегулярними засобами. Це може включати переміщення вантажів на військових повітряних суднах, на особистих повітряних суднах або з агентствами, що пропонують вільний простір одне одному. Процес використання нетрадиційного повітряного транспорту для перевезення вантажів може мати різні процедури та пороги толерантності. Незалежно від типу переміщення користувачі повинні завжди дотримуватися САА та національних правил імпорту.

Унікальні складові для повітряного транспорту

Повітряний транспорт став настільки поширеним у сучасному світі, що вантажовідправники часто сприймають ключові важливі фактори як належне або ігнорують їх при плануванні та використанні авіації для перевезення вантажів. Розуміння деяких з цих унікальних потреб допоможе при плануванні великих міжнародних перевезень, а також допоможе зрозуміти специфічні авіаційні потреби всередині країни та при реагуванні на надзвичайні ситуації.

Вага як обмежуючий фактор

У всіх видах авіації одним з найбільших факторів, що впливають на швидкість і ціну, є загальна вага повітряного судна та його вмісту. У вантажних перевезеннях злітна вага літака в польоті може істотно змінюватися - літак, повністю завантажений важким вантажем, легко подвоює загальну вагу того ж літака без вантажу. Всі літаки мають так звану «максимальну злітну вагу» - або максимальну вагу, з якою літак може безпечно злетіти і досягти потрібної висоти і траєкторії польоту. Ця вага розраховується як комбінація фізичної ваги літака, вантажу, пасажирів і палива. На максимальну злітну вагу також можуть впливати зовнішні умови, такі як напрямок вітру, температура навколишнього середовища або довжина злітно-посадкової смуги. Пілоти і вантажники несуть повну відповідальність за безпеку своїх літаків і екіпажу, і роблять остаточні розрахунки того, що є безпечним і досяжним для літака, а що ні.

Виходячи з вищезазначених факторів, допустима вага корисного вантажу може коливатися, змінюючи витрати і загальні графіки поставок. З цієї причини легкий, але об'ємний вантаж завжди може заповнити весь вантажний відсік - або «заповнити всю місткість», досягнувши максимального доступного об'ємного навантаження - тоді як більш щільний і об'ємний вантаж може зайняти відносно невелику частину вантажного відсіку - або «вибрати всю доступну вагу», досягнувши максимальної вантажопідйомності. Орієнтація вантажу всередині літака також дуже важлива, і вантажники та екіпажі повинні правильно розмістити і збалансувати вантажі, щоб максимізувати безпеку літака під час зльоту, польоту і посадки.

Паливо як обмежувальний фактор

Літаки споживають відносно велику кількість палива на кілограм в порівнянні з іншими видами транспорту, і на відміну від інших видів транспорту, зупинка для дозаправки є складним процесом. Якщо човен або автомобіль, у якого закінчується паливо посеред руху, може сісти на мілину або залишитися на місці, то літак, у якого закінчується паливо, має негайні і трагічні наслідки. В авіації розрахунки палива розраховуються на кожен рейс, виходячи з дальності, висоти, вантажопідйомності, вітрових умов і наявності в аеропорту прибуття можливостей для дозаправки. В реальності існує багато факторів, які можуть призвести до того, що подорож на одну і ту ж відстань споживатиме більше або менше пального, ніж за аналогічним маршрутом. Збільшення злітної і несучої ваги збільшує витрату палива на кілометр, а політ у переважаючому вітровому потоці також збільшує витрату палива на кілометр. Знаючи це, екіпажі збільшать кількість палива в баках, що може негативно вплинути на максимальну злітну вагу. Іншими словами, вартість кілограма вантажу може зрости, в той час як загальна кількість кілограмів, яку ви можете відправити, може зменшитися.

Переважаючі умови як обмежуючий фактор

Літаки, хоча і є високотехнологічним обладнанням, все ж можуть зазнавати значного впливу фізичного середовища. На додаток до факторів, які можуть контролюватися екіпажем і пілотами (наприклад, навантаження і технічне обслуговування), деякі зовнішні фактори можуть вплинути на здатність літака безпечно експлуатуватися:

- Висота зльоту/посадки - чим більша висота злітно-посадкової смуги або аеропорту, тим більш небезпечним може бути зліт і посадка. Літаки з фіксованим крилом повинні будуть наближатися до злітно-посадкових смуг на більшій швидкості і набирати більшу швидкість, щоб злетіти, і все це вимагатиме довшої злітно-посадкової смуги, щоб забезпечити обидві ці функції. Гвинтові повітряні судна потребують дещо більшої швидкості обертання для досягнення підйому на більших висотах.
- Вітер - сильний вітер може зробити зліт/посадку та політ небезпечними. Для літаків з фіксованим крилом сильний попутний вітер може збільшити відстань для безпечного зльоту, тому багато аеропортів змінюють напрямки посадки і зльоту, якщо напрямку вітру змінюється. Боковий вітер дме під перпендикулярним кутом до напрямку руху літака в польоті, на зльоті та посадці, і може зробити навігацію та зліт/посадку небезпечними. Будь-який сильний вітер може зробити експлуатацію гвинтокрила небезпечною, особливо пориви, які можуть нахилити гвинти під час зльоту/посадки або спричинити раптову втрату висоти.
- Атмосферні умови - пил, туман і сильний дощ можуть ускладнити або унеможливити політ і зліт/посадку, особливо в нічний час. Температура повітря також відіграє важливу роль; надмірна зовнішня спека може ускладнити зліт, і літаки можуть бути не в змозі злетіти в екстремальну спеку.

Потужності аеропорту як обмежуючий фактор

Хоча літаки можуть бути в змозі фізично долетіти до місця призначення, вони можуть бути не в змозі адекватно обслужити потреби вантажу. Обмежуючі фактори можуть включати:

- Відсутність можливості дозаправки на землі - літаки на далеких рейсах можуть бути

не в змозі належним чином зупинитися і розвантажитися, якщо вони не можуть дозаправитися.

- Відсутність наземного навантажувально-розвантажувального обладнання - більшість комерційних літаків потребують певної форми спеціалізованого наземного навантажувально-розвантажувального обладнання, щоб розвантажувати і переміщати вантаж. Відсутність належного НРО може ускладнити або взагалі унеможливити розвантаження або завантаження. Деякі літаки, особливо військові, мають можливість завантажуватися без НРО і можуть мати на борту рампи для ручного завантаження хвостової та носової частини літака.
- Відсутність митних можливостей - не всі аеропорти мають можливість митного оформлення вантажу, що обмежує переміщення лише внутрішніми рейсами.
- Відсутність наземного сервісу/наземного обслуговування - наземні екіпажі допомагають завантажувати/розвантажувати, обслуговувати та ремонтувати повітряні судна. Без наземних екіпажів невеликі технічні проблеми можуть призвести до приземлення літаків до прибуття належного технічного персоналу. Наземні служби також проводять протиожеледну обробку, забезпечують харчування та надають інші допоміжні послуги, які можуть вплинути на своєчасність вильотів.
- Відсутність складських приміщень - аеропорти, які не мають належних можливостей для зберігання вантажу після розвантаження, можуть швидко стати непридатними для обслуговування повітряних суден. Скупчення вантажу на посадковій смузі може перешкоджати руху наземного транспорту і навіть перешкоджати подальшому розвантаженню вантажу.
- Нестача місця для стоянки літаків - в аеропорту може не вистачати місця для одночасної посадки, стоянки та розвантаження декількох літаків. Злітно-посадкові смуги або аеропорти, обмежені одним або невеликою кількістю літаків, які можуть одночасно паркуватися, потребують відповідного планування польотів, що впливає на графіки доставки
- Відсутність засобів зв'язку - одразу після катастроф може бути пошкоджений зв'язок «земля-повітря», радіолокаційне обладнання або навіть спостережні вежі, що перешкоджає безпечному заходженню на посадку, посадці та зльоту літаків.



Правила як обмежуючий фактор

Місцеві та міжнародно визнані правила можуть перешкоджати вантажним операціям, обмежуючи або забороняючи експлуатацію повітряних суден в цілому. Деякі з цих регуляторних факторів можуть включати:

- Дозвіл на проліт - повітряні судна повинні отримати дозвіл на проліт від відповідних національних уповноважених органів для виконання польотів у повітряному просторі будь-якої країни. Країни можуть мати заборони на реєстрацію певних авіакомпаній або повітряних суден у певних країнах. Дозвіл на проліт також може бути затриманий або відхилений з політичних міркувань або з міркувань безпеки.
- Дозволи на посадку – як і проліт, повітряні судна повинні отримати дозвіл на посадку в аеропорту як через САА, так і через адміністрацію аеропорту. Обмеження можуть включати тип повітряного судна, походження або цільове призначення. Повітряні судна також можуть бути обмежені вже наявним розкладом.
- Обмеження шуму – аеропорти поблизу міських центрів можуть заборонити певні великогабаритні повітряні судна, які мають надмірно гучні двигуни. Багато великих вантажних літаків високої вантажопідйомності також виявляються дуже шумними, що може вплинути на те, з яких аеропортів можуть вилітати вантажі.
- Графіки технічного обслуговування – багато повітряних суден потребують щорічного технічного обслуговування, яке може вивести їх з ладу на термін до місяця, залежно від літака та місця, де може знадобитися обслуговування літака. Це вплине на доступність орендованих повітряних суден для регулярної діяльності.
- Льотні години – як повітряні судна, так і екіпажі мають максимальну кількість льотних годин, які вони можуть експлуатувати в будь-який момент часу. Повітряні судна можуть бути обмежені кількістю годин, протягом яких вони можуть літати протягом тижня або місяця, тоді як екіпаж – і особливо пілоти – обмежені кількістю годин, протягом яких вони можуть працювати протягом будь-якого заданого 24-годинного періоду, що супроводжується тим, що називається обов'язковими годинами "відпочинку екіпажу".
- Рейтинг пілотів – на додаток до того, що вони мають повну ліцензію на експлуатацію повітряного судна, пілоти також повинні бути оцінені за ключовими аеропортами або умовами. У деяких ситуаціях пілотам може знадобитися пройти додаткову підготовку або час моделювання, щоб повністю досягти цього рейтингу, що, можливо, вплине на спеціальну доставку товарів для надзвичайних ситуацій.

Реєстрація повітряних суден

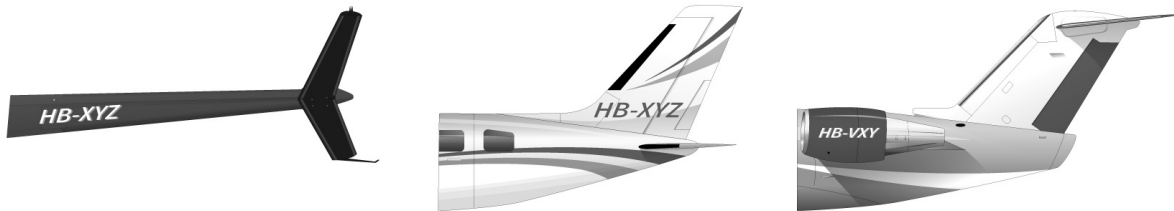
Повітряні судна, що експлуатуються в будь-якому внутрішньому повітряному просторі або над будь-якою контрольованою територією країни, повинні бути юридично зареєстровані для експлуатації. Процес реєстрації варіюється від країни до країни, і існують різні типи реєстрації залежно від цільового призначення повітряного судна, такі як військові або неміжнародні. Як правило, більшість країн:

- Не дозволяють реєструвати повітряне судно двічі, навіть в іншій країні.
- Вимагають, щоб реєстраційні номери (іноді називаються хвостовими номерами) були надруковані на протипожежній табличці на фюзеляжі.
- Вимагають, щоб повітряне судно було зареєстроване в країні, в якій базується або проживає перевізник.

Якщо повітряне судно буде працювати на міжнародному рівні – літати між/над двома або більше різними суверенними країнами – воно також повинно заявити про намір працювати на міжнародному рівні через свої місцеві САА та відповідати міжнародним стандартам, включаючи вимоги IATA та ICAO щодо маркування, обладнання зв'язку та

стандартів безпеки. Якщо повітряне судно експлуатується на міжнародному рівні, воно вважається судном під прапором своєї початкової країни реєстрації, однак, перебуваючи в повітряному просторі іншої країни, воно повинно дотримуватися всіх місцевих законів і правил. Без декларацій про наміри працювати на міжнародному рівні та без повної відповідності міжнародним стандартам повітряним суднам може бути заборонено реєструвати план польоту, здійснювати посадку, завантаження/вивантаження пасажирів або вантажів або навіть отримувати технічну допомогу під час роботи в країні за межами країни, де зареєстровано повітряне судно.

Приклади хвостових номерів:



Експлуатація аеропортів / аеродромів

Великі комерційні аеропорти можуть бути жвавими місцями, а доступ до них, як правило, суворо обмежений і контрольований. Зазвичай гуманітарні організації не отримують прямого доступу до повітряного простору великого аеропорту, але час від часу гуманітарний персонал повинен мати доступ до вантажу, що знаходиться поруч із літаком, і сприяти його переміщенню. У менш розвинених або більш сільських районах гуманітарним організаціям доволі часто доводиться працювати на злітно-посадкових смугах або поблизу них.

Комерційні аеропорти:

Діяльність у комерційних аеропортах та навколо них, як правило, суворо регулюється з різних причин; авіаційне обладнання є дорогим і дуже чутливим, митні операції можуть вимагати контролю доступу, а аеропорти вважаються ключовими інфраструктурними точками.

Комерційні аеропорти можуть мати відносно високу пропускну здатність, оскільки літаки часто злітають, сідають і обмінюються товарами та пасажирями. Безпосередній повітряний простір навколо аеропортів суворо обмежений, і приземлятися зазвичай дозволяється лише тим літакам, які зареєстрували план польоту або повідомили про це заздалегідь. Повітряний рух контролюється за допомогою диспетчерської вежі, яка зазвичай має пряму видимість, радар і засоби радіозв'язку для літаків, що прибувають і вилітають. Літаки слідує траєкторії польоту при заході на посадку або зльоті, що означає, що існує дуже специфічний маршрут, яким літак може рухатися протягом тривалого часу, переміщаючись у повітряному просторі над аеропортом. Траєкторії польоту зменшують ймовірність зіткнень у повітрі та можливих промахів, і навіть вертольоти та інші літальні апарати вертикального зльоту, як очікується, будуть дотримуватися траєкторії польоту навколо аеропортів.

Контроль потоку повітряних суден є життєво важливим для функціонування аеропорту. Існує обмежена кількість злітно-посадкових смуг, а також обмежена кількість місця на землі для руління та стоянки літаків. Занадто велика кількість літаків, що злітають, приземляються або працюють на землі, може спричинити аварії та серйозні пошкодження. Літакам важко швидко маневрувати на землі, а літаки, що приземляються

або злітають, можуть зіткнутися з літаками, що рухаються по злітно-посадковій смузі. Крім того, занадто велика кількість літаків на землі може призвести до того, що літаки торкнуться крилами або зіткнуться один з одним, що може призвести до пошкодження і поломки літака.

Великі аеропорти повинні мати можливість обслуговувати великі літаки та управляти вантажними операціями. Великі комерційні або далекомагістральні літаки, як правило, не мають достатньо пального для зворотного шляху і потребують дозаправки після прибуття. Багато великих комерційних літаків також часто потребують зовнішнього джерела електроенергії для запуску процесу запалювання двигуна, яке зазвичай називають наземною установкою живлення (НУЖ). Без пального або НУЖ багато літаків просто не можуть приземлитися в аеропорту, навіть якщо вони фізично здатні це зробити - у них не буде можливості безпечно запустити двигун або знову злетіти.

**Наземна установка живлення
(НУЖ)**



Автоцистерна для заправки літаків на пероні (в аеропорту)



Великі комерційні аеропорти також матимуть інші послуги, доступні для повітряних суден та екіпажів. Для повітряних суден, що часто використовуються, на території аеропорту можна тримати сервісних техніків і запасне обладнання, особливо якщо аеропорт є вузловим для комерційної авіакомпанії із заздалегідь визначеним флотом. Комерційні аеропорти також, ймовірно, мають аварійні бригади швидкого реагування, включаючи техніку швидкої медичної допомоги та системи пожежогасіння, такі як пожежні машини.

У надзвичайних ситуаціях, що швидко виникають, вихід з ладу комунікаційного обладнання або зручностей аеропорту може призвести до того, що аеропорт перестане функціонувати на кілька днів або тижнів, що може серйозно вплинути на заходи реагування.

Вантажні операції в комерційних аеропортах значною мірою забезпечуються командами наземного обслуговування та спеціалізованою авіаційною технікою. Багато великих широкофюзеляжних комерційних літаків спеціально спроектовані для ефективних висотних далекомагістральних перельотів; на жаль, це призводить до того, що кузови літаків не оптимізовані для завантаження і розвантаження. Більшість літаків, що використовуються для комерційних вантажів, мають значний кліренс, що вимагає так званого високого навантажувача / к-навантажувача / ножичного підйомника, контейнерних палетних транспортерів, візків або іншого спеціалізованого обладнання.

Приклади навантажувальної техніки:

Високий навантажувач / К-навантажувач / ножичний підйомник - Використовується для підйому попередньо підготовлених вантажних одиниць (ULD) і палет безпосередньо до борту великих комерційних літаків. Високопідйомні навантажувачі регулюються і можуть рухатися під дією власної сили. Плоска палуба високого навантажувача також має привідні ролики, які можуть механічно переміщати вантаж на літак через відповідний отвір



Переміщувач ULD-контейнерів / бортових палет - Спеціалізований транспортний засіб, призначений для переміщення великогабаритних ULD та бортових палет по асфальтному майданчику або злітно-посадкових смугах. Переміщувачі піддонів мають ролики та інше обладнання для швидкого завантаження і вивантаження вантажів, і працюють у комбінації з високопідйомними пристроями та іншим навантажувально-розвантажувальним обладнанням.



Стрічковий навантажувач - Автоматизована конвеєрна стрічка з регульованою висотою, яка може транспортувати дрібні предмети до дверцят планера будь-якого розміру. Стрічкові навантажувачі зазвичай використовуються для багажу, сипучих упаковок або невеликих спеціальних предметів. Стрічкові навантажувачі також можуть використовуватися для повітряних суден, які занадто малі, щоб прийняти високопідйомні навантажувачі.



Візок для перевезення ULD-контейнерів / бортових палет - Візок, призначений для перевезення ULD-контейнерів і готових авіаційних піддонів. Візки не приводяться в рух самостійно, їх потрібно тягнути або штовхати по асфальту. Візки допомагають розвантажувати і завантажувати, але вантаж потрібно фізично штовхати, оскільки немає механічного приводу для цього процесу.



Доступ до літаків може здійснюватися через відносно невеликі вантажні двері збоку або в носовій частині літака, хоча літаки з хвостовим завантаженням літають і з комерційних аеропортів.



К-подібний навантажувач - Вантаж, що вимагає завантаження на висоті поряд з літаком

Після того, як вантаж опинився на землі, його переміщують і обробляють агенти з наземного обслуговування. Якщо аеропорт має митні можливості, то зазвичай поруч із ним знаходиться склад тимчасового зберігання, де вантаж зберігається до проходження митного контролю. Загальне переміщення вантажів по території аеропорту суворо контролюється і, як правило, є досить ефективним. Таким чином, вантажні операції, як правило, виконуються тільки командами професіоналів, які працюють за контрактом або на умовах субпідряду.

Аеродроми / злітно-посадкові смуги:

В гуманітарних ситуаціях досить поширеним є використання малих та середніх літальних апаратів для перевезення вантажів в межах зони реагування. У деяких випадках невеликі зафрахтовані судна можуть використовуватися для одного або кількох окремих рейсів, тоді як в інших випадках можуть бути спеціально сплановані моделі «вузла і спиці» для гуманітарних вантажних авіаперевезень, коли невеликі літаки доставляють вантажі з більшого центрального аеропорту в рамках реагування. У більшості випадків невеликі аеродроми призначені виключно для внутрішнього використання. Митне оформлення зазвичай ніколи не відбувається на рівні віддаленого аеродрому або злітно-посадкової смуги - зазвичай пункти розвантаження вантажів у віддалених місцях є кінцевою ланкою внутрішньодержавної системи дистрибуції.

Віддалені польові майданчики та невеликі аеродроми, ймовірно, не матимуть більшості, якщо не всіх, зручностей великого комерційного аеропорту. Літаки, що здійснюють польоти навколо невеликих польових злітно-посадкових смуг, повинні враховувати таке:

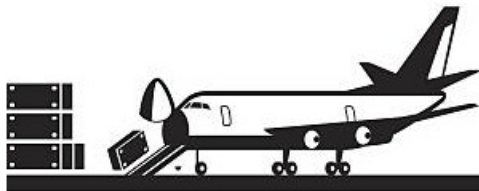
- Належне обладнання зв'язку «земля-земля» в робочому діапазоні, доступному як для пілота, так і для наземних суб'єктів.
- Паливо на зворотний рейс.
- Бортовий блок живлення для запуску двигунів.
- Базове обладнання для ремонту.

В ідеалі, на аеродромі повинен бути призначений відповідальний за безпеку або команда, яка може гарантувати, що злітно-посадкова смуга вільна від сміття, тварин або людей, і яка повинна мати можливість координувати дії з будь-яким потенційним літаком, що прибуває, щодо розкладу та умов посадки. На деякі злітно-посадкові смуги може впливати погана погода, що унеможливорює безпечне руління та зліт. Літаки, які здійснюють польоти на віддалених злітно-посадкових смугах або поблизу них, завжди повинні дотримуватися місцевих правил цивільної авіації, і, можливо, їм навіть доведеться координувати свої дії з місцевими військовими і лідерами місцевих громад, щоб уникнути інцидентів.

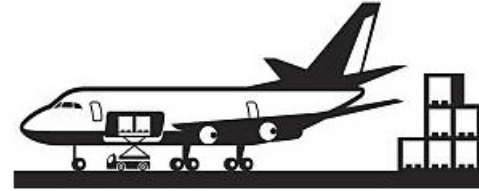
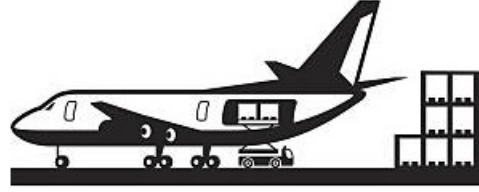
Літаки повинні відповідати умовам експлуатації, а нерозвиненість багатьох злітно-посадкових смуг в гуманітарних операціях, як правило, обмежує розмір більшості вантажних літаків. Літаки повинні мати можливість безпечно злітати і набирати висоту залежно від довжини злітно-посадкової смуги, очікуваної ваги вантажу і зовнішніх погодних умов. Літаки з гвинтовим крилом повинні враховувати будь-які потенційні негативні побічні ефекти від зниження тяги ротора при заході на посадку, щоб уникнути пошкодження будинків або майна, травмування людей або тварин уламками або створення небезпечного місця посадки для інших літаків.

Вантажні операції на малих аеродромах або злітно-посадкових смугах повинні відповідати наявній пропускній спроможності на землі. Більшість вантажів на віддалених злітно-посадкових смугах потрібно буде завантажувати і розвантажувати вручну. Самі літаки повинні мати можливість безпечного доступу та завантаження/розвантаження відносно некваліфікованою робочою силою, як правило, за допомогою пандусів або низького бокового кліренсу.

Вантаж, що розвантажується за допомогою рампи, - можна легко зробити вручну



Вантаж, що потребує спеціальної наземної техніки та НРО для розвантаження



Фізичний доступ до злітно-посадкових смуг може бути абсолютно необмеженим, тобто люди і транспортні засоби можуть працювати безпосередньо біля повітряного судна. Будь-які транспортні засоби, привезені на злітно-посадкову смугу для полегшення переміщення вантажу, повинні бути обережними, щоб не наблизитися до літака і не пошкодити його; літак, що приземлився у віддаленому місці, швидше за все, не матиме доступу до спеціальних деталей або складного ремонту протягом деякого часу, що фактично виведе його з ладу.

Особиста безпека біля повітряного судна

Робота на злітно-посадкових смугах або в аеропортах може бути вкрай небезпечною. Літаки мають надзвичайно потужні пропелери або реактивні двигуни, в той час як транспортні засоби та НРО можуть хаотично пересуватися завантаженими дорогами. Необхідність використання певних видів засобів індивідуального захисту (ЗІЗ) залежить від характеру та масштабу операції. Звичайні ЗІЗ, що використовуються біля вантажних літаків, можуть включати:

- Жилети підвищеної видимості / світловідбиваючі жилети
- Робочі рукавички та взуття з закритим носком
- Захист вух та очей

Світловідбиваючі жилети завжди повинні використовуватися в повітряних операціях, де використовується моторизоване наземне обладнання, або там, де кілька літаків можуть одночасно злітати/заходити на посадку/здійснювати руління. Літаки та наземне обладнання часто мають дуже погану видимість, а їхні розміри та вага можуть легко завдати шкоди або вбити людину.

Двигуни літаків також можуть бути надзвичайно гучними, і робота в безпосередній близькості від літака з увімкненими реактивними двигунами або пропелерами може легко призвести до постійного пошкодження слуху. Пошкодження слуху може бути гострим і швидким, а може накопичуватися з часом. Наземний екіпаж, який працює поблизу діючих літаків, повинен завжди носити належні засоби захисту органів слуху.

Будь-яка людина, яка подорожує в вертольоті протягом будь-якого періоду часу, повинна завжди носити засоби захисту органів слуху. Деякі старі літаки також можуть вимагати від пасажирів носити засоби захисту органів слуху.

Літаки мають потужні силові установки, які підтримують їх у польоті, і ці силові установки надзвичайно небезпечні для перебування поруч, коли транспортний засіб не в польоті. Пересуваючись злітно-посадковою смугою або пероном аеропорту, **ніколи і ні за яких обставин** не наближайтеся до реактивного двигуна, гвинта вертольота або пропелера, якщо вони перебувають у русі, якщо тільки ви не перебуваєте під безпосереднім наглядом кваліфікованого наземного персоналу служби безпеки. Також слід уникати турбін, лопатей і пропелерів, якщо двигун літака працює або робочий стан літака невідомий.

Під час роботи в районі аеродрому ніколи не розраховуйте на свободу пересування. Аеродроми та аеропорти часто є дуже обмеженим середовищем, і екіпажі повітряних і наземних служб не завжди очікують присутності сторонніх осіб. Перш ніж працювати в будь-якому місці, де літаки приземляються, злітають, ремонтуються, заправляються або завантажуються/розвантажуються, проконсультуйтеся з адміністрацією аеропорту та вашим місцевим координатором з питань безпеки.

Пересилання товарів авіатранспортом

Авіаційна транспортна документація

Загальні вимоги та види документації, що використовуються на повітряному транспорті, залежать від характеру повітряних перевезень. Стандартні вимоги до документації для більшості відправлень ([накладна, пакувальний лист, проформа тощо](#)) застосовуються до всіх відправлень, в тому числі авіаперевезень. Однак існують документи, що стосуються саме авіаперевезень. Вони можуть включати:

Авіаційні вантажні накладні (AWB) - на сьогодні найпоширеніший і найважливіший документ, пов'язаний з авіаперевезеннями. AWB регулюються IATA і мають стандартний формат для зручності читання і використання. Слід зазначити, що юридично авіаційні накладні є обов'язковими лише для міжнародних перевезень, проте внутрішні авіаперевізники та навіть офіційно не регульовані авіаперевізники можуть вимагати і вимагають використання авіаційних наказів. Авіаційна вантажна накладна - це квитанція перевізника, що підтверджує договір перевезення і, як правило, не підлягає обговоренню. Вона випикується на ім'я вантажоодержувача, який є єдиною стороною, якій перевізник може доставити вантаж. Багато перевізників навіть дозволяють легко відстежувати вантаж в режимі реального часу, використовуючи номери AWB на своєму веб-сайті. Завдяки стандартизованому формату AWB буде вказувати:

- Назву та контактні дані відправника
- Вантажоодержувача / Назву та контактні дані сторони, яку необхідно повідомити
- Особливі вказівки щодо поводження
- Опис вантажу, включаючи опис відправлення та загальну оплачувану вагу
- Митну вартість

Вищевказана інформація повинна відповідати інформації, що міститься в інших товаросупровідних документах, сформованих вантажовідправником. У верхньому правому куті кожного офіційної AWB буде вказано номер AWB, який є унікальним для цієї AWB. Номер AWB завжди складається з одинадцяти цифр; перші три - це префікс авіакомпанії, призначений IATA, а останні сім цифр - це унікальний серійний номер.

Багато авіакомпаній полегшують відстеження номерів AWB в Інтернеті.

Авіційні накладні авіакомпаній, як правило, є єдиними прийнятними накладними, які митні органи визнають. Оригінальна паперова копія йде разом з партією, але скановані копії, як правило, прийнятні для митних цілей. Сформована авіакомпанією AWB, як правило, називається «основною» AWB, або іноді MAWB.

Shipper's Name and Address		Shipper's account Number		Not negotiable Air Waybill issued by	
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity	
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.			
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing		Reference Number		Optional Shipping Information	
to	By first Carrier	Routing and Destination	to	by	to
Airport of Destination		Flight/Date	For Carrier Use only	Flight/Date	
Handling Information		Amount of Insurance		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked 'amount of insurance'	
No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate
			Commodity Item No.		Charge
Prepaid		Weight Charge	Collect	Other Charges	
Valuation Charge					
Tax					
Total other Charges Due Agent					
Total other Charges Due Carrier					
Total prepaid		Total collect		Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency		Executed on (Date) at (Place) Signature of issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges	

Домашня AWB – «Домашня» AWB - іноді її називають HAWB - формується експедитором або брокером і надається клієнту за запитом. HAWB, як правило, мають ту саму інформацію, що й звичайні AWB, але не обов'язково підписані або мають ту саму інформацію про відстеження, що й MAWB. Митні органи зазвичай не визнають HAWB як

офіційний документ для проходження митних процедур, оскільки між HAWB і MAWB можуть існувати певні відмінності. Однак HAWB все ще може бути корисними для внутрішнього відстеження.

Нестандартні накладні – У надзвичайних ситуаціях, особливо коли необхідний повітряний рух по країні, AWB може бути непридатною або недоступною. Вантаж, що переміщується нетрадиційним повітряним транспортом, як правило, завжди вимагає певної форми документації, однак вона може виглядати як окремий пакувальний лист, самостійно складений вантажний маніфест (подібний до пакувального листа) або, у випадку переміщення на військових об'єктах, стандартна форма, прийнята в конкретному військовому відомстві.

Декларація вантажовідправника про небезпечні вантажі (HazDec) – Так само, як і AWB, HazDec заздалегідь визначені IATA і є важливими для процесу доставки. HazDecs містять відповідну інформацію про всі небезпечні речовини або предмети для вантажників і пілотів. Будь-яка авіакомпанія, що дотримується правил IATA, не прийме заповнену декларацію HazDec, якщо вона не була заповнена і підписана особою, яка має повну сертифікацію в галузі поводження з небезпечними речовинами за програмою, акредитованою IATA. Невиконання вимог щодо належного заповнення HazDec або інциденти, які можуть статися через неправильно задокументовані НВ, можуть призвести до штрафів, судових позовів і тюремного ув'язнення. Будь ласка, зверніться до [розділу Небезпечні вантажі цього посібника](#) для отримання більш детальної інформації.

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS



Shipper		Air Waybill No.				
		Page of Pages				
		Shipper's Reference No. (optional)				
Consignee						
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.		WARNING				
TRANSPORT DETAILS		Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.				
This shipment is within the limitations prescribed for:		Airport of Departure (optional):				
(delete non-applicable)						
☐ PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT		☐ CARGO AIRCRAFT ONLY				
Airport of Destination (optional):		Shipment type: (delete non-applicable)				
		☐ NON-RADIOACTIVE ☐ RADIOACTIVE				
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS						
Dangerous Goods Identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (subsidiary hazard)	Packing Group	Quantity and Type of Packing	Packing Inst.	Authorization
Additional Handling Information						
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.				Name of Signatory		
				Date		
				Signature (See warning above)		

Вага, що оплачується

Закуповуючи послуги повітряного транспорту фахівці з планування повинні враховувати так звану "оплачувану вагу". Як правило, авіакомпанії стягують плату з клієнтів за вагу брутто їхнього вантажу. Через специфіку авіаперельотів збільшення ваги зазвичай означає збільшення кількості палива, що призводить до збільшення витрат. Однак деякі вантажі за своєю природою надзвичайно легкі, навіть якщо вони можуть займати великий об'єм. Незважаючи на те, що легкі вантажі можуть споживати менше палива, авіакомпанії все одно повинні стягувати певний базовий мінімум, щоб відшкодувати свої

операційні витрати, оскільки тарифікація за вагою фактично призведе до втрати грошей.

Щоб вирішити проблему втрати доходу на нещільних вантажах, авіаоператори можуть користуватися термінами "об'ємна вага" або "кубічна вага". Об'ємна вага - це метод визначення того, як оцінити відносні витрати на транспортування предметів на основі їх обсягів. Об'ємну вагу можна розрахувати за допомогою наступних рівнянь:

Метрична формула

$$(Д\text{ (см)} \times Ш\text{ (см)} \times В\text{ (см)}) / 6,000 = \text{Volumetric Weight (KG)}$$

Імперська формула

$$(Д\text{ (in)} \times Ш\text{ (in)} \times В\text{ (in)}) / 166 = \text{Volumetric Weight (LB)}$$

Конвертація з дюймів у кілограми

$$(Д\text{ (in)} \times Ш\text{ (in)} \times В\text{ (in)}) / 366 = \text{Volumetric Weight (KG)}$$

Під оплачуваною вагою мається на увазі відносна вага, за якою авіакомпанія виставляє рахунок клієнтам. Як правило, авіакомпанії стягують плату з клієнтів за більшу з двох вагових величин - фактичну вагу брутто або об'ємну вагу вантажу. Авіакомпанія буде кінцевою стороною, яка визначає, як стягувати плату з клієнтів, але користувачі авіаперевезень повинні звертати пильну увагу на підсумкову "оплачувану вагу", що міститься в їхніх авіанакладних (AWB). Можуть виникати ситуації, коли оплачувана вага значно перевищує вагу брутто, що може вплинути на бюджет і планування.

No. Of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total
1	460.0	K	Q		460.0			As Agreed

Час переміщення

У світі авіації хронометраж є величезним фактором. Літаки, що вилітають з комерційних аеропортів, повинні дотримуватися суворих розкладів і графіків.

- Регулярні повітряні судна зазвичай мають заздалегідь визначений маршрут, що означає, що вони приземляються і злітають через певні проміжки часу, які не змінюються.
- Чартерні літаки часто беруть участь у тендерах від декількох сторін, і без підписання контракту вони не можуть взяти на себе зобов'язання на тривалий період часу.
- Всі літаки підпорядковуються розкладу аеропорту, в якому вони працюють. Великі комерційні аеропорти можуть обмежувати час перебування літака на землі до нарахування додаткових зборів. Літкам, як правило, виділяється лише обмежений час на спеціальних стоянках.

При організації перевезення вантажу повітряним транспортом сторони повинні

готуватися заздалегідь і мати весь вантаж в готовності точно до часу, зазначеного експедитором або авіаоператором. Несвоєчасна доставка вантажу може призвести до додаткових витрат або взагалі до втрати місця в літаку.

Локальний авіаційний підряд

У суворих операційних умовах окремим службам реагування може знадобитися використання спеціальних вантажних перевезень з використанням місцевих авіаперевізників. Визначення та розуміння належного повітряного судна або належного постачальника послуг може бути надзвичайно складним завданням, особливо на місцевому рівні, що працює в умовах обмеженого часу та бюджету.

Місцеві літаки, що експлуатуються в надзвичайних ситуаціях або в умовах конфлікту, створюють унікальні та підвищені ризики для сторін, які можуть захотіти укласти контракт на надання послуг:

- Місцеві/малі повітряні судна можуть бути не повністю зареєстровані для експлуатації в умовах експлуатації.
- Місцеві оператори можуть не мати достатні стандарти безпеки, або ж гуманітарні організації можуть не знати про відому історію інцидентів, пов'язаних з безпекою та захистом.
- В умовах конфлікту місцеві авіаоператори можуть бути залучені до транспортування зброї або вантажів сторонам конфлікту, іноді за тим самим маршрутом працюють гуманітарні організації.
- У будь-якому разі місцеві оператори можуть бути причетні до контрабанди, порушень прав людини чи іншої незаконної або неетичної діяльності.

Як правило, гуманітарні організації не повинні фрахтувати місцеві літаки безпосередньо у власників повітряних суден. Натомість, невеликі або місцеві чартерні літаки слід шукати через авторитетну та відому експедиторську або брокерську службу. Хоча звернення до третьої сторони може призвести до додаткових витрат, експедитори та брокери мають доступ до інформації або інструментів, які дозволяють їм відстежувати невідповідних або неетичних перевізників. Контрактні умови оплати та арбітражні процеси, ймовірно, також будуть більш прозорими та чітко визначеними, якщо вони будуть проходити через авторитетну третю сторону.

У випадку, якщо сторонній експедитор або брокер недоступний або не в змозі в достатній мірі задовольнити потреби чартеру, а гуманітарна організація все ще бажає скористатися місцевими повітряними перевезеннями, є кілька кроків, які повинні бути враховані агенціями:

- Отримайте реєстрацію/бортовий номер літака, а також імена пілота та екіпажу. Хоча експедитор може не мати можливості укласти договір зі стороною, він все одно може провести перевірку належної репутації.
- Поцікавтеся у інших агенцій, які користувалися послугою в минулому, а також проконсультуйтеся з місцевими представництвами ООН, які можуть відстежувати літаки (ІКАО, агенції ООН, що орендують повітряні засоби в країні, тощо).
- По можливості зв'яжіться з місцевими органами цивільної авіації, щоб перевірити реєстрацію та отримати інформацію про історію безпеки польотів.
- Шукайте реєстраційний/хвостовий номер в Інтернеті, щоб дізнатися, чи не був літак з якихось причин заблокований.
- Переконайтеся, що авіаоператор розуміє маршрут, місця та вантаж (тип, розміри).
- Ніколи не підписуйте контракт, якщо він не був розглянутий як юристом на місці, так

- і призначеним юридичним координатором у головному офісі.
- Умови оплати повинні вказувати, що оплата здійснюється тільки після успішної доставки вантажу - ніколи не погоджуйтеся на умови, які передбачають оплату, навіть якщо повітряне судно не може виконати свої обов'язки за договором з будь-якої причини.

Конфігурація вантажу для авіаперевезень

Завантаження та розміщення вантажів у літаку

Вантаж, що перевозиться повітряним транспортом, як правило, вимагає більшої уваги до деталей. На відміну від внутрішнього простору стандартного транспортного контейнера або звичайної вантажівки з коробками, внутрішній простір літака, як правило, має неправильну форму. Літаки з фіксованим крилом - особливо літаки з фіксованим крилом, які працюють на великій висоті - матимуть вигнуті циліндричні інтер'єри, тоді як більші літаки можуть мати кілька палуб різної висоти. Крім того, ширина і висота внутрішніх вантажних відсіків і дверей літака відрізняються практично для кожного літака. Часто на різних етапах маршруту перевезення використовується більше одного літака, а це означає, що палети можуть розбиватися на частини і вантаж перевантажуватися кілька разів, щоб відповідати різним типам літаків. Це, як правило, призводить до того, що вантаж часто розбивається і повторно консолідується в процесі транспортування.

Під час завантаження та зберігання вантажу на борту літака існують певні фізичні обмеження щодо того, що і як можна завантажувати:

Вантажний відсік - Вантажний відсік - або іноді просто трюм - це будь-який простір в літаку, де зберігається і перевозиться вантаж, в тому числі будь-який з відсіків на літаку. Трюми кожного літака мають певні розміри, включаючи висоту, глибину, ширину і кривизну самого корпусу. Ці розміри обмежуватимуть, що і як буде завантажено.

Вантажопідйомність - максимальна вантажопідйомність літака, зазвичай виражена у вазі. Максимальне корисне навантаження може змінюватися для одного літака залежно від відстані та умов експлуатації.

Розміри дверей - Двері - це будь-яка/всі точки, через які вантаж може увійти або вийти з літака. Розміри дверей мають максимальні розміри, характерні для літака, і в кінцевому підсумку обмежують те, що можна завантажити. Навіть якщо трюм достатньо великий для зберігання певного предмета, він може не поміститися в двері літака. Планувальники і вантажники повинні розуміти це, перш ніж намагатися завантажити літак.

Баланс вантажу - Вантаж, що завантажуються на літак, повинен бути належним чином збалансований. Збалансований вантаж максимізує безпеку і енергоефективність, в той час як незбалансований вантаж може привести до серйозних ризиків для безпеки.

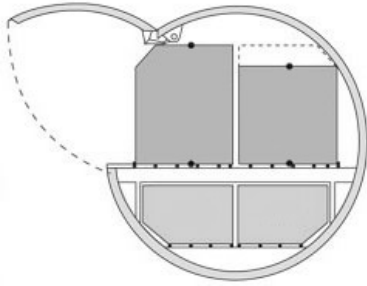
У будь-який час, коли вантаж завантажуються на літак, на борту літака буде знаходитися призначений **старший вантажник**. Вантажником може бути звичайний член екіпажу, пілот або, у випадку великих комерційних операцій, спеціально сертифікована особа, яка займається тільки завантаженням вантажу. У будь-якій ситуації керівник вантажних робіт є особою, яка несе повну відповідальність за визначення того, як і що буде завантажено в літак.

Вантаж може бути завантажений в спеціально визначені відсіки літака, включаючи:

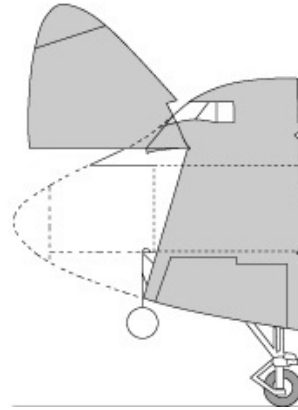
- **Палубний вантаж** – вантаж, що завантажуються на головну палубу/корпус

повітряного судна.

- **Бортовий вантаж** – вантаж, завантажений на нижню палубу/борт літака.
- **Носовий вантаж** – вантаж, що завантажується в передній відсік літака.
- **Хвостовий вантаж** – вантаж, завантажений у задній відсік/область за задньою базою коліс літака.
- **Строповий вантаж** – вантаж, що перевозиться під гвинтовим крилом за допомогою спеціальних сіток, закріплених ременів і канатів.



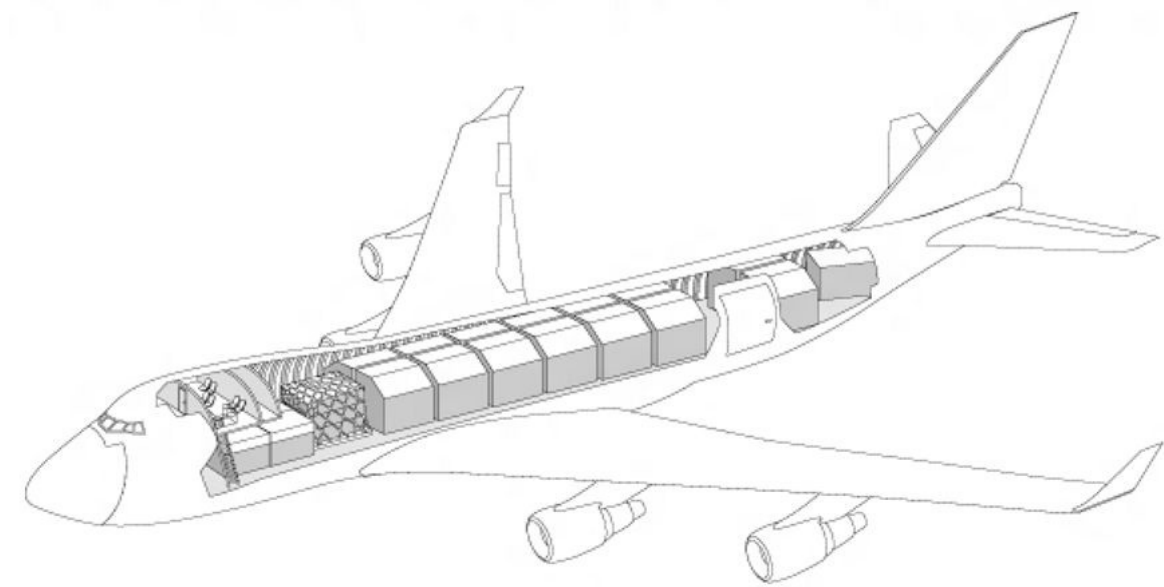
Бічне завантаження вантажного відсіку



Носове завантаження вантажного відсіку

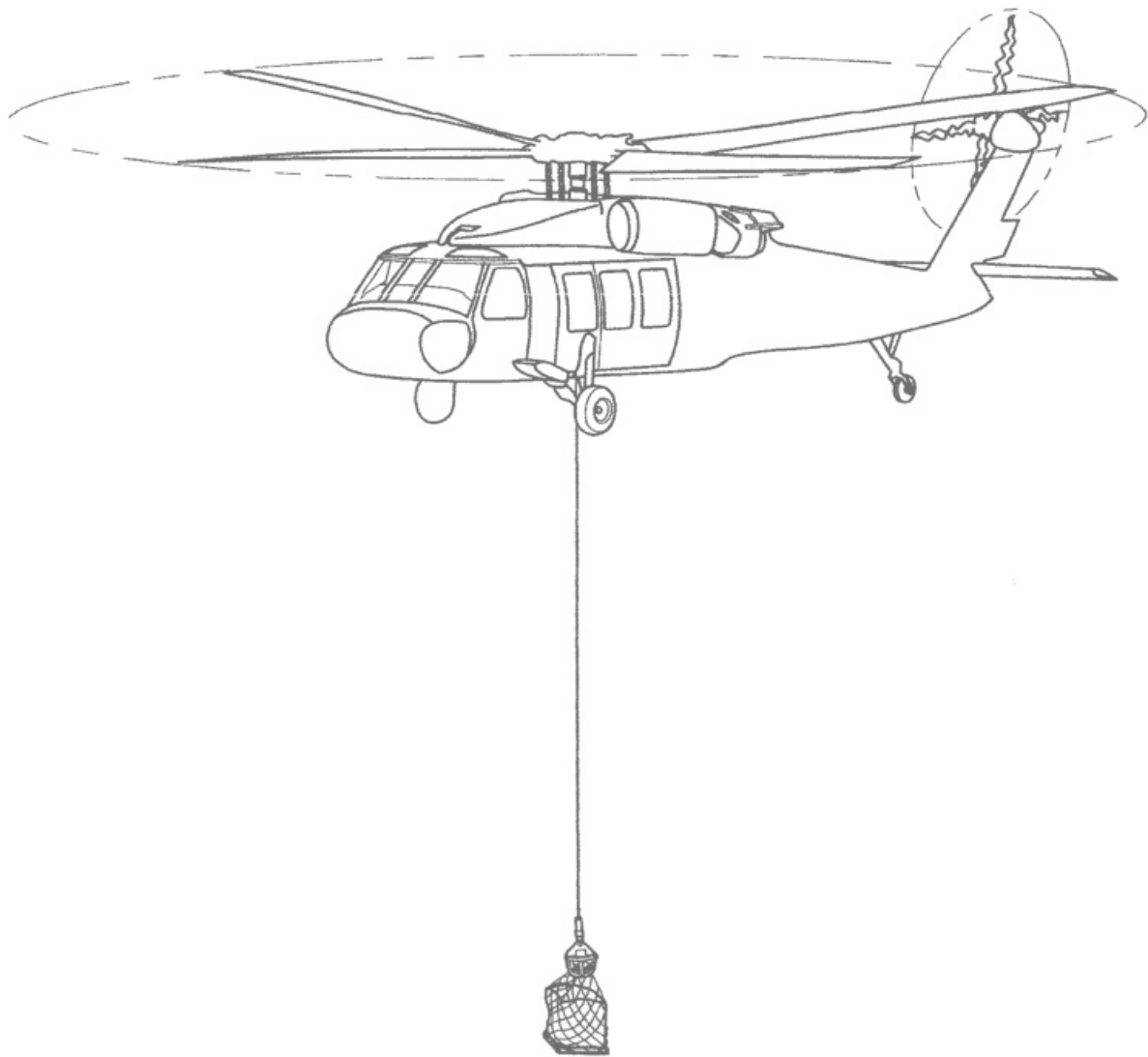
Щоб врахувати різницю в розмірах, необхідних для різних планерів, вантажі, що перевозяться повітряним транспортом, як правило, мають "вільне завантаження", тобто завантажуються в найнижчу вантажну одиницю (коробка, мішок тощо), щоб екіпажі могли максимізувати простір і формувати вантаж відповідно до інтер'єру наявного вантажного простору. Негабаритні вантажі або заздалегідь виготовлені палети, які не відповідають конкретним розмірам корпусу літака, або не будуть завантажені, або їх потрібно буде розбити на менші одиниці для завантаження.

Приклад верхньої палуби вантажного літака:



Вантаж, що перевозиться за допомогою гвинтового крила (гвинтокрила), буде слідувати тим же загальним схемам, включаючи обмежені розміри і форму дверей і вантажних відсіків, а також порівняно меншу максимальну злітну вагу. У гелікоптерів є одна перевага, якої немає у літаків - можливість транспортувати великогабаритні вантажі поза межами літака за допомогою стропового вантажу. Стропове завантаження є відносно рідкісним і потребує спеціалізованого обладнання, вертольота з відповідними можливостями, а також спеціальної підготовки пілота

Приклад стропування вантажу в дії.



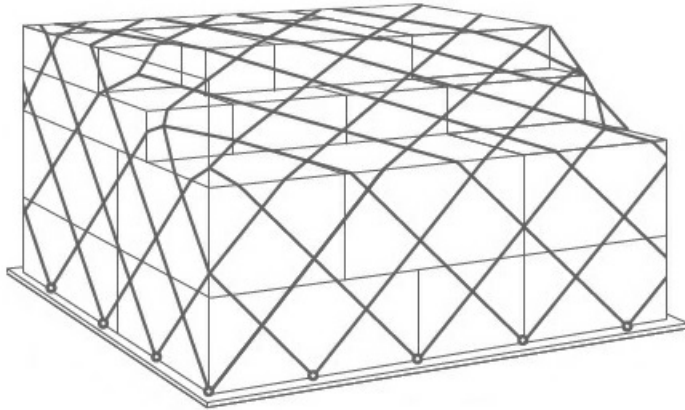
Вантажний авіаційний контейнер - Багато літаків використовують так звані «Вантажні авіаційні контейнери» (ULD) або готові контейнери, які полегшують транспортування вантажів по повітрю. ULD-контейнери іноді називають терміном «наросцувані піддони» або BUP, однак ULD-контейнер є більш точним терміном, оскільки багато ULD-контейнерів насправді не є піддонами, а скоріше спеціально розробленими рамами неправильної форми.

Кожен літак має свої власні специфічні розміри UDL-контейнера, які використовуються авіаперевізниками для внутрішніх потреб, і не є обов'язком сторони, що здійснює доставку, отримувати або керувати ними. UDL-контейнери вимагають допомоги НРО або інших транспортних засобів для переміщення і завантаження, і зазвичай обслуговуються з більшого професійного аеропорту з підготовленим наземним екіпажем. Розуміння UDL-контейнерів може допомогти вантажовідправникам у плануванні перевезень.

Деякі літаки завантажують вантаж на тип UDL-контейнера, який називається «авіаційний піддон» - це тонкі металеві листи, які можна легко переміщати на роликах, і які мають набагато більшу поверхню для зберігання, ніж складські палети. Авіаційні піддони бувають різних розмірів і, як правило, призначені для одного або декількох типів літаків. Вантаж буде завантажений на палету, попередньо сформовану відповідно до інтер'єру конкретного літака, і накритий вантажною сіткою. Бортові палети та вантажні сітки можуть бути дуже дорогими, і до них слід ставитися як до будь-якого іншого дорогого

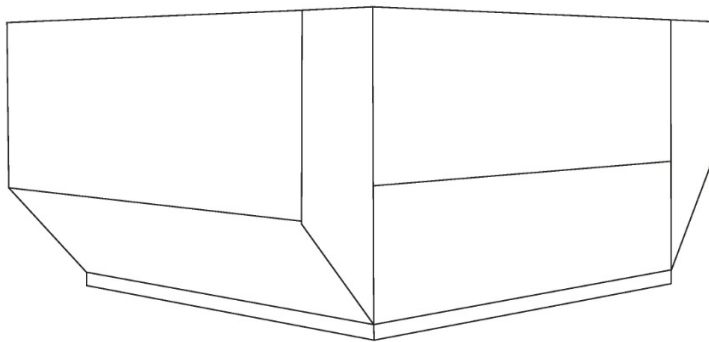
обладнання.

Приклад бортової палети і сітки для літака:



Великі та багатоцільові літаки часто використовують форму ULD-контейнера, яка називається «контурний контейнер». Контурні контейнери - це контейнери з одним або декількома жорсткими бортами, які заздалегідь сформовані відповідно до конкретних відсіків всередині літака. Контейнери виготовлені з надзвичайно тонкого металу і спроектовані таким чином, щоб позбавити вас необхідності гадати при плануванні простору. Існують різноманітні контурні контейнери, включаючи частково відкриті контейнери, рефрижераторні контейнери тощо. Рішення про використання цих конкретних варіацій прийматиметься авіакомпанією та начальником вантажної служби на основі потреб вантажовідправника.

Приклад контурного контейнера:



Багато ULD-контейнерів розробляються на замовлення для конкретних цілей, включаючи транспортування охолоджених предметів або худоби. Будь-яка форма ULD-контейнера зазвичай вимагає спеціального вантажно-розвантажувального обладнання і не може бути завантажена або переміщена без кваліфікованого фахівця, який знає про вантаж, літак і вимоги до обробки ULD-контейнерів.

Ручне завантаження – Літаки, що використовуються в невеликих або нерегулярних рейсах, часто завантажуються вручну. Це означає, що вантажники та екіпаж вручну завантажують предмети у вантажний відсік на рівні вантажно-розвантажувального пристрою, укладають їх у штабелі та заповнюють там, де є вільне місце, а також там, де це безпечно або доречно. Літаки, що використовуються в гуманітарних операціях на національному рівні, часто завантажуються вручну через брак обладнання та тип літака. Ручне завантаження літака має певні обмеження, в тому числі вимагає додаткового часу на виконання і є менш безпечним, ніж завантаження вантажу в сітці, але є корисним,

оскільки може здійснюватися практично в будь-якому середовищі і майже за будь-яких умов.

Незалежно від методу завантаження ULD-контейнерів або ручного завантаження, максимально допустима вага кожного вантажного відсіку може відрізнятися від опублікованої ваги, виходячи з ваги предметів, завантажених в інші вантажні відсіки. Вантажник повинен заздалегідь повідомити про обмеження вантажопідйомності та контролювати вантаж у пункті завантаження.

Небезпечні вантажі (НВ)

Небезпечні вантажі (НВ) мають особливі вимоги до пакування та маркування. IATA [постійно публікує оновлений посібник](#) з пакування та маркування НВ для авіап перевезень. Небезпечні вантажі різної класифікації повинні бути промарковані відповідною етикеткою. Крім того, IATA та інші керівні принципи безпеки можуть передбачати максимальний розмір і кількість певних предметів НВ, які можуть перевозитися, а також передбачати необхідність «перепакування» або накладання додаткового шару упаковки поверх упаковки вантажної одиниці. Стандарти пакування та маркування вантажу повинні контролюватися особами, які мають відповідну сертифікацію та акредитацію в рамках затвердженої IATA програми сертифікації НВ. Будь ласка, зверніться до розділу [Небезпечні вантажі цього посібника](#) для отримання більш детальної інформації.

Технічні характеристики літаків для перевезення вантажів

У наведеній нижче таблиці міститься *невичерпний* перелік вантажних літаків, які зазвичай використовуються для внутрішніх та міжнародних вантажних перевезень. Вага та об'єм у цій таблиці вказують лише на місткість літака в ідеальних умовах. [Реальні умови та обмеження](#) визначатимуть реальні транспортні можливості. Будь ласка, проконсультуйтеся з авіакомпаніями під час укладання договору на перевезення вантажу. Копію цього документу можна [завантажити тут](#).

Повітряне судно	Корисне навантаження (кг)	Об'єм (м3)	Корисний розмір трюму (см)			Розмір дверей (см)	
			L	W	H	W	H
 Piper PA-31	600	4	386	103	130	65	113
 Kingair 90	1,000	4	368	127	120	160	109
 Metro II	1,250	18	900	110	27	135	130
 Cessna 406	1,400	7	340	129	130	120	120

Повітряне судно	Корисне навантаження (кг)	Об'єм (м3)	Корисний розмір трюму (см)			Розмір дверей (см)		
			L	W	H	W	H	
	Embraer Bandeirante	1,500	14	590	133	144	180	143
	Bell UH-1 Iroquois	1,760	6	262	233	132	188	122
	Dornier 228	1,950	18	635	127	147	133	138
	Metro III	2,000	12	918	115	105	135	130
	Dassault Falcon 20 Cargo	2,041	10	609	152	140	187	140
	Shorts SD 360	3,200	42	840	176	180	141	167
	Saab 340	3,850	36	1,110	162	175	135	130
	Mil Mi-8	4,000	23	534	230	180	234	182
	Kamov Ka 32	5,000	7	452	130	132	120	120
	Antonov An-26	5,500	30	1,110	220	160	230	167
	ATR 42 Cargo	5,700	51	1,385	226	175	127	153
	BAe HS 748	6,000	55	1,055	190	180	267	172
	Fokker 27	6,000	62	1,524	210	190	232	178
	Convair CV-580	7,030	67	1,577	236	198	300	180
	Havilland DHC-5 Buffalo	8,165	52	957	266	208	250	208
	BAE ATP Cargo	8,200	78	1,550	200	180	263	172

Повітряне судно	Корисне навантаження (кг)	Об'єм (м3)	Корисний розмір трюму (см)			Розмір дверей (см)		
			L	W	H	W	H	
	ATR 72 Cargo	8,200	76	1,796	226	175	127	153
	BAe 146-200F	10,000	78	1,780	260	190	333	193
	Antonov An-74	10,000	52	1,050	215	220	240	227
	McDonnell Douglas DC 9- 15F	10,400	91	2,340	274	205	346	206
	Boeing CH-47 Chinook	10,886	42	930	229	198	220	190
	Lockheed L-188 Electra	15,000	91	2,200	274	210	355	198
	Antonov An-12	18,000	85	1,355	280	240	280	240
	Boeing B737-400F	19,237	154	2,440	319	214	340	210
	Boeing B737-300F	19,275	130	2,324	317	214	348	216
	Eurocopter AS- 332 Super Puma	20,000	17	681	180	147	130	135
	Mil Mi-26	20,000	110	1,200	320	310	290	320
	Lockheed L-100- 30 Hercules	21,000	140	1,609	301	260	301	274
	Boeing B727-200F	24,042	186	2,712	351	213	340	218
	Tupolev Tu 204	28,500	170	3,200	318	210	340	210
	Boeing B757-200F	36,000	238	3,327	353	213	340	218
	Ilyushin IL-62	40,000	230	2,798	317	212	345	200

Повітряне судно	Корисне навантаження (кг)	Об'єм (м3)	Корисний розмір трюму (см)			Розмір дверей (см)	
			L	W	H	W	H
	Airbus A310-300F	40,500	270	3,300	477	240	318 244
	McDonnell Douglas DC-8 54 55F	41,000	201	3,100	322	218	355 215
	Boeing B767-200F	42,000	367	3,116	442	250	340 244
	McDonnell Douglas DC-8 62F	42,000	220	3,300	322	218	355 215
	Airbus A300 B4F	44,500	300	3,550	477	245	318 244
	McDonnell Douglas DC-8 71 73F	45,000	302	3,900	313	210	350 216
	Airbus A300- A600F	47,000	426	4,070	528	245	358 256
	Ilyushin IL-76T and IL76-TD	48,000	180	1,850	345	325	345 325
	Boeing B767- 300F	54,000	450	3,890	450	250	340 250
	Lockheed L1011 TriStar	55,000	440	3,300	485	274	431 284
	Ilyushin IL-76TF	60,000	400	3,114	345	325	345 325
	McDonnell Douglas DC-10F	65,000	484	3,725	558	234	356 259
	Airbus A330-200F	70,000	475	5,882	528	245	358 256
	Boeing MD 11F	85,000	575	4,400	488	244	350 259
	Ilyushin IL-96- 400T	88,000	580	4,444	571	286	485 287
	Boeing B777-200F	103,000	653	4,412	582	315	372 315
	Boeing B747-200F	111,583	759	4,800	486	304	340 312

Повітряне судно	Корисне навантаження (кг)	Об'єм (м3)	Корисний розмір трюму (см)			Розмір дверей (см)	
			L	W	H	W	H
 Antonov An-124	120,000	750	3,648	640	440	640	440
 Boeing B747-400F	120,200	735	4,800	486	304	340	312
 Boeing B747-8	140,000	857	5,430	486	304	340	312
 Antonov An-225	250,000	1,100	4,535	640	440	640	440

Адаптовано з [Служба чартерних авіап перевезень](#)

Title

Завантажити - Технічні характеристики повітряних суден

File



Морський транспорт

Вантажоперевезення морським транспортом є найдешевшим у перерахунку на кілограм на кілометр порівняно з іншими основними видами транспорту, що використовуються іншими гуманітарними організаціями, і є зручним для великогабаритних заздалегідь спланованих вантажів. Морський транспорт, на жаль, також є одним з найповільніших способів доставки вантажів. Морський транспорт, швидше за все, не буде використовуватися для обслуговування негайних потреб у разі швидкого виникнення катастроф, він більше підходить для попереднього розміщення або для обслуговування потреб після катастрофи і в довгостроковій перспективі.

Загальні терміни в морському транспорті

Транспортний контейнер

Стандартний заздалегідь визначений набір контейнерних транспортних одиниць, які використовуються у всіх морських перевезеннях. Вантажні контейнери бувають різних видів, щоб задовольнити потреби різних вантажів. Контейнери також мають унікальні номери, які можна відстежити, а під час руху контейнери пломбуються за допомогою стандартних пломб. Переважна більшість контейнерів мають розміри 20 футів і 40 футів.

Повне завантаження контейнера (FCL)	Обсяг вантажу з однієї партії або відправлення, здатний заповнити весь транспортний контейнер.
Неповне контейнерне завантаження (LCL)	Обсяг вантажу з однієї партії або відправки, не здатний заповнити весь транспортний контейнер.
Двадцять еквівалентних одиниць (TEU)	Коротке позначення для визначення міри об'єму, еквівалентної розміру контейнера, а також для визначення місця в доці або на судні. Один 20-футовий контейнер дорівнює 1 TEU.
Сорок еквівалентних одиниць (FEU)	Коротке позначення для визначення міри об'єму, еквівалентної розміру контейнера, а також для визначення місця в доці або на судні. Один 40-футовий контейнер дорівнює 1 FEU або 2 TEU.
Порт завантаження (POL)	Порт, в якому вантаж завантажується на судно і судно виходить з нього.
Порт розвантаження (POD)	Порт, в який прибуває судно і де вивантажує вантаж.
Пряме обслуговування	Розклад суден, за яким вантаж завантажується/вивантажується з одного судна.
Служба перевантаження	Відправлення, при якому контейнер змінює кілька суден протягом перевезення, де вантаж вивантажується в іншому порту, щоб приєднатися до судна, призначеного для кінцевого пункту доставки. Це може бути як одне, так і декілька перевантажень.
Живе завантаження/розвантаження	Коли експедитор або транспортна компанія відправляє або доставляє контейнер на об'єкт вантажовідправника і чекає, поки контейнер буде завантажений / розвантажений, не виїжджаючи в обумовлений період часу.
Доставка та забір	Коли експедитор або транспортна компанія залишає контейнер на об'єкті вантажовідправника на один або більше днів, не будучи присутнім при завантаженні / розвантаженні.
Зачистка	Виймання вмісту з контейнера в порту або у вантажоодержувача. Може включати або не включати порушення пломби контейнера; контейнер може бути відкритий до доставки з різних причин, включаючи перевірку і розбиття консолідованого вантажу. Також іноді називають дестафінгом або деваннингом.
Наповнення	Завантаження контейнера для відправки, на контейнерній вантажній станції, в місці розташування одержувача або на консолідаційному складі дець посередині. Герметизація контейнера може відбуватися або не відбуватися в момент наповнення.

Борт судна / Причальна стінка	Зберігання та обробка вантажів, що відбуваються в порту поряд або поблизу морського транспортного судна.
Причал	Визначене місце в порту, де судно може стояти і швартуватися, зазвичай уздовж довгого краю судна, щоб забезпечити безпечне і зручне розвантаження. Морські судна значно відрізняються за розмірами, як за довжиною, так і за глибиною під водою, тому місце для стоянки має бути визначене начальником порту або посадовою особою порту і відповідати потребам судна.
Розміщення на палубі	Розміщення вантажу і контейнерів, що зберігаються на надводній палубі судна на час перевезення. На палубі - це все, що знаходиться вище під палубою і має вільний доступ до повітря над судном, однак на палубі зберігання може починатися нижче верхнього краю судна.
Підпалубне розміщення	Розміщення вантажу під головною палубою судна.
Суховантаж	Судно, спеціально призначене для перевезення неупакованих сипучих вантажів, таких як зерно, вугілля, руда, сталеві рулони та цемент, у своєму вантажному трюмі (трюмах). Насипні контейнери ідеально підходять для перевезення зерна або сипучих матеріалів, які можуть бути видалені за допомогою спеціального обладнання на приймальному пункті. Часто перевізники насипних вантажів вимагають повторного пакування в мішки на місці отримання вантажу.
Суховантаж для перевезення штучних вантажів	Вантаж, що перевозиться великими одиничними партіями, які не вміщуються в стандартному транспортному контейнері. Це можуть бути великі деталі машин, будівельні матеріали або навіть транспортні засоби, які можна зберігати в спеціалізованих підпалубних відсіках.
RoRo	Будь-яке судно, яке має можливість для транспортних засобів заїжджати і з'їжджати своїм ходом. Це може включати регулярне паромне сполучення, але також багато суден далекого плавання можуть мати таку можливість.
Стивідор	Працівник дока, який займається завантаженням, розвантаженням та управлінням морськими перевезеннями.

Організація морських перевезень

Дуже рідко морські вантажні судна перебувають у власності або повністю орендовані окремими агентствами, які також використовують їх виключно для власних транспортних цілей. Загальний розмір, вартість, час і загальний характер морських перевезень вимагають, щоб жодна компанія, окрім тих, хто має масові та регулярні обсяги вантажів, не могла використовувати ціле судно одночасно. Переважна більшість

морських перевезень організовується через експедиторів і обговорюється на основі POL/POD, розміру вантажу, типу і спеціальних потреб в поводженні з вантажем. Вантажовідправники, які відправляють будь-які товари морем, повинні зв'язатися зі своїми експедиторами, щоб визначити правильний спосіб переміщення вантажу з одного місця в інше.

У морському судноплаванні існують інтенсивно використовувані і добре відомі маршрути, якими користуються багато суден, відомі як «судноплавні шляхи», особливо між портами з великим обсягом перевезень. Між цими судноплавними шляхами також існують так звані «судноплавні лінії», або флотилії суден, що перебувають у приватній власності та під управлінням компанії або консорціуму. На додаток до судноплавних ліній, існує також безліч невеликих торгових флотів і окремих суден, які працюють за контрактом на перевезення вантажів.

Через величезну кількість окремих вантажовідправників, які можуть відправляти вантажі на одному судні, вкрай малоймовірно, що будь-яке одне судно буде відправлятися і прибувати в точний пункт призначення, вказаний вантажовідправником. Вантаж, що перевозиться морським судном, часто користується послугами перевалки, розвантажуючись і перевантажуючись на два або більше суден в дорозі, перебуваючи в безпечному порту між перевантаженнями в очікуванні потрібного судна, що прямує в потрібний пункт призначення. Маршрути перевалки розробляються брокерами та експедиторами від імені вантажовідправника, а вантажовідправники, як правило, не беруть участі в розробці маршрутів, а лише отримують вантаж у кінцевому пункті призначення.

Контейнеризація / Насипний (незатарений) вантаж – Переважним методом морських перевезень є використання контейнерних одиниць. Морські контейнери, завдяки своїй стандартизованій конструкції, підходять для широкого спектру морських вантажних суден. Контейнери, як правило, опломбовуються в порту, а тому можуть переходити з одного судна на інше і в різних портах з мінімальним ризиком несанкціонованого втручання або крадіжки. Як правило, вантажовідправники повинні прагнути максимізувати свої перевезення, намагаючись досягти цілого числа 20-футових (TEU) або 40-футових (FEU) контейнерів або контейнерів. Вантажі, менші за завантаження повного контейнера (FCL), можуть чекати, поки буде доступне повне завантаження контейнера, інакше вантажовідправникам доведеться покладатися на так звану «консолідацію», або спільне використання одного контейнера з одним або кількома іншими вантажовідправниками. При консолідації вантажів, менших за контейнерний вантаж (LCL), може знадобитися очікування, щоб знайти іншого вантажовідправника або вантажовідправників, які прямують у той самий кінцевий пункт призначення, що й вантажовідправник. Консолідація також не дозволяє доставляти повністю закриті контейнери на об'єкт одержувача, оскільки в порту вантаж потрібно буде розбивати і розділяти, що збільшує ймовірність втрати або крадіжки.

Спеціальні предмети, такі як генератори або транспортні засоби, які не можуть поміститися в контейнер, або контейнери для спеціальної обробки, такі як рефрижераторні контейнери (рефрижератори), також можуть переміщатися за допомогою двох або більше суден. Негабаритні або великогабаритні вантажі також можуть бути відправлені поштучно, однак може бути менше доступних суден з відповідним місцем для зберігання, які прямують у потрібні місця, що може призвести до збільшення витрат і сповільнити весь процес доставки.

Виділені чартери – Іноді агентству або організації необхідно взяти у повне володіння судно на один рейс або на тривалий період часу. Ці чартери на конкретне судно

регулюються договірною структурою, відомою як «чартерна партія». За договором чартерної партії судновласник надає судно як спеціальний ресурс разом з екіпажем і, як правило, покриває витрати на паливо та технічне обслуговування, хоча конкретні умови договору визначаються в контракті. Прикладами спеціалізованих чартерів для гуманітарної допомоги можуть бути такі:

- Довгостроковий лізинг суховантажу для перевезення зерна насипом з одного місця в інше
- Довгостроковий лізинг вантажного судна для забезпечення регулярних вантажних перевезень в місця, що не обслуговуються комерційним ринком
- Довгостроковий лізинг пасажирських суден спеціального призначення (госпітальні судна, рятувальні судна тощо)

Унікальні концепції морських перевезень

Портовий простій – Морським вантажам в порту нараховується простій за іншою ставкою, ніж в аеропортах або прикордонних переходах. З огляду на розмір і складність портових операцій, контейнерам і насипним вантажам зазвичай надається два тижні безкоштовного зберігання, перш ніж нараховується простій. Однак ця ставка портового простою є змінною, і безкоштовний простій може варіюватися для контейнерних і навалювальних вантажів залежно від угоди перевізника з портом, судноплавними компаніями та місцевими органами влади від двох днів до чотирнадцяти днів.

Судно під прапором – Більшість площі поверхні Світового океану вважаються міжнародними водами, а самі судна можуть проводити більшу частину свого часу в міждержавних водах. Міжнародне морське право зобов'язує всі судна бути зареєстрованими як «перевізник прапора» певної країни на землі. Судно під прапором певної країни не означає, що судно було виготовлено там, а також не означає, що екіпаж або щось у його роботі пов'язано з цією країною, це лише означає, що судно зареєстровано в цій країні. За правилами, судна повинні проводити принаймні частину року в водах країни, в якій вони зареєстровані. Регламент також встановлює, що країна, в якій зареєстровано судно, має остаточні повноваження та відповідальність за дотримання стандартів безпеки та забруднення, а також за переслідування будь-яких порушників відповідно до місцевого законодавства.

Обмеження для суден – Сучасні морські судна стають більшими та складнішими, проте модернізувати морські порти для прийому цих суден надзвичайно складно, а іноді й неможливо з ряду причин. Крім того, багатьом суднам може знадобитися додаткове спеціалізоване [навантажувально-розвантажувальне обладнання \(НРО\)](#), яке не завжди доступне в кожному порту, особливо в нерозвинених або занедбаних портах в країнах, схильних до стихійних лих і конфліктів. Обмеження, з якими можуть зіткнутися судна, включають в себе наступні:

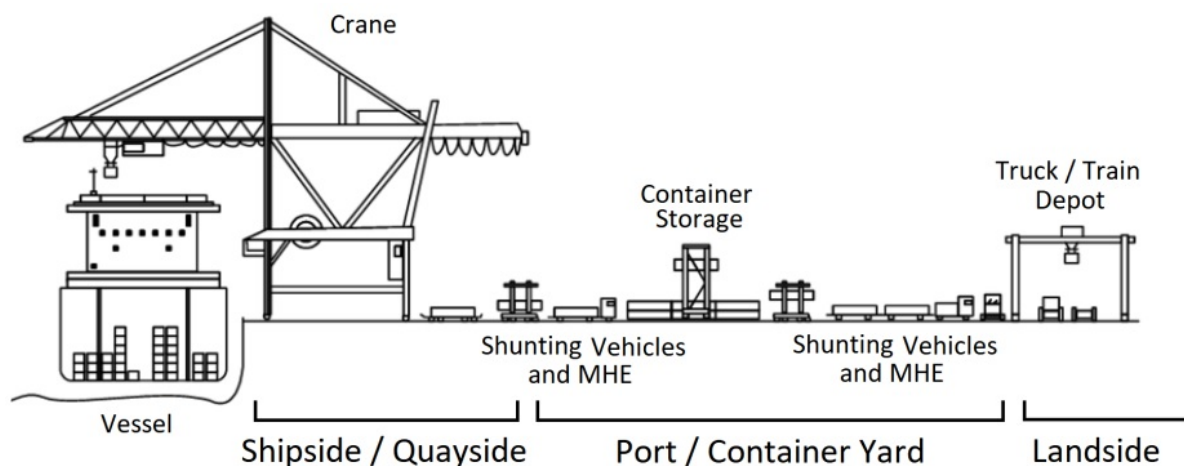
- **Осадка корпусу** – Деякі судна мають занадто глибокі осадки для деяких гаваней, які обмежені природною топографією океанського дна.
- **Розвантаження** – Менші та непокращені морські порти можуть не мати розвантажувального обладнання для переміщення контейнерів та великогабаритних предметів. Судна, що переміщують ці предмети, можуть потребувати встановлених на палубі кранів для переміщення самих вантажів.
- **Розмір** – Судна, якщо вони занадто довгі, можуть бути не в змозі належним чином причалити для розвантаження вантажу.
- **Судна під певним прапором** – Деяким судам може бути заборонено вхід до портів через їх джерело походження або зареєстрований прапор.

Портові операції

Морські порти можуть бути величезними порівняно з іншими портами в'їзду, такими як аеропорт або пункт перетину кордону. Морські порти повинні бути достатньо великими для розміщення суден різних розмірів, але також можуть мати надзвичайно велику кількість складів для зберігання та утримання. Найбільші контейнерні порти світу обробляють десятки мільйонів контейнерів TEU кожен за один рік. Великі порти можуть бути надзвичайно завантаженими, з десятками суден, які завантажуються та розвантажуються спеціалізованими кранами та НРО в будь-який момент часу. Порти також, як правило, мають високий рівень безпеки та ретельно перевіряються – через великий обсяг товарів, незаконна контрабанда та торгівля людьми стали великою проблемою для багатьох країн. Виходячи з розміру операцій, судна можуть бути не в змозі швартуватися або вивантажуватися протягом декількох днів або навіть тижнів, замість цього їм доводиться швартуватися біля узбережжя в очікуванні звільнення місця для швартування. Також дуже часто вантаж затримується під час розвантаження та переміщення по порту, особливо в хаотичні періоди після надзвичайних ситуацій.

Обмеження порту також можуть вплинути на швидкість, з якою вантаж можна розвантажити, або навіть взагалі запобігти розвантаженню. Такі фактори, як кількість робочих кранів, кількість доступних водіїв вантажівок або доступні робочі для переміщення вантажу, можуть призвести до значних заторів у портах. Відсутність відповідного вантажно-розвантажувального обладнання може негативно обмежити роботу порту у такій мірі, що він не зможе обслуговувати деякі судна. У країнах або місцях з обмеженими або непокращеними об'єктами може бути неможливо зняти вантажі з певних суден. У малих портах може не бути кранів, достатніх для переміщення повнорозмірних контейнерів або негабаритних вантажів, що вимагає від суден перевезення власних НРО на борту. Навіть якщо в порту є належне НРО, але якщо обладнання старе, погано обслуговується або наземні оператори мають обмежену або погану підготовку, розвантаження та видачу вантажу може бути значно уповільнене.

Приклад огляду роботи порту:



Навантажувально-розвантажувальне обладнання

Порти потребують спеціалізованого обладнання для завантаження та розвантаження вантажів з суден. У морських операціях вантаж зазвичай прибуває в контейнерах, однак

вантаж також може бути негабаритним або може бути навалом. Для належного завантаження та розвантаження предметів потрібне спеціальне обладнання.

Ричстакер - великий транспортний засіб, призначений для підйому і переміщення повнорозмірних контейнерів по контейнерному майданчику. Ричстакери мають різні розміри і можуть мати обмеження по максимальному навантаженню при повністю завантаженому контейнері. Ричстакери, як правило, не використовуються для розвантаження суден, за винятком випадків, коли судна невеликі та перебувають у непокращених портових умовах - вони в основному використовуються для перестановки контейнерів на судноплавному майданчику або завантаження контейнерів на кузови вантажних автомобілів для подальшого руху



Корабельний контейнерний кран - великий кран, здатний вивантажувати повнорозмірні контейнери безпосередньо з палуби судна. Морські контейнерні крани можуть бути або нерухомими, або здатними рухатися для задоволення потреб експлуатації. Крани, як правило, дуже високі - значно вище палуб більшості суден, призначених для цього порту, і здатні піднімати вантажі до максимальної ваги контейнерів.



Портальний кран - інша форма рухомого контейнерного крана, який спеціально

розташований з обох боків судна або штабеля. Портальні крани можуть бути достатньо великими, щоб дотягнутися до палуби цілого судна, але також можуть використовуватися для завантаження та розвантаження вантажних автомобілів або штабелів вантажів.



Розвантажувач / вакуум для зерна - спеціалізований інструмент для розвантаження сипучих вантажів, таких як зерно або пісок, з подовженою регульованою рукою, яка досягає палуби судна-перевізника. Розвантажувачі можуть мати механічну функцію, зачерпуючи і піднімаючи сипучі вантажі подібно до ліфта всередині маніпулятора. Існують також конфігурації, де рука являє собою гігантський вакуум для зерна, так званий «зерновий вакуум», який виштовхує сипуче зерно з задньої частини в заздалегідь встановлене місце призначення.



Корабель з палубними кранами - Деяким суднам може знадобитися власне встановлене на борту НРО, наприклад, встановлені на палубі крани. Встановлене на борту НРО допомагає полегшити проблему роботи в портах, які мають обмежене обладнання для обробки вантажів.



Зерновий конвеєр - великий механічний конвеєр, який може як піднімати і відвантажувати зерно, так і використовуватися для повільного вивантаження зерна з трюму сипучого транспортного засобу. Якщо використовується для розвантаження, на приймальному боці зазвичай відбувається операція пакування в мішки.



Відправлення вантажів морем

Морська транспортна документація

Загальні вимоги та види документації, що використовуються для морських перевезень, залишаються незмінними для більшості вантажів ([коносамент](#), [пакувальний лист](#), [проформа тощо](#)). Однак існують документи, специфічні для морських перевезень. Вони можуть включати:

Коносамент (BOL) - Коносамент - це транспортна накладна на морську вантажну партію. Концептуально, коносамент є однією з найстаріших взаємно визнаних форм відстеження вантажів; традиційно морська торгівля була одним з небагатьох способів, яким країни здійснювали офіційну торгівлю. У коносаменті зазначено, кому і на яких умовах товар має бути доставлений в пункт призначення. Це один з найважливіших документів, що використовуються в міжнародній торгівлі, оскільки він гарантує, що вантажовідправник отримає свій платіж, а вантажоодержувач - свій вантаж, а без офіційного коносамента товар не буде випущений. Сучасні коносаменти є високо стандартизованими, і

коносаменти, створені різними судноплавними компаніями, виглядатимуть майже ідентично. Багато судноплавних компаній вимагають коносамент, навіть якщо судно не рухається між двома різними країнами - коносамент також є договором між власником судна і власником товару, що перевозиться.

Існує три типи договорів коносаменту, які можуть використовуватися:

- **Оригінал коносамента** - вантажоодержувач повинен передати всі три комплекти оригіналів коносамента своєму митному агенту в пункті призначення, щоб випустити вантаж. З оригінальними коносаментами володіння товаром визначається володінням коносаментом - той, хто володіє оригінальним коносаментом, має право вимагати від перевізника передати йому товар. Відправлення з використанням оригіналів коносаментів можуть бути затримані, якщо документи втрачені або відсутні на руках на момент оформлення.
- **Морський коносамент** – оригінал коносамента не потрібен і вантаж може бути виданий безпосередньо одержувачу його митним агентом. Морські коносаменти корисні тим, що фізичний документ не потрібен, і одержувач може почати митне оформлення відразу після прибуття вантажу. Багато банків не приймають морські коносаменти, якщо потрібен акредитив.
- **Телексний коносамент** – у телексних коносаментах постачальник передає оригінал коносамента своєму експортному/експедиторському агенту в місці відправлення і передає його по телексу безпосередньо в митницю в місці призначення на вимогу про видачу вантажу вантажоодержувачу.

Коносаменти зазвичай видаються в комплекті з трьох оригіналів і декількох необмінних копій. Коносамент підписується від імені судновласника особою, яка командує судном, або морським агентом, що підтверджує прийняття на борт судна певного вантажу для перевезення. Він передбачає оплату фрахту і доставку вантажу в зазначеному місці названому в ньому одержувачу.

Коносамент є основним товаросупровідним документом і виконує три ролі:

- Він підтверджує договір перевезення та встановлює його умови. Він є підтвердженням договору між вантажовідправником і судноплавною лінією, а на звороті детально описує умови перевезення.
- Це розписка перевізника про морське перевезення вантажу, яка підписується капітаном або іншою належним чином уповноваженою особою від імені судновласника, що підтверджує отримання на борт судна певного визначеного вантажу, який він зобов'язується доставити в зазначене місце.
- Володіння оригіналом коносамента дає право власності на товар, що перевозиться. Вважається належною практикою для вантажовідправника забезпечити своєчасне надходження хоча б одного оригіналу коносамента до вантажоодержувача, оскільки вантажоодержувач отримає товар тільки за умови пред'явлення хоча б одного оригіналу коносамента.

Умови застосування коносамента:

У полі під заголовком «одержувач» можливі три різні записи:

- На пред'явника: це означає, що будь-яка особа, яка володіє коносаментом, може забрати товар; така особа не зобов'язана розкривати свою особу або пояснювати, як вона отримала коносамент. Достатньо лише того факту, що вони володіють та пред'являють коносамент. Видача коносамента на пред'явника не є поширеною практикою і несе значні ризики.

- На замовлення: це форма коносаменту, яка найчастіше використовується в комерційних операціях. Поки вантажовідправник, який володіє коносаментом, не підтвердив його, він має право розпоряджатися товаром. Індосуючи його, він передає свої права індосату, тобто особі, якій передається коносамент за індосаментом. Таким чином, право власності на товар переходить до нового власника коносаменту, який, у свою чергу, може передати його за допомогою індосаменту комусь іншому.
- На визначену особу (прямий коносамент): на відміну від коносаменту «на замовлення», прямий коносамент - той, в якому зазначено, що товар відправляється визначеній особі, - не дає права вантажовідправнику розпоряджатися товаром. Це право належить виключно одержувачу, який має право забрати товар після пред'явлення коносаменту і документа, що посвідчує його особу. Найпоширенішою та найбезпечнішою формою іменованих одержувачів є іменовані сторони.

Інші часто використовувані терміни коносаменту:

- **Прямий коносамент** - передається за допомогою письмового документа, що підтверджує передачу, який правонаступник повинен пред'явити капітану судна разом з оригіналом коносаменту при отриманні вантажу. На прямому коносаменті термін «на замовлення», надрукований на стандартному коносаменті, повинен бути закреслений, а викреслення завізовано як вантажовідправником, так і капітаном.
- **Чистий коносамент** - декларує відсутність пошкодження або втрати вантажу в дорозі. Іноді товари можуть бути «отримані паралельно», що може призвести до затримки перед фізичним завантаженням товару на судно.
- **Нечистий коносамент** - містить позначку про те, що товар, отриманий перевізником, був дефектним або пошкодженим.
- **Наскрізний коносамент** - видається, коли вантажовідправник бажає, щоб перевізник або судноплавна лінія організували перевезення до місця призначення за межами порту вивантаження. Наскрізний коносамент, на додаток до угоди про перевезення товарів з порту в порт, включає подальшу подорож (морем або сушею) від порту призначення судна до віддаленого місця (наприклад, внутрішнього пункту призначення замість порту).
- **Коносамент експедитора або Домашній коносамент (HBL)** - внутрішній документ, створений експедитором або брокером для надання відповідної інформації клієнту. Домашній коносамент не завжди може бути представлений як офіційна документація, що використовується під час митного процесу.
- **Лінійний коносамент (MBL)** - офіційний коносамент, який генерує судноплавна лінія або оператор судна. Лінійний коносамент, як правило, містить найбільш точну інформацію, і багато митних органів будуть використовувати лише його для цілей митного оформлення.

Приклад коносаменту:

XXXXXX LINER SERVICES				MASTER BILL OF LADING Conocimiento de Embarque	
(2) SHIPPER (Complete Name, Address & Zip Code) Embarcador		(3a) BOOKING NO. Reserva No. CAT - XXXXXX		(3c) SCAC Code CAMN	(3a) BILL OF LADING NO. Conocimiento de Embarque
Shipper's Name Mailing Address Including City, State and Zip Code		(3b) DATE Fecha		FWDR REF. NO.	
(5) CONSIGNEE (Complete Name, Address, & Zip Code) Consignado a: Not Negotiable unless consigned "To Order"		(6) FORWARDING AGENT Agente Embarcador-Referencias		FMC NO.	CHB NO.
Consignee's Name Complete Mailing Address Including City, State and Zip Code		(7) NOTIFY PARTY (Complete Name, Address, & Zip Code) Dirigir Notificación de Llegada a:			
Contact Information for Person to be notified at Destination include Full Name, Phone Number and/or E-mail Address		(8) ALSO NOTIFY - ROUTING & INSTRUCTIONS Tambien Notificar - Ruta Doméstica/Instrucciones de Exportación			
(9) VESSEL Nave	VOYAGE Viaje	FLAG Bandera	(10) PLACE OF RECEIPT *Carga Recibida en:	(11) RELAY POINT Punto de Conexión	(12) POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS Lugar y País de Origen
			(13) PORT OF LOADING Puerto de Carga Enter Port Delivered to	(14) LOADING PIER / TERMINAL Muelle	
(16) PORT OF DISCHARGE Puerto de Descarga Enter Final Destination			(17) PLACE OF DELIVERY *Lugar de Entrega de la Carga	(18) ORIGINALS TO BE RELEASED AT Originales para Entregarse en: Enter Releasing Instructions for Original Bills of Lading	
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER					
(19) MARKS & NO'S/CONTAINER NO'S Marcas y Numeros	(20) NO. OF TRLS / CONT'S / PKGS. No. de Furgonetas/ Bultos	(21) HMT*	(22)	DESCRIPTION OF CARGO Contenido Según Embarcador	(23) WEIGHT Libras/Kilos
					(24) MEASUREMENT Medidas
				CONTACT:	TEL. NO.
(25) ** HAZARDOUS DECLARATION - THIS IS TO CERTIFY THAT THE ABOVE NAMED MATERIALS ARE PROPERLY PACKED, LOADED, CLASSIFIED, DESCRIBED, MARKED, LABELLED, SECURED, DESPATCHED AND ARE IN PROPER CONDITION FOR TRANSPORTATION ACCORDING TO ALL APPLICABLE REGULATIONS AS SPECIFIED IN CLAUSE 26. PROVIDE SHIPPER'S EMERGENCY RESPONSE CONTACT'S NAME AND TELEPHONE NUMBER INCLUDING AREA CODE IN THE SPACE PROVIDED.				Signature	
FREIGHT CHARGES Flete	RATED AS Flete Básico	PER	RATE Tarifa	TO BE PREPAID IN US DOLLARS Prepagado en Dolares U.S.	TO BE COLLECTED IN US DOLLARS A Cobrar en Dolares U.S.
					FOREIGN CURRENCY Moneda Local
THIS BILL OF LADING CONSISTS OF CONDITIONS AND INFORMATION APPEARING ON THE FRONT AND BACK OF THE DOCUMENT. SUBJECT TO SECTION 7 OF CONDITIONS, IF THE SHIPMENT IS TO BE DELIVERED TO THE CONSIGNEE WITHOUT RECOURSE ON THE SHIPPER, THE SHIPPER SHALL SIGN THE FOLLOWING STATEMENT: "THE CARRIER SHALL NOT MAKE DELIVERY OF THIS SHIPMENT WITHOUT PAYMENT OF FREIGHT AND ALL OTHER LAWFUL CHARGES."				TOTALS	
SIGNATURE OF SHIPPER _____				IN WITNESS WHEREOF THE CARRIER HAS SIGNED _____ ORIGINAL BILLS OF LADING, ALL OF THE SAME TENOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS STAND VOID.	
LIABILITY LIMITED UNLESS INCREASED VALUE DECLARED BELOW, ALL AS SPECIFIED IN SECTION 16:				BY _____ CARRIER: LINER SERVICES	
DECLARED VALUE: _____ * APPLICABLE ONLY WHEN USED AS A THROUGH TRANSPORTATION BILL OF LADING. ** INDICATE WHETHER ANY OF THE CARGO IS HAZARDOUS MATERIAL UNDER DOT, IMCO OR OTHER REGULATIONS AND INDICATE THE CORRECT COMMODITY NUMBER IN DESCRIPTION OF CARGO ABOVE.				BY _____ FOR SHIPPER	

Нетрадиційне переміщення – можуть бути випадки, коли вантаж переміщується морським судном, в якому коносамент не використовується. Такий випадок може бути, коли вантаж переміщується за допомогою океанських водних шляхів без переміщення між двома країнами, коли морський перевізник або власник судна недостатньо великий, щоб брати участь у регулярних морських перевезеннях, і коли стихійні лиха або конфлікти виключають звичайні процедури, пов'язані з морськими перевезеннями. У таких випадках фізичні особи або організації все ще повинні намагатися використовувати стандартні найкращі практики доставки, такі як використання

пакувального листа та накладної, щоб запобігти втраті або крадіжці на цьому шляху.

Підготовка вантажу для морських перевезень

Вантаж, що перевозиться морським транспортом, як правило, вимагає меншої уваги до деталей, особливо якщо вантаж перевозиться в стандартних морських контейнерах. Однак є ще кілька речей, які вантажовідправники повинні знати при підготовці вантажу до морських перевезень.

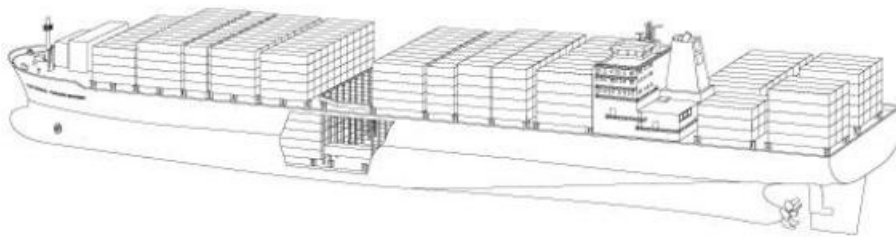
Контейнерні перевезення

Сучасні [транспортні контейнери](#) мають стандартизовані внутрішні, зовнішні та дверні розміри. Контейнери також мають заздалегідь визначені обмеження по вазі, встановлені з урахуванням структурної цілісності контейнерів і номінальної потужності кранів і транспортних засобів, що використовуються для їх переміщення. Вага морського контейнера часто розглядається в наступних термінах:

- **Тара** – вага порожнього контейнера; вага, що генерується самим контейнером.
- **Нетто** – вага товару, розміщеного в контейнері.
- **Брутто** – сумарна вага контейнера і вмісту контейнера.

Контейнери можуть бути виготовлені з різних матеріалів, що може вплинути на значення маси тари і брутто.

Приклад судна для перевезення контейнерів:



Незважаючи на те, що існують десятки різновидів контейнерів, доступних для задоволення різних потреб, переважна більшість контейнерів - це так звані «сухі контейнери» розміром 20 футів (TEU) або 40 футів (FEU). TEU і FEU повністю закриті, і хоча вони називаються «сухими», насправді не є герметичними. Самі контейнери замикаються і можуть штабелюватися, причому два TEU можуть бути завантажені на або під FEU. Стандартні контейнери для сухих вантажів здебільшого виготовляються зі сталі, проте доступні й алюмінієві варіанти.

Під час переміщення контейнери фізично пломбуються. Пломба - це, як правило, металевий або пластиковий замок, який можна закрити лише один раз. Єдиний спосіб зняти замок - це фізично розрізати його, тим самим «зламавши пломбу». Пломби на контейнерах не забезпечують жодної форми конструктивного захисту самих контейнерів, а використовуються для відстеження ланцюга поставок. Належна пломба контейнера повинна мати серійний номер для відстеження. Цей серійний номер повинен бути записаний на місці запечатування і переданий кінцевому одержувачу для перехресних посилань. Якщо пломба на контейнері в пункті прийому не збігається з пломбою на початку подорожі, це може означати крадіжку або фальсифікацію.

Враховуючи обсяги морських перевезень, номери контейнерів часто перевіряють лише в разі виникнення проблем з підрахунком кількості місць або ідентифікацією товару.

Ланцюжок поставок контейнерів:

- **Наповнення контейнера** - коли порожній контейнер заповнюється або "начинається" вантажем, що підлягає перевезенню. Наповнення може здійснюватися як на території замовника, так і в порту. Наповнення може бути відповідальністю замовника або третьої сторони, визначеної в умовах контракту.
- **Пломбування контейнера** - пломбування відбувається після того, як контейнер був наповнений. Фізичне встановлення пломби може бути відповідальністю замовника або третьої сторони, визначеної замовником.
- **Розпечатування контейнера** - розпечатування відбувається в кінці морської подорожі в присутності замовника або призначеної ним третьої сторони, визначеної замовником. Розпечатування можна здійснити або в порту, або доставити контейнер до місця розташування замовника.
- **Розпакування контейнера** - коли з повного контейнера виймають вміст або «зачищають» його від вантажу. Розпакування контейнерів може відбуватися в порту або на території замовника, і є відповідальністю замовника або третьої сторони, визначеної в умовах контракту.

Процес наповнення/розпакування

- Коли контейнер доставляється до місця розташування клієнта і залишається для подальшого наповнення або розпакування, це називається «самовивозом». Самовивіз може здійснюватися протягом певного заздалегідь визначеного інтервалу часу, або ж на стільки часу, скільки вимагає клієнт/контракт. Самовивіз підходить для клієнтів, які хочуть самостійно наповнювати/зачищати та пломбувати/розпечатувати контейнери.
- Коли контейнер наповнюється під час надання контейнера, це називається "живим завантаженням". Живе завантаження - це той самий процес, що і завантаження на вантажівку, і зазвичай контейнери встановлюються на вантажівку, якщо вони знаходяться на об'єкті замовника.

Приклади пломб для контейнерів:



Процес наповнення/зачистки та пломбування/розпечатування можна повністю віддати на аутсорсинг третій стороні. Багато організацій, які мають справу з неповними

контейнерами, покладаються на брокерів або третіх осіб, які приймають і відправляють їхні вантажі, гарантуючи, що всі формальності будуть виконані від їхнього імені. Самостійне керування наповненням/зачисткою та пломбуванням/розпломбуванням здебільшого корисне лише для вантажовідправників, які перевозять великі обсяги вантажів і мають надійні процеси моніторингу ланцюга поставок.

Плануючи перевезення в TEU або FEU, вантажовідправники повинні враховувати ширину, висоту та загальний об'єм контейнера. Наприклад, внутрішня ширина стандартного FEU становить трохи менше 2,4 метра, тоді як ширина [стандартного північно-американського піддону становить трохи більше 1 метра на короткому кінці і трохи більше 1,2 метра на довгому кінці](#); завантаження з використанням цього типу піддону з будь-якою конфігурацією «бік в бік» неминуче означатиме втрату деякої корисної вільної площі. Те саме стосується негабаритних палет - палети надмірної висоти не зможуть пройти через двері, якщо вони перевищують висоту дверей, особливо якщо палети переміщуються ручним візком або іншим видом МТО, тобто для того, щоб підняти палету з землі, все одно залишиться кілька сантиметрів вільного простору.

Вантаж, який нещільно завантажується в контейнер вручну, може заповнити весь доступний простір, але завантаження і розвантаження вантажу вручну може зайняти надзвичайно довгий період часу. Якщо перевізник не готовий здійснювати самовивіз, використання ручного завантаження може бути навіть недоцільним. Крім того, багато контейнерів можуть бути спорожнені і перевантажені на іншу вантажівку, якщо інтермодальні перевезення неможливі, що ще більше затягує процес і збільшує ризик пошкодження вантажу. Під час великомасштабних операцій з ліквідації наслідків аварій вантажовідправники можуть використовувати палетоване завантаження, щоб прискорити процес доставки на першому та останньому етапах.

Сухий контейнер TEU і FEU									
Тип	Вага контейнера			Внутрішні розміри				Двері	
	Брутто (кг)	Тара (кг)	Нетто (кг)	Довжина (м)	Ширина (м)	Висота (м)	Місткість (м3)	Ширина (м)	Висота (м)
20 футів	24,000	2,370	21,630	5.898	2.352	2.394	33.2	2.343	2.28
40 футів	30,480	4,000	26,480	12.031	2.352	2.394	67.74	2.343	2.28

Title

Завантажити посібник - Технічні характеристики контейнера

File



Крім стандартних сухих контейнерів TEU і FEU, існує кілька поширених типів морських контейнерів для задоволення різних потреб.

- **Відкритий верх/бік** - деякі контейнери мають відкритий верх або відкритий борт для розміщення негабаритних вантажів, таких як автомобілі. Однак контейнери все одно матимуть основи звичайних розмірів для полегшення штабелювання та переміщення кранами.
- **Негабаритні** - деякі контейнери виготовляються особливо довгими або особливо високими, щоб вміщати більші вантажі. Однак тільки спеціальні судна і порти можуть приймати цей тип контейнерів.
- **Контейнер для холодного зберігання** - контейнери для холодного зберігання або рефрижераторні контейнери використовуються для транспортування будь-яких

товарів з контрольованим кліматом або товарів холодового ланцюга. Рефрижераторні контейнери призначені для транспортування продуктів, що потребують холоду, протягом усього морського рейсу, і потребують постійного підключення до електрики або палива для підтримки низької внутрішньої температури. Автономні рефрижератори технічно можна перевозити на будь-якому судні, яке може вмістити звичайні TEU і FEU, але може знадобитися спеціальна підготовка і маніпуляції.

Рефрижераторні контейнери									
Тип	Вага контейнера			Внутрішні розміри				Двері	
	Брутто	Тара	Нетто	Довжина	Ширина	Висота	Місткість	Ширина	Висота
	(кг)	(кг)	(кг)	(м)	(м)	(м)	(м3)	(м)	(м)
20 футів	24,000	3,050	20,950	5.449	2.29	2.244	26.7	2.276	2.261
40 футів	30,480	4,520	25,960	11.69	2.25	2.247	57.1	2.28	2.205

Контейнери відкритого типу									
Тип	Вага контейнера			Внутрішні розміри				Двері	
	Брутто	Тара	Нетто	Довжина	Ширина	Висота	Місткість	Ширина	Висота
	(кг)	(кг)	(кг)	(м)	(м)	(м)	(м3)	(м)	(м)
20 футів	24,000	2,580	21,420	5.629	2.212	2.311	32	2.33	2.263
40 футів	30,480	4,290	26,190	11.736	2.212	2.311	64.4	2.33	2.263

Високі кубічні контейнери									
Тип	Вага контейнера			Внутрішні розміри				Двері	
	Брутто	Тара	Нетто	Довжина	Ширина	Висота	Місткість	Ширина	Висота
	(кг)	(кг)	(кг)	(м)	(м)	(м)	(м3)	(м)	(м)
20 футів	30,480	3,980	26,500	12.031	2.352	2.698	76.3	2.34	2.585
40 футів	30,480	4,800	25,680	12.031	2.352	2.698	86	2.34	2.585

Плоскі стелажні контейнери									
Тип	Вага контейнера			Внутрішні розміри				Двері	
	Брутто	Тара	Нетто	Довжина	Ширина	Висота	Місткість	Ширина	Висота
	(кг)	(кг)	(кг)	(м)	(м)	(м)	(м3)	(м)	(м)
20 футів	30,480	2,900	27,580	5.898	5.624	2.236	27.9	H/3	H/3
40 ft	34,000	5,870	26,480	28,130	11.786	2.236	27.9	H/3	H/3

Title

Завантажити посібник - Технічні характеристики контейнера

File
↓

Палети в контейнерах

Перевезення вантажів у контейнерах часто здійснюється з використанням палет.



Залежно від типу палети, в різні контейнери може поміститися різна кількість товару. У ситуації, коли палети не надто високі, щоб пройти крізь двері контейнера, загальний орієнтир для оцінки кількості палет на контейнер такий:

Тип/розмір палети	Палет на контейнер	
	20-футовий контейнер	40-футовий контейнер
Євростандарт (120 x 80 см)	11	23 або 24
Європа, Азія (120 x 100 см)	10 або 11	20 або 21
Північна Америка (121.9 x 101.6 см)	10	20

Негабаритні вантажі

Морське судноплавство ідеально підходить для надзвичайно великих вантажів; вантажні трюми великих кораблів можуть обробляти надмірно великі предмети, в той час як МНЕ, що використовуються в портових операціях, можуть працювати з вагою, яка не є звичайною для повітряного або автомобільного транспорту. Для перевезення

негабаритних вантажів вантажовідправники повинні отримати відповідні зовнішні розміри, а у випадку машинного обладнання - детальні технічні характеристики поводження з матеріалом, які можна отримати у виробника або в інструкції до обладнання. Оформлення неконтейнерних вантажів може зайняти деякий час, оскільки суховантаж з трюмом відповідного розміру і вільним простором може виявитися недоступним. Крім того, може бути складно знайти судна, що використовують правильний маршрут для прибуття в пункт призначення вантажовідправника. Експедиторами, щоб визначити час та інформацію, необхідну для успішного перевезення насипних вантажів.

Насипні сухі/сипучі вантажі

Морські вантажні судна мають унікальну здатність перевозити величезні обсяги неупакованих навалювальних вантажів, тобто сипучих сухих вантажів, таких як зерно або руда. Суховантажі можуть вміщати великі обсяги сипучих вантажів в одному або декількох великих вантажних трюмах в середині судна. На відміну від контейнеровозів, суховантажі навряд чи будуть проходити процес перевалки - процес вивантаження сипучих вантажів з судна і повернення їх на нього є дуже енергоємним. Для завантаження та розвантаження суховантажів потрібне спеціальне обладнання та підготовка. Залежно від потреб на місцях, сипучі вантажі можуть навіть пакуватись у мішки безпосередньо на місці, щоб полегшити швидке завантаження на вантажівки для подальшого транспортування. Суховантажні судна часто використовуються для перевезення продовольства в рамках гуманітарних операцій.

Фізичні вимоги до перевезення вантажів

У зв'язку з тривалістю морських перевезень вантажовідправники повинні пам'ятати про вантажі, які можуть бути чутливими до зміни температури, або ж мати певні терміни придатності. Вантаж, відправлений у контейнері звичайними морськими шляхами, може легко досягти місця призначення за два місяці, особливо якщо врахувати митне оформлення і час простою. Контейнери залишатимуться герметичними та піддаватимуться впливу сонця та зовнішніх факторів протягом усього шляху, тобто вміст може піддаватися сильному нагріванню чи охолодженню.

- **Медичний вантаж** – Фармацевтичні препарати та витратні матеріали з терміном придатності слід обробляти з урахуванням часу доставки. Багато країн не імпортують медичні товари з терміном придатності менше 18 місяців - це обмеження починається з моменту проходження митниці. Це означає, що медичні товари повинні закуповуватися та постачатися з ще довшим терміном придатності. Вантажовідправники повинні знати процедури імпорту в пункті призначення і планувати свою діяльність відповідно до них. Товари, чутливі до температури, можуть потребувати рефрижераторного зберігання, навіть якщо це прямо не зазначено виробником.
- **Харчові продукти** – Контейнеровані харчові продукти повинні бути підготовлені до тривалого зберігання - особливі температурні вимоги повинні бути визначені заздалегідь, а перед завантаженням може знадобитися обробка фумігацією.
- **Небезпечні вантажі** – Стандарти морських перевезень небезпечних вантажів менш суворі, але їх все одно необхідно враховувати. Деякі предмети небезпечні речовини реагують з металом, а це означає, що тривалий вплив на морські контейнери може призвести до пошкодження контейнера, що спричинить додаткові витрати для вантажовідправника. Інші небезпечні вантажі стають легкозаймистими при підвищеній температурі - навіть якщо вантаж в пункті відправлення або

призначення не піддається впливу екстремальних температур, контейнери можуть бути розвантажені і зберігатися в екстремально жаркому кліматі в очікуванні перевантаження на інше судно. Для ознайомлення з процесом перевезення небезпечних вантажів морем, будь ласка, перегляньте [розділ «Небезпечні вантажі» цього посібника](#).

Планування морських перевезень

Під час планування морських перевезень необхідно розуміти пропускну здатність портів і контроль за діяльністю портів, щоб оцінити будь-які можливі обмеження, які можуть перешкоджати переміщенню товарів. Такі фактори вказують на придатність порту для обслуговування запланованих перевезень:

- Кількість, тип і розмір суден, які можуть бути обслуговані за один раз.
- Типовий час очікування та розвантаження судна.
- Наявність обладнання для обробки різних типів вантажів - наприклад, навалом, в мішках, сипучих, контейнерів тощо, та його стан.
- Наявність робочої сили, робочий час та типові норми розвантаження як вручну.
- Вивантажений вантаж та контейнери.
- Операційні фактори, які можуть обмежувати діяльність, такі як ризик заторів або вплив погоди в певний час.
- Вимоги до портової документації та ефективність процедур оформлення вантажів.
- Складські приміщення та інфраструктура, така як залізниця, автомобільні дороги.

Якщо переміщення товарів здійснюється на територію, підконтрольну місцевим органам державної влади, чітко розуміння вимог, що стосуються переміщення товарів, необхідно отримати від відповідного органу до початку будь-якого переміщення.

Автомобільний транспорт

Автомобільний транспорт на сьогоднішній день є найбільш поширеним способом переміщення вантажів у всьому світі. Автомобільний транспорт також є тим, чим приватні особи або вантажовідправники можуть легко керувати безпосередньо, без необхідності звертатися до брокера або третьої сторони. Вантажівки та транспортні засоби часто можна знайти на місці, навіть у перші дні реагування на надзвичайну ситуацію, хоча якість транспортних засобів та доріг може бути різною.

Загальні терміни в сфері автомобільного транспорту

Перевантаження	Дія з перевантаження товарів безпосередньо з однієї вантажівки в іншу, що часто здійснюється в пунктах перетину кордону або в пунктах, де змінюється власник вантажу. Може використовуватися для прискорення доставки до кінцевого пункту призначення.
Тягач	Автомобіль з потужним двигуном, спеціально розроблений для перевезення великих вантажів на причепах. Тягачі зазвичай працюють на дизельному паливі, мають багатоступінчасту коробку передач і мають велику кабіну.
Причіп	Багатовісна платформа без двигуна, яка тягнеться за допомогою тягача. Причепа можуть мати багато конфігурацій, включаючи плоскі поверхні, закриті, рефрижераторні, двосекційні (з'єднані впритул) або деякі їх варіації.

Напівпричіп / сідельний тягач	Комбінація тягача з причепом, з'єднаних шарнірним з'єднанням (дишлом), що забезпечує підвищену маневреність.
Вантажівка-фургон / Проста вантажівка	Вантажівка, в якій кабіна і секція кузова з'єднані нероз'ємно, а з'єднання не є шарнірними. Колеса під секцією кузова можуть приводитися в дію від основного двигуна, забезпечуючи повний привід і додаткове зчеплення та керованість на дорозі.
Вісь	Обертний вал, який з'єднує колеса по обидва боки бази транспортного засобу. Вантажівки часто описують за кількістю осей. Більша кількість осей може знадобитися для більших навантажень або в умовах бездоріжжя.
Маневрування	Іноді це називають "переміщенням". Акт транспортування вантажу на короткі відстані між сусідніми і часто заздалегідь визначеними місцями, наприклад, між морським портом і складом, або в межах певного об'єкта нерухомості. Маневрові транспортні засоби можуть потребувати менше спеціального обладнання, менше зношуватися і часто працюють у міських умовах. Деякі маневрові операції використовують спеціально розроблені тягачі для переміщення причепів, щоб полегшити швидке паркування, розвантаження, завантаження та підготовку до відправлення
Перевезення на великі відстані	Акт переміщення вантажу на великі відстані, що триває кілька днів або тижнів і, можливо, перетинає міжнародні кордони. Перевезення на далекі відстані можуть потребувати обладнання для приготування їжі та спальних місць для водіїв, ремонтного обладнання на борту в будь-який час, обладнання для зв'язку на великі відстані, а також позашляхових можливостей.
Вантажно-підйомний борт	Самохідна платформа, з'єднана з задньою частиною вантажівки, яка піднімає палети/важкі вантажі без необхідності ручного завантаження. Іноді також називають "підйомною платформою".
Мультимодальність	Акт переходу між двома видами транспорту. У вантажоперевезеннях мультимодальні перевезення часто означають використання морських контейнерів, які можна завантажувати між різними суднами та транспортними засобами як єдине ціле без необхідності вивантаження вантажу.
Вантажник	Завантаження та розвантаження вручну людиною. Вантажники широко використовуються в гуманітарному середовищі.
Транспортні перевезення під митним контролем	Вантажівка, яка везе в країну вантаж, ще не розмитнений на митниці. Транспортні перевезення під митним контролем суворо регулюються і супроводжуються додатковими заходами безпеки, яких необхідно дотримуватися. Транспортні перевезення під митним контролем зазвичай використовуються для коротких перевезень, таких як перевезення вантажів з аеропорту на склад, але також часто використовуються під час транзиту через кілька країн.

Організація автомобільних перевезень

Самостійно керовані власні або орендовані транспортні засоби

Агенції, що здійснюють операції будь-якої тривалості в будь-якому масштабі, можуть забажати придбати, орендувати або взяти в лізинг транспортні засоби, які призначені виключно для потреб та під управлінням самої агенції. Якщо організація вирішує придбати власний транспортний засіб, необхідно врахувати низку аспектів, таких як тип транспортного засобу та тип кузова. Характер операції з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації може також вимагати включення в загальну специфікацію транспортного засобу механічних навантажувально-розвантажувальних засобів для полегшення завантаження і розвантаження. Орендовані та власні транспортні засоби можуть бути знайдені на місці, або вони можуть бути імпортовані для участі в операції з ліквідації наслідків на вимогу організації. Придбання транспортних засобів за межами країни може бути найкращим способом знайти найкраще або найбільш відповідне обладнання, але це може зайняти багато часу і коштувати велику суму грошей, залежно від відстані до місця доставки та типу транспорту, що використовується. Транспортні засоби, привезені з іншої країни, також повинні будуть пройти звичайні митні формальності.

Майте на увазі, що деякі країни не дозволяють ввозити певні моделі. Це пов'язано в основному з екологічними або економічними причинами. У деяких випадках країни встановлюють надзвичайно високі податки на імпорт та/або реєстрацію, щоб захистити свій ринок виробництва. Якщо установи хочуть імпортувати транспортний засіб, надзвичайно важливо з'ясувати офіційні та практичні процедури імпорту.

Переваги самостійного керування автопарком:

- **Спеціально побудовані транспортні засоби** – орендовані або власні транспортні засоби можуть бути спроектовані, модифіковані або побудовані спеціально для перевезення певного продукту, наприклад, предметів холодного ланцюга, які можуть вимагати особливого поводження.
- **Самостійне управління водіями** – організації, які повністю контролюють свої транспортні засоби, зможуть навчати та готувати власних водіїв, що дозволить розвиватися, спеціалізуватися та контролювати якість у разі виникнення проблем з роботою.
- **Персоналізація** – орендований або власний транспортний засіб може бути оформлений логотипами та розпізнавальними знаками, а також може бути встановлене та налаштоване обладнання службового зв'язку.
- **Контроль якості** – використовуючи самостійно керований транспортний засіб, набагато легше гарантувати, що транспортний засіб використовується належним та гідним агентства етичним чином.

Недоліки самостійного керування автомобілями:

- **Час і складність** - самостійне управління транспортними засобами та автопарками може займати багато часу і вимагати надмірної уваги з боку керівництва.
- **Спеціальні знання** – обслуговування одного або декількох транспортних засобів вимагає спеціальних навичок і знань. Якщо не буде укладено сторонніх домовленостей зі спеціалізованими ремонтними службами, організація доведеться шукати механіків і укласти з ними контракти, а також керувати власним ланцюжком постачання запасних частин. Координація та управління автопарком - це також окрема спеціальна навичка, яка вимагає наявності кваліфікованого персоналу для координації руху декількох транспортних засобів.

- **Витрати** – стартовий та інвестиційний капітал для придбання транспортних засобів, на водіїв та запчастини може бути значним, а гуманітарні організації, обмежені грантовим фінансуванням, можуть бути не в змозі покрити всі витрати одразу. Діяльність у багатьох ситуаціях також вимагатиме значних витрат на страхування. Транспортним засобом, що перебуває у власності, необхідно управляти до моменту фактичної передачі його іншій особі, включаючи оновлення записів про власність місцевими органами влади. Організація може нести відповідальність за будь-які зобов'язання, пов'язані з транспортним засобом протягом періоду володіння.
- **Єдина точка відмови** – організації, які володіють або керують власними транспортними засобами, наражаються на ризик механічних проблем або аварії, які можуть повністю зупинити використання цього транспортного засобу в будь-який час.

Водії є важливим компонентом автопарку, що управляється самостійно, так само як і самі транспортні засоби. Навіть якщо організація має ідеально доглянутий автопарк, якщо вона використовує непрофесійних водіїв, водіїв, які не мають ліцензії на роботу в певному середовищі, або не інвестує в навчання водіїв, то можуть статися аварії, пошкодження, втрата вантажу і, можливо, проблеми зі штрафами або судовими позовами. Агенції, які прагнуть утримувати власні транспортні засоби та мати штат водіїв, повинні забезпечити прозорість практики найму, а також чітко продемонструвати навички та знання, необхідні для роботи. При підборі водіїв агентства можуть враховувати:

- Прохання надати документи, що підтверджують наявність ліцензії на право керування відповідним транспортним засобом
- Запит на перевірку особистих даних
- Прохання заявнику продемонструвати свої навички водіння з перших рук у безпечному місці
- Підготовку технічних запитань
- По можливості, запровадити програму скринінгу на наркотики

Перевезення третіми сторонами

Гуманітарні організації все більше покладаються на сторонніх постачальників транспортних послуг як на метод переміщення вантажів до та з району проведення операцій реагування. Загальні поточні витрати на залучення сторонніх компаній можуть бути вищими, але в умовах нестабільного характеру діяльності з реагування сторонні компанії можуть допомогти швидко розпочати операції, а організації можуть розпочати або припинити роботу так швидко, як це необхідно, не турбуючись про те, що робити з великими матеріальними активами, такими як вантажівки. Навіть якщо організація володіє власними транспортними засобами, можуть виникнути випадки, коли виникає потреба в додаткових потужностях для задоволення пікових навантажень або інших короткострокових потреб. Це можна зробити за допомогою транспортних засобів, наданих сторонніми комерційними транспортними компаніями.

Сторонні транспортні компанії, як правило, можна знайти на місцевому рівні в умовах надзвичайної ситуації або поблизу неї, і їх використання також виконує функцію інвестування коштів у місцеву економіку та сприяє прийняттю місцевим населенням відповідної організації, що надає допомогу. Організації повинні проявляти належну ретельність при залученні та виборі сторонніх транспортних компаній, а також дотримуватися власних внутрішніх процедур закупівель, де це можливо.

Переваги стороннього транспорту:

- **Гнучкість** - Організації можуть використовувати комерційних постачальників для задоволення мінливих вимог попиту
- **Без обмежень за розміром** – Організації, які можуть відправляти вантажі нечасто або лише в невеликих кількостях і не потребують постійної наявності власного транспорту під рукою. Сторонній транспорт обслуговує різноманітні вантажі та поїздки.
- **Нижчі початкові витрати** – Сторонні перевізники практично не матимуть початкових витрат, і перевізник може запропонувати більш рентабельну та ефективну послугу, з розділенням витрат за перевезення з іншими вантажовідправниками.
- **Зниження рівня складності** – Управління транспортними засобами та водіями більше не є обов'язком організації, що дозволяє адміністративним командам організації зосередитися на інших сферах.
- **Знання місцевої специфіки** - Сторонні перевізники або постачальники можуть мати кращі робочі знання про вимоги країни, місцеві обмеження, географію, вимоги або обмеження до транспортних засобів, оптимізовані маршрути, проблемні моменти та інше.

Недоліки стороннього транспорту:

- **Етичні проблеми** – Сторонні перевізники не є прямими представниками організації-контрагента, а тому можуть займатися діяльністю, яку гуманітарні організації можуть вважати неетичною, наприклад, перевозити обладнання для сторін конфлікту або використовувати дитячу працю. Стандарти водія також не контролюються вантажовідправником, і можуть мати місце такі дії, як вживання наркотиків або небезпечне водіння.
- **Додатковий ризик** – Хоча вантажовідправники можуть використовувати додаткове страхування, завжди існує підвищений ризик використання третіх сторін, які можуть бути менш зацікавлені в доставці вантажу допомоги.
- **Вищі довгострокові витрати** – Хоча початкові витрати можуть бути значно меншими при використанні сторонніх перевізників, протягом досить тривалого періоду часу і при достатній кількості вантажу, вартість послуг сторонніх комерційних перевізників завжди може бути вищою за кг.

Аргументи на користь як сторонніх, так і самостійно керованих вантажних перевезень:

Незалежно від того, чи є використовувані транспортні засоби власними, орендованими або управляються третьою стороною, важливо забезпечити дотримання всіх місцевих законів, що стосуються ліцензування, страхування та регулювання транспортних засобів:

- Водії мають законно отриману ліцензію на керування класом транспортного засобу, яким вони керують, на дорогах загального користування та автомагістралях.
- Плата сплачується за специфічні вантажі, такі як негабаритні або небезпечні вантажі.
- Транспортні засоби повинні бути застраховані принаймні на мінімальну суму, передбачену законом. Різні організації мають внутрішню політику щодо того, наскільки їхні власні транспортні засоби повинні бути застраховані
- Для транспортних засобів також може знадобитися документація, що стосується максимально допустимої ваги з точки зору повної маси транспортного засобу, ваги на вісь і корисного навантаження.

Ставки на перевезення сторонніми організаціями

Те, як сторонні автотранспортні компанії вирішують стягувати плату за транспортні послуги, залежить від країни, ситуації, очікуваних потреб контракту і навіть місцевих норм і правил. Загальні положення:

Заздалегідь визначений маршрут	Багато постачальників послуг автоперевезень полюбляють укласти контракти на основі заздалегідь визначених маршрутів. У контракті буде вказано заздалегідь встановлений тариф між двома пунктами, виражений або як вартість всього транспортного засобу, або як тариф за кілограм. Заздалегідь визначені тарифи на основі маршруту є зручними для агентств, які мають відомий план проекту з відомими і часто використовуваними пунктами призначення. Запрошення до участі в тендерах на основі маршрутних тарифів допоможе фахівцям з планування легко визначити, які постачальники транспортних послуг є більш економічно ефективними в певних регіонах.
Обмеженість у часі	У деяких ситуаціях фахівці з планування і перевізники можуть побажати визначити контракти на основі конкретних часових інтервалів, як правило, добових або погодинних ставок. Ставки, що базуються на часових показниках, можуть бути корисними в перші дні реагування, особливо при щоденній оренді послуг вантажного транспорту. Однак обмежені в часі тарифи також можуть призвести до поганого контролю витрат - якщо транспортний засіб затримується з будь-якої причини, орендарі послуг вантажоперевезень будуть зобов'язані сплатити за ці дні, якщо інше чітко не зазначено в договорі.
Відстань	Деякі контракти виражаються у вигляді ставки за відстань - зазвичай кілометри - і стягують плату з орендарів послуг вантажних автомобілів за кілограм або транспортний засіб. Укладання контрактів на основі відстані може бути схожим на попередньо визначені маршрути, однак його можна використовувати, коли планувальники не знають усіх кінцевих пунктів призначення доставки заздалегідь. Фахівці з планування повинні бути обережними з тарифами на основі відстані - якщо вони не мають детального знання маршрутів, вони можуть не мати можливості підтвердити фактично пройденої відстань. Фахівці з планування також можуть захотіти запровадити бортовий журнал для відстеження пересування водіїв.

Вага, що підлягає оплаті

У більшості гуманітарних ситуацій єдиними обмеженнями для завантаження транспортного засобу є вага вантажу, і якщо вантаж негабаритний. Існують ситуації, коли автотранспортні компанії можуть стягувати плату на основі так званої «об'ємної ваги». Об'ємна вага може застосовуватися, коли вантаж дуже легкий порівняно з його об'ємом. Якщо гуманітарна організація орендує цілу вантажівку, щільність вантажу може бути неважливою, однак у ситуаціях, коли з організації стягується плата за кілограм, автотранспортні компанії можуть включати мінімальну об'ємну вагу, щоб допомогти відшкодувати операційні витрати. Фахівці з планування повинні враховувати, що легкі, об'ємні вантажі можуть тарифікуватися за іншою ставкою.

Єдиного універсального стандарту об'ємної ваги не існує, проте хорошим показником об'ємної ваги може бути:

Метрична $(L \text{ (cm)} \times W \text{ (cm)} \times H \text{ (cm)}) / 333 = \text{Volumetric Weight (KG)}$

Унікальні комерційні автомобілі шукать перевізників

Унікальні концепції автомобільних перевезень

Вибір автомобіля

Важливо мати можливість вибрати відповідний транспортний засіб для необхідної мети, навіть якщо на більш пізньому етапі необхідно буде переглянути цей вибір, щоб відобразити доступність в польових умовах. Нижче наведено опис основних типів корпусів і комбінацій, які доступні.

Кузов і розміри

Габаритні розміри транспортного засобу багато в чому прив'язані до вантажу, що перевозиться. Існує багато факторів, які можуть обмежувати вагу транспортного засобу, включаючи місцеву інфраструктуру, стан доріг, місцеве законодавство і навіть загальну якість самого транспортного засобу.

Часто транспортні засоби відносять до вагового класу, наприклад, двадцятитонний або сорокатонний транспортний засіб. Ці тоннажі, на які посилаються в класифікації транспортних засобів, вказують на максимальну повну масу транспортного засобу, яка включає в себе вагу вантажу і вагу самого транспортного засобу. Ці специфічні визначення важливі для планування маршрутів і транспорту, оскільки багато доріг, покриттів і мостів розраховані на різну вантажопідйомність з різних конструктивних або екологічних причин. Це означає, що фактична вага корисного навантаження на транспортний засіб буде помірно меншою, залежно від транспортного засобу.

Фактична максимально допустима вага корисного навантаження на транспортний засіб буде визначена виробником, а також може регулюватися національними або місцевими правилами. Загальний кузов і тип двигуна транспортного засобу також впливатимуть на конкретну максимальну допустиму вагу корисного навантаження транспортного засобу. Для цілей планування, розмір до потреби в корисному навантаженні може бути визначений в таблиці нижче:

Тип	Осі	Максимальна повна маса (тонни)	*Орієнтовне корисне навантаження (тонни)	Типова загальна довжина кузова (метри)	Кузов
Вантажівка-фургон	2 осі / 4 колеса	3.5	1	Різне	
Вантажівка-фургон	2 осі / 6 коліс	7.5	3.5	Різне	 
Вантажівка-фургон	2 осі / 6 коліс	18.8	12	12	
Вантажівка-фургон	3 осі	26	18	12	

Тип	Осі	Максимальна повна маса (тонни)	*Орієнтовне корисне навантаження (тонни)	Типова загальна довжина кузова (метри)	Кузов
Вантажівка-фургон	4 осі	36	25	12	
Тягач з причепом	3 осі	26	18	16.5	
Тягач з причепом	4 осі	38	24	16.5	
Тягач з причепом	5 осей	40	24	16.5	
Тягач з причепом	6 осей	41	27	16.5	
Причіп закритого типу	Різні	40	26	18.75	

*Розрахункове корисне навантаження - це вага вантажу, який можна перевозити, не перевищуючи максимальну повну масу автомобіля. Якщо законодавство не визначає максимальну повну масу або місцеві умови дозволяють, це корисне навантаження може бути збільшене. Для вантажів з великим об'ємом / малою вагою вантаж може досягти максимальної місткості до того, як будуть досягнуті вагові обмеження.

Загальні типи кузовів

Бажаний тип кузова/причепа залежить від товарів або матеріалів, що перевозяться, рельєфу місцевості, відстані та переважаючих умов безпеки на місцевості. Існує багато варіантів кузова/причепа. Загальні типи кузовів можуть включати:

Бортова платформа/платформа - найпростіший і найдешевший тип кузова, що складається з плоскої поверхні, яка спирається на осі без бортів і захисту. Бортові кузови/платформи забезпечують всебічний доступ до вантажу, але мають низький рівень безпеки та захисту від погодних умов. Вантажі, що перевозяться на відкритому бортовому транспортному засобі/платформі, повинні бути закріплені за допомогою сітки/тросів і, ймовірно, повинні бути накріті пластиком або брезентом для захисту від атмосферних впливів. У багатьох гуманітарних ситуаціях вантажівки можуть використовувати еквівалент бортової вантажівки з нарощеними бічними стінками - цей метод допомагає захистити речі від падіння або виймання зсередини вантажу, але все одно вимагає накріття брезентом.



Кузов-фургон / Бортовий кузов - кузов вантажівки з твердими і жорсткими бортами, які повністю закривають платформу. Цей тип кузова зменшує корисне навантаження транспортного засобу через те, що фізична конструкція збільшує вагу, але забезпечує

захист швидкопсувного продукту і додаткову безпеку. Конструкція зовнішнього корпусу буде залежати від потреб в ізоляції, гідроізоляції або міцності. Доступ зазвичай здійснюється через задні двері. Іноді в один або обидва боки кузова вбудовують двері для спеціального доступу. Фургони/будки також ідеально підходять для особливих ситуацій, наприклад, для перевезення рефрижераторних вантажів.



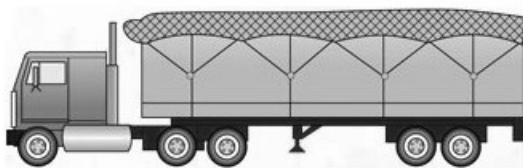
Кузови зі шторкою/відкидними бортами - Кузови зі шторкою/відкидними бортами долають недоліки доступу; ціле кузовне відділення можна відкрити, відкинувши шторку або опустивши бічний борт вантажного відділення. Це покращує швидкість завантаження та розвантаження. Переваги утримання вантажу та захисту від погодних умов зберігаються, а вага кузова може бути меншою, ніж у кузова-фургона. Однак кузови зі шторками/відкидними бортами менш безпечні, оскільки до вмісту легше отримати доступ і його не завжди можна заблокувати.



Цистерни- призначені для перевезення порошків або рідин, зазвичай мають форму, що запобігає перекиданню транспортного засобу через зміну ваги. Цистерни потребують насосного механізму та шлангів для вивантаження вантажу, а деякі цистерни мають насоси, вбудовані прямо в задню частину.



Насипні контейнеровози - сконструйовані аналогічно кузовам-фургонам, тільки без даху. Насипні контейнеровози корисні для перевезення великих партій сипучих вантажів, які не потребують звичайного ручного завантаження, таких як зерно, гравій або навіть фрукти. На контейнеровозах для сипучих вантажів може бути вбудований механічний перекидний механізм, інакше розвантаження сипучих вантажів може бути дуже трудомістким і займати багато часу вручну. Насипні контейнеровози зазвичай покриті брезентом.



Подвійний/з'єднаний причіп - тягач, що тягне більше одного причепа, з'єднаних ланцюгом. Конфігурація з подвійним причепом збільшує вагу вантажу, оскільки потрібно більше осей і з'єднань, але додає підвищену маневреність.



Маневрування транспортних засобів

Вантажні автомобілі у всіх їх видах за своєю природою є складними для маневрування, особливо складно розвертатися і здавати назад. Гуманітарні організації, які планують вантажні перевезення з використанням вантажівок, повинні враховувати при плануванні потреби в розвороті та паркуванні транспортних засобів.

При укладанні контракту або придбанні вантажівок для постійного використання на складах або поблизу них необхідно враховувати наявні місця для паркування, завантаження/розвантаження та розвороту транспортних засобів. Багато складів огорожені парканом або стінами і можуть мати лише одні в'їзні ворота. Будь-який транспортний засіб, що використовується для забирання або доставки, повинен мати можливість в'їхати на територію, розвернутися і заїхати назад, якщо це необхідно. Необхідно врахувати додатковий фактор, якщо планується одночасне завантаження декількох вантажівок чи не завадить одна вантажівка, яка завантажується/розвантажується всередині, іншій вантажівці в'їхати, виїхати або маневрувати?

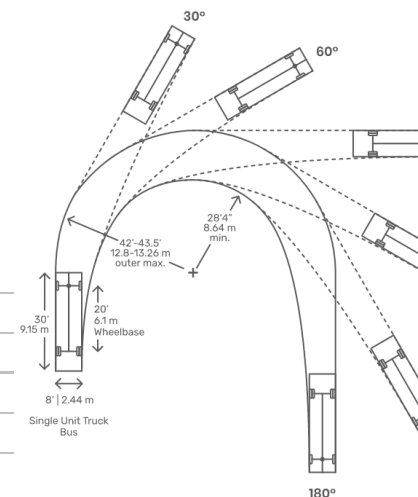
Рух великовантажних автомобілів може відбуватися по вузьких дорогах без узбіч, на перехрестях або з розворотом. Особливо довга вантажівка може не мати можливості розвернутися, якщо це необхідно, під час руху, і може потребувати, щоб дістатися до місця призначення або наступного великого перехрестя, годин або й днів.

У будь-який час і незалежно від місцевості особи, які керують вантажівками, повинні пам'ятати про обмеження висоти і ширини тунелів, підземних переходів, провулків і закритих стоянок, а також про вагові обмеження на мостах. При оцінці габаритних і вагових обмежень транспортних засобів оператори повинні також враховувати розмір і вагу вантажу. Транспортний засіб може працювати за звичайним маршрутом за нормальних умов, однак негабаритний вантаж може вплинути на умови експлуатації.

Нижче наведено загальні рекомендації щодо радіусу розвороту транспортного засобу. Фахівці з планування повинні враховувати, що фактичний радіус розвороту залежить від транспортного засобу, і різні марки та моделі будуть мати деякі відмінності.

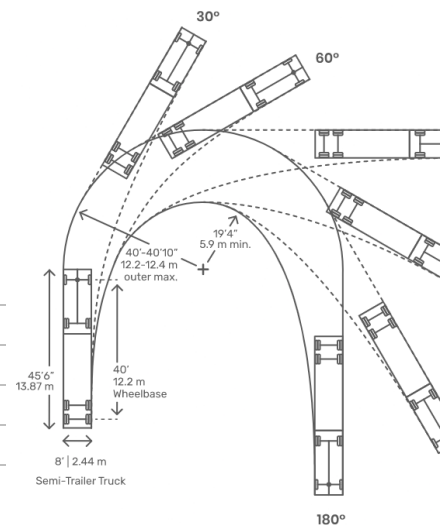
Кузов вантажівки-фургона:

Довжина транспортного засобу (м)	Безпечний радіус повороту (м)
6	18
7	21
8	24
9	27



Зчленований тягач з причепом:

Довжина транспортного засобу (м)	Safe Радіус повороту (м)
12	26
14	29
19	41
25	54



Короткий довідник про типи кузовів транспортних засобів та маневрування транспортних засобів та поєднувати можна [завантажити тут](#).

Відправлення товарів автомобільним транспортом

Документація на автомобільний транспорт

Не існує універсального стандарту на документацію, яка використовується для вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом.

Внутрішні вантажні перевезення - У більшості ситуацій, в яких працюють гуманітарні організації, більшість вантажних перевезень автомобільним транспортом здійснюється всередині країни, що не вимагає міжнародного митного оформлення. Переміщення вантажів всередині країни можна відстежувати різними способами, але найпоширенішим з них є накладна. Багато сторонніх перевізників можуть використовувати власні накладні, однак агентства можуть захотіти використовувати накладні у власних форматах. Специфічні для організації накладні, як правило, враховують особливі потреби, такі як облік метричного тоннажу або відстеження на основі номера партії/лота ліків - речі, які не можуть бути відстежені в накладній, що надається транспортною компанією. Вантажовідправникам рекомендується використовувати [стандартний набір транспортних документів](#) для всіх внутрішніх перевезень.

Міжнародні вантажні перевезення - Багато країн світу визнають так звану міжнародну накладну «CMR». CMR була запропонована та узгоджена в межах [Конвенції КДПВ ООН 1956 року](#), а згодом прийнята [Міжнародним союзом автомобільного транспорту](#). CMR функціонує подібно до авіаційної накладної (AWB) або коносамента (BOL), оскільки є стандартним і загальновизнаним документом для перевезення вантажів між двома країнами. Там, де CMR офіційно визнані, вони також є частиною офіційного митного процесу і вимагаються митниками, а також визначають ролі та обов'язки сторін. CMR не замінює звичайну товарно-транспортну накладну - вся традиційна документація може вимагатися, і формальних митних процедур при імпорті необхідно дотримуватися, - але CMR стандартизує мову, яка дозволяє владі зрозуміти характер товарів, що ввозяться в країну або перевозяться через її межі. Важливо зазначити, що CMR визнається не скрізь у

світі, наразі є лише 45 країн, які визнають CMR, в основному це країни Європи, Близького Сходу та Центральної Азії.

Приклад CMR:

SF

COPY 1 SENDER
COPY 2 CONSIGNEE
COPY 3 CARRIER

2. USE FOR
DANGEROUS
GOODS
INDICATE
1. UN NUMBER
2. PROPER
SHIPPING
NAME
3. HAZARD
CLASS
4. PACKING
GROUP
5. OTHER
CONTENTS
AS REQUIRED
IN 1.10

Approved by FM/PH4/SUTPRO UK 1981

4602000 61704 25066 07/203

LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE

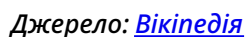
CMR

INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

Sender (Name, Address, Country) Expéditeur (Nom, Adresse, Pays)	1	Customs Reference/Status Référence/designation pour mise en douane	2
		Senders/Agents Reference Référence de l'expéditeur/de l'agent	3
Consignee (Name, Address, Country) Destinaire (Nom, Adresse, Pays)	4	Carrier (Name, Address, Country) Transporteur (Nom, Adresse, Pays)	5
Place & date of taking over the goods (place, country, date) Lieu et date de la prise en charge des marchandises (Lieu, pays, date)	6	Successive Carriers Transporteurs successifs	7
Place designated for delivery of goods (place, country) Lieu prévu pour la livraison des marchandises (lieu, pays)	8	This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) Ce transport est soumis nonobstant toute clause contraire à la Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR)	
Marks & Nos; No. & Kind of Packages; Description of Goods* Marques et Nos, No et nature des colis, Designation des marchandises*		Gross weight (kg) Poids Brut (kg)	Volume (m³) Cubage (m³)
		9	11
Carriage Charges Prix de transport	12	Senders Instructions for Customs, etc... Instructions de l'Expéditeur (optional)	
Reservations Réserves	14	Document attached Documents Annexés (optional)	
		Special agreements Conventions particulières (optional)	
Goods Received/Merchandise Rescues		Signature of Carrier/Signature du transporteur	Company completing this note Société émettrice
		18	19
		Place and Date; Signature Lieu et date; Signature	
		20	

FORM REF: 730 CMR

Карта країн, які наразі визнають та використовують CMR у тому чи іншому форматі:



На відміну від повітряних і морських перевезень, які можуть проходити через країни або об'їжджати їх відносно непоміченими, багато міжнародних вантажів, що перевозяться автомобільним транспортом, повинні пройти через територію однієї або декількох додаткових країн, щоб досягти місця призначення. Для того, щоб полегшити цей процес, транспортні засоби можуть подорожувати з так званим «наскрізним коносаментом». Наскрізний коносамент повинен містити відповідну інформацію, яку вимагають країни, через які проїжджає транспортний засіб. Транспортні засоби, що прямують транзитом через треті країни, також можуть піддаватися посиленому контролю та перевірці, або від них можуть вимагати додаткових протоколів безпеки, щоб гарантувати, що вантаж не потрапить на місцевий ринок без проходження митного контролю. У деяких випадках заборонені речовини взагалі не пропускаються через національні кордони країни, навіть якщо кінцевим пунктом призначення є інша країна.

Іноді національні закони та політика окремих транспортних компаній забороняють вантажівкам взагалі перетинати кордони. Щоб пом'якшити цю проблему, багато держав створили заздалегідь визначені перевалочні пункти в конкретних місцях уздовж своїх кордонів. У цих пунктах вантаж може бути вивантажений і поміщений на тимчасове зберігання або навіть перевантажений безпосередньо на інший транспортний засіб. Коли відбувається таке перевантаження на кордоні, вся відповідна документація все одно перевозиться разом з вантажем.

Планування та складання маршрутів

Планування маршрутів - це процес планування переміщення певної кількості вантажів на транспортних засобах відомої місткості. Вона передбачає, що товари постачаються з фіксованого складу або відправної точки, і що місцезнаходження окремих клієнтів відоме. Вона визнає, що обмеження на експлуатацію транспортних засобів мають місце через такі фактори, як обмеження робочого часу, обмеження безпеки, загальна тривалість щоденних поїздок і обсяг, який може бути перевезений протягом звичайного

робочого дня. Прийняте рішення проблеми планування маршрутів і розкладу руху транспортних засобів повинно забезпечувати оптимальні маршрути, які задовольняють вимогам робочого навантаження, враховують законодавчі вимоги і відображають ефективне та економічне використання ресурсів оператора.

Задовільне рішення повинно забезпечувати розклад маршрутів, який мінімізує або загальну відстань, або час, пройдений транспортними засобами. Планування маршруту передбачає оцінку всіх можливих маршрутів, застосовуючи такі умови експлуатації:

- Кількість звернень до конкретного пункту видачі в будь-який день обмежена.
- Загальний пробіг транспортного засобу в будь-який день обмежений, та час керування обмежений.
- Транспортні засоби мають фіксовану вантажопідйомність.
- Чи підходять дороги для конкретних транспортних потреб і транспортних засобів, включаючи стан доріг, круті повороти, будь-які вузькі ворота або фізичні споруди.
- Обсяг товару для кожної точки доставки відомий, і кожна доставка має місце розташування, для якої встановлений час руху до складу і назад або до наступної точки доставки.
- Кількість вантажу, що доставляється на будь-який пункт, менша за вантажопідйомність транспортного засобу, і є встановлений час для доставки/забирання в пункті доставки.
- Відомі години роботи пунктів доставки/розвантаження та зрозумілі обмеження, такі як години пік.

Розробка плану маршруту

Планування маршруту транспортного засобу складається з основних наступних кроків:

- Визначте час, необхідний для проїзду транспортного засобу від місця відправлення до місця доставки, додавши час, необхідний для розвантаження в місці доставки, припускаючи, що транспортний засіб не перевантажений і не працює з небезпечною швидкістю.
- Встановіть географічну близькість від першої точки доставки до другої (якщо їх більше однієї), враховуючи загальний час прибуття та час розвантаження, а також припускаючи, що транспортний засіб не перевантажений і не рухається з небезпечною швидкістю.
- Повторіть для всіх бажаних пунктів доставки.

Продовжимо цей набір припущень для всіх необхідних пунктів доставки - як тільки теоретичний транспортний засіб або занадто заповнений, щоб перевезти всі доставки, або транспортний засіб не може виконати всі доставки в безпечні та нормальні години роботи, тоді ви створили план маршруту, який повністю використовує наявний час водія або місткість автомобіля. Повторюйте цей крок для стількох автомобілів, поки всі замовлення не будуть розподілені або поки всі доступні автомобілі не будуть повністю завантажені. При розрахунку часу в дорозі важливо використовувати середню швидкість відповідно до типу транспортного засобу, якості та стану доріг, а також погодних умов, враховуючи такі фактори, як затримки на перехрестях, пагорбах і міські затори. На практиці середня швидкість буде значно меншою за максимально дозволена для дороги.

Характер руху можна розділити на два основних види:

- **Первинні переміщення** - включають в себе, як правило, масові переміщення між двома конкретними місцями. Це може бути між двома складами в мережі або від порту чи залізничної станції до складу.

- **Вторинний розподіл** - переміщення, які можуть включати кілька доставок у визначеній зоні, наприклад, з регіонального або місцевого складу до розширених пунктів доставки.

В обох випадках акцент робиться на досягненні повного використання доступних ресурсів - наповнення транспортного засобу, мінімізація пройденої відстані та оптимізація годин, за які водії платять за роботу.

Безпека та захист

Існує ряд міркувань безпеки під час планування та управління автомобільними вантажами, вони можуть включати:

Забезпечення закріплення вантажу – В ідеальному випадку вантаж буде надійно закріплений. Закріплений вантаж означає не тільки герметично запечатаний для запобігання крадіжці, а й закріплений для запобігання падіння вантажу або, що ще гірше, перекидання транспортних засобів та спричинення нещасних випадків. Бортові вантажівки повинні бути належним чином замкнені, в той час як мультимодальні контейнери можуть бути офіційно опломбовані в залежності від умов доставки. Вантаж, що зберігається на бортовій вантажівці або причепі, повинен бути належним чином прив'язаний і накритий. Як мінімум, вантаж не повинен переміщатися всередині або на поверхні вантажівки під час руху транспортного засобу, а на дорозі не повинно бути розлитих або розкиданих предметів, які можуть становити небезпеку для людей та інших водіїв. Місцеві правила також можуть регулювати такі речі, як вага транспортного засобу, спосіб його завантаження та розподіл вантажу.

Безпека навантажувача/вантажника - Процес завантаження та розвантаження вантажних автомобілів може бути дуже небезпечним. Автомобілі з плоским кузовом, із закритим кузовом (фургон) або бортовими платформами можуть завантажуватися за допомогою навантажувачів або невеликих кранів, які можуть переміщати надмірно важкі вантажі, що можуть впасти і травмувати перехожих. Територія навколо вантажівок, завантажених НРО, повинна бути звільнена від зайвого персоналу, а будь-які задіяні особи повинні бути чітко позначені жилетами високої видимості.

У гуманітарних польових умовах транспортні засоби часто завантажуються вручну, часто низькокваліфікованою робочою силою. Вантажники повинні вміти безпечно та ергономічно завантажувати вантаж на транспортні засоби:

- Вантажники не повинні переносити вантажі надмірної громіздкості або ваги.
- Якщо в пункті завантаження немає під'їзної вантажної платформи, вантажники повинні мати можливість безпечно підніматися і спускатися з кузова транспортного засобу без стрибків і перелазів.
- Вантажники повинні здійснювати завантаження тільки протягом прийнятного часу, з перервами між завантаженнями. В ідеалі вантажні команди повинні бути розділені: 2-4 вантажники на вантажівці і необхідна кількість вантажників, які перевозять товари на склад/депо/пункт розвантаження і з нього, що зменшує необхідність входити і виходити з транспортного засобу.
- Персонал повинен контролюватися на предмет небезпечної поведінки або можливих проблем з безпекою.

Стан доріг – У багатьох гуманітарних ситуаціях стан доріг є вкрай поганим. Транспортні засоби повинні бути в якомога кращому стані, а водії не повинні йти на невиправданий ризик. Перевезення на поганих дорогах, таких як багно, пухкий ґрунт або стояча вода,

можуть бути покращені за рахунок використання вантажівок 6х6 (3-осьові транспортні засоби будуть повнопривідними) або будь-якого транспортного засобу з приводним валом, що приводить в дію задні мости. Водії також повинні розуміти маршрут і мати певний досвід навігації в несприятливих дорожніх умовах.

Інфраструктура – Одразу після швидкого виникнення надзвичайної ситуації або в результаті збройного конфлікту інфраструктура, така як дороги та мости, може бути повністю або частково пошкоджена. Маршрути, які раніше були доступні, можуть виявитися недоступними. Сторонні транспортні компанії та наймані водії повинні бути обережними біля пошкодженої інфраструктури.

Перевезення небезпечних вантажів - Транспортні засоби, що перевозять будь-яку кількість небезпечних вантажів (НВ) з будь-якої причини, повинні ознайомитися з [рекомендаціями щодо](#) транспортування НВ у розділі Небезпечні вантажі цього посібника.

Маркування транспортного засобу – Залежно від контексту, можуть існувати національні та місцеві закони, які вимагають, щоб транспортні засоби, що містять спеціальні вантажі, такі як худоба або будь-які види НР, були належним чином промарковані та позначені під час руху.

Поведінка водія – Водії та оператори транспортних засобів несуть відповідальність за використання транспортного засобу на дорозі з безпечним та надійним вантажем. Місцеве законодавство часто передбачає, що водії, які здійснюють транзит, несуть повну відповідальність за безпеку свого вантажу, навіть якщо вони не завантажували його особисто. Навіть у країнах або місцевих умовах, де такі закони існують, але не застосовуються, не дотримуються або не виконуються, необхідно докласти всіх зусиль, щоб забезпечити дотримання водіями організації встановлених правил. Більшість гуманітарних організацій також мають власну політику безпеки, якої необхідно дотримуватися.

Крадіжки в дорозі– Основними джерелами крадіжок транспортних засобів є крадіжки зі складів, з місць нічних стоянок і з узбіччя доріг. Крадіжка може бути скоєна шляхом викрадення транспортного засобу, що залишився без нагляду, насильницького викрадення автомобіля або підкупу водіїв. Водії відіграють центральну роль у запобіганні цього типу втрат, і їхня доброчесність має вирішальне значення. Отже, ретельний підбір та відбір водіїв має вирішальне значення. Під час тренінгу вони дізнаються про необхідність бути обережними та про процедури, яких слід дотримуватися, щоб уникнути ризику крадіжки. Ідентифікаційні картки водія можуть бути використані для додаткової безпеки та запобігання доступу крадіїв до транспортних засобів шляхом підробки документів, коли автомобілі припарковані на території третіх осіб. Однак мало що може запобігти свідомій змові водіїв. Важливо бути пильними і звертати увагу на будь-яку тенденцію розбіжностей при навантаженні. Злодій, який має намір викрасти завантажений автомобіль, отримує вигоду від:

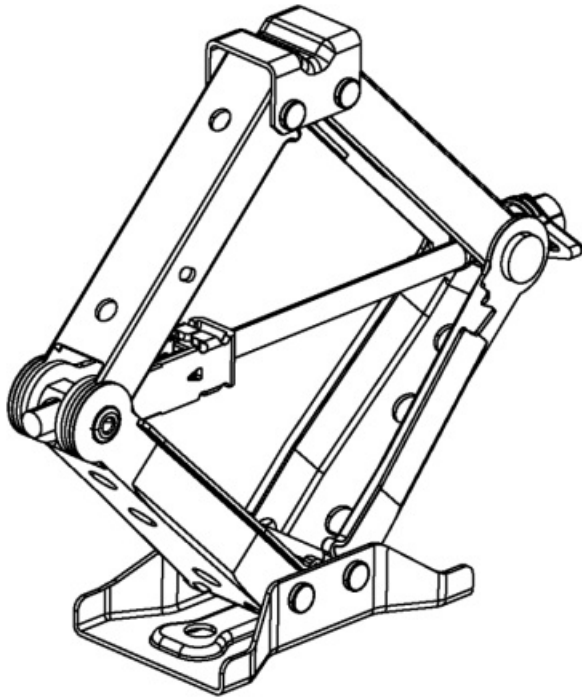
- Знання про привабливі вантажі.
- Можливості доступу до вантажа.
- Наявності часу викрасти його і втекти до того, як це виявлять.
- Ринку збуту товару.
- Обмеженого або незначного сприйняття ризику.

Евакуація транспортного засобу

В процесі пересування автотранспорту в жорстких умовах експлуатації транспортні

засоби можуть і будуть ламатися, застрягати або іншим чином знерухомлюватися. Розуміння типів обладнання та методів, що використовуються для ремонту транспортних засобів, є важливим для водіїв та осіб, які планують маршрути, в той час як знання маршруту та типу транспортного засобу, що використовується, допоможе визначити тип інструментів для ремонту. Деякі інструменти для ремонту надзвичайно небезпечні при використанні, і їх повинні використовувати тільки кваліфіковані фахівці, які пройшли відповідну підготовку! Деякі з наведених нижче засобів корисні лише для відновлення легкових автомобілів. Важкі транспортні засоби, вантажопідйомність яких перевищує 7-10 тонн, можуть потребувати додаткової спеціальної допомоги.

Ножичний або гідравлічний домкрат – Ножичний або гідравлічний домкрати корисні для заміни однієї шини, але насправді вони найкраще підходять лише для рівних, стабільних дорожніх умов. Ножичні/гідравлічні домкрати можуть погано працювати в багнюці, і їх можна використовувати лише для того, щоб підняти автомобіль настільки, щоб замінити одне колесо. На ґрунтових дорогах для розподілу ваги може знадобитися твердий предмет під ними, наприклад, плаский камінь або міцна дошка. Ножичні/гідравлічні домкрати слід використовувати тільки на відповідних контактних точках, щоб уникнути пошкодження автомобіля.

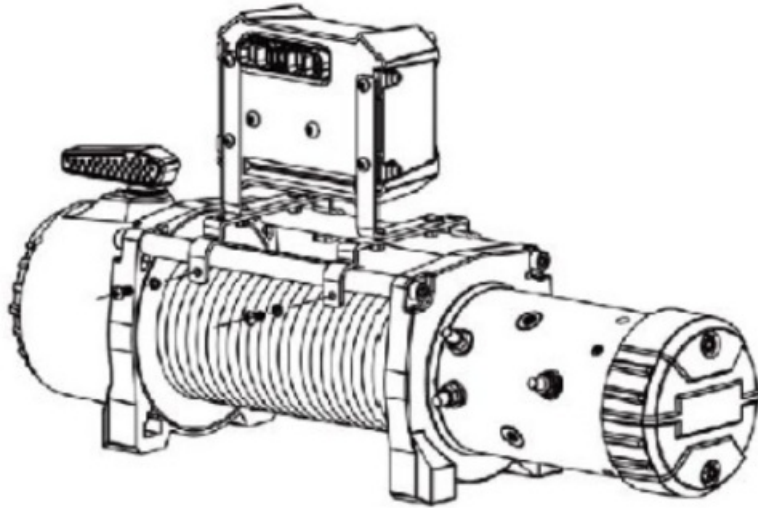


Високопідйомний домкрат – Їх можна використовувати для підйому транспортних засобів з бруду або для підйому транспортних засобів на достатню висоту, щоб розмістити під ними розтяжки або інші предмети. Коли автомобіль повністю піднятий, він може чинити на опорний високопідйомний домкрат величезний тиск; ручка домкрата, якщо вона не закріплена належним чином, може спричинити тілесні ушкодження, а сам домкрат може зруйнуватися під дією всієї ваги піднятого транспортного засобу. Високопідйомні домкрати слід використовувати тільки на відповідних контактних точках, щоб уникнути пошкодження автомобіля.



Лебідка – На багатьох польових автомобілях лебідки постійно прикріплені до транспортного засобу, як правило, на передніх бамперах. Лебідки зазвичай живляться від електричного акумулятора автомобіля і здатні витримати вагу самого автомобіля. Лебідки слід кріпити тільки до таких об'єктів і точок кріплення, які можуть фізично витримати вагу транспортного засобу і витримати горизонтальний тиск, що чиниться лебідкою. Під час використання лебідки всі люди повинні знаходитися всередині транспортного засобу, мати належне захисне спорядження або перебувати на безпечній відстані від неї.

Лебідки корисні для витягування транспортних засобів, що застрягли в багнюці або іншим чином знерухомлені на схилі. Оскільки лебідки розраховані на повну вагу транспортного засобу, троси або канати можуть бути дуже небезпечними під повним тиском. Крім того, неправильне використання лебідки може призвести до пошкодження рослинності або прилеглих споруд. Іноді транспортні засоби з лебідками використовують так звані «блоки зчеплення» або «блоки лебідки» - шків, призначені для зміни прямої точки кріплення лебідки, коли немає вільного якоря.



Буксирувальні троси – це стрічки з міцного синтетичного матеріалу, які призначені для того, щоб один транспортний засіб тягнув за собою інший транспортний засіб. Буксирувальні троси повинні бути достатньо міцними, щоб витримувати вагу автомобіля, який буксирується, з деяким додатковим натягненням, викликаним миттєвою різницею швидкостей між автомобілем, який буксирується, і автомобілем, що тягне. Буксирувальні троси слід використовувати тільки на повільній швидкості і тільки в якості рятувального засобу. Так само, як і лебідки, буксирувальні троси слід використовувати тільки тоді, коли всі люди знаходяться на безпечній відстані.



Інші інструменти, які можуть бути корисними для автомобіля будь-якого розміру, включають:

- Монтувалка для шин
- Повнорозмірні запасні шини

- Зовнішні повітряні компресори
- Аптечки першої допомоги
- Кабелі для запуску від зовнішнього джерела

Конфігурація вантажу для автомобільних перевезень

Завантаження транспортних засобів

На відміну від морських або повітряних вантажних перевезень, гуманітарні організації майже напевно будуть залучені до безпосереднього завантаження вантажних транспортних засобів на якомусь етапі. Завантаження вантажу на вантажівку може здатися досить простим, однак є кілька моментів, які вантажовідправники повинні враховувати. Часто сторонні транспортні компанії та приватні орендарі транспортних засобів можуть розуміти потреби у завантаженні власних транспортних засобів, але у випадку, якщо агентства самостійно керують завантаженням або сторонні служби не мають можливості керувати завантаженням, організації можуть бути змушені - і, можливо, юридично зобов'язані - взяти на себе відповідальність за безпечне завантаження транспортних засобів.

Загальний баланс навантаження на кузов або вантажний відсік будь-якої вантажівки залежить від кузова, тоді як загальні вагові обмеження кожного з транспортних засобів залежать від самого транспортного засобу - перед плануванням завантаження вантажу настійно рекомендується вивчити тип транспортного засобу, щоб уникнути нещасних випадків.

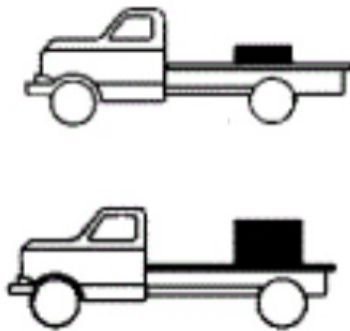
Одинарні або звичайні вантажівки призначені для перевезення 70-80% ваги вантажу через задню вісь, врівноважуючи навантаження вантажу проти ваги кабіни.

Звичайна вантажівка

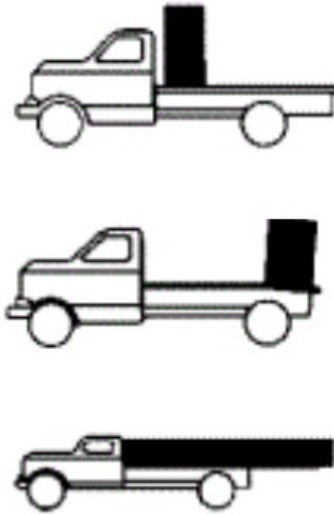


При завантаженні кабіни над двигуном або звичайних пікапів з важкими вантажами починайте над задньою віссю, розподіляючи вагу безпосередньо перед віссю у напрямку до центру кузова. Вантажі, розміщені занадто близько до кабіни, можуть затуляти задній огляд водієві, збільшувати відстань, необхідну для гальмування, і можуть погіршувати зчеплення з дорогою через нерівномірний розподіл ваги. Вантажі, переміщені занадто далеко назад, будуть більш нестабільними і також можуть викликати проблеми з тягою. За можливості слід уникати перевезення вантажів, що виступають далеко за задню частину меншої вантажівки - надмірно довгі вантажі не тільки спричиняють дисбаланс ваги автомобіля, але й можуть становити небезпеку для інших транспортних засобів та пасажирів.

Правильне завантаження

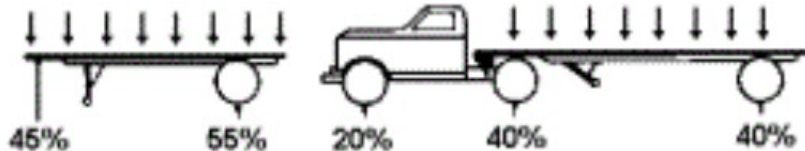


Неправильне завантаження



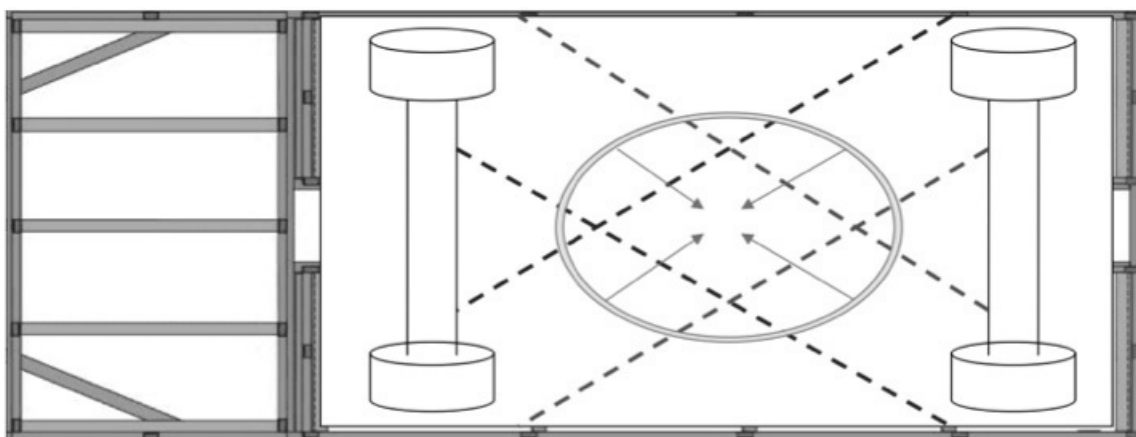
Вантажівки з конфігурацією тягач / причіп спроектовані так, щоб вага вантажу була по центру між двома осями. При завантаженні на тягач вага повинна бути рівномірно розподілена по центру кузова, в той час як причепа без тягача можна завантажувати злегка зміщеним до задньої осі.

Причіп і тягач з напівпричепом



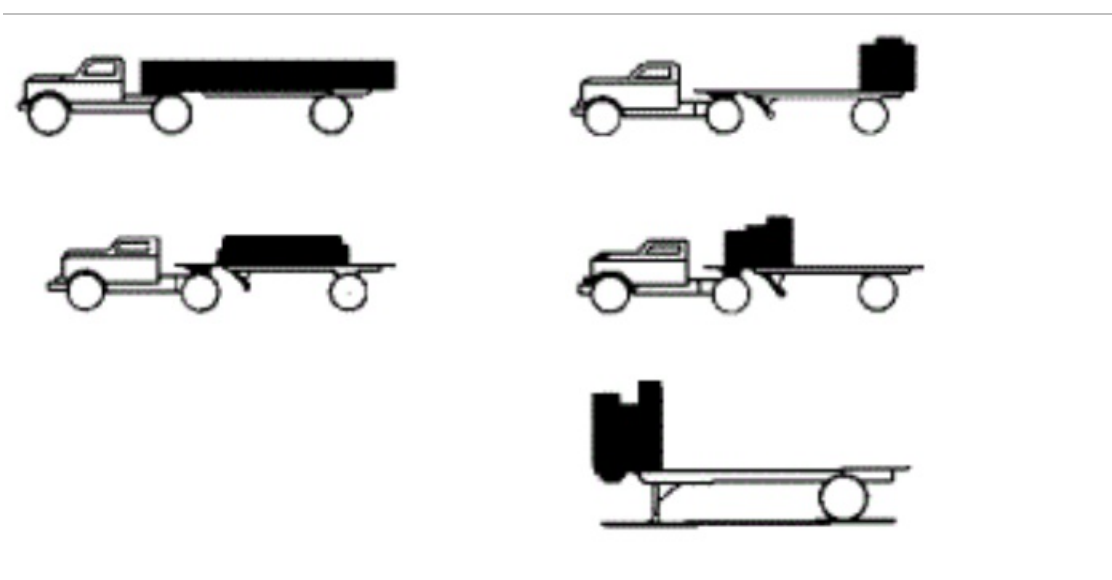
Плануючи розміщення вантажу на причепі, враховуйте стратегію планування «Х» - якщо між кожним з коліс провести лінію в місці їх контакту з дорогою, то там, де ці дві лінії перетинаються і утворюють «Х», і повинен знаходитися центр ваги будь-якого вантажу.

Конфігурація "Х":



Правильне завантаження

Неправильне завантаження



При завантаженні всіх типів транспортних засобів переконайтеся, що вага вантажу також розподілена по центру вздовж короткого краю кузова. Вага вантажу, що занадто сильно зміщена в той чи інший бік, може призвести до нестійкості транспортного засобу, ускладнення повороту або навіть до перекидання автомобіля.

Правильне завантаження

Неправильне завантаження



У всіх конфігураціях завантаження планувальники та вантажники повинні враховувати таке:

- Завжди завантажуйте найважчі предмети внизу кузова вантажівки. Верхні важкі

вантажі частіше падають під час перевезення.

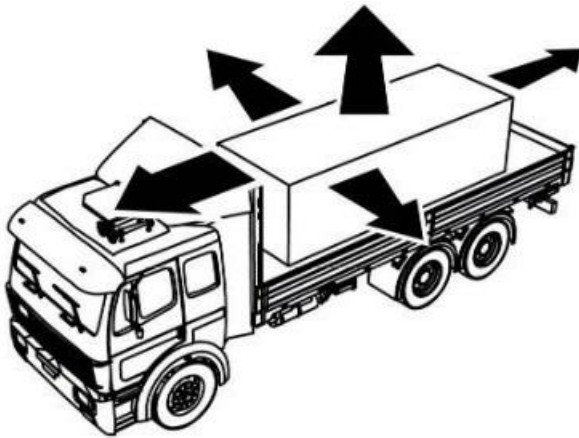
- Вантажники повинні планувати, щоб вага рівномірно розподілялася на всі чотири сторони кузова вантажівки. Навіть якщо простір використовується належним чином, надто важкий вантаж на одній стороні транспортного засобу може спричинити проблеми під час перевезення.

Вага в русі

Вантаж у кузові автомобіля може бути важким або громіздким, і хоча водії можуть розуміти загальну вагу транспортного засобу під час зупинки або на низьких швидкостях, збільшення швидкості може призвести до того, що вага вантажу впливатиме на автомобіль непередбачуваним чином. Сили, що діють на вантаж під час транспортування, викликані різними рухами транспортного засобу. Діючими силами є:

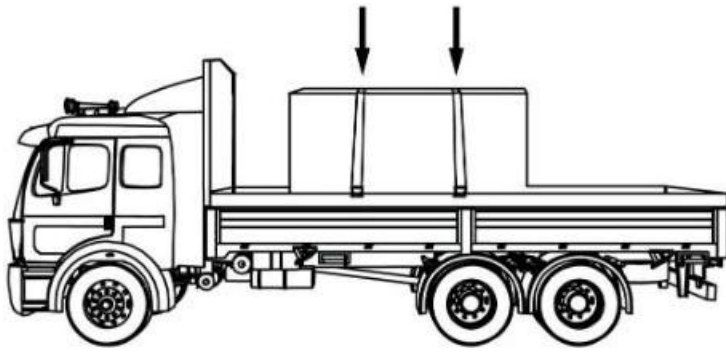
- Сповільнення
- Прискорення
- Відцентрова сила (назовні)
- Сила тяжіння
- Вібραція

Ці сили можуть спричинити ковзання, перекидання і зміщення. Вантаж завжди повинен бути належним чином закріплений, а транспортні засоби повинні бути особливо обережними при проходженні поворотів, переїздах через нерівності або невеликі пагорби, а також при рушанні з місця або зупинці.



Прив'язки вантажу

Будь-яке місце, де трос або ланцюг перекинутий через вантаж і закріплений з обох боків транспортного засобу, називається прив'язкою.



Загальне керівництво щодо того, скільки прив'язок використовувати, можна побачити нижче:

Кількість прив'язок	Довжина вантажу	Вага вантажу
1	Коротше 1,5 метра	Менше 500 кг
2	Коротше 1,5 метра	Більше 500 кг
2	Довше 1.5 метра, але коротше 3 метрів	-
3	Довше 3 метрів, але коротше 6 метрів	-
4	Довше 6 метрів, але коротше 9 метрів	-
4 (не менше)	-	Понад 4,500
5+	Додаткове обв'язування на кожні наступні 3 метри після 9 метрів	

Типові вантажі з коробками та основними предметами першої допомоги можна закріпити за допомогою нейлонової мотузки, проте надзвичайно важке обладнання, таке як генератори або транспортні засоби, слід закріплювати за допомогою ланцюгів. Найкращий спосіб оцінити міцність ряду ланцюгових стяжок для закріплення вантажу - це так зване «граничне робоче навантаження» (ГРН). ГРН вимірюється шляхом об'єднання ГРН кожного окремого ланцюга або мотузки, що використовується в якості стяжки. Наприклад, якщо вантаж закріплений чотирма ланцюгами з ГРН 500 кг, то загальний ГРН для цього вантажу становить 2 000 кг.

Щоб правильно розрахувати ГРН для транспортування важкого або великогабаритного вантажу, сумарна ГРН всіх стяжок повинна бути не менше половини ваги самого

вантаж. Наприклад, якщо вантажівка перевозить генератор вагою 3 000 кг, то сумарний ГРН всіх ланцюгів кріплення повинен становити не менше 1 500 кг. ГРН на стяжках пристосовані до зміни ваги під час повороту, зупинки або прискорення вантажівки, зміщуючи центр ваги важкого вантажу.

Ланцюги вимірюються як за розміром, так і за класом міцності:

- Size - діаметр металевого "дроту" в ланці.
- Клас міцності - навантаження на розрив, яке ланцюг здатен витримати.

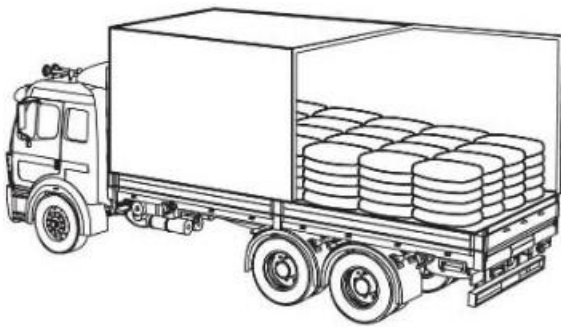
Загальне керівництво по ГРН для кожного типу ланцюга можна побачити нижче.

Граничне Робоче Навантаження (ГРН) в Кілограмах (кг) за Класом міцності та Розміром ланцюга

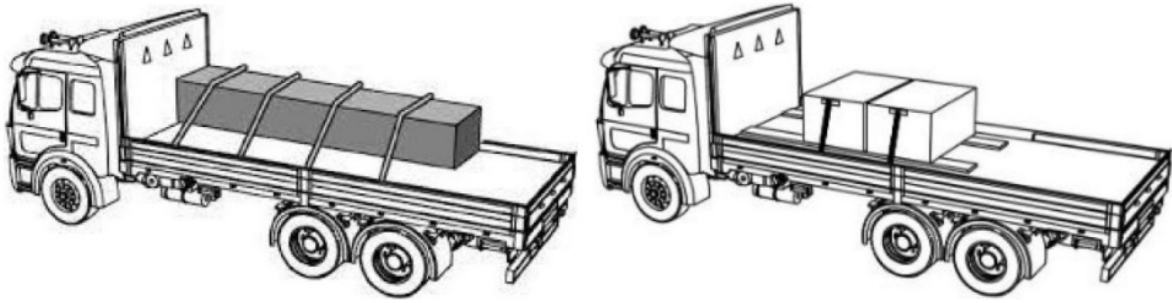
Розмір ланцюга (cm)	Клас 30	Клас 43	Клас 70	Клас 80	Клас 100
0.6	500	1,100	1,400	1,500	1,850
0.8	900	1,800	2,200	2,100	2,600
0.95	1,200	2,550	3,000	3,200	4,000
1.1	1,600	3,200	3,900	-	-
1.25	1,900	4,000	5,000	5,400	6,700
1.6	3,150	5,900	7,200	8,250	10,300

Незалежно від того, чи перевозите ви картонні коробки або негабаритні об'ємні предмети, існують визнані методи завантаження та кріплення, які мінімізують аварії та пошкодження вантажу.

Коробки/мішки – при завантаженні коробок або мішків в кузов вантажівки, уникайте укладання в піраміду або формування стосів. Коробки та мішки слід укласти рівними рядами, якнайнижче до кузова вантажівки. Штабелі повинні розміщуватись [у формі «цегляної кладки»](#) із чергуванням, щоб уникнути їх розпадання. Якщо можливо, штабелі коробок або мішків слід закріпити сіткою, тентом або мотузкою, особливо якщо кузов вантажівки не має бортів або обмежувачів.



Громіздкі предмети – громіздкі предмети, такі як деревина, генератори або інше велике обладнання, слід надійно закріпити на кузові вантажівки за допомогою мотузки або ланцюга відповідної міцності.



Короткий довідник по кріпленню вантажу може бути [завантажений тут](#).

Укладання договорів на транспортні послуги третьої сторони

Рекомендовані умови - Всі види транспорту

Якщо гуманітарні організації планують шукати та укласти контракти на транспортні послуги третіх сторін, нижче наведено загальний посібник з умовами, які фахівці з планування можуть взяти до уваги.

- Автотранспортна компанія, з якою укладено контракт, має забезпечити, щоб водії заповнювали всю необхідну інформацію в наданих бортових журналах або робочих листах, як це було продиктовано й узгоджено з агентством, з яким укладено контракт.
- Рекомендується, щоб автотранспортна компанія, з якою укладено контракт, забезпечувала належне та адекватне [заповнення чек-листа перевірки транспортного засобу](#) і щодня.
- Автотранспортна компанія, з якою укладено контракт, повинна забезпечити, щоб усі вантажівки мали належне обладнання для кріплення або фіксації, а також усе необхідне навантажувально-розвантажувальне обладнання.
- Автотранспортна компанія, з якою укладено контракт, повинна забезпечити, щоб усі водії носили захисне спорядження, наявне у вантажівці, для використання водієм у міру необхідності.
- Гуманітарним організаціям рекомендується вимагати від автотранспортних компаній, з якими укладено контракти, використовувати [журнали обліку](#), форми обліку діяльності та [чек-листи техогляду транспортних засобів](#), які ведуться для всіх водіїв/обладнання з метою забезпечення якості. Гуманітарні організації, з якими

укладено договір, повинні регулярно перевіряти бортові журнали та листи діяльності.

- По можливості, водії повинні бути доступними протягом усього часу перевезення для представників автотранспортної компанії, з якою укладено договір, та гуманітарної організації, з якою укладено договір, у разі потреби.

Підготовка водіїв

- Автотранспортна компанія, з якою укладено договір, повинна забезпечити належну підготовку водія, який перевозитиме гуманітарні вантажі, і продемонструвати її гуманітарним організаціям на їхній запит.
- Транспортна компанія, з якою укладено контракт, повинна забезпечити належну підготовку водіїв, які здійснюють доставку фармацевтичних препаратів або інших товарів, чутливих до температури, та їх обізнаність щодо температурних вимог до товарів, які перевозяться.
- Транспортна компанія, з якою укладено договір, повинна переконатися, що водії, які здійснюють доставку небезпечних вантажів, добре навчені поведженню з небезпечними предметами та їх перевезенню, а також дотримуються національних і місцевих законів і нормативних актів.

Обов'язки залученої транспортної компанії

- Якщо будь-яка вантажівка передається в субпідряд залученою транспортною компанією, субпідрядник несе повну відповідальність за цей транспортний засіб і повинен забезпечити дотримання субпідрядниками умов, узгоджених між гуманітарною організацією & і залученою транспортною компанією.
- Контрактна автотранспортна компанія несе відповідальність за те, щоб весь вантаж був доставлений протягом узгодженого періоду транзиту.
- Контрактна автотранспортна компанія повинна забезпечити прибуття водіїв у правильний пункт доставки, а підтвердження доставки повинно бути підписане та скріплене печаткою одержувача.
- Контрактна автотранспортна компанія повинна забезпечити передачу вантажу в пункті доставки.
- Контрактна автотранспортна компанія повинна надати рахунок-фактуру та квитанції гуманітарній організації-контрагенту протягом попередньо визначеного в контракті періоду після доставки вантажу.

Звіти та комунікації

- Контрактна автотранспортна компанія повинна чітко повідомляти про щоденні потреби у перевезеннях.
- Контрактна автотранспортна компанія повинна забезпечити, щоб у разі відсутності водіїв, звіт про стан справ міг бути надісланий одразу після того, як з ними буде встановлено контакт. Звіти повинні надсилатися в заздалегідь визначений період, встановлений у договорі.
- Водій, який використовується для будь-яких перевезень, повинен повідомляти про будь-який випадок наступного протягом заздалегідь визначеного в договорі періоду:
 - Нещасний випадок, крадіжка або пошкодження в будь-якій точці під час транспортування.
 - Інциденти, пов'язані з безпекою, включаючи зупинки, затримання, конфліктні ситуації в дорозі, переслідування з боку посадових осіб або питання безпеки.

Інциденти, пов'язані з безпекою, включаючи контрольні-пропускні пункти, затримання, збройні конфлікти на дорозі, переслідування з боку співробітників служб безпеки або будь-які інші питання, пов'язані з безпекою.

- Фізичні перешкоди, включаючи пошкоджену інфраструктуру, перекриття доріг, непрохідні погодні умови або будь-що інше, що може перешкоджати руху транспортного засобу.
- Будь-які додаткові витрати, виставлені без відома транспортного супервайзера/менеджера, не повинні прийматися і повинні бути вилучені з будь-якого рахунку-фактури або «виписки з рахунку» автотранспортної компанії, з якою укладено договір.
- Контрактна автотранспортна компанія повинна негайно інформувати гуманітарну організацію-контрагента телефоном або електронною поштою в будь-якому випадку невідповідності в пункті розвантаження призначення, наприклад, якщо вантаж не доїхав до місця призначення, пошкоджений, вкрадений, перепади температури або будь-яка інша проблема, пов'язана із затримкою доставки вантажу до місця доставки.

Страхування та обмеження відповідальності

- Витрати на заміщення втрачених або пошкоджених через недбалість предметів, що перевозяться, має нести транспортна компанія, з якою укладено договір, а всі умови та строки відшкодування мають бути включені в договір між сторонами.
- Транспортна компанія, з якою укладено договір, повинна відшкодувати гуманітарній організації, її афілійованим особам, а також її посадовим особам і працівникам усі претензії, зобов'язання, збитки та витрати, що виникають внаслідок або побічно пов'язані з наданням послуг, за:
 - Будь-які тілесні ушкодження, смерть або хворобу будь-якої особи.
 - Будь-яке пошкодження або втрату майна.
 - Будь-які пошкодження або втрата товарів гуманітарної організації, що перебувають під повною опікою, відповідальністю та контролем автотранспортної компанії, з якою укладено контракт, під час надання послуг.
 - Будь-які порушення чинних законів і нормативних актів, за винятком випадків грубої недбалості або навмисних неправомірних дій гуманітарної організації, з якою укладено договір про надання послуг.
- Наполегливо рекомендується, щоб автотранспортна компанія, з якою укладено договір, була зобов'язана оформити та підтримувати від свого імені та за свій рахунок страхування, достатнє для покриття своїх зобов'язань у повному обсязі та в будь-який час протягом усього процесу перевезення за договором:
 - Поліс страхування відповідальності, що покриває будь-які нестачі, пошкодження, крадіжки, пропажу, неправильне розміщення або будь-яку іншу втрату товарів під час перебування під опікою, відповідальністю або контролем автотранспортної компанії, з якою укладено договір, з максимальним лімітом відповідальності, достатнім для компенсації гуманітарній організації, з якою укладено договір, будь-якої втрати або пошкодження товарів відповідно до чинного місцевого законодавства та нормативних актів, залежно від того, яка з цих сум є вищою.
 - Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів з мінімальними лімітами компенсації за тілесні ушкодження, смерть або пошкодження майна відповідно до чинного місцевого законодавства
- Усі страхові поліси, укладені автотранспортною компанією, з якою укладено договір, повинні містити положення про те, що вони не можуть бути змінені, видалені або припинені без попередньої згоди компанії, з якою укладено договір.

- Франшизи за страховими полісами, укладеними з автотранспортною компанією, з якою укладено договір, або її субпідрядником, повинні бути предметом відповідальності автотранспортної компанії, з якою укладено договір, або її субпідрядника.

Рекомендовані умови - Перевезення з контрольованою температурою / вимоги

Для отримання додаткової інформації про укладання договорів зі сторонніми перевізниками для перевезення медичних вантажів з регульованою температурою, будь ласка, зверніться до [розділу Ланцюг поставок у сфері охорони здоров'я](#) цього посібника.

Організація гуманітарних конвоїв

Під час гуманітарних операцій гуманітарним організаціям може знадобитися організація конвоїв для належної доставки гуманітарної допомоги. Потреба в організації конвою може дуже сильно залежати від ситуації - на добре розвинених ринках з високим рівнем безпеки дорожнього руху та передбачуваності може взагалі не бути причин для використання конвоїв. Використання конвоїв, як правило, зумовлене небезпекою операційного середовища, невизначеністю дорожніх умов, відсутністю постійного зв'язку вздовж маршруту, цінністю вантажу або будь-яким поєднанням цих факторів. Загальні рекомендації щодо організації конвоїв можуть бути наступними:

Оперативні засади

- Хоча рішення в кінцевому підсумку залишається за керівництвом кожної гуманітарної організації, настійно рекомендується, щоб транспортні засоби не були частиною військових конвоїв або навіть цивільних гуманітарних конвоїв з озброєним ескортом.
- Радіо/телефонний/комунікаційний зв'язок повинен підтримуватися щонайменше між автомобілем, що знаходиться в кінці колони, та її лідером.
- Там, де це можливо, транспортні засоби повинні мати засоби зв'язку, здатні досягти місця розташування або координаційного центру в іншому місці.
- Заплановані дати та склад конвою не повинні бути широко розголошені або передані стороннім особам.
- Місцеві громади, поліція, військові або уряди можуть мати процедури для організації конвоїв або для проходження через певні території. Гуманітарні організації повинні зв'язуватися з відповідними представниками влади перед тим, як пересуватися через невідомі території.
- Гуманітарні організації можуть організовувати власні автоколони або співпрацювати для формування спільних конвоїв. Якщо в колоні беруть участь кілька організацій, усі сторони повинні заздалегідь узгодити та зрозуміти правила, а за потреби навіть розробити письмові угоди.
- Агенції можуть використовувати комерційні транспортні засоби або власні орендовані/власні транспортні засоби. Політика і правила, що діють для конвоїв, повинні відображати організацію перевезень. Якщо в конвої використовуються комерційні перевізники, умови конвою, можливо, доведеться прописати в контрактах з перевізниками.
- В ідеалі особа/команда, яка приймає конвой, повинна бути заздалегідь поінформована про очікуваний вантаж і, якщо можливо, отримати попередню копію пакувального листа, а також орієнтовну дату/час прибуття конвою. Весь

вантаж повинен бути порахований - і, якщо потрібно, зважений/виміряний - на місці отримання, щоб переконатися, що жоден вантаж не пропав по дорозі.

У разі транскордонної операції:

- керівнику автоколони та одержувачу вантажу.
- АОсоба, яка заслуговує на довіру, від гуманітарної організації-організатора повинна перевіряти вантаж і транспортні засоби як до прибуття і перетину кордону, так і після розмитнення товарів, щоб переконатися, що вантаж не був підроблений, і уникнути звинувачень у контрабанді.
- Якщо вантаж розвантажують і перевантажують на нові транспортні засоби, представник гуманітарної організації-організатора повинен бути присутнім для спостереження за процесом. В ідеалі вантаж слід перераховувати після завершення перевантаження, щоб переконатися, що не сталося крадіжки або втрати.
- Організатори повинні спланувати час перетину кордону.
 - У деяких випадках транспортні засоби можуть чекати на перетині кордону кілька днів або навіть тижнів. Водії повинні мати можливість безпечно їсти і спати, зберігаючи при цьому фізичну присутність біля вантажних транспортних засобів.
 - В ідеалі транспортні засоби повинні мати можливість безпечно повернутися в світлий час доби, якщо їх не пропустили на кордоні.
 - Про будь-які затримки або проблеми, пов'язані з перетином митниці чи кордону, слід якомога швидше повідомляти призначеному координатору організації.

Організатори конвою

Організаторам конвою настійно рекомендовано таке:

- Призначте керівника колони з досвідом і знанням маршруту.
- За можливості, ретельно сплануйте маршрут заздалегідь з визначеними місцями зупинок.
- Підготуйте та надавайте всю необхідну документацію, включаючи накладні та пакувальні листи.
- Заздалегідь вирішіть, яких процедур слід дотримуватися, якщо колоні перешкоджають або блокують, і детально проінструктуйте всіх водіїв перед початком руху.
- Визначте координатора з питань безпеки та/або організатора за межами колони, який буде на зв'язку під час конвоювання.
- Проводьте детальні інструктажі з перевізниками/водіями.
- Переконайтеся, що у них є імена водіїв, контактні дані та номерні знаки/реєстраційні номери транспортних засобів перед виїздом.
- Підтримуйте зв'язок з керівниками конвою через заздалегідь визначені проміжки часу, де це можливо.
- Після кожної поїздки записуйте всі наміри щодо безпеки та контрольні точки для майбутнього планування.
- Розробіть план ремонту та евакуації (запчастини, автомобіль супроводу, легкий доступ до евакуатора тощо).
- Поверніть елементи видимості після завершення місії, особливо у випадках, коли використовується комерційний транспорт.

Транспортні засоби конвою

Перед виїздом колони наполегливо рекомендується, щоб транспортні засоби:

- Були в хорошому механічному стані. Організації та планувальники повинні перевіряти наявність значного зносу, тиску в шинах і т.д.
- По можливості подорожувати з повним комплектом запасних частин (фільтри, реміні, запасні шини, моторне масло тощо).
- Там, де це необхідно, використовувати логотипи своїх організацій. Рекомендується використовувати принаймні один з наступних елементів: прапори, банери або великі наліпки.
- Бути повністю заправленими і готовими до відправлення після прибуття в пункт збору.
- Наполегливо рекомендується, щоб у транспортних засобах був запасний водій. Заступник водія повинен мати водійське посвідчення та досвід перевезень на далекі відстані.

Під час конвою настійно рекомендується, щоб транспортні засоби:

- Дотримувалися швидкісних обмежень і їхали так швидко, як дозволяють умови.
- Дотримувалися усіх місцевих та національних правил і норм.
- Підтримували постійну швидкість.
- Не обганяли інші транспортні засоби всередині колони.
- Якщо потрібно, використовували прапорці, щоб відрізнити перший і останній транспортний засіб кожної секції.
- Підтримували постійну відстань між собою. Рекомендована відстань становить 100 метрів вдень, 50 вночі, однак відстань між транспортними засобами залежатиме від місцевості, необхідної швидкості, видимості та інших обмежувальних умов.
- Не перевозили вантаж, який не міститься у відповідних накладних/пакувальних листах, не є частиною початкового плану доставки та не призначений для гуманітарного використання.
- Де можна уникнути, не рухалися колоною до сходу та/або після заходу сонця.
- Не покидали колону або залишали будь-яку вантажівку без вказівок командира колони або уповноваженої особи.
- Не забирали людей, що подорожують автостопом або інших осіб, які спочатку не входили до плану пересування конвою. Транспортні засоби слід особливо застерегти від перевезення солдатів або неофіційних озброєних осіб за будь-яких обставин.

У випадку, якщо транспортний засіб зламається під час перевезення:

- Усі транспортні засоби конвою повинні зупинитися. Керівник конвою повинен зв'язатися з призначеним організатором та координатором з питань безпеки.
- Конвою слід відновлювати рух лише після того, як буде визначено, що проводиться ремонт/відновлення, або якщо координатор з питань безпеки визначить, що безпечно залишати транспортний засіб позаду.

Водії конвою

Як загальне керівництво, водії конвою повинні:

- Не носити та не перевозити будь-які види зброї, наркотиків та/або спиртних напоїв.
- Не відправлятися без дозволу командира конвою та/або уповноваженого організатора конвою.
- Не передавати будь-яке паливо або комунікаційне обладнання, гроші або вміст вантажу будь-яким особам на дорозі, якщо вони не є частиною запланованого процесу доставки/розподілу.

- Не брати участі в будь-якій неналежній поведінці (включаючи, але не обмежуючись, будь-яку форму сп'яніння, домагання, сексуальні домагання, зловживання владою). Відповідна поведінка персоналу конвою повинна бути обов'язковою.
- Водії повинні мати всю необхідну юридичну документацію, яка дозволить їм здійснювати поїздки в районах проведення операції.

Title

Завантаження - Шаблон планування конвою

File



Залізничний транспорт

У порівнянні з іншими видами вантажоперевезень, залізничний транспорт є досить безпечним. Залізничний транспорт здатен забезпечити високий рівень пасажирських та вантажних перевезень, зберігаючи при цьому енергоефективність, але часто є менш гнучким. Залізничний транспорт коштує дешевше, ніж повітряний або автомобільний, що робить його надзвичайно економічно вигідним для внутрішніх перевезень.

Загальні терміни на залізничному транспорті

Вагон	Будь-який тип збірного контейнера, призначений для перевезення вантажів за допомогою залізничного локомотива. Вагони не мають електроприводу і потребують двигуна, щоб штовхати або тягнути їх. Існує безліч залізничних вагонів, призначених для задоволення різноманітних потреб у перевезеннях.
Двигун	Механізований транспортний засіб, який керується машиністом і використовується для штовхання або витягування вагонів на великій відстані. Двигуни можуть бути електричними або працювати на викопному паливі.
Повне завантаження вагона	Обсяг вантажу, який здатен заповнити цілий залізничний вагон.
Менше вагона	Обсяг вантажу, менший за обсяг, необхідний для заповнення цілого вагона.
Залізничне депо	Велика відкрита територія вздовж залізничних колій, де поїзди можуть зупинятися або ремонтуватися. Залізничні термінали також є місцем, де відбуваються операції з завантаження та розвантаження вантажів.
Великовантажні перевезення	Залізничні вантажі, які вважаються насипними або комплектними, на відміну від пасажирських залізничних транспортних засобів або легкого рейкового транспорту (зазвичай міського громадського транспорту).
Взаємозаміна	Акт перестановки вагонів з одного поїзда в інший.

Організація залізничних перевезень

Контейнеризація – як і морські перевезення, багато залізниць можуть приймати контейнерні вантажі. Немає ніяких відмінностей між [контейнерами, що використовуються в морських перевезеннях](#), і тими, що використовуються в залізничних перевезеннях. Процес наповнення та пломбування контейнерів може відбуватися на об'єкті вантажовідправника, а може відбуватися в пункті консолідації або на об'єкті експедитора. Обмеження обсягу та ваги застосовуються до залізничних перевезень з використанням контейнеризації, як і до морських перевезень.

Навалочне транспортування – вантажовідправники можуть захотіти відправити менше повних вантажів залізничним вагоном, використовуючи залізницю, або можуть не мати доступу до комбінованих контейнерних перевезень через потрібну залізничну лінію. Вантаж все ще може бути відправлений за допомогою різноманітних залізничних вагонів. Відправка палетизованого або сипучого вантажу залізницею схожа на відправку вантажу сторонньою автотранспортною компанією – вантаж буде завантажуватися в поїзд з використанням заздалегідь виготовлених і, як правило, твердих конструкцій і буде розвантажуватися на приймальному пункті. Зазвичай вантажовідправникам навіть не дозволяється брати участь у завантаженні/розвантаженні залізничних вагонів, і вони бачитимуть вантаж лише під час його забирання за межами залізничного майданчика або після доставки на свій об'єкт. Забезпечення доставки сипучих вантажів залізницею може здійснюватися через будь-якого експедитора або брокера, а залізничні лінії можуть навіть мати пряме обслуговування клієнтів.

Унікальні концепції залізничних перевезень

Обмеження інфраструктури - Залізничні перевезення мають набагато обмеженіше охоплення у порівнянні з більшістю інших форм переміщення вантажів. Реальність полягає в тому, що залізничний рух потребує спеціалізованої побудованої інфраструктури – залізничної мережі, яка потребує технічного обслуговування і легко пошкоджується погодою або в результаті конфлікту. Вантажовідправники, які використовують залізницю для переміщення вантажів, мають дуже мало варіантів – розмір залізничних вагонів обмежений загальним розміром колій, а вантажні поїзди мають досить обмежений набір пунктів призначення. У багатьох ситуаціях, де працюють багато агентств з надання допомоги, ймовірно, не буде функціонуючої залізничної мережі.

Негнучкість - Залізниця дуже підходить для переміщення великих розмірів вантажу на великі відстані, але їй не вистачає універсальності та гнучкості автоперевізників, оскільки вона працює на стаціонарних колійних засобах. Залізниця може надавати послуги лише від терміналу до терміналу, а не послуги доставки в точку, що пропонуються вантажними перевезеннями. Хоча залізничний транспорт пропонує ефективний спосіб перевезення навалом, він може бути дуже повільним, особливо з огляду на завантаження, розвантаження та загальні залізничні операції.

Відправка вантажу залізничним транспортом

Документація залізничних перевезень

Залізнична накладна / Вантажна накладна - Документація для руху залізничним транспортом контролюється залізничним транспортом. На відміну від коносамента,

накладної CMR або AWB, залізнична накладна є нестандартним документом нефіксованого формату. Залізничні накладні, як правило, створюються та надаються залізничною лінією та містять місцеву та важливу інформацію.

Залізнична накладна - це необоротний документ, що містить інструкції залізничній компанії щодо обробки, відправлення та доставки вантажу. Інших документів для внутрішніх перевезень не потрібно, однак вантажовідправники можуть включити додаткову інформацію, таку як детальні пакувальні листи. Для міжнародних перевезень через кордон вантажовідправники повинні отримати на місці необхідну документацію.

Приклад залізничної /вантажної накладної:

PLACE SPECIAL SERVICE PASTERS
HERE

FREIGHT WAYBILL

TO BE USED FOR SINGLE CONSIGNMENTS, CARLOAD AND LESS CARLOAD

CAR INITIALS AND NUMBER		KIND	LENGTH/CAPACITY OF CAR																					
			ORDERED	FURNISHED																				
STOP THIS CAR AT			CONSIGNEE AND ADDRESS AT STOP																					
TO STATION			FROM STATION																					
ROUTE			SHIPPER																					
RECONSIGNEED TO STATION			<table border="1"> <tr> <td>AMOUNT</td> <td>WEIGHED</td> </tr> <tr> <td>C. \$</td> <td>AT</td> </tr> <tr> <td>FEE</td> <td></td> </tr> <tr> <td>O. \$</td> <td>GROSS</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D. \$</td> <td>TARE</td> </tr> <tr> <td>PICKUP SERVICE</td> <td>ALLOWANCE</td> </tr> <tr> <td>YES NO</td> <td>NET</td> </tr> <tr> <td>DELIVERY SERVICE REQUESTED</td> <td>IF CHARGES ARE TO BE PREPAID, WRITE OR STAMP HERE</td> </tr> <tr> <td>YES NO</td> <td>"TO BE PREPAID."</td> </tr> </table>		AMOUNT	WEIGHED	C. \$	AT	FEE		O. \$	GROSS	TOTAL		D. \$	TARE	PICKUP SERVICE	ALLOWANCE	YES NO	NET	DELIVERY SERVICE REQUESTED	IF CHARGES ARE TO BE PREPAID, WRITE OR STAMP HERE	YES NO	"TO BE PREPAID."
AMOUNT	WEIGHED																							
C. \$	AT																							
FEE																								
O. \$	GROSS																							
TOTAL																								
D. \$	TARE																							
PICKUP SERVICE	ALLOWANCE																							
YES NO	NET																							
DELIVERY SERVICE REQUESTED	IF CHARGES ARE TO BE PREPAID, WRITE OR STAMP HERE																							
YES NO	"TO BE PREPAID."																							
CONSIGNEE AND ADDRESS																								
WHEN SHIPPER IN THE UNITED STATES EXECUTES THE NO-RECOURSE CLAUSE OF SECTION 7 OF THE BILL OF LADING, INSERT "YES". Indicate by symbol in Column provided how weights were obtained for L. C. L. Shipments only. R—Railroad Scale. S—Shipper's Tested Weights. E—Estimated—Weigh and Corroborate. T—Tariff Classification or Minimum.																								
ON C.L. TRAFFIC-INSTRUCTIONS			ON L.C.L TRAFFIC TRANSFER STAMPS																					
NO. PKGS. DESCRIPTION OF ARTICLES			★ WEIGHT																					

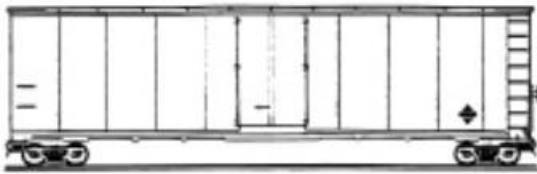
Конфігурація вантажу для залізничних перевезень

Якщо не використовувати контейнери для інтермодальних перевезень, вантажовідправники, як правило, мають дуже обмежений контроль над тим, як завантажуються вантаж, а також не мають багато особливих можливостей для пакування вантажу. Вантаж може перевозитися на палетах або без них, однак в інтересах вантажовідправника може бути максимально можливе палетування та маркування

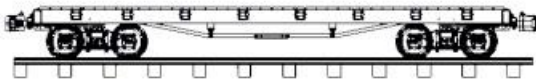
вантажу, щоб звести до мінімуму втрати або крадіжки під час транспортування. Потяги можуть перевозити важкі та великі вантажі, і насправді їх обмежують лише надмірно великі предмети, такі як негабаритне будівельне обладнання. Деякі маршрути можуть бути обмежені тунелями або підземними переходами, тому вантажовідправники повинні запитати своїх експедиторів про загальне обмеження для перевезення за допомогою певної залізничної лінії.

Загальні типи залізничних вагонів, що використовуються для перевезення:

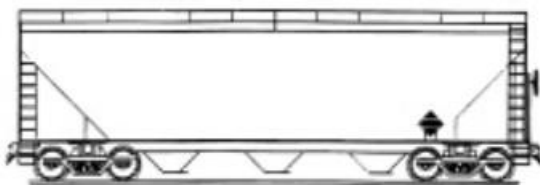
Вагон-платформа – найпоширеніша форма залізничного вагона, виготовленого заздалегідь. Коробчасті вагони опломбовані з усіх боків і мають тверді, жорсткі конструкції з замкненими дверима. Вагони-платформи потрібно завантажувати вручну, подібно до кузова вантажного автомобіля.



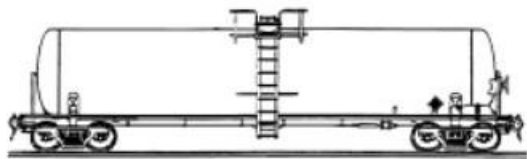
Бортовий вагон – вагон без жорсткого борту, який використовується для перевезення широких або високих вантажів, таких як транспортні засоби та будівельна техніка. Бортові вагони також можуть містити стандартні транспортні контейнери. Платформи також можна використовувати для перевезення звичайних вантажів, але вони будуть більш вразливими до атмосферних впливів і крадіжок.



Хопер-вагон – вагон-платформа з відкритим верхом та посиленою опорою під довгими бортами. Хопери використовуються для перевезення великої кількості сипучих вантажів, таких як зерно, пісок, руда, або будь-чого не рідкого, що може бути завантажено безпосередньо в вагон. Розвантаження може здійснюватися вручну або за допомогою НРО. Деякі вагони-хопери здатні перекидатися для швидкого вивантаження сипучих вантажів за один раз.



Цистерна – може бути низького тиску (рідина) або високого тиску (газ). Ідеально підходить для перевезення великих об'ємів рідини на великі відстані. Можуть існувати обмеження на типи рідини та газу через національні та місцеві закони та обмеження на поводження з небезпечними вантажами.



Внутрішні водні шляхи та річки

Там, де автомобільні та залізничні перевезення неможливі через відсутність інфраструктури, може виникнути необхідність транспортувати вантажі річкою, дельтою, болотами, каналами або іншими внутрішніми водними шляхами. Вид транспорту буде визначатися характером внутрішнього водного шляху, включаючи глибину, течію води, необхідність швидкості доставки та здатність завантажувати/розвантажувати у віддалених місцях та місцях призначення.

Баржі

За дуже конкретних обставин баржі можуть бути надзвичайно економічно ефективним способом переміщення великих обсягів вантажів на відносно великі відстані. Баржі широкі, плоскі річкові судна з низькими краями, мають плоскі днища та мають неглибоку осадку. Це робить баржі ідеальними для використання в спокійних рівнинних і мілководних водах, як річка, але в значній мірі непридатними для бурхливих вод, таких як відкритий океан. Баржі можуть бути двох конфігурацій:

Самохідні – Самохідні баржі мають з'єднану кабіну та кріплення двигуна і рухаються як одне ціле. Зазвичай двигун призначений для переміщення великих вантажів, але не призначений для швидкості.



Немоторизована баржа – Немоторизована баржа - це плавуча платформа без автономного живлення, здатна утримувати вантаж, але без керма або двигуна. Для руху немоторизованих барж потрібен зовнішній човен, включаючи буксирний човен або "штовхач", окремий рухомий човен, який спеціально розроблений для штовхання або тягнення немоторизованих барж уздовж водних шляхів.



Самі баржі поділяються на три загальні категорії:

Плоска палуба – баржа, на якій палубний настил являє собою одну велику плоску поверхню, на яку спирається і до якої кріпиться вантаж. Плоскі поверхні палуб на баржах дуже відкриті - вони не захищають вантаж від хвиль або бурхливої води, а предмети, що зберігаються на поверхні плоских палуб, можуть бути легкими мішенями для злодіїв. Весь вантаж, що перевозиться по поверхні, повинен бути належним чином закріплений і прив'язаний, а цінні предмети зберігатися таким чином, щоб їх не можна було легко викрасти.



Хопер / Спліт-баржа – баржа з одним великим або багатьма меншими відсіками, які частково знаходяться нижче краю баржі. Хопери можна використовувати для зберігання сипучих матеріалів, таких як зерно, пісок або руда. Багато хоперів можуть бути накриті брезентом або кришками з твердого металу для захисту вмісту, а деякі з них можуть навіть зберігати додатковий вантаж поверх відсіків хопера. Залежно від вантажу, хопери/спліт-баржі можуть завантажуватися вручну або спеціалізованими НРО.



Баржа-цистерна - баржа, призначена для перевезення рідин або стиснених газів.

Танкерні баржі потребують спеціалізованого обслуговування і будуть використовуватися тільки в тому випадку, якщо порти відправлення та отримання мають належне обладнання для завантаження та розвантаження.



Перевезення баржами, ймовірно, є найдешевшим способом переміщення вантажів вглиб країни, однак він має свої обмеження. Баржові перевезення є надзвичайно повільними; процес завантаження і розвантаження може тривати дні або тижні, залежно від типу вантажу, а сама подорож може зайняти кілька тижнів. Баржі також обмежені можливістю безпечно пришвартуватися і розвантажитися в пункті доставки. На самі баржі можуть впливати сезонні зміни на річковому шляху, що робить ділянки непрохідними на певний час.

Насправді існує лише кілька місць у світі, де баржі можуть бути ефективно використані в операціях з надання гуманітарної допомоги. Стандартної форми документації для використання барж не існує, і користувачі послуг барж повинні будуть надавати власну документацію для відстеження та виконувати власні митні формальності, якщо це необхідно.

Човни

Внутрішніми водними шляхами можуть пересуватися човни відповідних розмірів. Менші човни мають перевагу в тому, що вони швидко пересуваються і підходять до менших водойм, однак вони також будуть обмежені в обсязі вантажу, який вони можуть перевозити. Агенції можуть захотіти орендувати або взяти в лізинг власні човни для операцій швидкого реагування.

Також можуть бути великі річкові перевезення на судах, здатних перевозити відносно великі обсяги вантажів. Використання послуг третіх сторін з річкових перевезень повинно розглядатися так само, як і використання будь-якого місцевого транспорту третіх сторін.

Транспортування тваринами

Будь-які товари, що переміщуються за допомогою тварин, повинні бути упаковані відповідно до ваги, яку конкретна тварина може безпечно і комфортно переносити. Існує багато можливих варіантів доступних місцевих тварин залежно від географії, клімату, місцевої економіки та різних інших місцевих умов.

Загальний посібник щодо робочих обмежень різних в'ючних тварин може виглядати так:

Тварина	Вантажопідйомність	Щоденна робоча швидкість	Region
Слон	500 кг	5-8 годин/прохід 24 км	Азія
Віслук	50 кг	Гори, 8 годин	Близький Схід, Африка, Південна Азія, Латинська Америка & Кариби
Мул	50 кг	Гори, 8 годин	Близький Схід, Африка, Південна Азія, Латинська Америка & Кариби
Лама	50-80 кг	8-10 годин/прохід 30 км	Південна Америка
Кінь	60 кг	6 годин	Азія, Східна Європа, Близький Схід & Північна Африка
Бик	150-250 кг	8-10 годин	Близький Схід & Північна Африка, Південна Азія
Верблюд	150-250 кг	Прохід 50 км	Близький Схід & Північна Африка, Південна Азія
Як	70 кг		Південна Азія

Оцінка продуктивності в'ючних тварин - Посібник ВПП з транспорту та логістики

Як правило, використання в'ючних тварин обговорюється та укладається договір безпосередньо з власниками або тими, хто контролює тварин, які відповідатимуть за транспортування. Це можуть бути:

- Сільські старости.
- Місцеві органи влади.
- Об'єднання власників тварин.
- Місцеві громадські організації.

Транспортні документи будуть відрізнятися, але може використовуватися варіація стандартного методу, можливо, з поправками наступним чином:

- Випишіть одну накладну на кожну групу.
- Розділіть тварин на групи під одним наглядачем.
- Перерахуйте власників тварин та кількість тварин, наданих кожною особою.
- Призначте кількість товару для кожної групи, для звітності.

Усі контракти на перевезення в'ючними тваринами, як і раніше, повинні проходити стандартну процедуру закупівель, встановлену кожним окремим агентством, і бути в межах процедур закупівель кожного агентства.

Калькулятор вантажопідйомності

ВІДМОВА ВІД ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ: Цей калькулятор призначений лише для цілей планування. Реальні умови можуть і будуть диктувати реальну вантажопідйомність транспортних засобів і кількість необхідних рейсів.

- Реальна вантажопідйомність повітряних суден залежить від погоди, висоти, відстані, яку вони пролетіли, та інших факторів. Реальні умови обмежуватимуть загальну пропускну здатність вантажного транспорту. [Більше інформації тут.](#)
 - Обмеження обсягу на одну вантажівку є суто оціночними. Реальні транспортні засоби, плани завантаження та чинне законодавство матимуть значний вплив на фактичні об'ємні потужності. [Більше інформації тут.](#)
-

Transport Tools and Resources

Templates and Tools

[Guide - Aircraft Cargo Specifications](#)

[Guide - Container Specifications](#)

[INCOTERMS 2020](#)

[Guide - Vehicle Body Types](#)

[Guide - Correct Cargo Loading](#)

[TEMPLATE - Cargo Manifest \(Flights\)](#)

[TEMPLATE - Packing List](#)

[TEMPLATE - Proforma Invoice](#)

[TEMPLATE - Waybill](#)