

ПОРТЫ, ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО И ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

PORTS, PORT INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT LOGISTICS

Научная статья
УДК 656.6
<https://doi.org/10.24143/2073-1574-2024-3-106-114>
EDN KIVGBK

Методика определения стоимости поставки груза в международном сообщении согласно базисным условиям Incoterms

Ольга Ивановна Карташова

*Каспийский институт морского и речного транспорта им. генерал-адмирала Федора Матвеевича Апраксина,
филиал Волжского государственного университета водного транспорта,
Астрахань, Россия, lesy_g@mail.ru*

Аннотация. Обозначена актуальность разработки методического аппарата для определения стоимости перевозки грузов в международном сообщении. Приводится краткая характеристика международных правил Incoterms, регулирующих взаимоотношения сторон, заключающих внешнеэкономический договор купли-продажи товара. Предлагается авторская методика определения стоимости поставки товара, включающая исчерпывающий перечень статей затрат, которые несет продавец и покупатель согласно правилам Incoterms. На примере базисов FOB и CIF показано применение методики и сформулированы выражения определения расходов, которые несет по отдельности продавец и покупатель (в зависимости от избранного базисного условия поставки). Предложено выражение для определения только транспортной составляющей в общих затратах на поставку товара в международном сообщении, что может быть использовано не только грузовладельцами, но и транспортными организациями. Методика апробирована на примере поставки продукции по международному транспортному коридору «Север – Юг». Рассмотрены возможные схемы и маршруты транспортировки грузов (на примере перевозки экспортного груза из Российской Федерации в Иран) и определена стоимость перевозки по ним. На основании расчетов сделаны выводы о предпочтительности ряда схем, а также возможности большего участия в международных перевозках водного транспорта (как морского, так и речного). Обозначены проблемы инфраструктурного характера, мешающие полноценному развитию перевозок по международному транспортному коридору «Север – Юг». Сделаны предложения по дальнейшему использованию рассматриваемой методики для анализа размеров и влияния отдельных статей затрат в целом на стоимость перевозки, а также предпочтительность различных видов транспорта и конкурентоспособность транспортно-логистических схем с их участием.

Ключевые слова: перевозки грузов, внешнеэкономические операции, базисные условия поставки, международные транспортные коридоры, договор купли-продажи

Для цитирования: *Карташова О. И.* Методика определения стоимости поставки груза в международном сообщении согласно базисным условиям Incoterms // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология. 2024. № 3. С. 106–114. <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2024-3-106-114>. EDN KIVGBK.

Original article

Methodology for determining the cost of cargo delivery in international traffic according to the basic conditions of Incoterms

Olga I. Kartashova

*Caspian Institute of Sea and River Transport after General-Admiral F. M. Apraksin,
branch of Volga State University of Water Transport,
Astrakhan, Russia, lesy_g@mail.ru*

Abstract. The relevance of the development of a methodological apparatus for determining the cost of transportation of goods in international traffic is stated. A brief description of the international rules of Incoterms regulating the relationship of the parties concluding a foreign trade contract for the sale and purchase of goods is given. The author's method of determining the cost of delivery of goods is proposed, which includes an exhaustive list of cost items incurred by the seller and the buyer in accordance with the Incoterms rules. Using the FOB and CIF bases, the application of the methodology is shown and expressions of the definition of expenses that are borne separately by the seller and the buyer (depending on the chosen basic delivery condition) are formulated. An expression is proposed for determining only the transport component in the total costs of supplying goods in international traffic, which can be used not only by cargo owners, but also by transport organizations. The methodology was tested on the example of the supply of products along the North-South international transport corridor. Possible schemes and routes of cargo transportation were considered (using the example of transportation of export cargo from the Russian Federation to Iran) and the cost of transportation along them was determined. Based on the calculations, conclusions were made about the preference of a number of schemes, as well as the possibility of greater participation in international transport of water transport (both sea and river). The infrastructure problems that interfere with the full development of transportation along the North-South international transport corridor are identified. There made some proposals for the further use of the implemented methodology for analyzing the size and impact of individual cost items in general on the cost of transportation, as well as the preference of various types of transport and the competitiveness of transport and logistics schemes with their participation.

Keywords: cargo transportation, foreign trade operations, basic delivery conditions, international transport corridors, purchase and sale agreement

For citation: Kartashova O. I. Methodology for determining the cost of cargo delivery in international traffic according to the basic conditions of Incoterms. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Marine engineering and technologies.* 2024;3:106-114. (In Russ.). <https://doi.org/10.24143/2073-1574-2024-3-106-114>. EDN KIVGBK.

Введение

В практике международной торговли получили распространение правила Incoterms, разработанные Международной торговой палатой (ИТЦ) и определяющие права и обязанности сторон по договору купли-продажи товаров (применительно к условиям поставки товаров). Данные правила не заменяют собой внешнеторговый контракт, заключаемый сторонами, но позволяют значительно упростить и сократить его. Первая редакция сборника правил была выпущена в 1936 г. и с тех пор многократно подвергалась редактированию и переизданию. При этом все версии Incoterms носят рекомендательный характер, поэтому каждая из них может использоваться по взаимному соглашению сторон. В настоящее время получили распространение редакции 2000, 2010 и 2020 гг.

Рекомендуемое Incoterms распределение ответственности и обязанностей продавца и покупателя товара может иметь определенное влияние на изменение стоимости поставки груза в международном сообщении, а также ее транспортной состав-

ляющей. При этом общая сумма поставки в большинстве случаев останется неизменной, однако деление ее между продавцом и покупателем может оказаться весьма значительным, а также вызвать затруднения в определении сторонами относящихся к ним стоимостных параметров. В связи с этим актуальной задачей является разработка соответствующей методики, которая позволит быстро определять заинтересованным контрагентам стоимость поставки груза в международном сообщении в соответствии с тем или иным правилом Incoterms. Соответственно, это позволит сторонам обоснованнее подходить к выбору правила, на основании которого будет заключаться договор купли-продажи, а также иметь представление о потенциальных затратах в рамках исполнения своих обязательств по контракту поставки.

Краткая характеристика Incoterms

Рассмотрим две последние версии сборника правил (базисных условий поставки, базисов) Incoterms – 2010 и 2020 гг.

Следует отметить, что разница между новой и предыдущей редакцией почти несущественна (версия 2010 г. почти полностью использовалась в качестве базы для разработки версии 2020 г.) [1]. Были уточнены толкования отдельных пунктов в нескольких базисных условиях поставки, а также изменено наименование одного из базисов.

Всего в обеих версиях Incoterms 11 терминов, определяющих (в качестве рекомендуемых) распределение обязанностей между продавцом и покупателем при организации поставки товара в международном сообщении. Отдельно в базисах регламентируются и обязанности по несению транспортных расходов.

Условно все базисные условия поставки разделены на четыре группы [2–5]:

1. E – отгрузка: базис EXW (EX Works, Франко завод).

2. F – основная перевозка оплачена покупателем: базисы FCA (Free Carrier, Франко перевозчик), FAS (Free Alongside Ship, Франко вдоль борта

судна), FOB (Free On Board, Франко борт).

3. C – основная перевозка оплачена продавцом: базисы CFR (Cost and Freight, Стоимость и фрахт), CIF (Cost, Insurance and Freight, Стоимость, страхование и фрахт), CIP (Carriage and Insurance Paid To, Фрахт/перевозка и страхование оплачены до), CPT (Carriage Paid To, Фрахт/перевозка оплачены до).

4. D – доставка: базисы DAP (Delivered At Point, Поставка в пункте), DAT-DPU (версия 2010 г.: DAT – Delivered At Terminal, Поставка на терминале; версия 2020 г.: DPU – Delivered at Place Unloaded, Поставка в месте назначения в выгруженном состоянии), DDP (Delivered Duty Paid, Поставка с оплатой пошлины).

Схема осуществления международной перевозки товара в соответствии с базисными условиями Incoterms-2010 приведена на рис. 1, также представлены возможные варианты участия в перевозке груза водного транспорта (речного, морского, смешанного «река – море» плавания) [6–8].

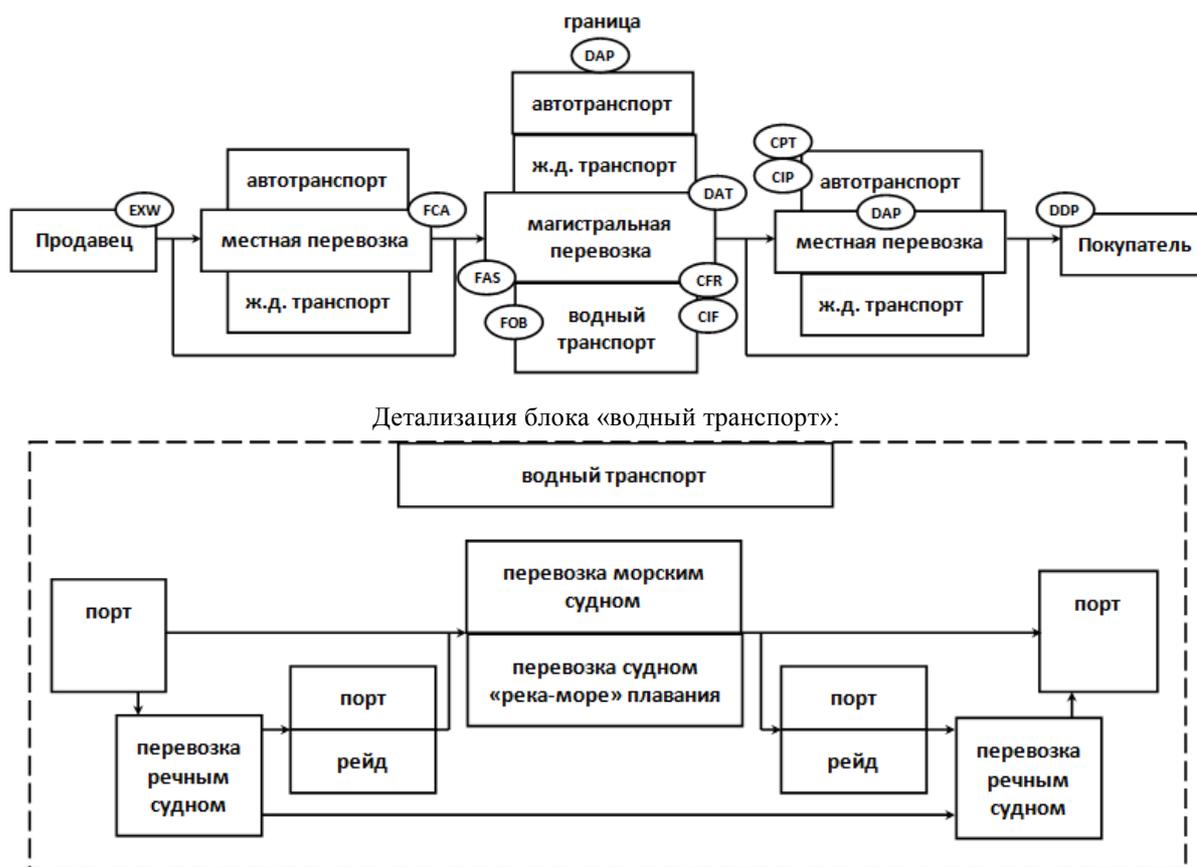


Рис. 1. Схема международной перевозки товара в соответствии с базисными условиями Incoterms-2010 и детализацией возможных вариантов участия в перевозке груза водного транспорта

Fig. 1. Diagram of the international transportation of goods in accordance with the basis conditions of the Incoterms-2010 and the details of possible options for participation in the transportation of cargo of water transport

В новой версии сборника терминов базисные условия поставки DAT переименованы в DPU и размещены после термина DAP [9–10]. Подробные указания на распределение прав и обязанностей при различных базисных условиях поставки и их описание можно найти в сборнике правил Incoterms [3, 10].

Предлагаемая методика

Автором произведено распределение затрат между сторонами по контракту поставки согласно различным базисным условиям Incoterms. Выявлено, что основных элементов затрат, которые в совокупности несут продавец (поставщик) и покупатель (потребитель), по указанным базисным условиям поставки насчитывается 17. В зависимости от распределения ответственности и рисков согласно выбранному базису Incoterms часть расходов приходится на продавца, другая – на покупателя. Также имеются опциональные расходы (страхование груза), которые в большинстве базисных условий не предусмотрены как обязательные и осуществляются только по договоренности сторон.

В общем виде затраты при поставке товара в международной торговле (например, с использованием системы международных транспортных коридоров) в соответствии с Incoterms будут определяться по следующей формуле:

$$C_{\text{МТК}} = C_{\text{тов}} + C_{\text{птум}} + C_{\text{озл}} + C_{\text{вывтп}} + C_{\text{погмт1}} + C_{\text{пермт1}} + C_{\text{страх}} + C_{\text{выгхт}} + C_{\text{погмаг}} + C_{\text{пермаг}} + C_{\text{выгмаг}} + C_{\text{схт}} + C_{\text{онил}} + C_{\text{втп}} + C_{\text{погмт2}} + C_{\text{пермт2}} + C_{\text{выгпол}}$$

где $C_{\text{тов}}$ – стоимость товара у производителя (отпускная цена товара), руб.; $C_{\text{птум}}$ – стоимость проверки товара, упаковки, маркировки, руб.; $C_{\text{озл}}$ – стоимость оформления экспортной лицензии, руб.; $C_{\text{вывтп}}$ – вывозные таможенные пошлины, руб.; $C_{\text{погмт1}}$ – плата за погрузку на местный сухопутный транспорт на складе отправителя, руб.; $C_{\text{пермт1}}$ – плата за перевозку местным сухопутным транспортом до терминала отправления магистрального транспорта, руб.; $C_{\text{страх}}$ – стоимость страхования груза, руб.; $C_{\text{выгхт}}$ – плата за выгрузку и хранение груза на терминале, руб.; $C_{\text{погмаг}}$ – плата за погрузку на магистральный транспорт, руб.; $C_{\text{пермаг}}$ – плата за перевозку груза магистральным транспортом, руб.; $C_{\text{выгмаг}}$ – плата за выгрузку груза с магистрального транспорта, руб.; $C_{\text{схт}}$ – стоимость хранения груза на терминале (назначения), руб.; $C_{\text{онил}}$ – стоимость оформления импортной лицензии, руб.; $C_{\text{втп}}$ – ввозные таможенные пошлины, руб.; $C_{\text{погмт2}}$ – плата за погрузку на местный сухопутный транспорт на терминале назначения магистрального транспорта, руб.; $C_{\text{пермт2}}$ – плата за перевозку местным сухопутным транспортом с терминала назначения магистрального транспорта до склада поку-

пателя, руб.; $C_{\text{выгпол}}$ – плата за выгрузку груза на складе покупателя (получателя).

Представленное выражение позволяет определить суммарные издержки при осуществлении поставки товара в международном сообщении (в том числе с использованием системы международных транспортных коридоров).

При необходимости определения затрат по поставке согласно конкретному базису Incoterms для одного из участников купли-продажи товара (продавца или покупателя) уточняется наличие (отсутствие) тех или иных элементов затрат, после чего производится расчет и суммирование по имеющимся составляющим, а остальные для данного участника не рассчитываются.

Например, для наиболее часто используемых при международных поставках товаров с участием водного транспорта базисов FOB и CIF распределение затрат по поставке будет определяться для поставщика и покупателя по следующим выражениям:

– для продавца по базису FOB:

$$C_{\text{продFOB}} = C_{\text{тов}} + C_{\text{птум}} + C_{\text{озл}} + C_{\text{погмт1}} + C_{\text{пермт1}} + C_{\text{страх}} + C_{\text{выгхт}} + C_{\text{погмаг}}$$

– для покупателя по базису FOB:

$$C_{\text{покFOB}} = C_{\text{вывтп}} + C_{\text{страх}} + C_{\text{пермаг}} + C_{\text{выгмаг}} + C_{\text{схт}} + C_{\text{онил}} + C_{\text{втп}} + C_{\text{погмт2}} + C_{\text{пермт2}} + C_{\text{выгпол}}$$

– для продавца по базису CIF:

$$C_{\text{продCIF}} = C_{\text{тов}} + C_{\text{птум}} + C_{\text{озл}} + C_{\text{вывтп}} + C_{\text{погмт1}} + C_{\text{пермт1}} + C_{\text{страх}} + C_{\text{выгхт}} + C_{\text{погмаг}} + C_{\text{пермаг}} + C_{\text{выгмаг}} + C_{\text{схт}}$$

– для покупателя по базису CIF:

$$C_{\text{покCIF}} = C_{\text{выгмаг}} + C_{\text{онил}} + C_{\text{втп}} + C_{\text{погмт2}} + C_{\text{пермт2}} + C_{\text{выгпол}}$$

Следует обратить внимание на то, что элемент $C_{\text{страх}}$ выделен чертой, т. к. является договорным для обеих сторон. Таким образом, если стоимость страхования исключается из обязательств продавца, она автоматически появляется у покупателя (за исключением базисов, в которых стороны по желанию могут вообще не страховать груз). То же самое касается составляющей $C_{\text{выгмаг}}$.

Также подчеркнем, что покупатель, помимо указанных затрат, возмещает продавцу понесенные им затраты вдобавок к производственной стоимости товара – все это учитывается в продажной цене товара по контракту. В нашем случае эти расходы равны затратам продавца $C_{\text{продFOB}}$. Данное правило действует при определении стоимости затрат покупателя по поставке для других базисных условий.

С учетом сделанного замечания суммарные затраты покупателя ($C_{\text{товFOB}}$ и $C_{\text{товCIF}}$) в рамках кон-

тракта купли-продажи товара и используемых базисных условий поставки по рассматриваемым базисам Incoterms 2010 будут определяться по следующим выражениям:

$$C_{\text{товFOB}} = C_{\text{продFOB}} + C_{\text{вытп}} + C_{\text{страх}} + C_{\text{пермаг}} + C_{\text{выгмаг}} + C_{\text{схт}} + C_{\text{оил}} + C_{\text{втп}} + C_{\text{погмт2}} + C_{\text{пермт2}} + C_{\text{выгпол}};$$

$$C_{\text{товCIF}} = C_{\text{продCIF}} + C_{\text{выгмаг}} + C_{\text{оил}} + C_{\text{втп}} + C_{\text{погмт2}} + C_{\text{пермт2}} + C_{\text{выгпол}};$$

где $C_{\text{продFOB}}$, $C_{\text{продCIF}}$ – продажная цена товара у продавца, равная $C_{\text{продFOB}}$ и $C_{\text{продCIF}}$ соответственно.

Если, напротив, необходимо определить только стоимость транспортировки (в целом по контракту поставки, без выделения составляющих, оплачиваемых продавцом или покупателем), то для этого можно использовать выражение

$$C_{\text{мтк}} = C_{\text{погмт1}} + C_{\text{пермт1}} + C_{\text{выгхт}} + C_{\text{погмаг}} + C_{\text{пермаг}} + C_{\text{выгмаг}} + C_{\text{схт}} + C_{\text{погмт2}} + C_{\text{пермт2}} + C_{\text{выгпол}}.$$

Предлагаемая методика и сформулированные выражения могут использоваться участниками внешнеторговых отношений для оценки уровня и расчета стоимости поставки товаров, в том числе в зависимости от избранного базисного условия поставки. Также при необходимости можно определить стоимость транспортной составляющей поставки (при прочих неизменных стоимостных параметрах).

Апробация методики на примере МТК «Север – Юг»

Для апробации сформулированной методики определения стоимости поставки груза в международном сообщении в части ее транспортных составляющих выбраны следующие маршруты и схемы доставки по направлению перевозки «Россия – Иран» (в рамках МТК «Север – Юг» и альтернативных ему маршрутов) [11]:

1. Транскаспийский маршрут: перевозка водным транспортом из портов Астрахань, Оля (Россия) в порты Энзели, Ноушехр, Амирабад (Иран), далее перевозка по Ирану железнодорожным транспортом (из порта Амирабад).

2. Транскаспийский маршрут: перевозка водным транспортом из портов Астрахань, Оля (Россия) в порты Энзели, Ноушехр, Амирабад (Иран), далее перевозка по Ирану автомобильным транспортом (из портов Энзели, Ноушехр, Амирабад).

3. Восточный маршрут: перевозка железнодорожным транспортом «Астрахань (Россия) – Атырау (Казахстан) – Макат (Казахстан) – Бейнеу (Казахстан) – Мангистау (Казахстан) – Жанаозен (Казахстан) – Берекет (Туркменистан) – Акяйла (Туркменистан) – Горган (Иран)», далее перевозка по Ирану железнодорожным транспортом.

4. Восточный маршрут: перевозка железнодорожным транспортом «Астрахань (Россия) – Атырау (Казахстан) – Макат (Казахстан) – Бейнеу (Казахстан) – Мангистау (Казахстан) – Жанаозен (Казахстан) – Берекет (Туркменистан) – Акяйла (Туркменистан) – Горган (Иран)», далее перевозка по Ирану автомобильным транспортом.

5. Западный маршрут: перевозка железнодорожным транспортом «Астрахань (Россия) – Махачкала (Россия) – Самур (Россия) – Баку (Азербайджан) – Астара (Азербайджан – Иран)», далее перевозка по Ирану автомобильным транспортом (перспективный вариант с дальнейшей перевозкой железнодорожным транспортом возможен после завершения к 2028 г. участка железной дороги «Астара – Решт» с дальнейшим выходом на сортировочную станцию Казвин (Иран)).

6. Сухопутная перевозка (по западному или восточному направлению МТК «Север – Юг») автомобильным транспортом на всем протяжении маршрута из России и далее по Ирану.

7. Альтернативный МТК «Север – Юг» маршрут: перевозка морским транспортом из порта Санкт-Петербург (Россия) через Средиземное море и Суэцкий канал в порт Бендер-Аббас (Иран), далее перевозка по Ирану железнодорожным транспортом.

8. Альтернативный МТК «Север – Юг» маршрут: перевозка морским транспортом из порта Санкт-Петербург (Россия) через Средиземное море и Суэцкий канал в порт Бендер-Аббас (Иран), далее перевозка по Ирану автомобильным транспортом.

В унифицированном виде указанные схемы и маршруты перевозки экспортных грузов по МТК «Север – Юг» представлены на рис. 2 (на схеме пунктиром показан перспективный вариант использования дополнительного железнодорожного участка «Астара – Решт – Казвин», планируемый к сдаче в 2028 г.).

Расчеты стоимости перевозки по обусловленным схемам и маршрутам выполнялись на основе предлагаемой автором методики, а также с использованием данных транспортных компаний, осуществляющих перевозки по указанным направлениям, информационных сервисов по расчету стоимости отдельных этапов перевозки, соответствующих онлайн-калькуляторов [12, 13]. Результаты расчетов по рассматриваемым схемам представлены в таблице и на рис. 3.

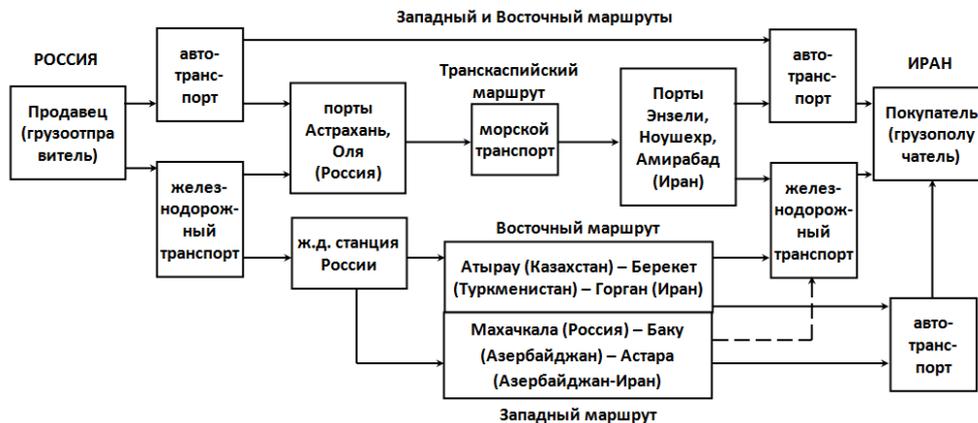


Рис. 2. Схемы международной перевозки экспортного груза из России в Иран по МТК «Север – Юг»
 Fig. 2. Schemes for international transportation of export cargo from Russia to Iran via North-South ITC

Результаты расчетов стоимости и продолжительности перевозки груза по различным вариантам (на примере МТК «Север – Юг» и альтернативных маршрутов)

The results of calculations of the cost and duration of cargo transportation according to various options (using the example of North-South ITC and alternative routes)

Маршрут перевозки	Стоимость перевозки, тыс. руб./контейнер	Продолжительность перевозки, сут
Транскаспийский маршрут (водный и железнодорожный транспорт)	173,16	13
Транскаспийский маршрут (водный и автомобильный транспорт)	218,88	13
Восточный маршрут (железнодорожный транспорт)	176,30	14
Восточный маршрут (железнодорожный и автомобильный транспорт)	202,38	14
Западный маршрут (железнодорожный и автомобильный транспорт)	191,54	15
Сухопутная перевозка автомобильным транспортом	555,71	11
Перевозка через Средиземное море (водный и железнодорожный транспорт)	217,06	25
Перевозка через Средиземное море (водный и автомобильный транспорт)	262,78	25

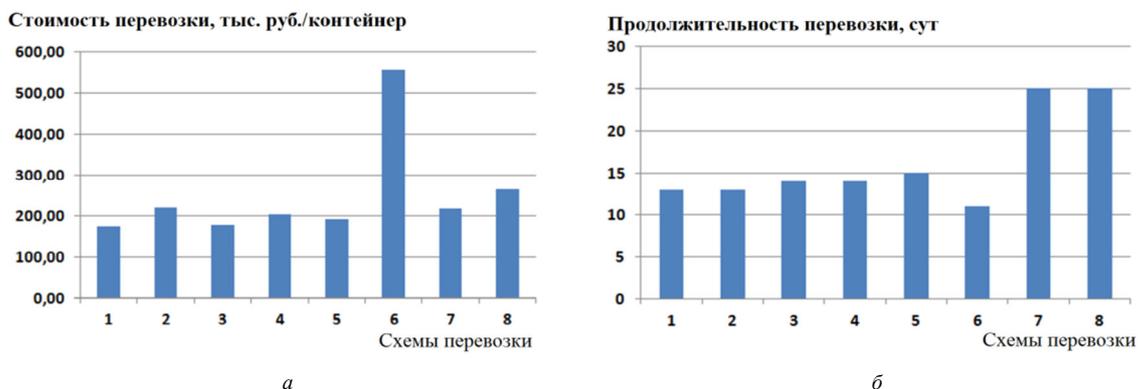


Рис. 3. Стоимость (а) и продолжительность (б) перевозки контейнера (TEU, двадцатифутовый эквивалент) по различным альтернативным маршрутам в международном сообщении (на примере МТК «Север – Юг»)

Fig. 3. Cost (a) and duration (b) of transportation of the container (TEU) on various alternative routes in international communication (using the example of North-South ITC)

Следует отметить, что по стоимости перевозки почти все варианты сопоставимы между собой и находятся в одном ценовом диапазоне (170–260 тыс. руб.), что свидетельствует об их высокой конкурентоспособности. Также неоспоримым преимуществом являются меньшие сроки перевозки по сравнению с традиционным (через Средиземное море) маршрутом.

Из общей картины несколько выбиваются автомобильные перевозки по всему маршруту, что связано с высокими транспортными издержками, а также дополнительными затратами при перевозке автотранспортом в международном сообщении на указанном направлении (в Иране взимается дополнительная плата с въезжающих автомобилей).

Позитивно отразилась на стоимостных показателях перевозок унификация в 2022–2023 гг. железнодорожных тарифов в России, Казахстане, Туркменистане и Иране, которые были приведены к одному уровню. Также при экспортных железнодорожных перевозках из России была введена дополнительная скидка.

Тем не менее, пусть и более длительный, морской маршрут через Средиземное море по-прежнему остается привлекательным для многих грузовладельцев, т. к. предполагает использование для перевозки одного вида транспорта, отсутствие необходимости пересечения множества границ разных государств и прохождения связанных с этим формальностей.

Еще одним сдерживающим фактором является недостаточное развитие транспортной инфраструктуры и пропускных способностей по всем трем маршрутам МТК «Север – Юг» (Транскаспийскому, Восточному и Западному), отсутствие единого оператора мультимодальной перевозки на данном направлении, что не позволяет в полной мере использовать мощности транспортного коридора и осваивать дополнительные объемы грузов, которые в перспективе могут достигать 100 млн т против текущих 30 млн т по всем трем маршрутам. В связи с этим необходимо дальнейшее развитие инфраструктурного обеспечения рассматриваемого транспортного коридора, нормативно-правового, организационно-технологического и технического сопровождения перевозок, еще большее повышение качества и эффективности перевозок грузов, активное вовлечение прикаспийских и других регионов России в транзитную и экспортно-импортную транспортную деятельность МТК «Север – Юг».

Следует отметить, что проблема недостаточной инфраструктурной готовности свойственна не только нашей стороне, но и другим участникам МТК «Север – Юг». В частности, речь идет об участке «Астара – Решт – Казвин», на котором из-за отсут-

ствия железной дороги между станциями Астара и Решт в настоящее время нет возможности организовать на Западном маршруте полноценную перевозку только в железнодорожном сообщении. Также сложности возникают из-за различий в размере железнодорожной колеи в России и Иране (1 520 и 1 435 мм соответственно), что приводит к дополнительным задержкам по времени и финансовым затратам на смену тележек у вагонов.

В данных условиях из трех альтернативных маршрутов МТК «Север – Юг» повышается привлекательность Транскаспийского маршрута (воднотранспортного), задействующего, в отличие от других маршрутов, две страны (Россию и Иран). Дополнительное снижение стоимости перевозок по данному маршруту может дать более активное использование для грузовых перевозок экспортно-импортных грузов внутреннего водного транспорта, а также судов смешанного «река – море» плавания, исключающих дополнительную перевалку и задержку флота в портах Астрахань и Оля.

Заключение

В современных условиях, когда быстро и резко меняются условия функционирования транспортно-логистических систем, из-за стремительной трансформации геополитических условий участники внешнеторговых отношений вынуждены перестраивать транспортно-логистические схемы доставки продукции, важное значение приобретает обоснование выбора базисных условий поставки, в том числе с учетом их стоимостной оценки. Для выполнения последней предложена соответствующая методика, позволяющая определить не только общую стоимость поставки, но также сделать это для каждой из участвующих в сделке купли-продажи товара сторон. При необходимости методика дает возможность рассчитать стоимостные характеристики, имеющие отношение только к транспортной составляющей.

В дальнейшем представленная методика может быть использована для проведения подробного анализа и определения степени влияния различных составляющих, входящих в стоимость поставки продукции в международном сообщении. На основании этого анализа станет возможным выявление целесообразности и эффективности различных базисных условий поставки, транспортно-логистических схем и маршрутов перевозки грузов. При этом можно определить сферы конкурентоспособного использования водного транспорта в системе перевозок по международным транспортным коридорам, а также обосновать эффективность его взаимодействия с сухопутными видами транспорта в рамках мультимодальных систем доставки.

Список источников

1. Петрова А. А. Сравнительно-правовой анализ редакций Инкотермс от 2010 года и Инкотермс от 2020 года // Prospective Research Solutions: сб. ст. VI Междунар. науч.-исслед. конкурса (Петрозаводск, 24 января 2022 г.). Петрозаводск: Новая наука, 2022. С. 225–233.
2. Дарибекова А. С., Дарибеков С. С. Применение правил Инкотермс в международной торговле // Актуал. проблемы современности. 2022. № 2 (36). С. 102–107.
3. Инкотермс-2010. Правила ICC по использованию национальных и международных торговых терминов. М.: Рос. нац. ком. Междунар. торг. палаты (ICC), 2010. 274 с.
4. Тарасенко А. А., Яхьяева Р. Н. Инкотермс 2010. Правила толкования международных торговых терминов // Трибуна ученого. 2021. № 2. С. 92–102.
5. Тегичев М. В. Инкотермс. Применение правил Инкотермс // Бизнес и о-во. 2023. № 1 (37). URL: http://business-society.ru/2023/1-37/21_tegichev.pdf (дата обращения: 29.02.2024).
6. Забелин В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле: учеб. пособие. М.: РосКонсульт, 2000. 256 с.
7. Коршунов Д. А., Ничипорук А. О. Логистика внешнеторговых перевозок согласно Инкотермс-2010 // Инновационный путь развития транспортной отрасли: сб. ст. участников IX Прохоров. чтений (Нижний Новгород, 28 ноября 2012 г.). Н. Новгород: Тип. «Автор», 2013. С. 85–88.
8. Ничипорук А. О., Коршунов Д. А., Курбанов А. А. Типовые транспортно-технологические схемы доставки грузов при экспортно-импортных перевозках согласно базисным условиям «Инкотермс 2010» // Сб. ст. участников XI Прохоров. чтений, посвященных 85-летию Волж. гос. ун-та вод. трансп. (Нижний Новгород, 23 декабря 2015 г.). Н. Новгород: Тип. «Автор», 2016. С. 37–41.
9. Коптева А. С. Значение Инкотермс в международной торговле // Символ науки. 2022. № 4-2. С. 51–52.
10. Practical guide to Incoterms 2020. London: Global Marketing Strategies S. L., 2019. 34 p.
11. Мельников А. В., Сибряев К. О., Горбачев М. М., Ибадуллаев А. Д. Оценка технической возможности перевозки плодоовощной продукции морским транспортом между портами Каспийского моря // Вестн. Астрахан. гос. техн. ун-та. Сер.: Морская техника и технология. 2021. № 4. С. 107–116. doi: 10.24143/2073-1574-2021-4-107-116.
12. Доставка грузов морем из Ирана. URL: <https://import-v-rossiu.ru/sea/97/morskije-perevozki-iz-irana> (дата обращения: 29.02.2024).
13. Онлайн-калькулятор стоимости перевозок из Ирана / ООО «Бэст Диалс». URL: <https://bestdeals.ru/import/blizhniy-vostok/iran/morem/> (дата обращения: 29.02.2024).

References

1. Petrova A. A. Sravnitel'no-pravovoi analiz redaktsii Inkoterms ot 2010 goda i Inkoterms ot 2020 goda [Comparative legal analysis of the editions of Incoterms from 2010 and Incoterms from 2020]. *Prospective Research Solutions: sbornik statei VI Mezhdunarodnogo nauchno-issledovatel'skogo konkursa (Petrozavodsk, 24 ianvaria 2022 g.)*. Petrozavodck, Novaia nauka Publ., 2022. Pp. 225-233.
2. Daribekova A. S., Daribekov S. S. Primenenie pravil Inkoterms v mezhdunarodnoi torgovle [Application of Incoterms rules in international trade]. *Aktual'nye problemy sovremennosti*, 2022, no. 2 (36), pp. 102-107.
3. *Inkoterms-2010. Pravila ICC po ispol'zovaniiu natsional'nykh i mezhdunarodnykh torgovykh terminov* [Incoterms-2010. ICC Rules on the Use of National and International Trade Terms]. Moscow, Rossiiskii natsional'nyi komitet Mezhdunarodnoi torgovoi palaty (ICC), 2010. 274 p.
4. Tarasenko A. A., Iakhiaeva R. N. Inkoterms 2010. Pravila tolkovaniia mezhdunarodnykh torgovykh terminov [Incoterms 2010. Rules for the interpretation of international trade terms]. *Tribuna uchenogo*, 2021, no. 2, pp. 92-102.
5. Tegichev M. V. Inkoterms. Primenenie pravil Inkoterms [Incoterms. Application of Incoterms rules]. *Biznes i obshchestvo*, 2023, no. 1 (37). Available at: http://business-society.ru/2023/1-37/21_tegichev.pdf (accessed: 29.02.2024).
6. Zabelin V. G. *Frakhtovye operatsii vo vneshnei torgovle: uchebnoe posobie* [Freight operations in foreign trade: a textbook]. Moscow, RosKonsul't Publ., 2000. 256 p.
7. Korshunov D. A., Nichiporuk A. O. Logistika vneshnetorgovykh perevozok soglasno Inkoterms-2010. Innovatsionnyi put' razvitiia transportnoi otrasli [Logistics of foreign trade transportation according to Incoterms-2010. Innovative way of development of the transport industry]. *Sbornik statei uchastnikov IX Prokhorovskikh chtenii (Nizhnii Novgorod, 28 noiabria 2012 g.)*. Nizhnii Novgorod, Tipografiia «Avtor», 2013. Pp. 85-88.
8. Nichiporuk A. O., Korshunov D. A., Kurbanov A. A. Tipovye transportno-tekhnologicheskie skhemy dostavki грузов pri eksportno-importnykh perevozkakh soglasno bazisnym usloviyam «Inkoterms 2010» [Typical transport and technological schemes for cargo delivery during export-import transportation according to the basic conditions of Incoterms 2010]. *Sbornik statei uchastnikov XI Prokhorovskikh chtenii, posviashchennykh 85-letiiu Volzhskogo gosudarstvennogo universiteta vodnogo transporta (Nizhnii Novgorod, 23 dekabria 2015 g.)*. Nizhnii Novgorod, Tipografiia «Avtor», 2016. Pp. 37-41.
9. Kopteva A. S. Znachenie Inkoterms v mezhdunarodnoi torgovle [The importance of Incoterms in international trade]. *Simvol nauki*, 2022, no. 4-2, pp. 51-52.
10. *Practical guide to Incoterms 2020*. London, Global Marketing Strategies S. L., 2019. 34 p.
11. Mel'nikov A. V., Sibriaev K. O., Gorbachev M. M., Ibadullaev A. D. Otsenka tekhnicheskoi vozmozhnosti perevozki plodoovoshchnoi produktsii morskim transportom mezhdu portami Kaspiiskogo moria [Assessment of the technical feasibility of transporting fruits and vegetables by sea between the ports of the Caspian Sea]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Morskaiia tekhnika i tekhnologiya*, 2021, no. 4, pp. 107-116. doi: 10.24143/2073-1574-2021-4-107-116.
12. *Dostavka грузов morem iz Irana* [Cargo delivery by

sea from Iran]. Available at: <https://import-v-rossiu.ru/sea/97/morskie-perevozki-iz-irana> (accessed: 29.02.2024).

13. *Onlain-kal'kuliator stoimosti perevozk iz Irana*

[Online transportation cost calculator from Iran]. ООО «Best Dials». Available at: <https://bestdeals.ru/import/blizhniy-vostok/iran/morem/> (accessed: 29.02.2024).

Статья поступила в редакцию 19.03.2024; одобрена после рецензирования 05.06.2024; принята к публикации 01.08.2024
The article was submitted 19.03.2024; approved after reviewing 05.06.2024; accepted for publication 01.08.2024

Информация об авторе / Information about the author

Ольга Ивановна Карташова — доктор экономических наук, доцент; директор; Каспийский институт морского и речного транспорта им. генерал-адмирала Федора Матвеевича Апраксина, филиал Волжского государственного университета водного транспорта; lesy_g@mail.ru

Olga I. Kartashova — Doctor of Economic Sciences, Assistant Professor; Director; Caspian Institute of Sea and River Transport after General-Admiral F. M. Apraksin, branch of Volga State University of Water Transport; lesy_g@mail.ru

