

Тема 6. Управління ціновими ризиками в зовнішньоторговельних операціях

1. Види цінових ризиків у зовнішньоекономічній виробничо-торгівельній діяльності підприємств.
2. Способи управління ціновим ризиком та їх характеристика.
3. Методи внутрішнього хеджування м в управлінні ціновими ризиками.
4. Основні види зовнішнього хеджування в управлінні ціновими ризиками.
5. Хеджування продажем і хеджування покупкою: поняття, використання, техніка здійснення.

Транспортний ризик у ЗЕД

ризик, які виникають у зовнішньоекономічній діяльності при укладенні зовнішньоекономічних угод, а саме при переміщенні товару від продавця (постачальника) до покупця.

Група Е — Місце відправлення (Departure):

EXW (від англ. Ex Works — «з місця роботи») — торговий термін, що означає «самовивезення». Відповідальність продавця завершується під час передачі товару покупцеві або найнятому їм перевізнику у приміщенні продавця (наприклад, на складі або у магазині). Продавець не відповідає за завантаження товару на транспорт, усі витрати з вивезення товару зі складу, перевезення, митного оформлення несе покупець. Завжди використовується із зазначенням місця розташування продавця, наприклад EXW London.

Група F — Основні перевезення не оплачені (Main Carriage Unpaid):

FCA (від англ. Free Carrier — «франко-перевізник»). Цей термін завжди вживається із зазначенням місця постачання. Він означає, що продавець виконує своє зобов'язання з постачання, коли доставить товар, очищений від мита на експорт, перевізнику, призначеному покупцем, в зазначеному місці. Якщо постачання виконується у приміщенні продавця, то продавець несе відповідальність за завантаження. У будь-якому іншому місці продавець такої відповідальності не несе.

FAS (від англ. Free Alongside Ship — «франко вздовж борту судна») — означає, що продавець несе витрати за доставку до порту відправлення. Зобов'язання продавця з доставки товару вважаються виконаними після того, як товар розміщено вздовж борту судна на причалі або на ліхтерах (в узгодженому порту відвантаження). Покупець сплачує витрати з завантаження, фрахту судна, страхування, розвантаження й доставки до пункту призначення. Ризики переходять у момент доставки на причал порту завантаження.

FOB (від англ. Free On Board — «франко-борт», буквально — безкоштовно на борт судна) — термін, що використовується для зазначення умов постачання вантажу, визначення сторони, на яку лягають витрати з транспортування, й точки передачі відповідальності за вантаж від продавця до покупця. Умови FOB передбачають, що продавець зобов'язаний доставити товар до порту і завантажити на вказане покупцем судно, витрати з доставки товару на борт лягають на продавця.

Група С — Основні перевезення оплачені (Main Carriage Paid):

CFR (від англ. Cost and Freight — «вартість і фрахт») — означає, що продавець сплачує доставку товару до порту, завантаження і фрахт судна, а також забезпечує проходження митних процедур при експорті товару (у тому числі сплачує мито). Ризик втрати або пошкодження, а також додаткові витрати після переходу товару через поручні судна переходять до покупця.

CIF (від англ. Cost, Insurance and Freight — «вартість, страхування і фрахт») — означає, що зобов'язання продавця вважаються виконаними, коли товар перейшов через поручні судна у порту відвантаження, а продажна ціна включає в себе вартість товару, фрахт або транспортні витрати, а також вартість страхування для морських перевезень.

CPT (від англ. Carriage Paid To — «фрахт і перевезення сплачені до...») — міжнародний торговий термін, який застосовується по відношенню до усіх видів транспорту, у тому числі до змішаних перевезень. Продавець несе витрати з фрахту і перевезення до пункту призначення. Покупець оплачує страхування вантажу. Ризики переходять у момент доставки вантажу першому перевізнику.

CIP (від англ. Carriage and Insurance Paid to — «фрахт, перевезення і страхування сплачені до...») — міжнародний торговий термін, який означає, що продавець доставить товар обраному ним самим перевізнику. Крім цього, продавець зобов'язаний сплатити витрати, пов'язані з перевезенням товару до названого пункту призначення. Відповідальність продавця припиняється після доставки товару перевізнику. Якщо перевізників більше одного, то

Група D — Доставка (Arrival):

DAT (від англ. Delivered At Terminal — «поставка у терміналі») — міжнародний торговий термін, який може застосовуватись під час постачання будь-яким видом транспорту, а також за умов використання більш ніж одного виду транспорту. Він означає, що продавець здійснює поставку товару в узгоджений з покупцем термінал відповідного порту або інше місце призначення. Продавець зобов'язаний сплатити витрати, пов'язані з перевезенням товару до названого пункту призначення. «Терміналом» може бути будь-яке місце, наприклад, причал, склад, контейнерний двір, авіа-, авто- або залізничний термінал. Продавець несе усі ризики, пов'язані з доставкою і розвантаженням товару. Сторонам рекомендується найбільш точно визначити термінал і по можливості певний пункт у терміналі, з доставкою товару до якого зобов'язання продавця вважаються виконаними.

DAP (від англ. Delivered At Point — «поставка у пункті») — міжнародний торговий термін, який може застосовуватись при поставках будь-яким видом транспорту, а також за умов використання кількох видів транспорту. Термін означає, що готовий до розвантаження товар передається покупцеві на транспортному засобі в узгодженому місці призначення. Продавець несе усі ризики, пов'язані з доставкою товару до названого місця. Сторонам варто найбільш точно визначити пункт в узгодженому місці призначення, оскільки ризики до цього пункту несе продавець. Продавець зобов'язаний сплатити витрати на перевезення товару до пункту призначення. DAP вимагає від продавця виконання митних формальностей для вивезення товару, якщо такі мають місце. Проте продавець не зобов'язаний виконувати митні формальності для ввезення, у тому числі сплачувати імпорتنі мита. Якщо сторони мають намір покласти на продавця виконання митних формальностей для ввезення і сплату будь-яких імпорتنих мит, доцільно використати термін DDP.

DDP (від англ. Delivered, Duty Paid — «доставлено, мито сплачено») — термін використовується із зазначенням місця прибуття. Він означає, що відповідальність продавця припиняється після того, як товар доставлений до вказаного місця у країні покупця. Усі ризики, усі витрати з доставки вантажу (податки, мита тощо), відповідальність за псування і втрату товару до цього моменту несе продавець. Він також несе відповідальність за митне очищення. До договору можуть додаватись положення, що звільняють продавця від сплати окремих додаткових формальностей.

Прийом	Характеристика
Уникнення транспорт ного ризику	полягає в розробці таких заходів, які повністю виключають конкретний вид транспортного ризику.
Лімітування транспорт ного ризику	це встановлення ліміту, тобто граничних сум витрат при здійсненні перевезень. Лімітування є важливим засобом зниження міри ризику і здійснюється шляхом встановлення відповідних фінансових нормативів (лімітів).
Диверсифікація транспорт ного ризику	розподіл транспортного ризику за кількома об'єктами з метою зниження впливу однієї негативної події на ефективність всієї зовнішньоекономічної операції.
Трансферт транспорт ного ризику	сукупність заходів, що дозволяють перекласти відповідальність за зниження можливості виникнення несприятливих подій і відшкодування пов'язаного з ними збитку на іншого суб'єкта.
Самострах	Ризик, який знаходиться на відповідальності самого страхувальника.

Страхування КАРГО

це захист від різних збитків, пов'язаних з транспортуванням вантажу, що є предметом купівлі-продажу за зовнішньоторговельним договором. За збиток внаслідок загибелі, пошкодження та іншого несприятливого впливу на застраховане майно воно компенсується у вигляді певної суми, званої страховим відшкодуванням. Страхування вантажів передбачає страховий захист у процесі перевезення (переміщення)

ОСНОВНІ ВИДИ РИЗИКІВ, ВІД ЯКИХ МОЖЕ ЗДІСНЮВАТИСЯ СТРАХУВАННЯ КАРГО

- дорожньо-транспортна пригода
- Крадіжка
- Зникнення транспортного засобу
- Стихійні лиха
- Псування вантажу
- Підмочування
- Загибель вантажу під час перевантаження
- Від військових ризиків
- Від страйків, бунтів, народних заворушень
- Від таємного зникнення вантажу під час зберігання

ВАРІАНТИ СТРАХУВАННЯ КАРГО:

- Із відповідальністю страховика за всі ризики
- Із відповідальністю страховика за часткову аварію
- Без відповідальності страховика за пошкодження крім випадків аварії

TIR (фр. Transports Internationaux Routiers, «Міжнародні дорожні перевезення») — система міжнародних автомобільних перевезень товарів, яка працює на основі Митної конвенції про міжнародні перевезення із застосуванням книжки МДП.

Система була заснована 14 листопада 1975 року в Женеві для спрощення та узгодження адміністративних формальностей при міжнародних автоперевезеннях.

Компанії, які спеціалізуються на міжнародних вантажоперевезеннях, і є учасниками асоціації, користуються митними документами, які називаються книжками МДП (Carnet TIR), за якими дозволяється перетинати кордон без сплати мита у прикордонному пункті перетину.

Міжнародна конвенція МДП та створена на її основі система були прийняті під егідою Європейської економічної комісії.

Ця міжнародна транзитна митна система надає можливості для переміщення через кордон товарів:

- в опломбованих вантажівках чи контейнерах;
- відправлених з митниці в одній країні до митниці іншої;
- без обов'язкових повних перевірок, які займають багато часу, на проміжних кордонах;
- у визначений час, який надається митними органами, з дотриманням вимог безпеки й гарантіями.

Система перевезень TIR займається не тільки митним транзитом автошляхами, але поєднує, де це можливо, перевезення з іншими видами транспорту (наприклад, залізничним, річковим і навіть морським транспортом), у разі, якщо хоча б частина перевезення здійснюється автошляхами.

Зараз уповноважено понад 40000 міжнародних перевізників (відповідними органами своїх держав) для участі в системі TIR, і вони щорічно понад 3,2 млн разів використовують право прискореного оформлення митних документів.