

**Ministry of Education and Science of Ukraine  
State University of Trade and Economics  
Department of International Management**

**FINAL QUALIFYING PAPER**

on the topic:

**“Logistical procuring organization of export operations by domestic enterprises”**

*(based on data of Izmail Sea Commercial Port)*

Student of the 4<sup>th</sup> year, group 5ab,  
Specialty 073 “Management”,  
Specialization “Management of  
Foreign Economic Activity”

Daria Sergiivna Hulika

\_\_\_\_\_  
*(student’s signature)*

Scientific adviser  
PhD in Economics,  
Associate Professor of  
International Management

Lyudmyla Serova

\_\_\_\_\_  
*(scientific adviser’s  
signature)*

Guarantor of education program  
“Management of Foreign Economic  
Activity”

Oksana Piankova

\_\_\_\_\_  
*(guarantor’s signature)*

**Kyiv 2022**

# State University of Trade and Economics

Faculty of International trade and Law

Department of International Management

Management, Management of Foreign Economic Activity

Approved by

Head of the Department

“ \_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2022

## Task

for the final qualifying paper of the student

Daria Hulika

1. Theme of final qualifying paper:

“Logistical procuring organization of export operations by domestic enterprises”

Approved by order of KNTEU from “ \_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2022 № \_\_\_\_\_

2. Term of submitting by a student his/her terminated paper:

3. Initial data of the final qualifying paper

The purpose of the work is to study the organization of logistics of export operations of national enterprises.

Object of study is the organization of logistics for exports of the Izmail Sea Commercial Port.

Subject of study is the theoretical foundations and practical aspects of the organization of logistics of the sea commercial port.



4. The content of the final qualifying paper (list of questions for each section):

## **INTRODUCTION**

### **CHAPTER 1. RESEARCH OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT**

1.1. Assessment of production and economic activity, financial condition and total income of State Enterprise “Sea Commercial Port of Izmail”

1.2. Analysis of the export activity of State Enterprise “Sea Commercial Port of Izmail”

### **CHAPTER 2. RATIONALIZATION FOR CHOOSING A POTENTIAL MARKET FOR ORGANIZING EXPORTS OF IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT**

2.1. Identification of the main trends in the development of world logistics

2.2. Assessment of export prospects of the Izmail Sea Commercial Port

### **CHAPTER 3. IMPLEMENTATION OF THE EXPORT MANAGEMENT IMPROVEMENT OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT**

3.1. Organizational support for the export of State Enterprise “Sea Commercial Port of Izmail”

3.2. Forecast of the effectiveness of export deliveries

## **CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS**

## **REFERENCES**

## **APPENDICIES**

## 5. Time schedule of the paper

№	Stages of the final paper	Terms of the final paper	
		plan	fact
1	Selection and approval of the topic		
2	Approval of the content of the final paper	11/02/2022	11/02/2022
3	Collection of information	27/02/2022	27/02/2022
4	Writing and submitting for review the first chapter of the final paper	15/04/2022	15/04/2022
5	Writing and submitting for review the second chapter of the final paper	1/05/2022	1/05/2022
6	Writing and submitting for review the third chapter of the final paper	13/05/2022	13/05/2022
7	Check of the final paper	25/05/2022	25/05/2022
8	Completion of the final paper	3/06/2022	3/06/2022

6. Date of issue of the task 11. 02. 2022

7. Scientific adviser of the final qualification work

Lyudmyla Serova \_\_\_\_\_

(signature)

8. Guarantor of the educational program

Oksana Piankova \_\_\_\_\_

(signature)

9. The task was accepted by the student

Daria Hulika \_\_\_\_\_

(signature)

10. Resume of a scientific adviser of a final qualifying paper

The final qualifying paper of Daria Hulika is relevant and devoted to increasing the level of efficiency of export operations of State Enterprise "Sea Commercial Port of Izmail". The final qualifying paper consists of content,



introduction, main part (3 sections), conclusions and recommendations, references, and appendices. The content of the paragraphs fully corresponds to the titles of the parts and the topic of the final qualifying paper. The content and structure of the paper meet the requirements and current standards for obtaining a bachelor's degree.

The final qualifying paper is analyzed due to the theoretical and practical aspects of the improvement of export operations of the enterprise. The final qualifying paper of Daria Hulika is completed, meets the requirements, and is recommended for defense.

Scientific adviser of the final qualification work

---

(signature, date)

## **11. Conclusion on the final qualifying work**

Final qualification work of the student Daria Hulika may be admitted to the defense of the examination board.

Guarantor of the educational program

Oksana Piankova

---

(signature)

Head of the Department

Tatyana Melnyk

---

(signature)

“ ”

\_\_\_\_\_ 2022

## SUMMARY

**Daria Hulika “Logistical support organization of export operations by domestic enterprises” (according to the materials of the State Enterprise “Sea Commercial Port of Izmail”, Izmail)**

Final qualifying paper in the specialty "Management" specialization "Management of foreign economic activity". Kyiv National University of Trade and Economics, Kyiv, 2022.

The final qualifying work is devoted to practical aspects of organization of logistical support of export operations by domestic enterprises, which includes: study of the functioning of the enterprise-subject of FEA, determining the main trends in the world logistical support, assessment of prospects for exports of the State Enterprise “Sea Commercial Port of Izmail”, reasonable choice of the counterparty country for the implementation of export logistical support by the domestic enterprise, implementation of managerial decisions on logistics of exports through organizational support and performance appraisal.

**Key words:** subject of FEA, export, managerial decision, logistical support, delivery, storage, transit, cargo.

## АННОТАЦІЯ

**Гуліка Дар'я «Організація логістичного забезпечення експортних операцій вітчизняних підприємств» (за матеріалами ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», м. Ізмаїл)**

Випускна кваліфікаційна робота зі спеціальності «Менеджмент» спеціалізації «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності». Київський національний торговельно-економічний університет, Київ, 2022.

Підсумкова кваліфікаційна робота присвячена практичним аспектам організації матеріально-технічного забезпечення експортних операцій



вітчизняними підприємствами, що включає: вивчення функціонування підприємства-суб'єкта ЗЕД, визначення основних тенденцій світового матеріально-технічного забезпечення, оцінку перспектив розвитку експорту ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт», обґрунтований вибір країни-контрагента для здійснення вітчизняним підприємством логістичного забезпечення експорту, виконання управлінських рішень щодо логістики експорту шляхом організаційного забезпечення та оцінки діяльності.

**Ключові слова:** предмет ЗЕД, експорт, управлінське рішення, матеріально-технічне забезпечення, доставка, зберігання, транзит, вантаж.



## TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	5
CHAPTER 1. RESEARCH OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT	7
1.1. Assessment of production and economic activity, financial condition, and total income of the Izmail Sea Commercial Port	7
1.2. Analysis of the export activity of the Izmail Sea Commercial Port	13
CHAPTER 2. RATIONALIZATION OF THE CHOICE OF THE POTENTIAL MARKET FOR THE ORGANIZATION OF EXPORTS OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT	20
2.1. Identification of the main trends in the development of world logistics	20
2.2. Assessment of export prospects of the Izmail Sea Commercial Port	26
CHAPTER 3. IMPLEMENTATION OF THE EXPORT MANAGEMENT IMPROVEMENT OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT	30
3.1. Organizational support for the export of the Izmail Sea Commercial Port	30
3.2. Forecast of efficiency of export deliveries	39
CONCLUSIONS AND SUGGESTIONS	48
REFERENCES	51
APPENDICES	55



## INTRODUCTION

Cargo delivery by sea is the most popular form of international transport services. Maritime transport serves the bulk of international trade in the world. To achieve the country's competitiveness on the world market, attract foreign investment, to increase the growth and use of Ukraine's transit potential, it is necessary to develop seaports, which will increase the country's GDP from exports of goods and services and exports of transit services and cargo. Ukraine has a good strategic location between the eastern and western countries, which allows it to form the most open economy in the world. The successful location of the country with access to the Black Sea opens the corridors between Asia and Europe. But today there is a situation that shows that the transit potential is not fully used. And during the war, most of the southern territories were temporarily occupied, which led to the loss of a significant number of seaports that were involved in freight and transit services. Therefore, today the issue of improving and developing existing sea and river ports, which can become a powerful transit gate for freight and transit, is quite acute. But the existing seaports need modernization of logistics on which export, and transit operations depend. The conquest of the occupied territories of the South of Ukraine and the modernization of the material and technical base, as well as the favorable geographical location of Ukraine, will allow it to take a worthy place in the international logistics system. High-quality and timely transport services are necessary to ensure the effective creation of added value in global supply chains of export and import products.

Not the least role in global chains is played by sea trade ports, they play a role in shaping the country's competitiveness at the international level. A sea commercial port is a business entity in the field of transport, and it combines the functions of a seaport, cargo assistance, and handling. It is a specific object of management and modeling and combines transport, logistics, finance, warehousing, and loading and unloading subsystems.

A significant number of scientific works, both by domestic and foreign scientists, are devoted to the organization of material and technical support of export by seaports, among which the following scientists should be singled out: B. V. Burkynskyi, G. B. Vilskyi, A. G. Demianchenko, O. M. Kibik, S. V. Kivalov, M. I. Kotlubay, O. M. Kotlubay, O. A. Lypynska, O. V. Merkt, O. V. Sobkevych; and foreign: p. Alderton, L. van der Lugt, P. Verhoeven, A. Lavissiere, K. Lampridis, K. Chlomudis, P. de Langen, E. Hazendonk, L. Fedi, S. Srikant, and others.

**The purpose** of the final qualifying paper is to study the organization of logistics of export operations of national enterprises.

**The object** of the research is the organization of logistics for exports of the Izmail Sea Commercial Port.

The subject of research is the theoretical foundations and practical aspects of the organization of logistics of the sea commercial port.

Following the set purpose, the following tasks were outlined:

- to assess production and economic activity, financial condition, and total income of the Izmail Sea Commercial Port;
- to analyze the export activity of the Sea Commercial Port;
- to study the main trends in the development of world logistics;
- to assess the export prospects of the Izmail Sea Commercial Port;
- to propose a system for improving the organization of sea commercial port exports;
- to provide a forecast for the export of goods by a sea commercial port.

The expected results of this master's thesis research are to improve the logistics of exports by a sea commercial port, based on the creation, formation, and establishment of delivery of LCL of cereals.

Research methods used are as follows: financial, analytical, statistical, synthesis, deduction, induction, cognitive, comparative, logistical, tabular and graphical, and forecasting methods.

The thesis is performed on 50 pages of printed text, and consists of an introduction, three sections, conclusions, and a list of sources used.



# CHAPTER 1

## RESEARCH OF FOREIGN ECONOMIC ACTIVITIES OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT

### 1.1. Assessment of production and economic activity, financial condition and total income of the Izmail Sea Commercial Port

The Izmail Sea Commercial Port is located in the waters of the Kiliya branch of the Danube. It is one of the most highly mechanized and modern ports on the Danube [1].

This seaport is an important transport link, as it is a kind of “gateway” to the country, and connects the Black and Mediterranean Seas. The Port of Izmail is a significant transport hub in which road, rail, sea, and river transport work closely together.

Izmail Seaport is a multidisciplinary trading port for the transshipment, loading and unloading of coal, coke, non-ferrous and ferrous metals, iron ore, paper, pulp, fertilizers, general cargo, etc. [1].

The Port has a large number of handling equipment and load-carrying devices.

The Port of Izmail has a two-hundred-year history and is the largest port on the Danube. Many times, the port changed its owners, it was Russian, Turkish, Soviet and is Ukrainian now and forever.

Let us consider in more detail the financial condition, total income and assess the financial and economic activities of the Izmail Sea Commercial Port.

Table 1.1 and in Fig. 1.1 show the dynamics of income, expenses and financial results of the Izmail Seaport for 2016-2020 (Annexes A).

Analyzing the data in Table 1.1, net profit from sales increased by UAH 16,405 thousand in 2017 compared to 2016, by UAH 4,077 thousand in 2018 compared to 2017, by UAH 8,563 thousand in 2019 compared to 2018, by UAH

2,813 thousand in 2020 compared to 2019. The cost of goods sold also tended to increase in direct proportion to the growth of output by UAH 9,846 thousand in 2017, by UAH 2,953 thousand in 2018, by UAH 7951 thousand in 2019, by UAH 1,695 thousand in 2020.

Table 1.1

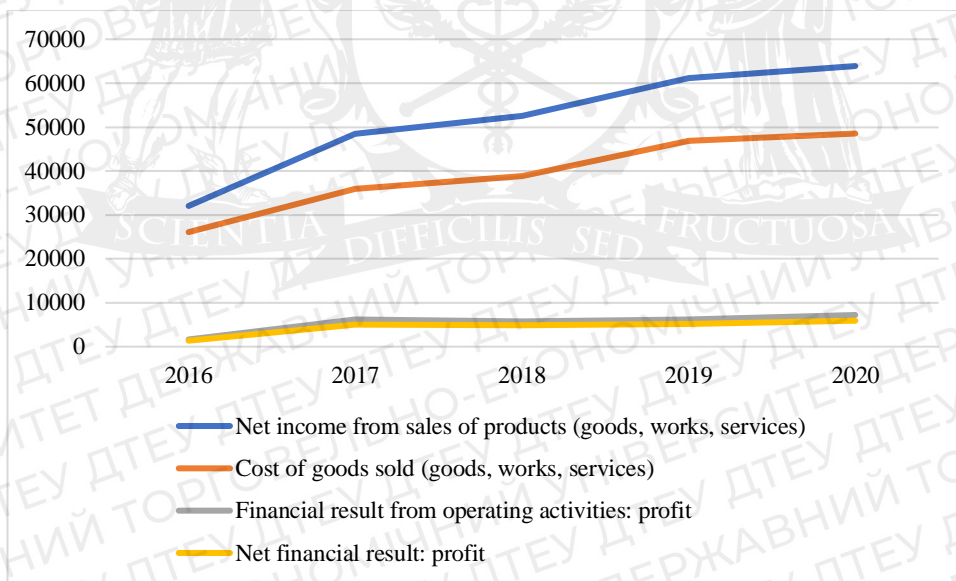
**Dynamics of income, expenses, and financial results of AAA, LLC for  
2016–2020, UAH thousand**

Indicators	Years					Absolute deviation, UAH th.				Relative deviation, %			
	2016	2017	2018	2019	2020	2016/ 2017	2017/ 2018	2018/ 2019	2019/ 2020	2016/ 2017	2017/ 2018	2018/ 2019	2019/ 2020
Net income from sales of products (goods, works, services)	3204 4	4845 0	5252 7	6109 1	6390 4	16405	4077	8563	2813	51	8	16	5
Cost of goods sold (goods, works, services)	2608 5	3593 1	3888 4	4683 5	4853 1	9846	2953	7951	1695	38	8	20	4
Gross profit	5960	1251 9	1364 3	1425 5	1537 3	6559	1124	612	1118	110	9	4	8
Other operating income	556	877	540	863	901	321	-337	322	39	58	-38	60	4
Administrative expenses	659	1848	2473	3188	3219	1190	625	715	31	181	34	29	1
Selling expenses	1572	2947	3281	4181	4320	1375	334	900	139	87	11	27	3
Other operating expenses	2641	2422	2615	1503	1527	-219	192	-1111	24	-8	8	-42	2
Financial result from operating activities: profit	1644	6179	5814	6246	7208	4535	-364	431	963	276	-6	7	15
Other expenses	12	4	16	21	25	-8	12	5	-4	-67	300	31	19
Pre-tax financial result: profit	1656	6178	5897	6241	7203	4522	-281	344	962	273	-5	6	15
Expenses (income) from income tax	298	1112	1061	1123	1297	814	-51	62	173	273	-5	6	-15
Net financial result: profit	1358	5066	4836	5117	5907	3708	-230	282	789	273	-5	6	15



Source: developed by the author based on the financial statements of the enterprise (Annexes A)

Total profit increased by UAH 6,559 thousand in 2017 compared to 2016, by UAH 1124 thousand in 2018, by UAH 612 thousand in 2019, by UAH 1,118 thousand in 2020. Revenues from other operating activities unrelated to the core business were volatile, rising or falling, and their share of the Port's total revenue was insignificant. Administrative expenses increased during the study period, their greatest value was in 2020 and amounted to UAH 3,219 thousand, but a significant increase was in 2017 compared to 2016 – by UAH 1,190 thousand. This can be due to both the increase in the number of staff and the increase in salaries. Expenses related to the sale of services also tended to increase, they especially increased by UAH 1,375,000 in 2017. This was due to rising prices for services offered. Other operating expenses were unstable, they increased or decreased, they decreased by UAH 1,111,000 in 2019 compared to 2018.



**Fig. 1.1 Dynamics of the main financial indicators of the Izmil Sea Commercial Port for 2016–2020**

Source: developed by the author based on the financial statements of the enterprise (Annexes A)

The financial results from operating activities increased by UAH 4,535 thousand in 2017 compared to 2016, at the same it decreased UAH by 364 thousand

time in 2018, but it increased again in 2019 and this indicates an increase in revenues of the Port from the services provided.

The overall financial result during the whole period was positive, i.e. it can be noted that the Port is profitable. Expenses related to income tax fluctuated in proportion to the amount of tax. Net profit after all deductions was positive, with the highest amount was in 2020, the lowest in 2016.

In Table 1.2 and Fig. 1.2, we propose to consider the dynamics of liquidity and solvency ratios of the Izmail Sea Commercial Port in the period from 2016 to 2020.

*Table 1.2*

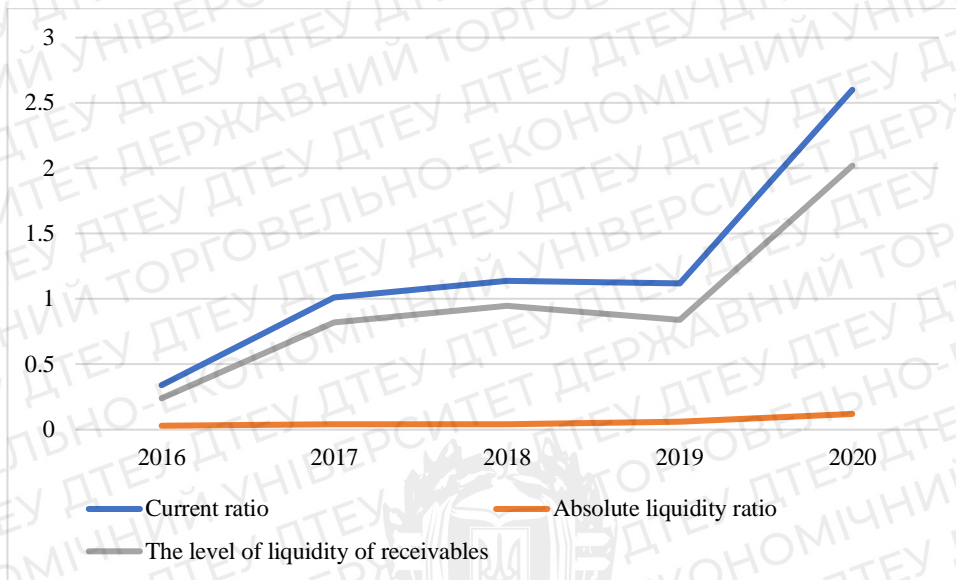
**Dynamics of liquidity and solvency of AAA, LLC for 2016–2020**

Indicators	As of year's end, points					Absolute deviation, points			
	2016	2017	2018	2019	2020	2016/ 2017	2017/ 2018	2018/ 2019	2019/ 2020
Current ratio	0.34	1.01	1.14	1.12	2.60	0.66	0.13	-0.02	1.47
Absolute liquidity ratio	0.03	0.04	0.04	0.06	0.12	0.01	0.00	0.01	0.07
The level of liquidity of receivables	0.24	0.82	0.95	0.84	2.02	0.59	0.13	-0.11	1.18

*Source: developed by the author based on the financial statements of the enterprise (Annexes A)*

According to Table 1.2, the current liquidity ratio in 2016 was only 0.34 – this means that the Port had significant solvency problems, but calculations show that in the following years the situation improved and in 2020 it was already 2.6, which is the norm and means that the Sea Commercial Port can quickly convert its current assets into cash. The absolute liquidity ratio was below the norm from 2016 to 2019, namely below 0.1, which indicates that the Port could not repay debts on time if they expired. But in 2020 the situation improved significantly, the figure rose to 0.12. This means that the Port management was able to attract either borrowed funds or sell some of the excess assets to increase the amount of the most liquid assets.





**Fig. 1.2 Dynamics of liquidity and solvency ratio of the Izmail Sea Commercial Port for 2016–2020**

Source: developed by the author based on the financial statements of the enterprise (Annexes A)

Table 1.3 and Fig. 1.3 present the dynamics of changes in the profitability of the Izmail Sea Commercial Port for 2016-2020.

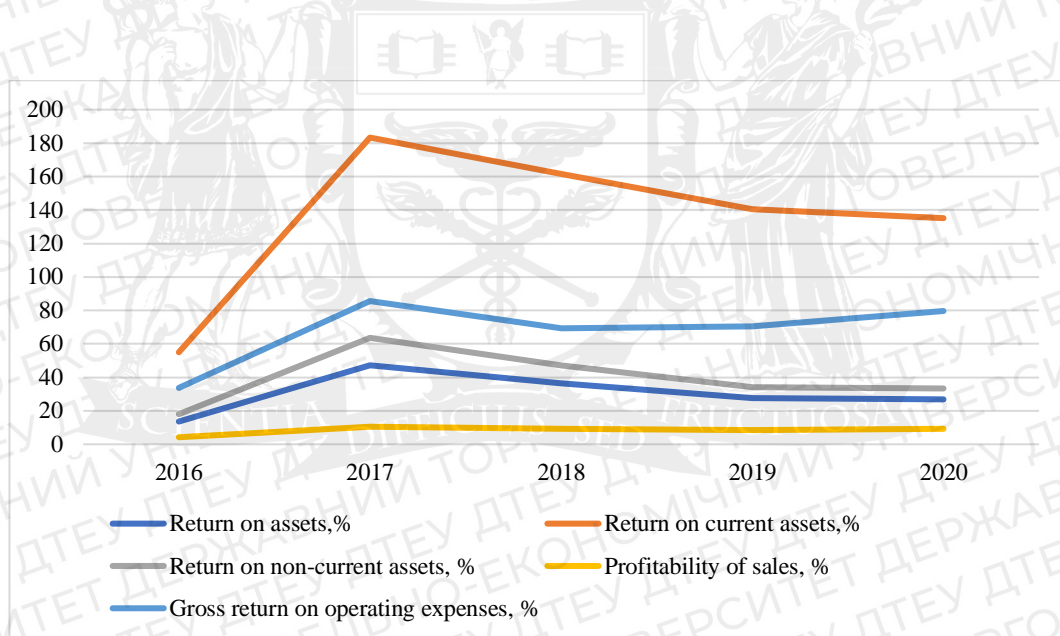
*Table 1.3*

**Dynamics of profitability indicators of AAA, LLC for 2016-2020**

Indicators	Years, %					Absolute deviation, %			
	2016	2017	2018	2019	2020	2016/ 2017	2017/ 2018	2018/ 2019	2019/ 2020
Return on assets, %	13.6	47.2	36.5	27.5	26.9	33.6	-10.7	-9.1	-0.6
Return on current assets, %	55.0	183.3	161.7	140.5	135.3	128.4	-21.6	-21.1	-5.2
Return on non-current assets, %	18.0	63.6	47.2	34.1	33.5	45.6	-16.4	-13.1	-0.6
Profitability of sales, %	4.2	10.5	9.2	8.4	9.2	6.2	-1.3	-0.8	0.9
Gross return on operating expenses, %	33.7	85.6	69.5	70.4	79.5	51.9	-16.1	0.9	9.1

Source: developed by the author based on the financial statements of the enterprise (Annexes A)

According to Table 1.3 and Fig. 1.3, we can note that the return on assets in the period from 2016 to 2020 was high, each year the ratio is above 5%, which is the norm for enterprises. Return on current assets is the relative return on current assets, growth is positive, and the dynamics show that they are very high, which means that current assets are profitable in this company. Return on non-current assets is the activity of using non-current assets, the growth of this indicator is also effective, the dynamics of fluctuations is the highest in 2017, the lowest in 2016. Profitability of sales indicates the amount of operating profit the company receives from each hryvnia sold, the Port had a high level of sales of services in 2016–2020 as evidenced by indicators for the study period, i. e. the Port receives significant amounts of operating profit from each payment for services.



**Fig. 1.3 Dynamics of profitability indicators of the Izmail Sea Commercial Port for 2016–2020**

*Source: developed by the author based on the financial statements of the enterprise (Annexes A)*

Thus, the analysis of the financial condition, total income and profitability of the Izmail Sea Commercial Port shows that the company has significant reserves of financial stability, can quickly repay debt, and is profitable and profitable.

In the next paragraph we will analyze the export activities of the Izmail Sea Commercial Port.



## 1.2. Analysis of the export activity of the Izmail Sea Commercial Port

Given the topic of the study, after the analysis of the financial condition, it is necessary to analyze the export activities of the Sea Commercial Port.

Table 1.4 and in Fig. 1.4 present the dynamics of exports of the Izmail Sea Commercial Port by major geographical regions in the period from 2016 to 2020.

According to Table 1.4, North America and the United Kingdom have the largest share in exports, with the USA and Canada in North America and much more in the USA than in Canada. Countries of the European Union take the second place, among which a significant place is occupied by exports to Germany, France and Finland (Annexes B).

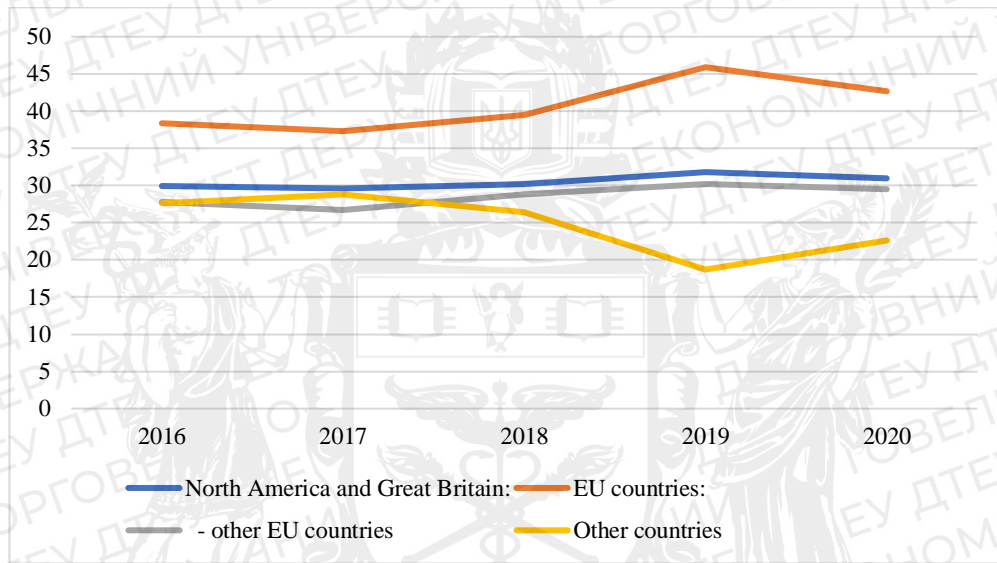
*Table 1.4*

### **Dynamics of the structure of exports at the company AAA, LLC in the main geographical areas in 2016-2020, %**

Regions and Countries	Years					Deviation, %	
	2016	2017	2018	2019	2020	2016/2020	2019/2020
North America and Great Britain:	29.9	29.6	30.2	31.8	31.0	1.1	-0.8
- USA	22.0	21.4	22.5	23.9	23.2	1.3	-0.7
- Canada	2.9	2.8	3.1	1.8	2.5	-0.5	0.7
- United Kingdom	5.0	5.4	4.6	6.1	5.3	0.4	-0.8
Countries of Asia and the East:	4.1	4.3	3.9	3.6	3.8	-0.3	0.2
- Turkey	1.8	1.9	1.8	1.7	1.7	-0.1	0.0
- UAE	2.2	2.4	2.1	1.9	2.0	-0.2	0.1
EU countries:	38.4	37.3	39.5	45.9	42.7	4.3	-3.2
- Germany	4.0	4.5	3.6	7.1	5.3	1.3	-1.8
- France	3.3	3.8	2.9	5.5	4.2	0.9	-1.3
- Finland	3.3	2.3	4.2	3.1	3.7	0.4	0.6
- other EU countries	27.8	26.7	28.8	30.2	29.5	1.7	-0.7
Other countries	27.6	28.8	26.4	18.7	22.6	-5.1	3.9
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0.0	0.0

Source: according to AAA, LLC, LLC

In third place is the position of other countries of the European Union and other countries, and their shares are significant, but are quite small according to different countries, and therefore they are grouped into certain categories for convenience. All indicators in these categories tended to increase over the study period.



**Fig. 1.4 Dynamics of the export structure of the Izmail Sea Commercial Port for 2016–2020, %**

Source: according to AAA, LLC, LLC

Table 1.5 presents the dynamics of performance indicators of exports of services by the Izmail Sea Commercial Port for 2016–2020 (Annexes B).

As evidenced by the indicators in Table 1.5, revenue from export operations increased by UAH 31,235 thousand in 2020 compared to 2016, and increased by UAH 3,782 thousand in 2020 compared to 2019. The export effect increased by UAH 10,618 thousand in 2020 compared to 2016, and by UAH 1,300 thousand in 2020 compared to 2019. The efficiency of exports also tended to increase and amounted to 3.93% in 2020 compared to 2016, and only 0.28% in 2020 compared to 2019, i. e. there was a slowdown.



Table 1.5

**Dynamics of indicators of efficiency of operations on export of services  
of AAA, LLC for 2016–2020**

Indicators	Years					Deviation for 2016-2020		Deviation for 2019-2020	
	2016	2017	2018	2019	2020	Abs. UAH th.	Growth rate, %	Abs. UAH th.	Growth rate, %
Export revenue (E), UAH th.	26917	39729	45173	54371	58152	31235	116	3782	7
Direct costs of providing IT services (Cd), UAH th.	14535	21851	24619	28327	30704	16169	111	2377	8
including									
Staff salaries, UAH th.	10901	16388	18465	21245	23796	12895	118	2551	12
IT infrastructure lease in AWS, MS Azure and Google Cloud, UAH th.	2180	3278	3693	4249	4299	2118	97	50	1
Other software development costs, UAH th.	1454	2185	2462	2833	2610	1156	80	-223	-8
Overhead costs (Ovh), UAH th.	4579	6883	7755	8923	9027	4449	97	104	1
including									
Administrative costs, UAH th.	218	328	369	425	430	212	97	5	1
Sales costs, UAH th.	4361	6555	7386	8498	8597	4237	97	99	1
Total cost of IT services exports (TC = Cd + Ovh), UAH th.	19114	28734	32375	37250	39732	20618	108	2482	7
Export effect (PRE = E - TC), UAH th.	7803	10995	12799	17120	18421	10618	136	1300	8

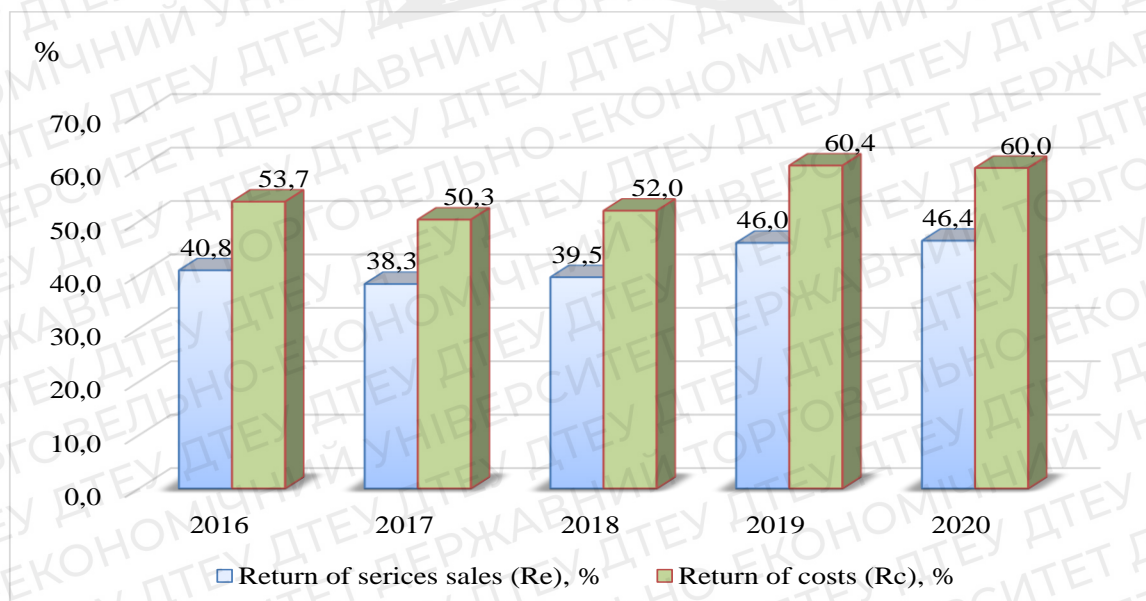
Table 1.5 (continued)

Export efficiency ( $Ke = E / TC$ ), points	1.41	1.38	1.40	1.46	1.46	0.06	3.93	0.002	0.28
Profitability of export sales ( $Re =$ $PRe / E * 100 \%$ )	40.8	38.3	39.5	46.0	46.4	5.5	13.6	0.4	0.9
Profitability of export costs ( $Rc =$ $E / TC * 100 \%$ )	53.7	50.3	52.0	60.4	60.0	6.3	11.8	-0.4	-0.7

Source: according to AAA, LLC, LLC

The profitability of exports was 5.5% in 2020 compared to 2016, and only 0.4% in 2020 compared to 2019. At the same time, the profitability of export costs was 6.3% in 2020 compared to 2016, and it was negative and amounted to 0.4% in 2020 compared to 2019.

Fig. 1.5 clearly shows the dynamics of profitability of export costs and profitability of exports of the Izmil Sea Commercial Port for 2016-2020.



**Fig. 1.5. Dynamics of profitability indicators for export costs and profitability of services provided by AAA, LLC for 2016–2020, %**



Source: according to AAA, LLC (Annexes B).

According to Fig. 1.5, that the profitability of exports is higher during the study period, along with the profitability of export costs.

Table 1.6

**Assessment of the impact of income and expenditure factors from the export of IT services on the export efficiency indicator for 2016–2020, %**

Indicator	Markers	Years				
		2016	2017	2018	2019	2020
Net income from the provision of services to foreign counterparties, UAH th.	E	26917	39729	45173	54371	58152
The total cost of organizing the export of services, UAH th.	TC	19114	28734	32375	37250	39732
Import efficiency	Ke = T/TC	1.41	1.38	1.40	1.46	1.46
- Changing the efficiency of exports including	Bmo	x	-0.03	0.01	0.06	0.00
- due to changes in the volume of services	x	x	0.67	0.19	0.28	0.10
- due to changes in export costs	x	x	-0.70	-0.18	-0.22	-0.10

Source: according to AAA, LLC, LLC (Annexes B).

Table 1.7 presents the dynamics of export sales of the Izmail Sea Commercial Port for 2016–2020 (Annexes B).

According to Table 1.6, net income from services to foreign agents during the study period increased in 2016, it amounted to UAH 26,917 thousand, and it increased to UAH 58,152 thousand in 2020, i. e. twice. The total cost of organizing export services amounted to UAH 19,114 thousand in 2016, and UAH 39,732 thousand in 2020, which is again doubled.

According to Table 1.7, the largest share of export sales is accounted for by export sales of EXPRO Gas & Oil Weekly, with the largest amount in 2020 – UAH 1,121.2 thousand.

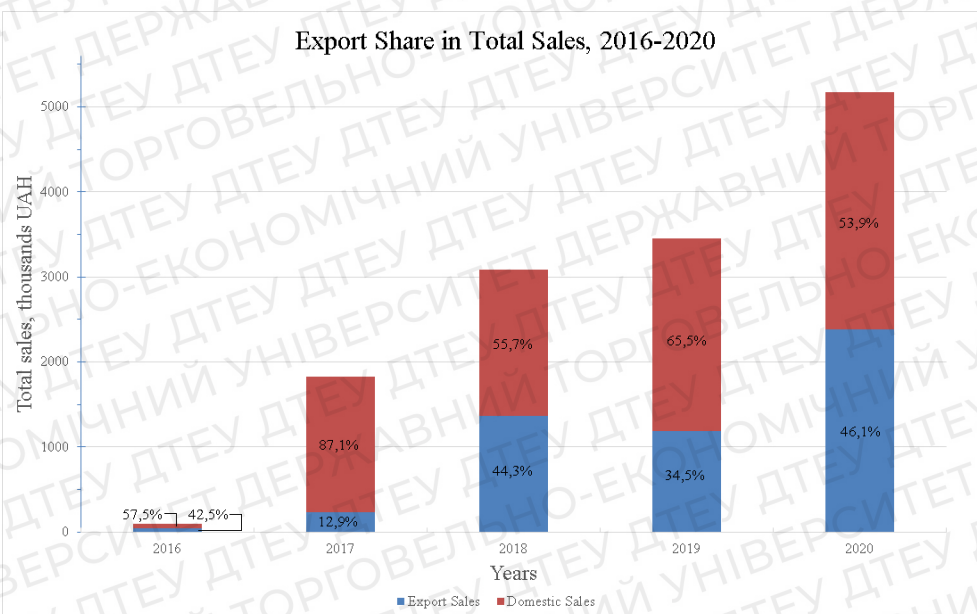
Table 1.7

**EXPRO LLC's export sales, thousands UAH**

Product	Period (years)					Absolute Deviation			
	2016	2017	2018	2019	2020	2017/ 2016	2018/ 2017	2019/ 2018	2020/ 2019
EXPRO Daily Gas	0	0	0	0	300.5	0	0	0	300.5
EXPRO Gas & Oil Weekly	40.4	235.6	1017.4	923.3	1121.2	195.2	781.7	-94.1	197.9
EXPRO Gas & Oil Monthly	0	0	350	252.2	737.7	0	350	-97.8	485.5
EXPRO Electricity Weekly	0	0	0	13.8	95.3	0	0	13.8	81.5
EXPRO Electricity Monthly	0	0	0	0	134.1	0	0	0	134.12
Total Sales	40.4	235.6	1367.4	1189.3	2388.7	195.2	1131.7	-178.1	1199.4

Source: Developed by the author based on AAA, LLC data

Fig. 1.6 presents the share of export sales in total sales of the Izmail Sea Commercial Port for 2016-2020.



**Fig. 1.6 Export sales share in AAA, LLC total sales**



*Source: according to AAA, LLC, LLC*

Export transactions of EXPRO Daily Gas in the amount of UAH 300.5 thousand, EXPRO Gas & Oil Monthly in the amount of UAH 737.7 thousand, EXPRO Electricity Weekly in the amount of UAH 95.3 thousand, EXPRO Electricity Monthly in the amount of UAH 134.1 thousand were carried out in 2020. The total amount received from all types of exports amounted to UAH 2388.7 thousand in 2020.

As can be seen from Fig. 1.6, the share of export sales in 2020 was practically half of total sales.

Thus, the analysis of export activities of the Izmail Sea Commercial Port shows that during the study period, namely from 2016 to 2020, the situation has changed dramatically. During the 5 years under study, revenues from the Port's exports increased significantly, with 12.9% in 2017 and 46.1% in 2020. This indicates that the Port management has made significant efforts to improve export activities.

## CHAPTER 2

### RATIONALIZATION OF THE CHOICE OF THE POTENTIAL MARKET FOR THE ORGANIZATION OF EXPORTS OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT

#### 2.1. Identification of the main trends in the development of world logistics

In the process of development of the global economy, the role of infrastructure is growing, which is a factor in promoting the functioning and impact on the evolution of the whole economy. Infrastructure is a significant factor for the reproductive process through the use of a significant share of human and investment resources, it is a significant factor influencing the international division of labor and the intensification of integration processes in the global economy. It is the transport infrastructure that occupies a leading place in the economic development of countries. The development and state of the transport infrastructure of any country is the main condition for integration into the global economy. The world's cheapest transport is maritime, which is suitable for moving and delivering bulky and heavy goods over long distances.

The main advantages of delivery of goods by sea are low cost [2]. Bulk carriers give a "scale effect": the greater the load capacity of the ship, the cheaper the delivery of a unit of goods. No size restrictions and significant maritime capacity. Even if the ship is not able to get closer to shore, it is possible to use modern technologies for transshipment of goods on the high seas or in a roadstead, i. e. the application of uniform standards. All ships today are built to the same standards, which accelerate the process of unloading and loading. Another significant advantage is the use of containers that have significant protecting capability. All international maritime transport is governed by uniform international documents.



Maritime transport is one of the most environmentally friendly, as hydrogen emissions account for only 3% of total emissions [3]. The disadvantages are the long delivery period, which is due to the duration of delivery, the specifics of the ship, weather conditions, logistical features, capacity of ports, canals and other facilities, as well as significant investment [2]. In global research, maritime infrastructure is compared to transport infrastructure. Therefore, maritime infrastructure is perceived as part of the production and transport structures that can meet the needs of the national economy in transport [4-8]. Maritime infrastructure is identified with the concept of seaports. They are part of the country's production and maritime infrastructure, given the location of important international transport corridors. The competitiveness of the national complex on the world market depends on the efficiency of seaports, as well as the level of their logistics and compliance with development and management systems of modern international standards [9]. The initial location of waterways and seaports is important for the smooth functioning of marine waters, which play the role of communication corridors. Connections of point infrastructure (of seaports) are the basis of the linear infrastructure of the transport industry. The port area is an element that combines the point infrastructure of maritime transport and its linear infrastructure, namely the outer port, canals, port basins and port raids. Maritime infrastructure is viewed from the standpoint of functionality, as it is an element of transport and connects continents and regions, which are an integral part of ensuring the unity and integrity of the global economic space. Given the above, it can be noted that there are certain features of maritime infrastructure, namely compatibility with micro- and macro-environmental systems; purposefulness; building systemic interests that help ensure consistent and holistic development of material and technical base, provided the optimal use of its potential; adaptability of transport infrastructure to changes in the internal and external environment; ability to perform extended playback; synergy, provided that the efficiency of the system will not be equal to just the mechanical sum of the efficiency of the subsystems, because a positive result of synergy is achieved if not counteract these systems [6]. The peculiarity of the world economy clearly depends on the

developed material and technical base of seaports in different countries. It is the material and technical base of seaports that determines the successful relationship between the various modes of transport, which are responsible for the implementation of national transport policy, determine the strength of international relations and the degree of development of domestic and foreign trade.

That is, maritime infrastructure is a term used to describe the material and technical base, which consists of engineering structures and facilities, systems and services, buildings that are located within the water area, which promotes maritime business. The material and technical system of ports consists of sea lanes, docks, berths, warehouses, etc., which are responsible for certain actions of unloading (loading) and docking of goods [8]. Ensuring the maritime material and technical condition is an important element that provides service to internal and external cargo flows, and is a modern condition for stimulating the development of freight transport. Logistics of seaports depends on various factors, which can be divided into destructive and constructive [6]. The constructive factors include: formation of global maritime space; development of new sea routes; growth of transit cargo and growth of international trade; development of maritime infrastructure and integration of maritime transport; increase funding for marine infrastructure development projects; development of container and combined transport. This can be achieved through the implementation of the results of science and technology progress (STP) in maritime transport; harmonization of regulatory and legal regulation of transport and logistics activities and unification of technical standards; expanding the influence of international organizations that ensure the development of maritime transport. The deconstructive factors that negatively affect development include: unevenness and imperfection of the regulatory framework and logistics system; lack of standard rules and regulations governing international maritime transport. This is due to the lack of state support for projects to develop the transport and logistics system; low level of institutional influence; insufficient development of material and technical support of ports in different countries of the world; increase



in operating costs and increase in tariffs; insufficient funding for the reconstruction and construction of infrastructure.

Competition in world maritime trade markets has changed in the ratio between sales of goods, provision of services, taking into account the global division of labor and the place of the main export-oriented industries. This has significantly affected the structure, directions and cargo flows that serve seaports. This factor influenced the specialization of the merchant navy. At one time there was a transition to the movement of a large part of the cargo in large places, i. e. in containers, nothing significant has happened on the world market, so recently there is only improvement of cargo handling technologies in containers, including technologies that affect the rapid handling of bulk cargoes [2].

Today we can say about the unification of transportation, as bulk and general cargoes are transported in universal multi-tonnage containers, with pre-tilting them in a vertical position, as it allows to increase their capacity. The share of container vessels in the world fleet has increased by more than 600% over the last 35 years, while the overall share of the cargo fleet has decreased by about 73% [2].

At the same time, it is not necessary to make forecasts on the technological development of commercial ports, taking into account only information about retrospective results and technologies that have already been implemented. All the world's shipping companies, when planning for the future of shipbuilding, take into account the significant level of carrying capacity of their fleets from the following list of factors: uneven economic development of production centers in the world; accumulation of goods in warehouses; yield. The main factors influencing the choice of directions of port economy development are transport and economic advantages of certain regions of the world, political and economic conditions. Analysis of all these factors provided above allows the International Maritime Society to decide on the further development and compliance with the direction of development of logistics of ports.

Today, the port industry provides about 40% of all international trade in Ukraine, it is one of the most important growth factors for the national economy.

The volume of trade of the Ukrainian port industry ranks second in the Black Sea–Azov region. The most important factor influencing the socio-economic development of the country is the development of transport and other structures related to economic activity. This primarily concerns the modernization and improvement of material and technical support of ports, as well as transport and logistics infrastructure, and it depends on the location of the port and its production facilities.

Let's focus on the technical features of the development of seaports, as well as areas of the transport system related to maritime transport.

The first feature of containerization of goods involves the growth of general cargo transported in containers. Their use also increased in 1956 after the market had the best growth prospects in the sector, as containers could hold liquid and bulk cargo [23]. The 20 most important categories of goods according to the Standard International Trade Classification account for 65% of world container trade, containers are used to transport any goods placed in it.

Containerization is the basis for the logistics of seaports, which in turn are closely linked to various global trends in world trade, which in turn affects maritime transport. Containerization has an impact on the consolidation of container carriers, which requires increased digitalization to strengthen the process of real-time cargo tracking, which in turn forces the introduction of new engineering solutions for the development of container ships and increase their volume. This is a key driver for economic globalization. Container transport has given impetus to the transformation of global supply chains, which in turn have enabled the use of global delivery strategies for multinational enterprises, while applying logistics solutions and developing production networks in the global space [24]. The globalization that has taken over the world today is leading to the international division of labor, the migration of capital, technology and human resources. Such a transformation leads the world to a global transformation, where international companies in turn have their own capacity to ensure the most efficient and productive production. It was the transport system that became the driving force behind economic integration. The



development of innovations in transport systems has led to the reform of transport industries, made it possible to reform them, introduce the latest technologies for greater environmental friendliness and energy efficiency, to ensure the future effective development of material and technical base of seaports [25]. Global economic growth has been the driving force behind maritime demand.

Rising raw material prices, in turn, have led to increased export earnings of raw material exporters, which has also affected import demand.

More than 80% of the world's trade in goods passes through ports around the world, of which two-thirds of all cargo passes through the seaports of developing countries, so it is impossible to overestimate the strategic importance of efficient ports for economic development and growth.

The port is a place where cargo and vessels are handled for various port operations, which include the berth, the coastal zone, storage areas and the rear areas of the port. Therefore, it is important to increase the efficiency of ports at all stages of cargo and ship handling, in terms of maximizing the overall efficiency and security contained in one logistics chain of maritime transport, so as not to lose them due to inefficiency in other parts of this process [26; p.150].

Today's conditions for the functioning of ports are an important part of many processes. Dependence on global development trends is the force that motivates them to follow the path of innovative development, creatively solve problems, especially in the field of logistics, caused by the changing dynamics of the liner shipping market, to implement various technological innovations directly related to digitalization, it creates an opportunity to be competitive and meet the needs of the global economy and trade.

That is, the development of the global maritime system has a significant impact on the development of overall infrastructure. The common transport infrastructure is the most important element in the support of globalization processes, which are part of the supply of industries and individual markets.

## 2.2. Assessment of export prospects of the Izmail Sea Commercial Port

To assess the prospects for the development of exports of the Izmail Sea Commercial Port, it is necessary to consider in a bit more detail the general characteristics of the Port. Izmail Sea Commercial Port State Enterprise is a state unitary enterprise that operates as a state-owned commercial enterprise based on the property of the Ministry of Infrastructure of Ukraine. Navigation of the Port is carried out all year round, 305 days a year. It has a well-developed infrastructure that allows to receive vessels with a draft of up to 7 meters and a carrying capacity of 5-7 thousand tons [1]. The water area is 3200 hectares. Depth is 22.9 meters. The annual design capacity of berths used by the Port is UAH 8,500,000 per year. The Izmail Sea Commercial Port has 19 berths, the length of which is 2,182.73 running meters. There are open and closed warehouses in the territory of the Port. The total area of the warehouses is 226,279.54 sq. m.: open warehouses are of 201,107.14 sq. m., closed warehouses are of 25,172.4 sq. m. The full-time staff is 1,372 people. The Sea Port is also served by a railway station and 3 tracks, 448 cars per day are also involved in the production process [1].

The Izmail Sea Commercial Port transshipments at three production and transshipment complexes, each of which has distinctive features. Cargo processing in recent years amounted to UAH 4,461.2 thousand of which bulk dry cargo accounted for 94.5%, consisting of 71.0% of iron ore and 17.0% of coal. Cargo processing for export is 74.6%. In recent years, there has been an increase in export cargo processing by 9.7%. Transshipment of iron ore increased by 32.6%. Also over the last year, the transshipment of ferrous metals decreased by 41.8% [1].

Imports also decreased by 43.1% due to construction flows. Reduction of construction loads is 50.2%. Transit cargo decreased by 37% due to a 22% decrease in coal supplies. This was due to the reduction of cargo of Russian coal, as well as the reduction of water in the Danube. The decrease was also due to the reduction of the Ukrzaliznytsia car fleet. The structure of Russian coal transit decreased by



80.3%. In 2018, the transit of all Russian coal was removed, which led to a decrease in cargo processing by 133.6 thousand tons, which amounted to 1,803 cars [1].

Table 2.1 presents an analysis of cargo processing by all types of specializations in terms of production and handling complexes.

Table 2.1

**Analysis of cargo processing by all types of specializations in terms of production and handling complexes [27]**

Cargo processing, thousand tons	2016	2017	2018	2019	Absolute deviation, thousand tons	Relative deviation, %
PHC-1	536.0	608.6	560.3	490.0	-46	-8.6
PHC-2	2010.3	2426.5	2147.0	1937.9	-72.4	-3.6
PHC-3	2064.9	2382.9	2139.4	2033.3	-31.6	-1.53
Total:	4,611.2	5,418.0	4,873.7	4,461.2	-150	-3.3

*Source: according to AAA, LLC, LLC*

As can be seen from Table 2.1, cargo processing decreased over 4 years, it was minus 150 thousand tons together with all cargo processing complexes.

It is also necessary to consider the macro- and micro-environment of the Port. The macro-environment is the direct environment, and the micro-environment is the indirect environment.

The main consumers in the macro-environment include Serbia, Bulgaria, Romania and Croatia, which are consumers of metal products. The main competitors of the Izmail Seaport are the Reni Seaport, the port of Giurgiulești, the Romanian ports of Galați, Brăila, Tuluz, Constanța and Giurgiu [27].

The Izmail Sea Commercial Port maintains fair competition and increases its capacity by improving the quality of services.

The Port's main cost item is the renewal of fixed assets, which play a major role in export and import operations. The depreciation rate of fixed assets is 91.2%, which indicates the urgency of their renewal. All investments are made by the Port at its own expense.

Let's consider the priority areas of the Port development that will be the impetus for improving exports and imports, namely:

- Growth of production capacities;
- Attracting new cargo flows;
- Diversification of activities.

It is planned to increase production capacity and intensify production development by modernizing existing equipment, improving cargo handling technologies and attracting new equipment. The Port independently performed research work on the development of design options for grapple-free technologies for loading bulk cargo from wagons. The result was the purchase of a hydraulic forklift in 2018 and similar unloaders in 2019.

Based on such actions, the Izmail Sea Commercial Port expects:

- Increase in ore exports by 15.4 million tons, taking into account the launch at full capacity of the ore beneficiation plant at Ferrexpo Yeristovo Mining in Ukraine;
- Increase in imports of construction materials (limestone and dolomite) and mineral fertilizers.

In recent years, they have also managed to restore the traditional flow of logs produced by Ferrexpo Poltava Mining, which was previously transported by rail through border land crossings and water transport through the ports of Pivdenny and Constanța.

The export activity was greatly influenced by the implementation of environmental protection in the Donetsk and Luhansk regions, which significantly reduced freight traffic. Since 2018, the entire declared volume of transit Russian coal has been completely removed.

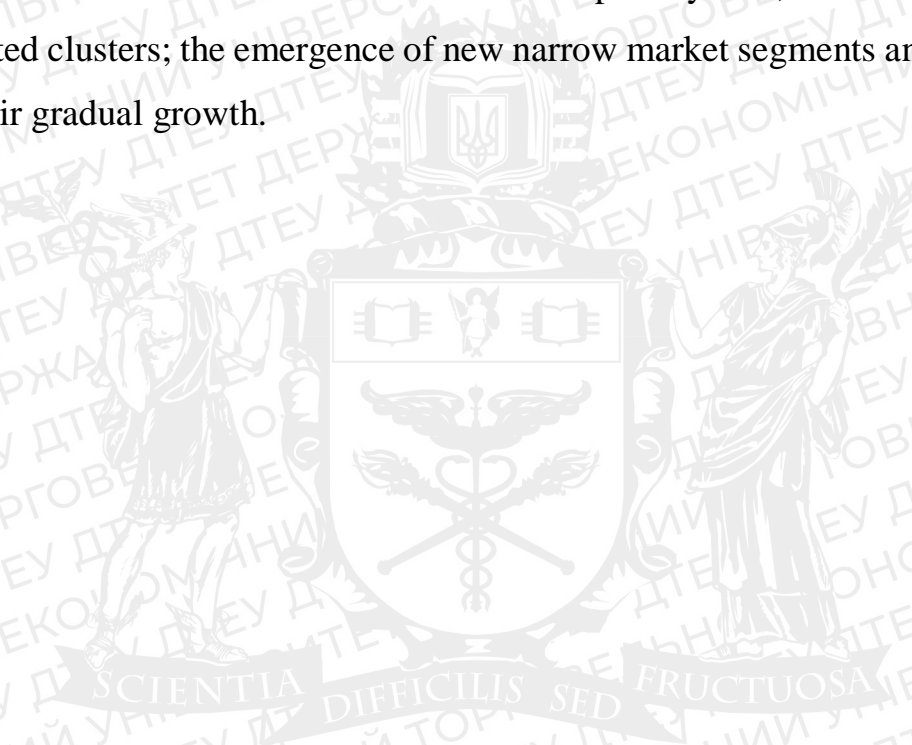
Based on the analysis, it is possible to reflect on the threats and opportunities of the Izmail Sea Commercial Port [1].

Threats that may affect the business include: fierce competition for cargo flows with competing ports of Ukraine and the Danube basin countries; outdated



material and technical base, which makes it difficult to enter the Danube market; growing needs and requirements for shipment and receipt. Another major threat is the full-scale war with Russia that attacked Ukraine on February 24, 2022, especially in the southern regions, including the Odesa region, which is currently heavily bombed by the Russian army.

Opportunities include: integration of Ukraine into the European community; integration of Ukraine into the Danube transport system; formation of regional integrated clusters; the emergence of new narrow market segments and freight flows and their gradual growth.



## **CHAPTER 3**

### **IMPLEMENTATION OF THE EXPORT MANAGEMENT IMPROVEMENT OF THE IZMAIL SEA COMMERCIAL PORT**

#### **3.1. Organizational support for the export of the Izmail Sea Commercial Port**

Today, more and more attention is paid to the establishment and development of maritime transport corridors, as evidenced by global developments, namely the transition to alternative energy, the introduction of information technology, and changing flows of goods, as they have far-reaching implications for seaport exports.

Transport has long played a significant role in the development of Ukraine's economy in terms of international economic integration.

Seaports are a key to successful integration into European and global transport systems.

Therefore, the quality organization of exports in seaports is one of the main tasks facing the management of ports and the maritime industry in general.

The vast majority of ships transported agricultural products: grain, oil, pellets, and meal.

Although the drought in 2020 in the summer harmed grain exports and their number decreased significantly.

The dynamics of growth in the number of ships calling at the Izmail seaport was due to increasing demand for exports of agricultural products in exporting countries.

Such goods are sent to Turkey, Greece, Italy, and Spain.

In previous years, the Izmail seaport's agricultural products were mostly represented by the grain group, but freight operations with this group were purely seasonal and related to the harvesting company on the farms.



2020 was a year of significant upheavals for humanity, caused by the global Covid-19 pandemic.

Virtually every industry has suffered losses and changes.

These changes have not only affected the logistics activities of seaports but have significantly affected them.

In 2020, there was a shortage of containers, an increase in tariffs for sea transportation, an increase in tariffs in seaports, and an increase in the delivery time of goods.

Exporters and importers have experienced significant difficulties in implementing international supply agreements.

All the questions that arose were issues related to problems [29].

The shortage of containers arose at the end of 2020, which in turn caused a stir in the export/import market, as well as an increase in the cost of shipping and increased delivery times.

All exporters/importers used all possible capacities, but this still led to a significant waiting period and an increase in the cost of such services.

However, during this period, global logistics companies began to develop new non-standard solutions in the field of cargo delivery.

Seaports also had to make new decisions caused due to such situations.

In the period from 2020 to the present day, the service of delivery of Less than Container Loads (LCL) has gained considerable popularity.

However, in technical and organizational terms, the delivery of such goods is quite complex compared to a normal delivery.

This, in turn, is explained by the principles of transportation and loading/unloading, and registration of LCL to Europe and other countries.

In the process of delivery, all participants must address the issue of delivery in emergencies.

Today, all processes related to the delivery of various goods are related to information.

Information management in seaports means the organization and use of information systems for loading and unloading, processing documents, the transmission of documents, and communicating with customers, insurance companies, and suppliers.

It's all a systemic approach that connects different activities but combines them into a single system.

Each company has and should have its strategy for implementing information support for a variety of decisions, its vector of action depends on the life cycle and the chosen method of data processing and means of transmitting information to customers and partners [29].

It is at the center of an effective managed logistics flow that there is an effectively controlled flow of information.

There are three options for the interaction of information flows when they precede, accompany and explain the material flow after it has passed.

The seaport is the only logistics mechanism that provides a variety of processes, and it should help it in this information flow.

Provision of logistics with information is required for management, control, and planning in works related to loading and unloading of goods, acceptance of ships, and storage of goods and materials.

Even more urgent is the problem of full and continuous accounting of the results of the seaport, which will facilitate the rapid introduction of changes in the construction and implementation of production processes and movement of goods.

The material flow is always related to the information flow, and the material flow contains a database of information flow, although sometimes they do not match.

These flows are multidirectional and unidirectional.

Also, the information flow in the activities of seaports is accompanying, because along with the material flow is information about the quantitative and qualitative parameters of material and technical flows, and this type of interaction



allows you to quickly and correctly identify inventory and direct them to the optimal destination.

Sometimes there is a lag in information flow from the material, this is permissible only to assess the latter.

After receiving the material flow in the opposite direction is information about the results of receipt of goods in quantity and quality, proposals, confirmations, and various claims.

To carry out international transportation at the terminals where cargo is delivered, the necessary customs clearance is carried out, as well as control over storage and formation is carried out.

All terminals in the port must be equipped with automated equipment for fast loading and unloading.

In general, exported grains have certain classification codes, which are given in Table 3.1.

*Table 3.1*

**Ukrainian Classification of Goods of FEA (UCGFEA), Unified Tariff and Statistical Nomenclature of Goods (UTSNG), Harmonized Nomenclature of Goods (HNG) of the exported goods [31]**

UCGFEA Code in EAEU	UTSNG Code	HNG Code	Name of goods
1001	11005	10011000	Wheat and a mixture of wheat and rye
1002	12008	10020000	Rye
1003	14003	10030090	Barley
1004	13000	10040000	Oat
1005	15006	10059000	Corn
1006	17020	10062015	Rice
1007	18004	10070090	Sorghum grains
1008	18019	10081000	Buckwheat, millet, and canary grass seeds; other cereals

*Source: according to AAA, LLC, LLC*

Izmail Commercial Sea Port operates according to the rules of international trade standards Incoterms 2020 [32].

For sea transport, the following are specified (Annexes C):

FAS – free alongside ship;

FOB – free on board;

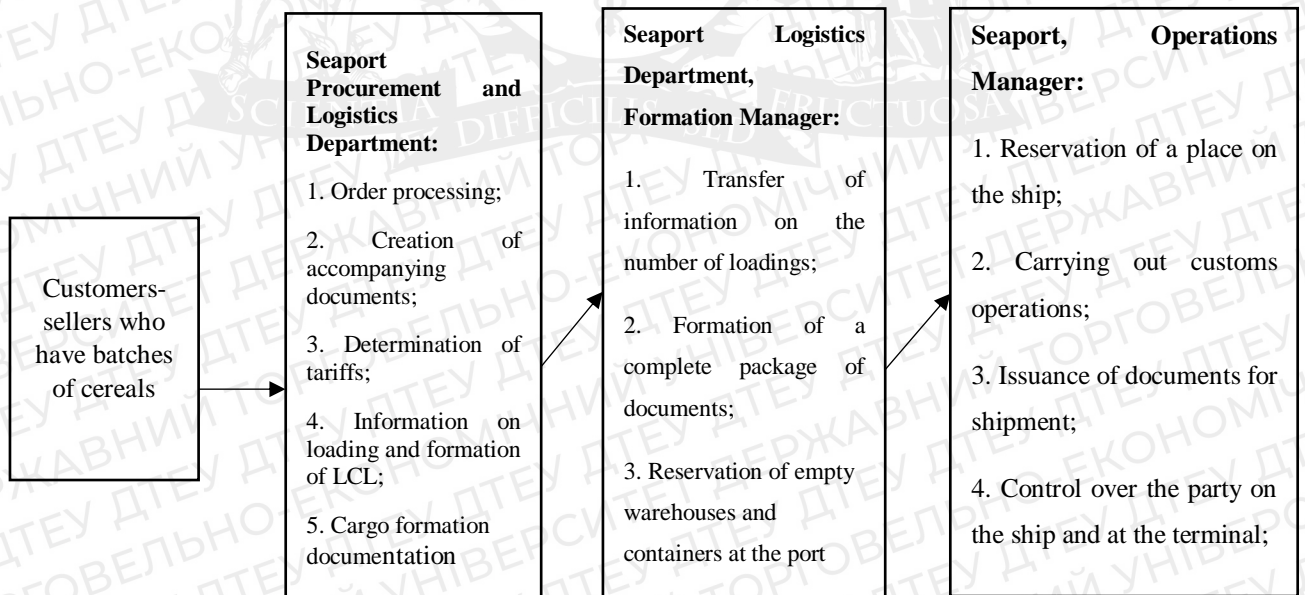
CFR – cost and freight;

CIF – cost, insurance and freight.

The seaport is a part of the logistics chain of delivery of various cargoes, in particular, grain crops.

Therefore, to determine the effectiveness of any proposed innovations, it is necessary to consider the entire logistics chain.

Therefore, we propose a graphical model of information movement and its combination with logistics in the logistics chain (Fig. 3.1).



**Fig. 3.1 The scheme of information flow in the transport chain in the delivery of cereals**

*Source: developed by the author*



The movement of information flow begins with the application from the client for transportation.

Sales information is sent to the procurement and logistics department.

Next, the calculation of tariffs and the calculation of the required number of trucks and prefabricated containers, as well as prices for services.

These actions are followed by the signing of a contract for the provision of services and sales.

The customer sends a package of documents and all data for shipment of the party, then the purchase of the required volume of the party.

The next stage is the formation of documents and sending of the selected mode of transport.

To do this, send an empty vehicle for download.

After loading, prefabricated containers are sealed and packages of documents and certificates are formed.

All this is done through the ASClient system, which is installed in the logistics department of the seaport, where a waybill or CRM is created and issued by the customs service.

Such systems allow you to control the delivery process 24/7.

As soon as the cargo has left, a place is reserved on the ship, a power of attorney for the cargo is created and a permit for the import of grain transport is issued.

After passing the customs, you have access to an electronic package of documents with a party certificate and phytosanitary certificates, and then a paper version.

In the process of unloading in the silos, preparations are made for the issuance of a power of attorney for the shipment of cargo to the ship.

This is a kind of ticket for the ship, which is issued a document that requires some signatures on the authorization of the required consignment, and it must contain the signatures of the customs service and port agents.

The main issue in grain delivery is pricing for the delivery itself.

Much attention is always paid to this because the process is long and expensive.

We also decided to research the standard cost and offer our vision of pricing for this type of service.

Under the terms of delivery of CFR, the price of the goods is calculated according to the following formula:

$$\begin{aligned} \text{The price of LCL} = & \text{Cpurch.} + \text{Cins.} + \text{Cdel.} + \text{Ccust.proc.} + \\ & + \text{Cunload./load.} + \text{Ctrans.sea.} \end{aligned} \quad (3.1)$$

where:

Cpurch. – The cost of purchasing goods from sellers;

Cins. – The cost of cargo insurance;

Cdel. – The cost of delivery by the logistics department of the seaport;

Ccust.proc. – The cost of customs procedures during export;

Cunload./load. – The cost of unloading and loading cargo on the ship;

Ctrans.sea. – The cost of transportation by sea.

Given the conditions for the sale of grain crops, it can be noted that the price for them is almost the same for all sellers, as well as tariffs for customs services, so the issue of payment for transportation is acute.

It is delivery that plays an important role in price formation.

Therefore, by minimizing transport costs in the final price of goods under such delivery conditions, you can reduce the total cost of goods, which means that if the Izmail seaport can reduce transport costs and offer better conditions or leave the price unchanged, it can increase profitability.

We propose to consider the use of grain delivery as LCL.

That is, on the territory of Ukraine there will be a collection of grain crops from different sellers, according to the calculated logistics route.



Almost most companies that sell grain have a problem with timely delivery and increased payment for delivery services, this is due to the use of contractors.

To receive more orders, the seaport can offer its services for the delivery of LCL of cereals.

Then such a link as contractors disappears.

And sellers can directly contact the seaport, which will operate a unit that will form pre-orders and be responsible for their timely delivery.

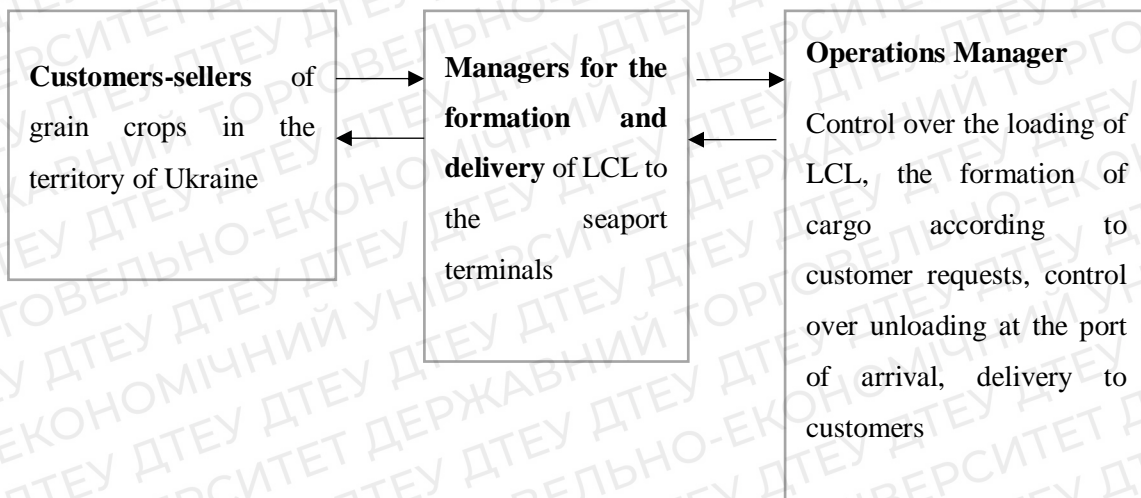
That is, in other words, the logistics department will be formed.

Now we present the scheme of transportation of LCL of grain crops, subject to the use of seaport services (Fig. 3.2).

Description of the process of delivery of LCL of grain crops by the seaport logistics department.

The manager responsible for the formation and delivery of LCL contacts customers-sellers of grain crops, finds out information about the sale of various crops, and immediately forms a city and country for delivery, at the same time he finds out about the availability of free containers and the city ships.

After that, waybills are formed regarding the time of departure and collection of goods, the route of movement of trucks, and the time of their arrival at the port are built.



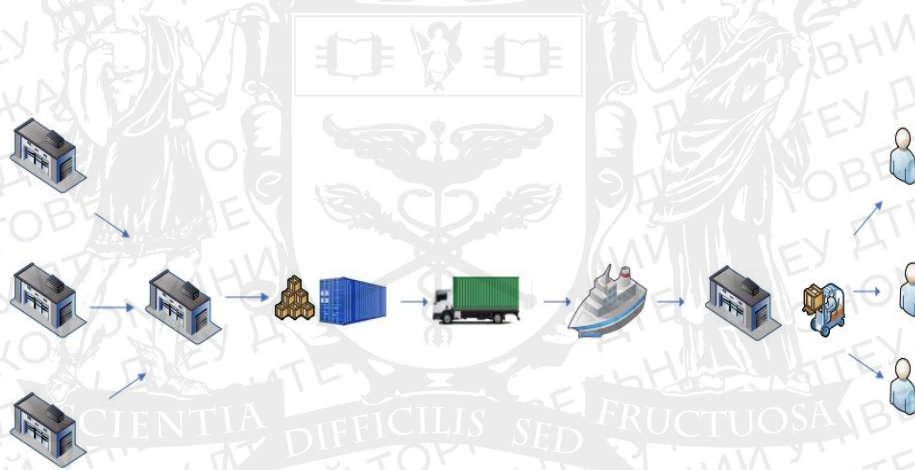
**Fig. 3.2 Scheme of communication and delivery of LCL of grain crops by the logistics department of the Izmail Sea Commercial Port**

*Source: developed by the author*

When cargo arrives at the port, the Formation Manager transmits the information to the Operations Manager, who is directly responsible for loading and controlling delivery and unloading at the port of arrival.

Also, the order manager creates the necessary documents and passes them to the operations manager, who in turn transfers copies first to the ship and then to the delivery port to the responsible manager.

Fig. 3.3 presents the process of transportation of LCL.



**Fig. 3.3 The process of transportation of LCL of grain crops**

*Source: developed by the author*

The proposed formation and implementation of such a business process will help to avoid unnecessary links in the delivery process and reduce the financial burden on sellers and buyers, depending on the chosen form of delivery, which was described above.

The price of supply is formed due to certain elements and among them, a significant place in the costs is the payment for services to contractors.

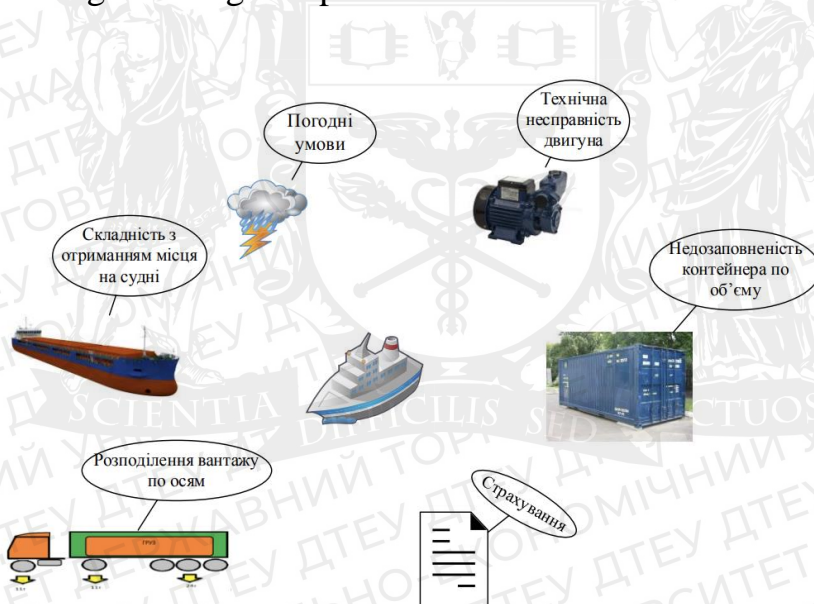
Avoiding communication with contractors, and contacting the port logistics department and vendors directly will have a significant economic effect, although



not immediately, as there will be recruitment costs to work in the department, drivers who will deliver cargo, as well as the purchase of cargo cars.

### 3.2. Forecast of efficiency of export deliveries

The efficiency of export deliveries in the delivery of LCL by sea is affected by certain risks. Including: ineffective fiscal policy, which causes significant aging of the fleet and equipment in ports; lack of structural changes in the field of transport management; use of outdated material and technical base; weather conditions; ship malfunction; empty containers; incorrect location of cargo on the ship; damage to cargo; theft of goods. Fig. 3.4 presents the above risks.



**Fig.3.4 Risks that may arise during the delivery of LCL of cereals**

*Source: developed by the author*

Let's calculate the cost of cargo, provided the delivery using the seaport's own service and according to the terms of the contractor, as well as provided that the containers are filled in full with grain by weight, but not filled by volume. And vice versa, when the container is filled in full by volume, but not filled by weight. Table

3.3 presents cargo data for a 40-foot container for delivery by the seaport's own service, provided that the container is filled in full by weight (kg).

*Table 3.3*

**Cargo data for a 40-foot container for delivery by the seaport's own service provided the container is filled in full by weight (kg).**

Cargo	Weight, kg	Volume, cu m	Percentage of cargo in the container by weight, %	Percentage of cargo in the container by volume, %
Cargo A	5,143	6.8	19.05	11.33
Cargo B	9,348	2.15	34.62	3.58
Cargo C	9,800	23.37	36.3	38.95
Total	24,291	32.32	89.97	53.87

*Source: developed by the author*

Let's calculate the percentage of cargo A in the container by weight according to the following formula –  $(5,143/27,000) * 100 \% = 19.05 \%$ .

Cargo B and C are calculated the same way.

Let's calculate the percentage of cargo A in the container by volume using the following formula:  $(6.8/60)*100\% = 11.33\%$ .

Cargo B and C are calculated the same way.

According to the calculation in Table 3.3, we can see that the container is not filled in full by volume, only 53.87 %, but almost filled in full by weight – 89.97 %.

The quotation is calculated based on weight/volume. For this purpose, a significant value of 1 cubic meter = 750 kg is taken. The calculation is made provided that the container is filled to 55-60 cu m.

Expenses for cargo A for freight, unloading from the ship, transportation to the warehouse, and placement in warehouses amounted to USD 1,739.



For an analogy, calculate the cost of transportation of LCL of cargoes B and C. For cargo B, the costs were USD 3,142.

For cargo C, costs amounted to USD 5,870.

To the rates presented in Table 3.3, the manager adds the cost of transportation in Ukraine, as trucking is calculated separately for each shipment according to the address of unloading. The costs for cargo A together with trucking will be USD 1,739 + USD 600 = USD 2,339.

The revenue from the client that the sales manager planned to receive is USD 3,220.

The costs for cargo B together with auto delivery will be USD 3,142 + USD 300 = USD 3,442.

The revenue from the customer that the sales manager planned to receive is USD 4,815.

The cost of cargo B together with trucking will be USD 5,870 + USD 482 = USD 6,352.

The revenue from the customer that the sales manager planned to receive is USD 6,700.

*Table 3.4*

**The cost for LCL according to the calculation  
with trucking across Ukraine**

Cargo	Planned costs according to the calculation, USD
Cargo A (5,143 kg; 6.8 cu m)	2,339
Cargo B (9,348 kg; 2.15 cu m)	3,442
Cargo C (9,800 kg; 23.37 cu m)	6,352
Total	12,133

*Source: developed by the author*

According to Table 3.4, costs, including trucking across Ukraine are USD 12,133 for the entire container. This calculation is very optimistic. Because today only the amount of freight costs range from USD 14,000 to USD 15,000 per container.

When the cargo arrives at the seaport of Izmail, the costs are the amounts listed in Table 3.5. Based on these Tables, we can conclude that the actual costs are higher than planned, which are given in Table 3.3, and this difference will be distributed among the customer income, and this may lead to a loss of profit or, conversely, a negative profit.

The distribution of costs is as follows:

- Freight is distributed by an indicator that is greater than either weight or volume;
- Unloading/loading from the ship according to the indicator which is bigger – weight or volume;
- Transport and forwarding costs in the territory of Ukraine – by the number of orders in the container;
- Warehouse costs – weight or volume, whichever is greater.

*Table 3.5*

**Actual costs for the whole consignment provided that we use our own service and if we fill the container by weight (kg)**

Service	Price, USD
Freight	13,592
Unloading/loading	393
Trucking to warehouses in the port	708
Forwarding	200
Warehouse costs	150
Total	15,043



*Source: developed by the author*

Let's summarize the costs in Table 3.6, which leads to the following conclusion that the costs are distributed in the system in proportion to the weight and volume of the three loads.

*Table 3.6*

**Costs are allocated by the CargoWise system for three cargoes by the seaport's own service on the condition of incomplete filling of the container by volume and filling in full by weight**

Name of cargo	Services	Price, USD
Cargo A (5,143.43 kg; 6.8 cu m)	Freight	2183.63
	Unloading/loading	67.63
	Delivery by truck to the warehouse	121.83
	Forwarding	34.41
	Warehouse costs	50
	Own expenses	304
Total costs for cargo A		276.51
Cargo B (9,348 kg; 2.15 cu m)	Freight	3,978.87
	Unloading/loading	92.96
	Delivery by truck to the warehouse	300
	Forwarding	47.31
	Warehouse costs	50
	Own expenses	304
Total costs for cargo B		4,773.14
Cargo B (9,800 kg; 23.37 cu m)	Freight	7,438.9
	Unloading/loading	232.41
	Delivery by truck to the warehouse	418
	Forwarding	669
	Warehouse costs	118.28
	Own expenses	486
Total costs for cargo B		8,744.28
Total costs for three variants		16,278.92

*Source: developed by the author*

Table 3.7 shows the planned costs for customers, which are calculated using an online calculator, namely the actual costs distributed by the system and the customer's income.

*Table 3.7*

**Costs calculated through the online calculator, customer income for each shipment, using our own, and incomplete filling of the container by volume**

Name of cargo	Income from the customer for all services, USD	The planned costs of the customer are calculated using the online calculator, USD	Actual costs of the customer for all services, USD	Income from the customer for all services, USD
Cargo A	3,220	2,339	2,761.5	458.5
Cargo B	4,815	2,442	4,773.14	41.86
Cargo C	6,700	6,352	8,744.28	-2,044.28
Total	14,735	12,133	16,278.92	-1,543.92

*Source: developed by the author*

Summing up, based on Table 3.8, we can conclude that the customer income when the container is fully loaded by weight for all services will be USD 14,735, while the actual cost to customers will be USD 16,278.92. The total profit from customers will be USD 1,543.92. Since the system distributes costs according to the largest load parameter, the largest costs will go to the cargo with the largest volume, as the container is filled to the maximum weight. That is why it is so important to fill the container evenly, and if possible to fill it with 55–60 m<sup>3</sup> or to make a good profit on transportation. In general, it can be concluded that the transportation of goods by own service – DSV Logistics – will be unprofitable when the container is



fully loaded by weight, because in this case the costs of incomplete loading by volume and incorrectly quoted rate per customer will work with the largest volume and profit the whole container will be negative.

Now, let's calculate the cargo of 5,143 kg and 6.8 cu m, provided that the volume of the container is full for 60 cu m. We need to calculate the company's costs for the entire container and the profit for the entire container. Table 3.8 presents the costs for the whole consignment, subject to delivery by our own service and when the container is fully loaded by weight.

*Table 3.8*

**Approximate costs for the entire consignment, subject to in-house delivery and full container loading**

Service	Price, USD
Freight	15,000
Unloading/loading	390
Delivery by truck to the warehouse	700
Forwarding	200
Warehouse costs	150
Total	16,440

*Source: developed by the author*

Table 3.9 presents calculations made manually on expenses for each cargo on the condition of filling in full of the container by weight.

*Table 3.9*

**Expenses for LCL of grain crops are calculated manually with the formation in Ukraine**

Cargo	Planned costs with the formation and delivery of goods, USD
-------	---

Cargo A (5,143 kg; 6.8 cu m)	2490.6
Cargo B (9,348 kg; 2.15 cu m)	3725.0
Cargo C (9,800 kg; 23.37 cu m)	6885.38
Total	13,100.98

*Source: developed by the author*

Table 3.9 shows that the planned costs for all three types of cargo in the container will be USD 13,100.98. The total volume will be 42.69 cu m. Actual costs are the same as in Table 3.5 – USD 15,043. In this case, if the manager has not pledged their income, the profit may be negative.

Table 3.10 presents the planned costs to customers manually, provided that the manager has already planned their profit.

*Table 3.10*

**Expenses and customer income for each cargo to be delivered by the seaport's own service, subject to incomplete loading of the container by volume and manual calculation**

Name of cargo	Customer income for all services, USD	Customer costs according to plan, USD	Actual costs per customer for all services, USD	Income from the customer for all services, USD
Cargo A (5,143 kg; 6.8 cu m)	3,220	2,490.6	2,761.5	458.5
Cargo B (9,348 kg; 2.15 cu m)	2,815	3,725	4,773.14	41.86
Cargo C (9,800 kg; 23.37 cu m)	7,415.38	6,885.38	8,744.28	-2,044.28
Total	15,450.38	16,278.92	-1,543.92	1,543.92

*Source: developed by the author*



Table Based on Table 3.10, we can conclude that when calculating the customer costs manually, provided that there will be a full loading of the container by weight, The total profit on the whole container will be USD 1,543.92.

To save more and optimize the cost of transportation and get a minimum profit, we can offer to save on the cost of transportation, we can separate the cargo C. To carry out such an operation, it is necessary to fulfill the condition when all the cargo is loaded into the container and the operations manager understands that the container is loaded only by weight, it is necessary to find cost optimization methods to profit from the container loaded by weight, rather than by volume or at least try to optimize the negative profit and reduce it.

That is, if we accept this proposal to form a logistics department in the port and fleet of trucks, as well as work on the delivery of LCL of cereals, we can form our own customer base and earn a profit from providing such services. At the same time, there will be a constant demand for containers, which will increase the amount of profit. From our point of view, the transportation of LCL of cereals will gain popularity, with the right cost calculations and good income, this type of delivery will bring profits to the seaport, even if the profit is negative.

## CONCLUSIONS AND SUGGESTIONS

A study of the logistics of exports of the Izmail Sea Commercial Port showed the following results. This port is located in the waters of the Kiliya estuary of the Danube, it is a kind of "gate" to Ukraine, as it connects the Mediterranean and Black Seas. The Izmail Sea Commercial Port is multidisciplinary, as it exports and imports a variety of goods. The dynamics of the main financial indicators of the Port for 2016–2020 showed that during the 5 years under the research it increased its potential. The overall financial result during the studied years was positive and growing, the activity was profitable. Analytical study of financial condition, total income, and profitability showed that the Izmail Sea Commercial Port has significant reserves of financial stability, can quickly repay debt, and is profitable and cost-effective.

The analysis of export activity for 2016–2020 showed that North America (the USA and Canada) and the United Kingdom are among the largest share of exports among countries. In the second place, European countries, among them the largest number of exports go to Germany, France, and Finland. Over the years under the research, revenue from the sale of export operations increased by UAH 31,235,000. For five years, exports have taken a significant position in revenue, according to the tables. This is because the management of the Sea Port has used various levers to improve the conditions for export services.

The study of the main trends in the development of world logistics indicates that the role of infrastructure, in particular, transport, is growing in the process of global economic development. Transport infrastructure is the main condition for the country's integration into the global economy. The cheapest transport is by sea, given that it is also convenient for moving bulky and heavy loads over long distances. Its main advantage is that these services have a low cost. Marine infrastructure is a material and technical base, which consists of engineering structures and facilities, services, systems, and buildings located in the water area. Today, the port industry



of Ukraine provides about 40% of all international trade, it is one of the most important growth factors for the national economy.

The development of the global maritime system has a significant impact on the development of overall infrastructure.

A detailed assessment of the export prospects by the Izmail Sea Commercial Port revealed that the main item of its expenditure is the renewal of fixed assets, the depreciation rates of fixed assets are 91.2%, which indicates the urgency of their renewal. All investments are made by the Port at its own expense. Priority areas for the development of the Sea Port should be the growth of production capacities, the attraction of new freight flows, and the diversification of activity.

A developed transport system is the key to the economic development of any country. No country in the world can control its risks in the economy without a strong transport position. Transport and export operations are an integral and significant part of foreign economic operations. In 2020, the Izmail Sea Commercial Port hosted the vast majority of agricultural ships. Processes that involve the delivery of different types of goods are related to the flow of information. Therefore, for operational, efficient, and managed logistics, it is necessary to have a powerful managed information flow. Material flow is always associated with information flow. These flows are multidirectional and unidirectional. The information flow in the activities of the Sea Port is accompanying.

The Izmail Sea Commercial Port, like all ports in Ukraine and the world, operates under the rules of Incoterms 2020, it is part of a significant logistics chain. To determine the effectiveness of any innovations, it is necessary to consider the entire logistics chain. Therefore, we proposed a graphical model of the movement of information flow and its connection with logistics. Given the sale of cereals, it was determined that everyone sells goods at almost the same price, and the cost depends most on transportation costs. The third section proposes a model for the export of cereals through a sea trade port, provided that the port creates its own

logistics department and will independently form the LCL of cereals and deliver them to the buyer.

The proposed business process will help to avoid unnecessary links in the delivery process and reduce the financial burden on buyers and sellers. The price of delivery is formed at the expense of certain elements, among which the payment to the contracting companies providing delivery occupies a significant place. By avoiding communication with them and contacting the logistics department of the sea commercial port directly, you can avoid significant costs and get a significant economic effect.

Delivery of LCL of grain crops through the seaport may also face certain risks: weather conditions, damage to cargo, empty containers, by weight or volume, theft of cargo, technical malfunction of the ship or terminals, difficulty in obtaining a place on the vessel, incorrectly selected insurance rate.

A comparative calculation of the cost of delivery of cargo by its own logistics service of the seaport or contractors, as well as provided that the LCL of cereals in the first case is not loaded by volume, and the second option is not loaded by weight. It made it possible to establish the following that the direct opening and introduction of a logistics department in the Sea Port will be beneficial for both sellers and buyers, and most importantly for the port itself. This proposal is worth noting, because the transportation of LCL of grain crops will gain popularity, and with the correct calculation of costs and significant revenues, this type of delivery will bring a steady profit to the Sea Port.



## REFERENCES

1. Official website of the Izmail Sea Commercial Port  
<https://www.izmport.com.ua/pro-nas/>.
2. Official site Fleet 2017 [Electronic resource]. – Access mode:  
<http://flot2017.com>.
3. Official site of Rocky Mountain Institute – Carbon War Room [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.rmi.org/carbon-war-room/>.
4. O. A. Shyba Interrelation of transport infrastructure development and economic growth / O. A. Shyba // Bulletin of the University of Lviv. Series “International Relations”. – 2016. – No. 39. – p. 286-296.
5. Prysiazniuk Y. I. The impact of investment in transport infrastructure on economic growth of member of the European Union / Prysiazniuk Y. I., Shyba O. A. // Ekonomist. International Scientific-Analytical Journal Ivane Javakhishvili Tbilisi State University Paata Gugushvili Institute of Economics. – No. 1. – 2017. – p. 6–19.
6. G. A. Zhovtyak Theoretical and methodological approaches to defining the concept of the “transport infrastructure of the region” / G. A. Zhovtyak // Effective economy: electronic scientific professional publication. – 2011. – No. 11. – [Electronic resource]. – Access mode:  
<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>.
7. Taotao Deng Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges / Deng Taotao. – Transport Reviews – Volume 33, 2015.
8. Nicholas Crafts. Transport infrastructure investment: implications for growth and productivity / Nicholas Crafts – Oxford Review of Economic Policy, Volume 25, Issue 3, 1 October 2015, P. 327–343.
9. Official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine [Electronic resource]. – Access mode: <https://mtu.gov.ua/>.

10. I. P. Sadlovska Transport services market infrastructure: Synopsis of lectures for students majoring in 8.03060101 “Management of organizations and administration (by type of economic activity)” / I. P. Sadlovska – K.: DETUT, 2015. – 152 p. 31
11. Jonathan Cowie. The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective. Routledge; 1 edition November 1 1, 2015. – 400 p.
12. I. P. Sadlovska Ensuring the rational functioning of the mechanism of strategic planning of transport infrastructure / I. P. Sadlovska // Scientific works of the O. S. Popov Odesa National Academy of Telecommunications. – 2015. – Issue 2. – p. 132–140.
13. A. V. Pavlyuk Influence of internal economic factors on the state policy of regulation of the transport system and management of transport processes in Ukraine / A. V. Pavlyuk // Actual problems of public administration: collection of scientific works. – Kharkiv: Published by Kharkiv RI NADU “Master”, 2015. – No. 2 (42). – 163–170 p.
14. Schuckmann S. W., Gnatzy T., Darkow I-L., von der Gracht H. A. (2015). Analysis of factors influencing the development of transport infrastructure until the year 2030 — A Delphi based scenario study. Technological Forecasting and Social Change. 79. pp. 1373–1387.
15. Official website of the World Economic Forum [Electronic resource]. – Access mode: <https://www.weforum.org>.
16. Official website of UNCTAD [Electronic resource]. – Access mode: [http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)
17. Official website of PJSC “Central Cargo Bureau” [Electronic resource]. – Access mode: [http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruzooborot\\_morskikh\\_torgovykh\\_portov\\_za\\_2015\\_god/2-1-0-154](http://ccb.at.ua/publ/analitika/gruzooborot_morskikh_torgovykh_portov_za_2015_god/2-1-0-154).
18. M. V. Volosyuk Potential of the maritime complex – a reserve of economic development of Ukraine // Collection of scientific works of the NUK. – Mykolaiv: NUS – 2015. – No. 1 (451). – p. 17–23.



19. Order of the Cabinet of Ministers of Ukraine “National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 (unofficial text)” dated April 10, 2017 [Electronic resource]. – Access mode: [http://search.ligazakon.ua/1\\_doc2.nsf/link1/NT3297.html](http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/NT3297.html). 32
20. Implementation of the Association Agreement between Ukraine and the EU: economic challenges and new opportunities: scientific report / edited by Academician of the National Academy of Sciences of Ukraine V. M. Geys and Corresponding Member of the National Academy of Sciences of Ukraine T. O. Ostashko; NAS of Ukraine, SI “Institute of Economics and Forecasting” of the NAS of Ukraine. – K., 2016. – 184 p.
21. Official website “Single Window” [Electronic resource]. – Access mode: <http://singlewindow.org/>
22. Transport policy of Ukraine and its approximation to the norms of the European Union / [Syryychik T., Furgalski A., Klimkevych Ch., Kamola M., Dyachenko T., Pugachev M., Filipenko O.]; edited by Marcin Swieczyski. – Kyiv: Blue Ribbon Analytical and Advisory Center, 2015. – 102 p.
23. T. V. Butko Improving the joint work of ports and railway junctions on the basis of logistics methods [Text] / T. V. Butko, D. V. Lomotko, T. V. Golovko // Eastern European Journal of Advanced Technologies. – 2015. – No. 3/6 (27). – p. 10–16.
24. Container transportation and parameters of sea containers. Zakhibrokservice. URL: [pereviznykam/konteynery-perevezennya-taparametrymorskyykh-konteyneriv/](http://pereviznykam/konteynery-perevezennya-taparametrymorskyykh-konteyneriv/) (accessed on: May 22, 2022).
25. V. V. Slobodyan Current problems of container transportation development in Ukraine. V. V. Slobodyan 2019. URL: [http://ir.nusta.edu.ua/bitstream/doc/4380/1/4213\\_IR.pdf](http://ir.nusta.edu.ua/bitstream/doc/4380/1/4213_IR.pdf) (accessed on: May 26, 2022).
26. S. G. Nikulin World trends in the development of seaports. S. G. Nikulin, N. V. Roshchina. Current problems of the sectoral economy. – 2015. – No. 4 (20). – p. 148–154.

27. Strategy for the development of seaports of Ukraine until 2038  
<https://seanews.ru/wp-content/uploads/2018/01/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%96%D0%B2-%D0%B4%D0%BE-2038.pdf>
28. The Izmail Sea Commercial Port has fulfilled its annual cargo turnover plan <https://agravery.com/uk/posts/show/izmailskij-morport-vikonav-ricnij-plan-z-vantazoobigu>
29. How to plan the shipment of the Asian region and America in a timely manner? 2021. URL: <https://logist.fm/publications/yak-svoiechasno-splanuvatividvantazhennya-aziyskogo-regionu-ta-ameriki>
30. Compliance with HNG vs UTSNG codes. URL: <http://www.proagro.com.ua/reference/cargo/gng-etsng> (accessed on: December 12, 2019).
31. Compliance with HNG vs UTSNG codes. Available at: <http://www.proagro.com.ua/reference/cargo/gng-etsng> (accessed 12 December 2019).
32. Major changes in Incoterms 2020  
[https://ua.prostopravo.com.ua/prava\\_biznesu/zed/statti/inkoterms\\_2010\\_osnovni\\_z\\_mini](https://ua.prostopravo.com.ua/prava_biznesu/zed/statti/inkoterms_2010_osnovni_z_mini)
33. I. I. Nabok. Application of Incoterms 2020 rules in the grain market. Market infrastructure. 2019. Issue 38. p. 33–39.
34. The International Chamber of Commerce (ICC) will release Incoterms® 2020 in early September 2019, providing certainty and clarity to businesses trading across borders everywhere. URL: <https://iccwbo.org/media-wall/newsspeeches/icc-announces-launch-date-incoterms-2020>.
35. M. Mukha. New rules of Incoterms 2020. URL: [Elevatorist.com](http://Elevatorist.com).



36. Pokazniki roboti 2015-2020 rr. [Performance indicators 2015-2020] Oficijnij sajt Administracii mors'kih portiv Ukraïni. URL: <http://www.uspa.gov.ua/pokazniki-roboti>. [in Ukrainian].
37. Primachov M.T. (2021). Mors'ka transportna industriya i sistemna ekonomichna bezpeka. [Maritime transport industry and systemic economic security] Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti – Development of methods of management and entrepreneurship of transport, 2(75), 5-15. URL: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-2-5-15> [in Ukrainian].
38. Economics of maritime transport (2015) / V.V. ZHihareva, A.M. Kotlubaj, O.N. Kibik i dr.; pod red. V.V. ZHiharevoj. H.: “BURUN KNIGA”, 480 p. [in Ukrainian].
39. COVID-19 cuts global maritime trade, transforms industry (2020). Retrived from: <https://unctad.org/news/covid-19-cuts-global-maritime-trade-transformsindustry>.
40. Trade statistics for international business development. <https://www.trademap.org/Index.aspx>

## APPENDICES

## Annex A

Измаильский морской торговый порт

Запрос №13 по виду перевозки по всем грузам

Подразделение: Порт.

Период с 01.01.2017 по 31.12.2017

Груз	вид перевозки				Физтонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	
Аглорудла	71996		4712		76708
Аглорудла Сербия	242432				242432
Аммиач селитра биг-бэги		9269			9269
Аммофос навал			3120		3120
Газ сжиженный		440	10688		11128
Железорудный концентрат	428006				428006
Жилкие минеральн.удобрения		3217			3217
Зерно кукурузы	4350				4350
Известняк		165984			165984
Каолин биг-бэги	10862				10862
Кока	14098		14134		28232
Лузга подсолн.	9870				9870
Масло подсол.наливное	91403				91403
Масло рапсовое наливное	3264				3264
Машины и оборудование			2527		2527
Мин.удобр. пр.навал			4207		4207
Минеральн удобрен пр биг-бэги	2022	16503			18525
Мем(минер. стритг. грузы) упаков	936				936
Не связан. с грузоперер.	2265			161889	164154
Нитрааммофос биг бэги			7603		7603
Окатыши	511947		463668		975615
Окатыши 65%	1315456				1315456



Груз	Вид перевозки				Физотонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	
Песок кварцевый	1388				1388
Прокат чер.мет штр.кат.метиз)	184352		5580		189932
Прочие ген.грузы		44	639		683
Семена подсолнечника	1062		1943		3005
Соль в б/б	6301		257		6301
Спец.грузы					257
Сульфат железа биг-бети	12056				12056
Торф навал	999				999
Уголь	4884	7149	957069		969102
Ферромарганец биг-бети	14014				14014
Ферромарганец навал	3476				3476
Шрот подсолн.	91603				91603
Шрот рапса	4032				4032
<b>Итого</b>	<b>3033074</b>	<b>202606</b>	<b>1476147</b>	<b>161889</b>	<b>4873716</b>



## Изманильский морской торговый порт

## Запрос №13 по виду перевозки по всем грузам

Подразделение: Порт.

Период с 01.01.2018 по 31.12.2018

Груз наименование	Вид перевозки				
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	Физтонны
Алгорула	10289				10289
Алгорула Сербия	565666				565666
Аммиач.селитра биг-бэги		5002			5002
Аммофос навал			777		777
Барит		631			631
Газ сжиженный		243			243
Доломит		2639			2639
Железорудный концентрат	150101				150101
Зерно кукурузы			6502		6502
Зерновые хлебные			5469		5469
Известняк		44666			44666
Карбамид навал	1030				1030
Кокс	3621		11368		14989
Контейнеры 20 грузеные		4			4
Контейнеры 40 грузеные		35			35
Марганцевая руда	3453				3453
Машины и оборудование		3714	3046		6760
Мин.удобр. пр. навал			13707		13707
Минералы удобрен пр биг-бэги		20390	1995		22385
Не связан. с грузооперер.	63			89602	89665
Нитроаммофос биг бэги			2695		2695
Нитроаммофос мешки			3028		3028



Груз	Вид перевозки				Физтонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	
Наименование					
Нитроаммофоска навал			1350		1350
Окатыши	511266				623732
Окатыши 65%	1815783		112466		1815783
Прокат чер.мет штр.кат.метиз)	146658		20199		166857
Прочие ген.грузы		12	874		886
Соль в б/б	4075				4075
Сульфат железа биг-бегги	12211				12211
Уголь		2437	746466		748903
Ферромарганец биг-бэги	12330				12330
Ферромарганец навал	6273				6273
Шрот подсолн.	71813				71813
Шрот рапса	11799				11799
Щебень, гравий		35415			35415
Итого	3326431	115188	929942	89602	4461163



## Измаильский морской торговый порт

## Запрос №13 по виду перевозки по всем грузам

Подразделение: Порт.

Период с 01.01.2019 по 31.12.2019

Груз	вид перевозки				
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботажа	Физотонны
Алгоруда	5000				5000
Алгоруда Сербия	518866				518866
Барит		979			979
Железрудный концентрат	503694		768		504462
Зерновые хлебные				1758	1758
Известняк		6535			6535
Кокс	1886		7216		9102
Контейнеры 20 грузежные		51			51
Дуга подсолн.	3060				3060
Масло подсол.напывное	24704				24704
Машины и оборудование			1334		1334
Мет.черн(чугун)			1938		1938
Минералыи удобрени пр биг-бэги		82164			82164
Не связан. с грузоперер.	101			47018	47119
Нитроаммофос биг бэги			13517		13517
Нитроаммофоска навал			7164		7164
Окатыши	6710		245945		232655
Окатыши 65%	1987478				1987478
Песок		2012			2012
Прокат чер.мет штр.кат.метиз)	130809		26147		156956
Прокат чер.мет. т/скл			2935		2935
Семена подсолнечника		4351	3684		8035



Груз	Вид перевозки				Физтонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	
Соль в б/б	1611				1611
Сульфат железа б/б т/склад	163				163
Сульфат железа биг-бегги	9780				9780
Уголь		3095	219346		222441
Ферромарганец биг-бэги	20941				20941
Ферромарганец навал	6142				6142
Шрот подсолн.	76481				76481
Шрот рапса	19641				19641
Щебень, гравий		97069			97069
<b>Итого</b>	<b>3317067</b>	<b>196256</b>	<b>530194</b>	<b>48776</b>	<b>4092293</b>



## Измаильский морской торговый порт

## Запрос №13 по виду перевозки по всем грузам

Подразделение: Порт.

Период с 01.01.2020 по 31.12.2020

Груз	вид перевозки				Физотонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	
Алгорула	9051				9051
Алгорула Сербия	328606				328606
Железобетонный концентрат	727794		908		728702
Контейнеры 20 грузы		4			4
Контейнеры 40 грузы		28			28
Луэга подсолн.	7447				7447
Масло подсол.наливное	95394				95394
Масло рапсовое наливное	2781		122		2781
Машины и оборудование	2380		1983		2502
Мет.черн(чугун)			1998		1983
Мин.удобр.пр.навал					1998
Минералы удобрен пр биг-баги	1313	50794			52107
Мем(минер.стройт.грузы) упаков		15805			15805
Не связан. с грузоперер.	15			27537	27552
Нитроаммофос биг баги			3797		3797
Окатыши	30649		104815		135464
Окатыши 65%	1108531				1108531
Песок		3857			3857
Прокат чер.мет штр.кат.метиз)	131053		28672		159725
Прочие ген.грузы		12			12
Семена сои	3042				3042



Груз	Вид перевозки				Физтонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	
Сульфат железа 6/6 т/склад	108				108
Сульфат железа биг-бети	10825				10825
Техн. материал	4	1			98
Уголь			187716		187716
Уголь биг-бети			2299		2299
Ферромарганец биг-бети	5626				5626
Ферромарганец навал	4804				4804
Цепколоза			994		994
Шрот подсолн.	62592	76693			62592
Щебень, гравий					76693
<b>Итого</b>	<b>2532015</b>	<b>147194</b>	<b>333304</b>	<b>27630</b>	<b>3040143</b>



Измаильский морской торговый порт

Запрос №13 по виду перевозки по всем грузам

Подразделение: Порт.

Период с 01.01.2021 по 31.12.2021

Груз	вид перевозки				Физотонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботажа	
Аглюрда	111970				111970
Аглюрда Сербия	398465				398465
Железобурдний концентрат	628750				628750
Жидкие минералы, удобрения	9355				9355
Зерновые хлебные	11038				11038
Известняк		210			210
Калий хлор			69		69
Карбамид биг-бэги	2022				2022
Карбамид навал	2016				2016
Кока	1465				1465
Масло подсол. наливное	83394				83394
Масло рапсовое наливное	6041				6041
Машины и оборудование	1288	550	864		2702
Мет.-черн(чугун)	966		1967		2933
Мин.удобр. пр.навал			1300		1300
Минералы удобр. пр биг-бэги	2109	51041			53150
Мсм(минер.стройт.грузы) улаков		4202			4202
Не связан. с грузоперер.			248	47127	47375
Нитроаммофос биг бэги			14482		14482
Нитроаммофоска навал			9536		9536
Окатыши	312361		319661		632022
Окатыши 65%	1048032			14	1048046

ГД-2.06

08.02.2022



Груз	Вид перевозки				Физтонны
	1 экспорт	2 импорт	3 транзит	4 каботаж	
Песок		15816			15816
Прокат чер.мет шпр.кат.метиз)	319527		30547		350074
Семена сои	1311				1311
Соль в б/б	687				687
Сульфат железа биг-бэги	4593				4593
Танк контейнер 20 порожние	24			7	31
Танк контейнер 20 ф. груз.			77		77
Техн. материал	8	4		1775	1787
Уголь			159726		159726
Уголь биг-бэги			6320		6320
Феррокарбонат биг-бэги	6203				6203
Феррокарбонат навал	1500				1500
Целлюлоза			12881		12881
Шрот подсолн.	77018				77018
Шрот рапса	12026				12026
Щебен., гравий		147189			147189
Электроды	112				112
<b>Итого</b>	<b>3042281</b>	<b>219012</b>	<b>557678</b>	<b>48923</b>	<b>3867894</b>



List of imported services for the selected service  
Service: 3 - Transport

Unit: US Dollar thousand

Table Graph Map Companies

Download: [Icons] Time Period (number of columns): 5 per page Rows per page: Default (25 per page)

Service code	Service label	Imported value in 2016	Imported value in 2017	Imported value in 2018	Imported value in 2019	Imported value in 2020*
3a.2	--- Freight transport, All modes (alternative breakdown)	425,565,555	467,252,004	499,197,380	469,459,185	391,921,498
3.1	--- Sea transport	360,578,829	451,475,162	498,500,894	486,363,589	326,307,179
3.3	--- Other modes of transport (other than sea and air)	163,175,813	183,567,755	209,389,345	211,788,103	167,770,474
3.2	--- Air transport	285,443,899	335,978,199	373,576,740	374,867,217	148,354,535
3a.3	--- Other transport (other than passenger and freight), All modes (alternative breakdown)	192,202,330	209,404,355	183,477,786	163,593,754	118,307,772
3a.1	--- Passenger transport, All modes (alternative breakdown)	134,430,326	142,099,794	138,839,878	134,033,981	48,709,273
3.4	--- Postal and courier services	12,738,733	13,662,458	14,101,141	13,959,761	18,685,680

Sources: ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on Eurostat, International Monetary Fund, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and relevant national statistical authorities statistics.  
\* world value is shown in red when at least one country has not reported trade data for the selected service

List of importing markets for a service exported by Ukraine  
Service: 3 - Transport

Unit: US Dollar thousand

Table Graph Map Companies

Download: [Icons] Time Period (number of columns): 5 per page Rows per page: Default (25 per page)

Importers	Exported value in 2016	Exported value in 2017	Exported value in 2018	Exported value in 2019	Exported value in 2020*
World	5,348,000	5,922,000	5,949,000	6,253,000	5,031,000

Sources: ITC, UNCTAD, WTO trade in services database based on International Monetary Fund statistics



<p style="text-align: center;"><b>ДОГОВІР № 4 КВ-П</b> про надання послуг з перевалки вантажів між Державним підприємством «Ізмаїльський морський торговельний порт» та компанією «INTERTRADE SUPPLIES L.P.»</p>	<p style="text-align: center;"><b>Contract No. 74 KV-P</b> for rendering service of cargo handling between the State Enterprise «Sea Commercial Port of Izmail» and company «INTERTRADE SUPPLIES L.P.»</p>
<p>м. Ізмаїл 28.12. 2017</p>	<p>Izmail 28.12. 2017</p>
<p>Державне підприємство «Ізмаїльський морський торговельний порт», іменоване надалі «Підприємство», в особі директора Єрохіна Андрія Юрійовича, який діє на підставі Статуту, з однієї сторони, і компанія «INTERTRADE SUPPLIES L.P.», Великобританія, іменована надалі «Клієнт», в особі представника Ровнера Олександра, який діє на підставі Довіреності від 05.07.2017 г., з іншої сторони, надалі іменовані Сторони, а кожна окремо – Сторона, уклали цей договір (далі – «Договір») про нижченаведене:</p>	<p>State Enterprise «Sea Commercial Port of Izmail», hereinafter referred to as «Enterprise», represented by Director Yerokhin Andriy, acting under the Charter, on the one hand, and company «INTERTRADE SUPPLIES L.P.», United Kingdom, hereinafter referred to as «Client», represented by Rovner Alexander, acting on the basis of the power of attorney dated 05.07.2017, on the other hand, hereinafter referred to as the «Parties» and individually - the «Party» have concluded the present Contract about the following:</p>
<p style="text-align: center;"><b>1 ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>1 SUBJECT OF THE CONTRACT</b></p>
<p>1.1 В порядку та на умовах, визначених цим Договором, «Підприємство» зобов'язується за завданням «Клієнта» здійснити перевалку (навантажувально-розвантажувальні роботи) і зберігання експортного і транзитного (по вибуттю) вантажу «Клієнта» в номенклатурі і обсягах, визначених в Додатку 1 до цього Договору, а також, за заявкою «Клієнта», надати інші послуги, пов'язані з перевалкою і зберіганням вантажів, а «Клієнт» забезпечує завезення/вивезення вантажу до/з «Підприємства» і зобов'язується своєчасно оплатити «Підприємству» роботи (послуги).</p>	<p>1.1 In the manner and conditions of this Contract, the Enterprise undertakes to fulfill handling (loading and unloading) and storage of export and transit (on retirement) Client's cargo, according to the instructions of the Client, the nomenclature and volumes of which is set out in Addendum 1, and to provide other services related to the handling and storage of cargo according to the Client's request. The Client provides the delivery and removal of the cargo to / from Enterprise and undertakes to pay Enterprise works (services).</p>
<p>1.2 Експедитор: ТОВ «МТА Сервіс ЛТД».</p>	<p>1.2 Forwarder: «MTA Service Ltd».</p>
<p style="text-align: center;"><b>2 ОБОВ'ЯЗКИ ТА ПРАВА СТОРІН</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>2 OBLIGATIONS AND RIGHTS OF THE PARTIES</b></p>
<p style="text-align: center;"><b>2.1 Обов'язки «Підприємства»</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>2.1 Enterprise obligations</b></p>
<p>2.1.1 Виконання навантажувально-розвантажувальних та інших робіт (послуг), які оплачує «Клієнт» за ставками, зазначеними в цьому Договорі, до переліку яких входять наведені нижче роботи (послуги):</p>	<p>2.1.1 Performance of handling and other works (services) including the following works (services) which Client has to pay at the rates specified in this Contract:</p>
<p>2.1.1.1 Розкредитування залізничних документів на вагони, що прибули з вантажем за рахунок грошових коштів «Клієнта».</p>	<p>2.1.1.1 Releasing the railway documents for account of the Client.</p>
<p>2.1.1.2 Приймання вантажів від перевізника, вивантаження вантажів з вагонів і інших видів транспорту і документальне оформлення їх прийому відповідно до правил перевезень вантажів, що діють на цьому виді транспорту.</p>	<p>2.1.1.2 Acceptance of cargoes from the carrier, unloading the railway wagons and other transport and documentation of its acceptance in accordance with the effective rules of carriage.</p>
<p>Тарні і штучні вантажі приймаються «Підприємством» за зовнішнім оглядом, за марками, з перевіркою наявності маркування на вантаж та відповідності його товаросупровідним документам, а також кількості місць і маси (обсягу), заявлених відправником у транспортних (перевізних) документах. Вантажі, що прибули на «Підприємство» із зазначенням у транспортному (перевізному) документі «навалом», приймаються без переважування, за масою, зазначеною відправником в транспортному (перевізному) документі. За заявкою «Клієнта» і за його</p>	<p>Goods in package and piece goods are accepted by Enterprise by external review, by marks, with checking the presence of marking on the goods and compliance with specification documents, as well as the number of packages and weight (volume) declared by the sender in transport documents. Goods arrived to the Enterprise with the indication in transport documents "in bulk", are accepted by Enterprise without weighing, and by weight specified by the consignor in the transport documents. At the request of Client and at his own expense cargo is accepted with weighing on wagon scales.</p>
<p style="text-align: center;"></p>	<p style="text-align: center;"></p>



<p>рахунок вантаж приймається з переважуванням на вагонних вагах.</p> <p>Вантажі, які прибули в пошкодженій тарі, зі слідами розкрадання або явною невідповідністю фактичної ваги вази, зазначеній в транспортних (перевізних) документах, «Підприємство» приймає від перевізника із суцільним переважуванням або перерахуванням вмісту вантажних місць за участю представників перевізника, «Підприємства» і «Клієнта».</p> <p>Результати перерахунку (зважування) «Підприємство» оформляє відповідним актом.</p>	<p>Goods arriving in the damaged packages with traces of plundering or discrepancy of the actual weight with the weight specified in the transport documents, is accepted by Enterprise from the carrier with weighing or recalculation of the contents of packages with the participation of representatives of the carrier, Enterprise and Client.</p> <p>The Enterprise issues the appropriate Statement of acceptance with the results of recalculation (weighing).</p>
<p>2.1.1.3 Завантаження вантажу на судно силами і засобами «Підприємства» згідно з дорученням «Клієнта» або його експедитора.</p> <p>Тарні і штучні вантажі «Підприємство» здає перевізнику за маркуванням, кількістю місць і вагою (обсягом), за якими вантаж був прийнятий «Підприємством» від перевізника.</p> <p>Вантажі, сформовані в транспортні пакети «Підприємство» здає перевізнику шляхом перерахунку пакетів без перевірки кількості місць у пакетах та їх маси.</p> <p>Наваловальні вантажі «Підприємство» здає перевізнику за масою, заявленою в транспортних (перевізних) документах, або з перевіркою маси цих вантажів згідно з правилами, встановленими на відповідних видах транспорту, з оформленням здавального акту.</p>	<p>2.1.1.3 Loading the Cargo onto the vessels by forces and means of Enterprise according to the Shipping Order of Client or Forwarder.</p> <p>Goods in package and piece goods the Enterprise hands over to carrier by marks, in quantity and weight, with which it was accepted by Enterprise from carrier.</p> <p>Goods, formed in transport packages, the Enterprise hand over to carrier by calculation of packages without checking the number of places in the packages and their weight.</p> <p>The goods in bulk the Enterprise hands over to the Carrier with weight according to transport documents or with checking of the weight according to the effective rules of corresponding transport, issues acceptance statement, signed by Enterprise and carrier.</p>
<p>2.1.1.4 Надання «Клієнту» або його експедитору оперативної інформації про рух вантажу на складах «Підприємства».</p>	<p>2.1.1.4 Providing to the Client or his Forwarder information about movement of the cargo in the storage areas of the Enterprise.</p>
<p>2.1.1.5 Оформлення вантажних перевізних документів (коносамент, маніфест) згідно з інструкціями «Клієнта».</p> <p>Проведення звірки виставлених рахунків та їх оплати не рідше 1 разу на рік з оформленням актів звірок.</p>	<p>2.1.1.5 Issuing of the shipping documents (Bill of Lading, manifest) according to the instructions of the Client.</p> <p>Checking invoices and their payment at least once a year with registration of acts of settlements.</p>
<p>2.1.2 Зберігання вантажів на складських площах «Підприємства».</p> <p>Натурне звіряння кількості вантажів з даними обліку вантажів здійснюється «Підприємством» станом на перший робочий день жовтня або на прохання «Клієнта» (за його рахунок), з урахуванням норм природної втрати, які застосовуються у разі фактичної недостачі вантажу. Норми природної втрати наведені в Додатку № 1 до цього Договору.</p>	<p>2.1.2 Storage of the cargo on storage areas of the Enterprise.</p> <p>Inventory is carried out by the Enterprise on the 1<sup>st</sup> working day of October or on Client's request (at his own expense) taking into account the norms of natural loss, which are applied in the case of an actual shortage of goods. The norms of natural loss are indicated in Addendum № 1.</p>
<p>2.1.3 Надання «Клієнту» інших послуг, пов'язаних з перевалкою і зберіганням вантажів, здійснюється «Підприємством» за окремими заявками і сплачується «Клієнтом» за діючими в «Підприємстві» ставками.</p>	<p>2.1.3 Providing to the Client others services, connected with handling and storage of the cargo, not stipulated by the Contract, according to the applications of the Client on the rates, acting in the Enterprise.</p>
<p><b>2.2 Права «Підприємства»</b></p>	<p><b>2.1 Rights of the Enterprise</b></p>
<p>«Підприємство» має право:</p>	<p>The Enterprise has the right:</p>
<p>2.2.1 Не приступати до виконання зобов'язань за цим Договором до отримання від «Клієнта» всіх необхідних документів та іншої необхідної інформації, що стосується властивостей вантажу, умов його перевалки, а також інформації, необхідної для</p>	<p>2.2.1 Not to fulfill their obligations under this Contract until the Client provide all necessary documents and information about the cargo specific features and conditions of its handling and storage, and the information which is necessary to fulfill the conditions</p>

SCOTLAND

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт"



виконання «Підприємством» умов цього Договору.	of the contract by the Enterprise.
2.2.2 Не приймати вантажі «Клієнта» у разі невиконання ним умов попередньої оплати за навантажувально-розвантажувальні та інші роботи, послуги, що передбачені п. 3.3 цього Договору.	2.2.2 Not to accept the Client's cargo in the case of non-implementation of advanced payment for handling and other works (services) according to Clause 3.3 herein.
2.2.3 Припинити заведення вантажів «Клієнта», у разі перевищення «Клієнтом» норми одночасового зберігання, зазначеної в цьому Договорі, або додатково узгодженої.	2.2.3 To stop delivery of the cargo in case of exceeding the norm of simultaneous storage specified in the Contract or additionally agreed.
2.2.4 Достроково розірвати цей Договір в односторонньому порядку, у разі невиконання або неналежного виконання «Клієнтом» своїх зобов'язань за цим Договором, в тому числі незабезпечення заведення вантажу до «Підприємства» в узгоджених обсягах протягом трьох місяців після укладення Договору, з попереднім письмовим повідомленням про це «Клієнта» за тридцять календарних днів до дати його розірвання.	2.2.4 To terminate the Contract unilaterally in case of non performance or improper performance of obligations by the Client, including non delivery of the cargoes to the "Enterprise" in agreed volume within 3 months after signing the Contract, with prior written notification of the Client in thirty days prior to its termination.
2.2.5 Залучити незалежного сюрвейера для проведення вимірювання вологості вантажу, що прибув і був відвантажений. У разі якщо сумарна вага відвантаженого на судна вантажу менше за зазначену у залізничних накладних, «Підприємство» має право при списанні вантажу з підзвіту «Підприємства» застосовувати норми природної втрати і норми втрати з урахуванням коефіцієнта вологості вантажу.	2.2.5 To engage independent surveyor companies to carry out measurements of humidity of the cargo arrived. If the total weight of the cargo shipped on the vessel less than the weight pointed in railway bills, "Enterprise" has the right while writing off the cargo to apply the norms of natural loss and norms of humidity of the cargo.
2.2.6 Призупинити виконання зобов'язань за цим Договором до моменту оплати «Клієнтом» «Підприємству» суми грошового зобов'язання за послуги, передбачені цим Договором та відшкодування витрат, що понесло «Підприємство» у зв'язку з виконанням умов цього Договору.	2.2.6 Suspension of fulfillment of obligations under this Contract by the moment of payment by the "Client" to "Enterprise" the amount of monetary obligation for services provided by this Contract and reimbursement of expenses incurred by "Enterprise" in connection with the fulfillment of the terms of this Contract.
2.2.7 Відмовитись від встановлення подальших господарських відносин з «Клієнтом» у разі грубого та неодноразового порушення останнім умов цього Договору.	2.2.7 To refuse to establish further economic relations with the "Client" in case of gross and repeated violation of the terms of this Contract.
<b>2.3 Обов'язки «Клієнта»</b>	<b>2.3 Obligations of the Client</b>
2.3.1 Забезпечувати відвантаження вантажів зі станцій відправлення згідно з графіком відвантаження вантажів на адресу «Підприємства» в справних, чистих вагонах з комплектом залізничних документів, включаючи сертифікат якості. Зазначати у залізничній накладній повне найменування вантажу, у графі «Одержувач» - «Ізмаїльський морський торговельний порт» для ... (найменування ...), за договором № ; експедитор у порту... . В іншому випадку вантаж «Підприємством» не приймається з віднесенням витрат за простій вагонів (суден) на «Клієнта».	2.3.1 To provide the dispatch of the cargo from the stations of departure as per the schedule of dispatching of the cargoes to the "Enterprise" in clear and undamaged railway wagons with the set of all the necessary cargo documents including the Certificate of Quality. To point in the railway consignment notes the full name of the cargo, in column «Consignee»: State enterprise Sea Commercial Port of Izmail on behalf of "... (name) according to the Contract ... Forwarder in the Port *** or in accordance with Forwarder's instructions. Otherwise the cargo is not accepted by the "Enterprise" and costs for demurrage of wagons and vessels are to be paid by the "Client"
2.3.2 Вантажі, що пред'являються «Клієнтом» до перевезення повинні відповідати вимогам Правил перевезень вантажів на залізничному, морському та річковому транспорті. Забезпечувати підготовку вантажів, що направляються СБ.О Порт ND для транспортування з	2.3.2 Cargoes, offered by the "Client" for carriage, should correspond all the demands of the Regulations of Transportation of the Cargoes on railway, sea and river transport. To ensure preparation of the cargoes that are sent to the

Державне підприємство  
«Ізмаїльський морський  
торговельний порт»



<p>урахуванням забезпечення:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- збереження вантажу протягом перевезення та безпеки транспортного засобу;</li> <li>- для вантажів, що потребують упаковки (тари), необхідної міцності упаковки (тари);</li> </ul> <p>У разі надходження вантажу, що був завантажений із порушенням вимог Додатку 3 до СМГС «Технические условия размещения и крепления грузов», що ускладнює його вивантаження, «Клієнт» зобов'язується відшкодувати «Підприємству» всі додаткові витрати, пов'язані з вивантаженням такого вантажу, а також плату за наднормативне користування вагонами.</p> <p>Забезпечувати застосування ефективних засобів профілактики проти змерзання при відправленні зі станції відправлення вантажів, схильних до змерзання (ст. 27 Статуту залізниць України, «Правила перевезень вантажів, що змерзаються»). У разі прибуття вантажів в мерзломому стані, що підтверджується актом, підписаним представниками «Клієнта» і «Підприємства», «Клієнт» зобов'язується відшкодувати «Підприємству» всі додаткові витрати, пов'язані з вивантаженням такого вантажу з вагонів, а також відшкодовує «Підприємству» всі можливі витрати, пов'язані з цією операцією, стягнуті залізницею.</p>	<p>port in consideration of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- safety of the cargo and means of transportation during the carriage;</li> <li>- the necessary strength of package for the cargoes that require it.</li> </ul> <p>In the case of arriving the cargo that was loaded in violation of the requirements of Annex 3 to SMGS "Technical conditions of the placement and fastening of goods", which complicates its unloading, "the Client" undertakes to reimburse "the Enterprise" all additional costs connected with the unloading of such cargo, as well as charges for excessive use of wagons.</p> <p>To provide the effective means of prevention from freezing the Cargo while dispatch from the station of departure (Art.27 of the Statute of Ukrainian railway, "Rules of frozen cargo carriage at the railway transport".</p> <p>In case of arrival to the "Enterprise" of the Cargo in a frozen condition that confirmed by the Act signed by the representatives of the Client and the "Enterprise" the Client shall compensate the "Enterprise" all additional forces and technical equipment (scarifying) during the unloading of the frozen cargo out of the wagons and compensate the "Enterprise" all possible costs connected with this operation charged by the railway.</p>
<p>2.3.3 Подавати заявки на завезення вантажу із зазначенням найменування та кількості вантажу, вантажовідправника, залізничної станції та дороги відправлення, країни призначення, реквізитів, а також, у разі потреби, технічних характеристик вантажу. При поданні заявки на завезення вантажу до «Підприємства» «Клієнт» надає попередній графік подачі суден або гарантію вивезення вантажу з «Підприємства», не допускаючи перевищення норм одноразового зберігання і накопичення вантажу на складах «Підприємства».</p>	<p>2.3.3 To inform the "Enterprise" about the cargo's dispatch from the stations of departure with the name of the cargo and its quantity, shipper, railway and railway station, country of destination, characteristic of the Cargo (if required).</p> <p>The Client shall inform the "Enterprise" about the preliminary time schedule of the Cargo dispatch from the Port (vessel placing) or guarantee of the Cargo dispatch, avoiding excess of norm of simultaneous storage.</p>
<p>2.3.4 Для вивезення вантажу забезпечити подачу плавзасобів, які відповідають технічним вимогам з перевезення даного виду вантажу. Здійснювати узгодження з «Підприємством» конструктивних особливостей судна до його направлення до порту, в іншому випадку судно до обробки «Підприємством» не приймається з віднесенням відповідальності за простій морського судна на «Клієнта».</p> <p>Повідомляти «Підприємству» за 7 (сім) діб до підходу судна до порту його найбільшу довжину, ширину, висоту борту, технічні характеристики і прапор судна.</p>	<p>2.3.4 To provide the delivery of the vessels for dispatch cargo that correspond to the requirements for the carriage of this cargo. The "Client" must agree design features of the vessel before its sending to the port, otherwise the vessel is not accepted by the "Enterprise", all the costs (demurrage) are to be compensated by the "Client".</p> <p>Not later than 7 days before arrival of the vessel the "Client" informs about its biggest length, breadth, depth, the technical characteristics and flag of the vessel.</p>
<p>2.3.5 Надавати «Підприємству», належним чином оформлені, доручення на відвантаження вантажів не пізніше ніж за 24 години до прибуття подачі судна під завантаження. Доручення, видані без реквізитів та/або і з порушенням діючих Правил перевезення вантажів, до виконання «Підприємством» не приймаються з віднесенням відповідальності за простій судна і вагонів</p>	<p>2.3.5 To send to the "Enterprise" the loading instructions for dispatch the cargo not later than 24 hours before the arrival of the vessel to the "Enterprise". The loading instructions without all necessary requisitions shall be deemed not submitted with the allocation of the responsibility for the</p>

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт"



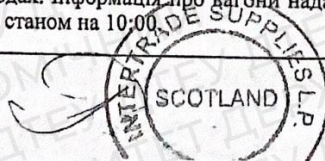
з цієї причини на «Клієнта».	demurrage on this reason on the "Client".
2.3.6 На підставі підтвердженого в поточному місяці плану завезення вантажів до «Підприємства» «Клієнт» спільно з «Підприємством» формує і погоджує графік відвантажень своїх вантажів до «Підприємства», що є обов'язковим для виконання.	2.3.6 On the basis of the approved plan of cargo delivery, the "Client" and the "Enterprise" create and coordinate the shipping schedule of the cargo to the "Enterprise", that is obligatory.
2.3.7 У разі неможливості відвантаження вантажу в узгоджені з «Підприємством» терміни, «Клієнт» протягом 5 (п'яти) днів після підтвердження плану завезення сповіщає «Підприємство» і залізницю для оперативного коригування плану завезення.	2.3.7 In case of impossibility of dispatch cargo in agreed terms the "Client" informs the "Enterprise" and the railway within 5 (five) days after approving plan of cargo delivery for correction of the plan.
2.3.8 Валові норми завантаження судна та норми одноразового зберігання на складських площах «Підприємства» зазначені в Додатку № 1 до цього Договору. У разі перевищення норми одноразового зберігання вантажів, перенесення підтверджених «Підприємством» позицій суден, відсутності на «Підприємстві» вільних складських площ через несвоєчасне вивезення «Клієнтом» свого вантажу, «Клієнт» відшкодовує витрати «Підприємству», пов'язані з простоем суден і вагонів на припортовій станції, відшкодовує «Підприємству» усі витрати, пов'язані зі штрафними санкціями, накладеними на «Підприємство» залізницею, витрати, пов'язані з додатковими складськими роботами з приймання, розміщення та переміщення вантажів «Клієнта», які перевищують норми одноразового зберігання, а також вартість перестановки суден під навантаження на різні причали, якщо ця перестановка пов'язана з перевищенням норми одноразового зберігання.	2.3.8 Norms of loading the vessels and norms of simultaneous storage are specified in Addendum №1 to this Contract. In case of excess of the norms of simultaneous storage, transfer of vessels' positions, confirmed by Enterprise, absence of free storage place because of untimely removal of the "Client's" cargo from the "Enterprise", the "Client" compensates the "Enterprise" all costs, relating to demurrage of vessels and wagons at the port railway station, all expenses related with the penalties imposed on the "Enterprise" by railway, all the costs connected with additional works on receipt and replacement of the cargo, that exceed the norm of simultaneous storage, and the cost of shifts of vessels for loading at various berths if these shifts were connected with the excess of the norms of simultaneous storage.
2.3.9 Погоджувати і вирішувати з морським і річковим перевізником, залізницею і вантажоодержувачем, без участі «Підприємства» усі питання і претензії, що стосуються якості і незбереження вантажу, у тому числі, викликані його особливими властивостями, до моменту ввезення вантажу і з моменту його вивезення з «Підприємства».	2.3.9 To coordinate and settle on his own with the sea and river carriers, railway and consignee without the "Enterprise" all the problems and claims relating to quality and quantity of the cargo before its arrival and after leaving the "Enterprise".
2.3.10 Надсилати в «Підприємство» до завезення вантажу інструкції про особливі властивості вантажу і правила його перевалки і зберігання, сертифікат якості. При необхідності «Підприємство» за рахунок «Клієнта» забезпечує здійснення вимірювання температури вантажу і здійснює перекидання вантажу для запобігання саморозігріву в штабелі у разі тривалого зберігання вантажу на складах «Підприємства». У разі самозаймання вантажу або прояву його небезпечних властивостей, завдання збитку навколишньому середовищу, здоров'ю людей, технічним засобам на «Підприємстві» «Клієнт» компенсує витрати «Підприємства» по відновленню технічних засобів та здоров'я працівників «Підприємства», а також вживає невідкладних заходів і надає «Підприємству» рекомендації щодо усунення шкідливих проявів.	2.3.10 To inform the "Enterprise" about the properties of the Cargo, the methods of its handling and storage, Certificate of Quality. If necessary the "Enterprise" for the "Client" account provides temperature measurement and carries out the overturning of the cargo to prevent self-heating (for coal) in case of storage for the long time on the warehouses of the "Enterprise". In case of spontaneous ignition or manifestation of hazardous properties of the cargo, damages to the environment, to the health of the workers and technical facilities of the "Enterprise". The "Client" compensates these expenses of the "Enterprise" and takes urgent measures for elimination of harmful manifestation.
2.3.11 Самостійно, без участі «Підприємства»,	2.3.11 Without the participation of the Enterprise, to

SCOTLAND

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт"



вирішувати всі питання, пов'язані з митним оформленням вантажу, сертифікацією та дотриманням інших вимог контролюючих органів.	settle on all the problems concerning to customs clearance of the goods, certification and compliance with other requirements of the controlling enterprises.
2.3.12 Надавати «Підприємству» «Декларацію про транспортні характеристики і умови безпеки морського перевезення вантажу», оформлену у встановленому порядку.	2.3.12 To give to the "Enterprise" "Declaration of transport characteristics and safety conditions of maritime shipping", issued in due course.
2.3.13 У разі надходження до «Підприємства» вантажу у вагонах, приведених відправником у технічно несправний стан і неможливості вивантаження вантажу без пошкодження вагонів, «Клієнт» відшкодовує витрати «Підприємства», пов'язані з ремонтом або відновленням до технічно справного стану цих вагонів. Технічно несправний стан вагонів, що прибули з вантажем до «Підприємства», оформляється і підтверджується складанням Актів.	2.3.13 If the cargo is arrived in the wagons that were damaged by the sender, and can't be unloaded in the "Enterprise" without damage the wagons, the "Client" shall compensate the "Enterprise" the costs connected with repair or restoration to good technical condition of such wagons. Technical condition of such wagons that arrived to the "Enterprise" is confirmed by issuing the Act.
2.3.14 У разі надходження вантажу в пошкодженій тарі «Клієнт» самостійно вирішує питання приведення вантажу в транспортабельний стан.	2.3.14 If the cargo arrived in damaged packages, "Client" independently settles on the problem of bringing the cargo into a transportable state.
2.3.15 Повернення власних або орендованих залізничних вагонів після вивантаження вантажів здійснюється «Клієнтом» за власний рахунок. Після вивантаження вагонів «Підприємство» на підставі листів, інструкцій «Клієнта» оформлює залізничні накладні на власні або орендовані вагони за рахунок «Клієнта» згідно тарифів, що діють на підприємстві.	2.3.15 Return of own or rented wagons after unloading the cargoes is carried out by the "Client" at his own expense. After unloading the wagons "Enterprise" on the basis of instructions of the "Client" issues consignment notes on the own or rented wagons at "Client" expense according to the effective rates of the "Enterprise".
2.3.16 Не пізніше ніж протягом 10 робочих днів від дати фактичного надання послуг забезпечити підписання, скріплення печаткою та повернення «Підприємству» одного підписаного примірника Акту приймання - передачі виконаних робіт (наданих послуг). Якщо у встановлений термін «Підприємство» не отримує підписаний «Клієнтом» Акт приймання - передачі виконаних робіт (наданих послуг) або мотивовану відмову, роботи (послуги) вважаються такими, що прийняті з дотриманням усіх умов Договору.	2.3.16 Within 10 working days from the date of the performing works (rendering services) the "Client" is to sign, stamp and return to the "Enterprise" one signed copy of the Act of performed works (rendered services). If under the established term "Enterprise" does not receive the Act of performed works (rendered services), signed by the "Client" or a motivated refusal, works (services) are considered to be adopted in compliance with all terms of the Contract.
2.3.17 Забезпечити передачу «Підприємству» оригіналу довіреності (довіреностей) своїх уповноважених представників, які будуть від імені «Клієнта» підписувати і отримувати документи. Довіреність повинна містити зразки підпису представника та печатку юридичної особи довірителя.	2.3.17 Ensure the transfer to the Enterprise of the original power of attorney of their authorized representatives who will sign and receive documents on behalf of the "Client". The power of attorney must contain specimen signatures of the authorized representative and seal of the legal person of the principal.
<b>2.4 Права «Клієнта»</b>	<b>2.4 Rights of the "Client"</b>
«Клієнт» має право:	The "Client" has the right
2.4.1 Самостійно залучати експедиторську компанію для надання послуг з внутріпортового експедирування.	2.4.1 To nominate company to provide forwarding services in the port on his own.
2.4.2 Отримувати інформацію щодо руху вантажу на «Підприємстві» та вагонів з вантажем на залізниці та наявність вагонів з вантажем на станції Ізмаїл та на підходах. Інформація про вагони надається один раз на добу станом на 10:00.	2.4.2 To receive the information about cargo transfer on the territory of the "Enterprise" and wagons on railway and the availability of wagons at railway station Izmail and on approaches. Information about wagons is provided once a day at 10:00.



Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт"



<p>2.4.3 Ознайомитись з умовами зберігання вантажу на «Підприємстві» та процесом навантажувально - розвантажувальних робіт.</p>	<p>2.4.3 To receive the information about terms of storage and the process of cargo handling works.</p>
<p>2.4.4 Залучати незалежні сюрвейерські компанії для контролю якості і кількості вантажу, що перероблюється на причалах «Підприємства», з обов'язковим повідомленням «Підприємству» про це. Претензії, пов'язані з незбереженням вантажів, виявлені в процесі перевантаження, висувуються «Підприємству» до відходу судна.</p>	<p>2.4.4 To engage independent surveyor companies for control of quality and quantity of the cargo after having notified the "Enterprise" in advance. Claims connected with non preservation of the cargo during the loading are to be made before the cargo will be dispatched from the port</p>
<p><b>3 УМОВИ ОПЛАТИ</b></p>	<p><b>3. TERMS OF PAYMENT</b></p>
<p>3.1 На підставі ст. 524 Цивільного кодексу України Сторони домовились, що нарахування платежів за надані послуги з навантажувально-розвантажувальних робіт, зберігання вантажів та додаткові роботи (послуги), виконані Підприємством за заявкою Клієнта, Підприємство здійснює по ставкам Підприємства в доларах США, вказаних в Додатку 1 до цього Договору. Ставки в цьому Договорі наведені без урахування ПДВ, який нараховується згідно з законодавством України.</p>	<p>3.1 On the basis of Art. 524 of the Civil Code of Ukraine the Parties have agreed that the determination of payments for handling, storage of the cargoes and additional works (services) performed (rendered) by the "Enterprise" at "Client" request, "Enterprise" carries out in rates of the "Enterprise" in US dollars specified in Addendum 1 to this Contract. All rates are indicated without VAT, which is calculated according to legislation of Ukraine.</p>
<p>3.2 Оплата робіт (послуг) «Підприємства» здійснюється «Клієнтом» у встановлені в цьому Договорі строки з обов'язковим підписанням обома Сторонами оформлених «Підприємством» Актів виконаних (наданих) робіт (послуг), на підставі даних, вказаних в приймальному акті, коносаменті, здавальному акті в доларах США або Євро. Сума, що нараховується в доларах США і підлягає сплаті в Євро, розраховується із застосуванням офіційного курсу НБУ наступним чином: сума рахунку в доларах США перераховується в національну валюту – гривню, сума в національній валюті перераховується в Євро. Для розрахунків застосовується курс, що діє на 00 годин дати надання послуг. Датою надання послуг вважається дата оформлення вантажних документів – коносамента (штурманської розписки), річкової накладної або здавального акту.</p>	<p>3.2 Payment for the "Enterprise" work/services is performed by the "Client" in the terms fixed in this Contract with obligatory signing of Acts of performed works (rendered services) by both Parties on basis of data specified in Acceptance act, Bill of Lading, Delivery act. All the payments are effected in USD or Euro. The amount calculated in US dollars and payable in Euro is calculated using the official NBU rate as follows: The amount of the account in US dollars is converted into the national currency - hryvnia, the amount in national currency is converted into Euro. For calculations is used the rate of exchange that is valid for 00 hours of the date of rendering services. The date of rendering services is the date of issuing the shipping documents - Bill of Lading (Mate's receipt), River bills or Delivery act.</p>
<p>3.3 «Клієнт» здійснює оплату «Підприємству» за навантажувально-розвантажувальні та інші роботи, послуги у наступному порядку: - попередня оплата за навантажувально-розвантажувальні та інші роботи, послуги (крім зберігання) у розмірі 10 % від запланованого місячного обсягу переробки вантажів протягом 5 (п'яти) робочих днів з дати виставлення рахунку; - остаточне зв'язання наданих послуг і остаточний розрахунок здійснюється Клієнтом згідно рахунків Підприємства, з додаванням підтверджуючих документів (Актів виконаних робіт (наданих послуг), які попередньо направляються факсом ( ) або по електронній пошті на адресу Клієнта та в подальшому вручаються Представнику Клієнта (Експедитора) під підпис у журналі реєстрації рахунків або направляються поштою на адресу Клієнта</p>	<p>3.3. The "Client" shall make a payment to the "Enterprise" for handling and other works/services in the following way: - advance payment for handling and other additional works, services (except storage) in amount of 10% of planned monthly volume of the cargo within 5 (five) working days from the date of invoice; - final verification of the services rendered and the final payment is performed by the "Client" according to the accounts of the "Enterprise", with the enclosure of confirming documents (Acts of performed works (rendered services), which are previously sent by fax ( ) or email ( ) to the "Client" and subsequently handed over to the representative of the "Client" ( forwarder) on receipt in the Bill registration book, or sent by mail to the address of the client (forwarder). The "Client"'s (forwarder's) representative ought to be duly authorized to receive</p>

SCOTLAND

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт"



<p>(Експедитора). При цьому представник Клієнта (Експедитора) повинен бути належним чином уповноважений для одержання від Підприємства документів для Клієнта.</p>	<p>documents from the "Enterprise" for the "Client".</p>
<p>Оплата здійснюється шляхом банківського переказу грошових коштів «Клієнта» на поточний банківський рахунок «Підприємства» протягом 5 (п'яти) робочих днів від дати виставлення остаточного рахунку. «Клієнт», здійснивши оплату, надсилає до «Підприємства» факсом копію банківського платіжного документа із зазначенням номеру рахунку та договору, за яким була здійснена оплата.</p>	<p>The payment of invoices shall be effected through bank transfer to the current account of the "Enterprise" within 5 (five) working days from the date of final invoice to the banking account of "Enterprise". "Client", having done the payment, sends to "Enterprise" the fax copy of the Banking Payment Order with the number of the Invoice and Contract .</p>
<p>До моменту оплати платежів, до яких відносяться плата за навантажувально-розвантажувальні роботи, плата за завдану шкоду, плата за надані послуги і тому подібне «Підприємство» залишає за собою право не приймати наступне судно «Клієнта» до обробки з віднесенням відповідальності за простій судна на «Клієнта».</p>	<p>The "Enterprise" has the right not to accept the next vessel of the "Client" until the payment for handling, damages, rendered services etc. will be made. The "Client" bears responsibility for demurrage of such vessels</p>
<p>3.4 «Клієнт» відшкодовує «Підприємству» усі витрати, пов'язані із забрудненням довкілля, яке сталося з вини «Клієнта».</p>	<p>3.4 The "Client" shall reimburse to the "Enterprise" all costs connected with environmental pollution which was caused through the "Client" fault.</p>
<p>3.5 Оплата банківських послуг з переказу платежів за цим Договором, а також комісія банків-кореспондентів здійснюється «Клієнтом» за власний рахунок, тобто сума платежів, що зараховуються на рахунок «Підприємства», повинна співпадати з сумою, зазначеною в рахунках «Підприємства».</p>	<p>3.5 Bank charges connected with the payment effecting under the present Contract, as well as the commission of correspondent banks are to be paid by the "Client", i.e. the amounts of payments to be credited to the account of "Enterprise" shall coincide with the amount specified in the accounts of "Enterprise" .</p>
<p>3.6 «Клієнт» оплачує «Підприємству» всі понесені ним витрати у випадках, якщо на «Підприємство» буде накладено штрафні санкції, передбачені чинним законодавством України, що пов'язані з порушенням «Клієнтом» строків розрахунків.</p>	<p>3.6 The "Client" pays "Enterprise" all the incurred and confirmed expenses in the case, if "Enterprise" will be imposed the penalties specified by the legislation of Ukraine, related to violation of the "Client" of settlement terms.</p>
<p>3.7 «Клієнт» відшкодовує «Підприємству» плату за подачу/прибирання та користування вагонами згідно рахунків підприємства та до кінця місяця відшкодовує «Підприємству» суми за подачу/прибирання невідвантажених вагонів. У разі невивезення вантажу «Клієнтом» понад місяць, «Клієнт» щомісячно до 10-го числа кожного місяця, що йде за звітним, на підставі рахунків «Підприємства» оплачує вартість зберігання вантажів на складах «Підприємства».</p>	<p>3.7 The "Client" shall reimburse to the "Enterprise" the cost of placing/removal of wagons and to month end shall reimburse to the "Enterprise" the amount of placing/removal of wagons that are not shipped.</p> <p>The "Client" pays for the storage of the cargo on "Enterprise" warehouse on the basis of invoices before the 10<sup>th</sup> day of each month if the Cargo has been stored for over one month.</p>
<p>3.8 При зміні ставок на перевалку зовнішньоторговельних вантажів, тарифів на додаткові роботи (послуги), зберігання вантажів на складських площах «Підприємства», тарифів Одеської залізниці «Підприємство» сповіщає «Клієнта» про ці зміни за допомогою електронної пошти або факсимільного зв'язку, вказаних в Договорі з подальшим відправленням протягом 5 (п'яти) робочих днів оригінального листа-повідомлення на адресу Клієнта. В разі відсутності інформації Клієнта про електронну адресу або номеру факса, а також, в разі їх зміни без своєчасного письмового повідомлення про це Підприємство, відповідальність за несвоєчасне інформування про зміну тарифів покладається на Клієнта. Змінені тарифи Підприємства приймаються до</p>	<p>3.8 When changing the rates for handling cargoes, tariffs on additional works (services) , storage rates , Odessa railway tariffs the "Enterprise" informs the "Client" of these changes by e-mail or fax specified in Contract with subsequent sending the original notification letter to the Client within five (5) working days .</p> <p>In case of absence information of the "Client" 's email address or fax number, and, if they were changed without timely written notification of the "Enterprises" the "Client" is responsible for the delay in informing about tariff changes. Changes in tariffs of the "Enterprises" are taken into account from the date of approval by the director, Odessa railway tariffs - from</p>

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт"



розрахунку з дати затвердження директором Підприємства, тарифи Одеської залізниці – з дати затвердження Залізницею.	the date of approval by the Odessa railway
3.9 «Підприємство» і «Клієнт» не являються пов'язаними особами у розумінні ст.14 Податкового кодексу України та заінтересованими особами у розумінні ст.73 <sup>1</sup> Господарського кодексу України.	3.9 The "Enterprise" and the "Client" are not related persons in the meaning of Article 14 of Tax Code of Ukraine and are not interested persons in the meaning of Article 73 <sup>1</sup> of Economic Code of Ukraine.
3.10 Якщо «Клієнт» виступає від імені вантажовласника він зобов'язаний надати «Підприємству» належним чином завірені копії документів (довіреностей), що підтверджують його повноваження на вчинення таких дій від імені третьої особи згідно з умовами діючого законодавства.	3.10 If the "Client" acts on behalf of the cargo owner he ought to provide "Enterprise" with duly certified copies of documents (power of attorney) confirming his authority to act on behalf of the third party according to legislation of Ukraine
<b>4 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН</b>	<b>4 LIABILITY OF THE PARTIES</b>
<b>4.1 Загальні положення</b>	<b>4.1 General provision</b>
4.1.1 Сторони несуть відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань за цим Договором на умовах, викладених у цьому Договорі, і відповідно до чинного законодавства України.	4.1.1 The parties bear the mutual liability for non-fulfillment or improper fulfillment of their obligations determined by the present Contract according to the effective legislation of Ukraine.
<b>4.2 Відповідальність «Підприємства»</b>	<b>4.2 Liability of the "Enterprise"</b>
4.2.1 «Підприємство» несе відповідальність за втрату, пошкодження вантажів, а також пошкодження пакування, тари, що відбулися внаслідок недотримання «Підприємством» діючих правил, нормативних документів і письмових вказівок «Клієнта» про порядок перевалки та складування вантажу.	4.2.1 The "Enterprise" is responsible for the loss, damage of cargoes, damages of packing and packages that have occurred as a result of non-compliance by the "Enterprise" existing rules, regulations and written instructions "Client" on the procedure of handling and storage of cargo.
4.2.2 «Підприємство» не несе відповідальності за якість вантажу, що приймається до перевантаження. Якість вантажу, що приймається, підтверджується сертифікатом якості, який надсилається «Клієнтом» при відвантаженні вантажу до «Підприємства». «Підприємство» не несе відповідальності за якість і кількість вантажу на шляху його прямуювання до прибуття і після відвантаження його з «Підприємства».	4.2.2 The "Enterprise" is not liable for the quality of the arrived Cargo. The quality of the cargo is confirmed by Certificate of Quality that is sent by the "Client" when the cargo dispatched.  The "Enterprise" is not liable for the quality and quantity of the cargo before its arrival and after its dispatch from the "Enterprise".
4.2.3 «Підприємство» не несе відповідальності: за псування, пошкодження вантажу і інші збитки (простій транспортних засобів, засилання та інші), викликані невчасним отриманням або неотриманням необхідних документів, а також неправильною або неповною вказівкою даних в дорученнях, інструкціях, рознарядках тощо; за різницю ваги вантажу, визначеної при навантаженні по осадці судна і вказаної в залізничних накладних; за недостачу вантажу, прибулого навалом, кількість якого визначалася по осадці судна, переважуванням або іншим способом за участю експерта.	4.2.3 The "Enterprise" is not liable for cargo damage and other losses (stoppage of transport means, etc.) caused by non-receipt or untimely receipt of the necessary documents as well as not correct or incomplete fulfillment of instructions, shipping instructions, etc.; for the difference of weight of cargo determined by the draft of the vessel and specified in the railway bills, for the loss of cargo, which arrived in bulk, the amount of which was determined by the draft of the vessel, reweighing or otherwise, with the participation of the expert.
<b>4.3 Відповідальність «Клієнта»</b>	<b>4.3 Liability of the "Client"</b>
4.3.1 «Клієнт» несе відповідальність за організацію і безпечне здійснення робіт працівниками «Клієнта» або персоналом сторонніх організацій, залучених «Клієнтом», за дотримання нормативних актів про охорону праці при здійсненні робіт. Нещасні випадки, що сталися з працівниками «Клієнта» або персоналом	4.3.1 The "Client" is liable for the organization and safe implementation of works by the workers of the "Client" or the staff of others organizations, involved by the "Client", for the observance of regulations of labor protection. Accidents that have happened with the workers of the "Client" or the staff of others

SCOTLAND

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торгівельний порт"



<p>сторонніх організацій, залучених «Клієнтом», розслідуються і беруться на облік відповідно до Порядку проведення розслідування і ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011р. № 1232. Шкода, завдана майну «Підприємства» працівниками «Клієнта» або персоналом сторонніх організацій, залучених «Клієнтом», відшкодовується «Клієнтом».</p>	<p>organizations, involved by the "Client", are investigated and registered in accordance with the Procedure for the investigation and record of accidents, professional diseases, approved by the Resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine of 30 November 2011 № 1232. The damage of the "Enterprise's" property caused by "Client's" workers or the staff of other organizations involved by "Client" shall be compensated by the "Client".</p>
<p>4.3.2 «Клієнт» забезпечує і контролює дотримання працівниками «Клієнта» або персоналом сторонніх організацій, залучених «Клієнтом», вимог безпеки, пожежної безпеки, Правил дорожнього руху при здійсненні робіт і знаходженні на території підприємства. «Клієнт» проводить навчання та інструктажі вказаних працівників безпечним методам праці з урахуванням вимог Правил безпеки праці в морських портах і специфіки «Підприємства» забезпечує їх засобами індивідуального захисту, організує проведення з ними вступних інструктажів з питань охорони праці зі службою охорони праці та навколишнього середовища «Підприємства».</p> <p>Перед початком робіт з небезпечними вантажами працівники «Клієнта» повинні пройти спеціальне навчання згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 №1285 «Про затвердження порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів».</p>	<p>4.3.2 The "Client" provides and controls the observance of the safety requirements, fire safety, traffic rules by the workers of the "Client" or the staff of others organizations, involved by the "Client", during handling and staying on the port territory, conducts training and coaching of the workers with the requirements of the rules of safety in the sea ports and the specifics of the "Enterprise", provides them by means of individual protection.</p> <p>When working with dangerous cargoes the workers the "Client" must receive special training in accordance with the Resolution of Cabinet of Ministers of Ukraine of 31.10.2007 № 1285 "On approval of special training of the workers while transportation hazardous cargoes"</p>
<p>4.3.3 «Клієнт» несе відповідальність за порушення Закону України від 25.06.1991 №1264- XII «Про охорону навколишнього природного середовища», Закону України від 14.10.1992 №2694 - XII «Про охорону праці» та інших чинних законів, нормативних актів з охорони природного довкілля, охорони праці, пожежної безпеки.</p>	<p>4.3.3 The "Client" is responsible for the violation of the Law of Ukraine of 25 June 1991 № 1264- XII "Protection of the Environment", the Law of Ukraine of 14 October 1992 № 2604- XII "Protection of the Labour", and others laws, regulations on the protection of environment, fire safety.</p>
<p>4.3.4 За порушення «Клієнтом» більш ніж на 15 (п'ятнадцять) робочих днів строків оплати, вказаних у цьому Договорі, «Підприємство» має право стягнути з «Клієнта» пеню у розмірі подвійної облікової ставки НБУ від суми простроченого платежу за кожен день прострочення, а за прострочення понад 30 (тридцять) робочих днів, «Підприємство» має право стягнути з «Клієнта» додатково штраф у розмірі 5% від суми заборгованості. Оплата пені і штрафу не звільняє «Клієнта» від обов'язку сплатити суму заборгованості.</p>	<p>4.3.4 For violation of the "Client" for more than 15(fifteen ) working days of payment terms specified in this Contract, the "Enterprises" is entitled to charge the "Client" a penalty in size of double discount rate National Bank of Ukraine of the overdue payment for each day of delay, and delay for more than 30 (thirty) working days, the "Enterprises" has the right to charge additional fine of 5% of the outstanding amount. Payment of fines and penalty do not release "Client" from the obligation to pay the amount owed.</p>
<p>4.3.5 У випадку застосування «Підприємством» по відношенню до «Клієнта» оперативного-господарських санкцій, що передбачені пунктами 2.2.1, 2.2.2, 2.2.6, 2.2.7 останній несе всю відповідальність перед третіми особами за всі негативні наслідки, що можуть мати місце у випадку застосування таких санкцій (простій суден, демередж тощо).</p>	<p>4.3.5 In case of the use by "Enterprise" the operational sanctions provided for in clauses 2.2.1, 2.2.2, 2.2.6, 2.2.7 in relation to the "Client" the latter shall be liable to third parties for all negative consequences, which can occur in case of application of such sanctions (demurrages, etc.).</p>
<p><b>5 ФОРС-МАЖОР</b></p>	<p><b>5 FORCE MAJEURE</b></p>
<p>5.1 Сторони звільняються від відповідальності за часткове або повне невиконання своїх зобов'язань за цим Договором у разі якщо вказане невиконання є</p>	<p>5.1 The Parties are not liable for non-fulfillment or the improper fulfillment of the obligations under the present contract if this non- fulfillment has been the</p>

STATE OF SCOTLAND

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт" 10



<p>результатом дії форс-мажорних обставин, які матимуть місце після того, як цей Договір буде підписаний, тобто в результаті екстраординарних подій, які відповідна Сторона не може ні передбачити, ні запобігти доступними засобами (форс-мажор).</p>	<p>result of force majeure that took place after signing the contract that is, as a result of extraordinary events that the Party can neither foresee nor prevent by possible means (force majeure).</p>
<p>5.2 Форс-мажорні обставини включають: повені, землетруси, вибухи, шторми, зсуви, епідемії та інші природні лиха, війни, військові дії, введення надзвичайного стану або воєнного стану на відповідній території, закриття навігації та інші події непередбачуваного характеру, які не можуть бути попереджені силами і засобами, які наявні у Сторін.</p>	<p>5.2 Such events includes floods, earthquake, explosions, storms, epidemics and others natural disasters, war, military operations, closing of navigation state of emergency as well as another force majeure circumstances beyond the reasonable control of the Parties.</p>
<p>5.3 Сторона, у якій виникли форс-мажорні обставини, зобов'язана негайно (не пізніше 5 (п'яти) календарних днів з дня виникнення) сповістити іншу Сторону про настання і/або припинення форс-мажорних обставин. Підтвердженням форс-мажорних обставин є документи, видані Торгово-промисловою палатою тієї країни, де сталися ці форс-мажорні обставини, або іншими органами, уповноваженими засвідчити форс-мажорні обставини.</p> <p>Неповідомлення або несвоєчасне повідомлення про настання або припинення форс-мажорних обставин позбавляє Сторону права посилається на них.</p>	<p>5.3 The party that has force majeure event shall immediately ( no later than 5 days from the day of its emergence) inform another party about the commencement and/or termination of such force majeure circumstances.</p> <p>The certificates issued by the Chamber of Commerce and Industry or other authorized body of the country on the territory of which the force majeure circumstances take place shall be sufficient proof of the occurrence and duration of force majeure events.</p> <p>Non notification or untimely notification of the occurrence or termination of force majeure deprives the Party of the right to refer to it.</p>
<p>5.4 Якщо форс-мажорні події тривають більше трьох місяців, Сторони мають право розірвати цей Договір.</p>	<p>5.4 If the force majeure events last more than 3 months the parties have a right to terminate this Contract.</p>
<p><b>6 ПРЕТЕНЗІЇ І СПОРИ</b></p>	<p><b>6. CLAIMS AND DISPUTES</b></p>
<p>6.1 Усі претензії щодо стану та кількості вантажу, який відвантажується перевізнику, пред'являються «Підприємству» до завершення оформлення транспортних (перевізних) документів, що підтверджують приймання вантажу перевізником або уповноваженою особою.</p>	<p>6.1 All claims regarding the condition and quantity of cargo dispatched are to be presented to the "Enterprise" before the issue of transport (shipping) documents confirming the acceptance of cargo by carrier or authorized person</p>
<p>6.2 Кожний випадок шкоди або збитку, за який інша Сторона потребує відшкодування, повинен бути документально обґрунтований розрахунками та підтверджуючими документами.</p>	<p>6.2 Each case of loss or damage for which the other party needs to refund should be documented by calculations and supporting documents.</p>
<p>6.3 Будь-який спір, що виникає за цим договором або у зв'язку з ним, сторони будуть по можливості вирішувати шляхом переговорів. При неможливості вирішення спорів шляхом переговорів всі спори передаються на розгляд та остаточне вирішення в Міжнародний комерційний арбітражний суд при Торгово-промисловій палаті України. Сторони згодні з тим, що в процесі розгляду і вирішення спору буде застосовуватися Регламент Міжнародного комерційного арбітражного суду при Торгово - промисловій палаті України. Правом, що застосовується, є матеріальне право України. Арбітражний суд складається з одного арбітра. Місце проведення засідання Арбітражного суду - місто Київ. Мова арбітражного розгляду - російська.</p>	<p>6.3 The Parties will try to resolve through negotiations any disputes arising under this Contract or in connection with it. If it is impossible to settle disputes through negotiations all disputes are to be settled in International Commercial Arbitration Court at the Chamber of Commerce and Industry of Ukraine in Kiev. The dispute shall be settled in accordance with the Rules of said the Court.</p> <p>The applicable law is the effective legislation of Ukraine. The Arbitration Court consists of one arbitrator. Place of the meeting of the Arbitration Court is Kiev. The language of the arbitration is Russian language.</p>
<p>6.4 Сторони погодилися, що вони самостійно і безпосередньо несуть відповідальність за виконання цього Договору, а також будь-яка претензія, позов чи інше правове вимога не можуть бути пред'явлені до держави Україна і Великобританії або до окремих їх</p>	<p>6.4 The Parties have agreed that they shall separately and directly bear the liability for the performance of this Contract. Any claim, lawsuit or other legal action in connection with non-performance and/or improper performance of this contract can not be brought against</p>

*(Handwritten signature)*

Торговельний порт

*(Handwritten signature)*



органів за невиконання або неналежне виконання цього контракту.	the states of Ukraine or Great Britain or their individual state bodies for the non-performance or improper performance of this contract
<b>7 ДОДАТКОВІ УМОВИ</b>	<b>7 ADDITIONAL PROVISIONS</b>
7.1 Цей Договір набирає чинності з дати підписання і діє до 31.12.2018, а в частині розрахунків за роботи і послуги, що були надані по Договору - до повного виконання обома Сторонами своїх зобов'язань. Закінчення терміну дії цього Договору не звільняє Сторони від відповідальності за його порушення, які мали місце під час дії цього Договору.	7.1 The present Contract comes into force from the date of its signing by the Parties and will be valid until December 31st, 2018, as regards payments for works provided (services rendered) until the full implementation of their obligations by both Parties. The termination of the contract doesn't release the Parties from liability for violations that took place during the contract.
7.2 Всі зміни і доповнення є невід'ємною частиною Договору та є дійсними у разі, якщо вони здійснені у письмовій формі та підписані представниками обох Сторін, за винятком випадків передбачених п.3.8 Договору.	7.2 All changes and additions to the present Contract are the integral part of it and is valid, if made in written form and signed by the representatives of both Parties except the cases provided in Clause 3.8 of the Contract.
7.3 «Клієнт» офіційно сповіщає «Підприємство» про зміни своїх юридичних і банківських реквізитів, зміну керівництва, номенклатури вантажу, умов постачання вантажу та інших умов Договору. В іншому випадку усі збитки, пов'язані з відсутністю інформації: простій вагонів і суден в очікуванні внесення змін, переказ або повернення неправильно оформлених платежів, відносяться на рахунок «Клієнта».	7.3 The "Client" officially informs the "Enterprise" about changes in legal addresses and bank details, leadership, cargo, terms of delivery of the cargo and other terms of the Contract. Otherwise, all the losses, connected with the lack of information (stoppage of the cars and vessels, transfer or return of the payment) are reimbursed by the "Client".
7.4 Цей Договір підписаний у двох примірниках, кожний з яких має однакову юридичну силу, українською та англійською мовами кожний. У разі суперечностей між українським та англійським текстами, пріоритет має текст цього Договору на українській мові.	7.4 The present Contract is made in two equal originals, each in Ukrainian and English languages. In case of discrepancies between the text in Ukrainian and English languages, the Ukrainian text of the present Contract shall prevail.
7.5 В усьому, що не передбачено цим Договором, Сторони керуються чинним законодавством України.	7.5 All matters not regulated by the Contract shall be regulated by the current legislation of Ukraine.
<b>8 ЮРИДИЧНІ АДРЕСИ І РЕКВІЗИТИ СТОРІН</b>	<b>8. LEGAL ADDRESSES AND BANK DETAILS OF THE PARTIES</b>
«ПІДПРИЄМСТВО» - Державне підприємство «Ізмаїльський морський торговельний порт» вул. Портова, 7, м. Ізмаїл, Одеська область 68600 тел.: (04841) 2- 04-95, факс: 48-020, e-mail: aho@izmpport.com.ua ЄДРПОУ 01125815, ПІН 011258115021	"ENTERPRISE" State Enterprise "Sea Commercial Port of Izmail", Portovaya str.7, Izmail, Ukraine 68600 tel.: (04841) 2- 04-95, fax: 48-020, e-mail: aho@izmpport.com.ua
<p>п/р 2600015395380 (UAH/USD) в АТ «Укресімбанк» м. Київ МФО 322313  п/р 26002300174309 (UAH/USD/EUR) у відділенні Одеське ОУ АТ «Ощадбанк», м.Одеса, МФО 328845  п/р 26006289655 (UAH/USD/EUR) у АБ «Укргазбанк», м. Одеса, МФО 320478</p> <p>Beneficiary: State Enterprise "Sea Commercial Port of Izmail",  68600 Izmail, Portovaya str.7, Ukraine  Account № 2600015395380 in the Joint Stock Company "The State Export-Import bank of Ukraine" Ukraine. Kiev,  127 Antonovycha str., SWIFT:EXBS UA UX, MFO 322313  Correspondent banks: Citibank N.A., New-York, SWIFT:CITI US 33, corr.USD acc: 36083522  JP Morgan Chase Bank N.A., New-York, USA, SWIFT:CHAS US 33 corr.USD acc:400-124432  Deutsche Bank Trust Company Americas, New-York, SWIFT:BKTR US 33 corr.USD acc:04094227</p> <p>Current account 26002300174309 (UAH/USD/EUR) Distributive account 26035300174309 (USD/EUR) in  State Savings Bank of Ukraine, JSC "Oschadbank", Kiev, Ukraine for Odessa branch SWIFT: COSB UA UK ODE</p>	

DE SUPER  
SCOTLAND

Державне підприємство  
"Ізмаїльський морський  
торговельний порт"



Cor. banks: Deutsche Bank Trust Company Americas, New-York, SWIFT: BKTRUS33XXX corr. USD acc: 04095334  
 Citibank N.A., New-York, SWIFT: CITIUS33 XXX, corr. USD acc: 36128911  
 JP Morgan Chase Bank, New-York, SWIFT: CHASUS33XXX, corr. USD acc: 001-1-194057  
 Deutsche Bank AG, Frankfurt am Main, SWIFT: DEUTDEFFXXX corr. EUR acc: 947057610  
 Commerzbank AG, Frankfurt am Main, SWIFT: COBADEFFXXX corr. EUR acc: 4008865941/01

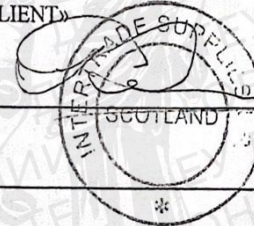
Account 26006289655 (UAH/USD/EUR) in the JSB «Ukrgazbank», Odessa branch, 7, Pushkinska str.,  
 Odessa, Ukraine, Head office: 1, Yerevanskaya str., Kiev, Ukraine, SWIFT: UGASUAUKXXX, MFO 320478  
 м. Одеса, МФО 320478  
 Cor. Bank: Deutsche Bank Trust Company Americas New-York, USA, SWIFT: BKTRUS33XXX,  
 Cor USD acc: 04452135  
 Commerzbank AG, Frankfurt am Main, SWIFT: COBADEFFXXX corr. EUR acc: 4008864332 01

«CLIENT» » INTERTRADE SUPPLIES L.P.  
 Per. № SL21413, 44 Main Street Douglas  
 South Lanarkshire, United Kingdom  
 RIETUMU Banka, Vesetas 7, Riga, LATVIA  
 SWIFT RTMBLV2X  
 Acc. № LV37RTMB0000642806874

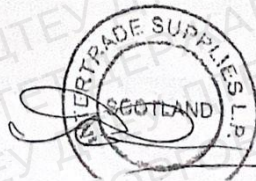
«ПІДПРИЄМСТВО»  
 «ENTERPRISE»

A.I.O. Epoxin  
 A. Yerokhin

«КЛИЕНТ»  
 «CLIENT»



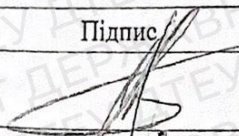
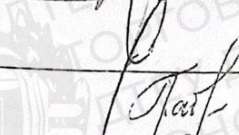
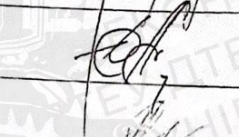
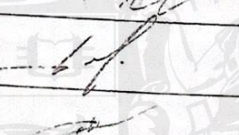





O. Rovner  
 A. Rovner



Державний морський торговельно-промисловий інститут 13  
 "Ізмаїльський морський торговельно-промисловий інститут"



УЗГОДЖЕНО

Посада	Підпис	Прізвище та ініціали
Заступник директора з безпеки		С.Ю. Верба
Заступник директора з правових питань		Д.Б. Добренко
В.о. заступника директора з економіки		Н.С. Грабченко
Заступник директора з експлуатації		Ю.В. Власенко
Головний бухгалтер		Г.Г. Рачкова
Головний диспетчер		М.І. Добров
Начальник ТЕК		І.Б. Федоров
Начальник ДВ		І.О. Бушуєва
Начальник КВ		Л.О. Радченко

Підготував:

С.І. Соменко  
2.04.97

(підпис виконавця)

Відомості:

Ім'я САР ДВ

Фонду № 1/С.О.

С.І. Соменко 2.04.97



Metalloinvest  
OEMKСчет-фактура / Invoice  
№ 631144 От / Dated 27.01.22

## Продавец / Seller

Акционерное общество "Оскольский электрометаллургический комбинат имени Алексея Алексеевича Угарова"  
00187895(5134)  
309515, Россия, Белгородская область, город Старый Оскол,  
проспект Алексея Угарова, дом 218, здание 2  
тел. (4725) 37-47-70  
ИНН 3128005752

## Грузополучатель / Consignee

ГП Измаильский морской торговый порт, ул. Портовая, 7, г. Измаил, Одесская обл., Украина УГРПОУ 01125815

## Покупатель / Buyer

Metalloinvest Trading AG Switzerland

## Станция и дорога отправления / Initial railway station

КОТЕЛ ЮГО-ВОСТОЧНАЯ ЖД

## Станция и дорога назначения / Place of dispatch

ИЗМАИЛ-ЭКСП. ОДЕССКОЙ ЖД 22

## Вид транспорта / Type of transport

Варон / Railway car

## Страна назначения / Country of destination

Болгария Bulgaria

## Транспорт / Transport №

63750723

## Вид упаковки / Package type

пачка / bundle

## Условие поставки / Terms of delivery

FCA Котел

## Страна происхождения / Country of origin

Российская Феде / Russian Federat

## Контракт / Contract №

ОЕ-008618-010 от/dd 03.12.2020

прил. ОЕ-008618-010 - 126 С1

## Наименование и коды товара / Goods description and codes

КОД 7228504000

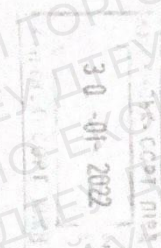
ПРУТКИ ЛЕГИР.СТАЛИ ПРОЧИЕ,ХОЛОД.ОБРАБОТКИ, СОДЕРЖ. 0.9%&lt;=C&lt;=1.15%,0.5%&lt;=CR&lt;=2%, {MO&lt;=0.5%}

Номер партии Lot number	Марка стали Steel grade	Форма изделия Shape of profil	Брутто, т. Brutto, mt	Нетто, т. Netto, mt	Цена / Price EUR	Сумма / Amount EUR
409212 / 31011	GRADE3-PE	KP/Round 40	65.050	64.325		
Итого по транспорту / Total per transport unit			65.050	64.325		

ВТД / Declaration	Код товара / Goods code	Вес, т. / Weight, mt	
		Нетто / Netto	Брутто / Brutto
10131010/130122/3014160	7228504000	64.325	65.050

Печать  
StampПодпись  
Signature

Кофанова О.И.







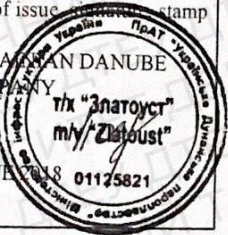
## Continuation of the Annex D

<b>FERREXPO POLTAVA MINING</b> Address: 16, Budivelnikiv Street, Horishni Plavni Poltava Region, 39802, Ukraine  ПРАТ "ПОЛТАВСЬКИЙ ГЗК" Адреса вул Будівельників, 16, м.Горішні Плавні Полтавська обл., 39802, Україна		Date <b>06.01.2022</b> Дата <b>Invoice N 290-202112/1</b> Рахунок							
<b>OTP Bank JSC</b> 43, Zhylanska Str., Kiev, Ukraine Account No.UA313005280000026007455025259 SWIFT OTPVUAUK MFO 300528 Code 21685166  АТ «ОТП Банк» вул. Жилианська, 43, Київ, Україна Рахунок № UA313005280000026007455025259 SWIFT OTPVUAUK МФО 300528 Код 21685166		Buyer: <b>FERREXPO AG</b> Address: <b>Bahnhofstrasse 13, CH-6340, Baar, Switzerland</b>  Покупець: "ФЕРРЕКСПО АГ" Адреса: Банхофштрассе 13, CH-6340, м. Баар, Швейцарія							
Departure (пункт відправлення): <b>Zolotnshino Railwaystation Ukraine</b> Залізнична станція Золотнишино, Україна Destination (пункт призначення): <b>Voest Alpine Stahl GmbH, A-4020 Linz, Austria</b> Фюст Альпіне Шталь ГмБХ, А-4020 Лінц, Австрія		Contract dd. (договір) <b>17/178 dd. 11.01.2017</b> Appendix (доповнення до договору): <b>№ 47 від.24.09.2021</b>							
Date of shipment дата відвантаження: <b>31.12.2021</b>		Date of titletransfer дата переходу права власності: <b>06.01.22</b>							
Railway Bill <b>44756393,44756401,44756419,44756427,44756435</b>									
Terms of delivery: <b>DAP Batevo</b> country of origin <b>Ukraine</b> Умови поставки: <b>ДАП Батево</b> країна походження <b>Україна</b>									
Tran№	Goods	Pkgs	Quantity Waggons	Weight gross/net m/t	Fe, actual %	Extra pay / Deduction. USD	Final Base Price per mt. USD	Final Base Price per mt for actual Fe content	Amount in USD
маршрут №	найменування товару	упаковка	кількість вагонів	вага бруто/нетто	Fe, факт %	приплата / знижка дол. США	остаточна базисна ціна за мт. в дол. США	остаточна базисна ціна мт. з урахуванням факт Fe	сума в дол. США
290	IRON ORE PELLETS 65,00 pct iron content (as basis) Залізородні котуни Вміст заліза (базис) 65,00	In bulk навалом	5	350,000	64,61				
Final Base Price is determined on the date of title transfer in accordance with the terms of Agreement (Schedule 2) / <b>Остаточна Базисна ціна визначена на дату переходу права власності згідно з умовами договору (Додаток2)</b> <b>PRICE CALCULATION / РОЗРАХУНОК ЦІНИ ТОВАРУ: 148,69+2,2875x(64,61-65,00)</b> <b>TOTAL AMOUNT CALCULATION / РОЗРАХУНОК СУМИ ТОВАРУ: 350,000x(148,69+2,2875x(64,61-65,00))</b> <b>ENCLOSED (приложення):</b> Railway Bill (дорожна від.) - 2 Quality Cert (серт. якості) - 2 Wagon list (перелік ваг.) - 2 <b>Total amount, USD</b> Всього, дол. США <input type="text"/>									
<b>FERREXPO POLTAVA MINING</b> First Deputy Chairman of the Management Board Перший заступник Голови Правління Chief accountant Головний бухгалтер					<b>ПРАТ "ПОЛТАВСЬКИЙ ГЗК"</b> Spatar D.M. Спатар Д.М. Goroshko O.M. Горошко О.М.				







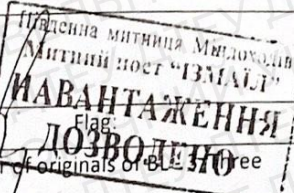
1. Грузоотправитель и его адрес Shippers and their address DUFERCO SA ГТИ 9 JGANO SWITZERLAND		7. НАКЛАДНАЯ № CONSIGNMENT NOTE № 1	
2. Грузополучатель и его адрес Consignees and their address ZPT TRADE LTD 180 SHOSSE 129 A IZMAIL, BULGARIA		8. Номер выдачи Reference № 16 226	
3. Адрес уведомляемого Notify address DONAU TRANSIT LTD. RUSSE, BULGARIA PH + 112		9. Перевозчик Carrier ЧАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОВОДСТВО» <b>COPY</b> <b>NON NEGOTIABLE</b> SHIPPING COMPANY»	
4. Судно, владелец Vessel, Shipowner <b>UDP-SLG-013</b>		10. Перевозка грузов осуществляется на основании действующего «Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай (Братиславские соглашения)» The shipment of the goods is subject to the terms of the «Agreements about the general condition of the goods in an international shipments on Danube river» (Bratislava Agreements)	
5. Порт погрузки Port of loading <b>IZMAIL, UKRAINE</b>			
6. Порт выгрузки Port of discharge <b>PORT BULMARKET RUSSE, BULGARIA</b>			
11. Марки и номера Marks and numbers	12. Наименование груза и род упаковки King of packages and description of goods	13. Количество мест Number of pieces	14. Масса брутто, кг Gross weight, kilos
DESCRIPTION OF GOODS: PRIME NEWLY PRODUCED HOT ROLLED STEEL CHANNELS AND EQUAL ANGLES			
	NO. OF BUNDLES	NET WEIGHT (MT)	GROSS WEIGHT (MT)
TOTAL	81	377.250	378.571
AS PER ATTACHED LIST			
FOB STD LSD IZMAIL			
WEIGHT AND QUALITY AS PER SHIPPER'S DECLARATION		The number of originals 3/three	
15. Расчет фрахта и других сборов Freight and charges FREIGHT PAYABLE AS PER C/P		17. Особые отметки Special marks <b>port IZMAIL</b>	
16. Осадка судна, средняя, см Draft, cm	18. Платежные предписания Payment instructions	20. Место и дата составления, подпись, печать Place and date of issue, signature, stamp 	
17. Вес по осадке, кг Weight as per draft, kilos	19. Приложения / пломбы Enclosure / seals 6 seals:		
	3863631, 3863632, 3863633, 3863634, 3863635, 3863636.		



1. Грузоотправитель и его адрес Shippers and their address PJSC "Krivoy Rog's iron-ore combine" Krivoy Rog, Ukraine		7. НАКЛАДНАЯ № CONSIGNMENT NOTE № <b>RIVER WAYBILL No 1462</b>		3
2. Грузополучатель и его адрес Consignees and their address HBIS Group Serbia Iron & Steel d.o.o. Beograd, Bulevar Mihajla Pupina 6, Belgrade - New Belgrade, 11000 Belgrade, Serbia		8. Номер выдачи Reference № <b>8141187</b>		
3. Адрес уведомляемого Notify address HBIS Group Serbia Iron & Steel d.o.o. Beograd, Bulevar Mihajla Pupina 6, Belgrade - New Belgrade, 11000 Belgrade, Serbia		9. Перевозчик Carrier <b>ЧАО «УКРАИНСКОЕ ДУНАЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО»</b>  <b>COPY</b> PJSC «UKRAINIAN DANUBE SHIPPING COMPANY»		
4. Судно, владелец Vessel, Shipowner <b>UDP-SLG-008</b>		10. Перевозка грузов осуществляется на основании действующего «Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай (Братиславские соглашения)»  The shipment of the goods is subject to the terms of the «Agreements about the general condition of the goods in an international shipments on Danube river» (Bratislava Agreements) <b>NO OF ORIG B/L: 1 original</b>		
5. Порт погрузки Port of loading	Port of loading Izmail, Ukraine			
6. Порт выгрузки Port of discharge	Port of discharge Smederevo, Serbia			
11. Марки и номера Marks and numbers	12. Наименование груза и род упаковки King of packages and description of goods	13. Количество мест Number of pieces	14. Масса брутто, кг Gross weight, kilos	
	SINTERING IRON ORE 64% FE Contract No. 2018/01-DFC/SRB PO No. 4500079124 Country of Origin: UKRAINE  Clean on board	in bulk	1,360.200 MT	
15. Расчет фрахта и других сборов Freight and charges <b>FREIGHT PREPAID</b>		16. Осадка судна, средняя, см Draft, cm <b>61,0 cm - 467.700 mt</b>		
		18. Платежные предписания Payment instructions		
		20. Место и дата составления, подпись, печать Place and date of issue stamp As carrier – UKRAINIAN DANUBE SHIPPING COMPANY  DATE OF ISSUE IZMAIL, 30 JUNE 2018 01175821		
17. Вес по осадке, кг Weight as per draft, kilos <b>230,0 cm - 1,827.900 mt</b>		19. Приложения / пломбы Enclosure / seals		



## Continuation of the Annex D

 									
МОРСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ АГЕНСТВО Shipper: <b>DUFERCO SA</b> <b>VIA BAGUTTI 9 CH-6900 LUGANO SWITZERLAND</b>		0000 + 912 00/0 Individual number <b>Поручение № 16 226 от 19.09.2018 г.</b> Измаильскому морскому торговому порту на отгрузку экспортных грузов							
Consignee: <b>ZPT TRADE LTD</b> <b>CHELOPESHKO SHOSSE 129 A 1853 SOFIA, BULGARIA</b>		Внимание ТЭК!!! При подписании документов на судне обязательно подписывать копии и оригиналы коносаментов и ставить судовую печать							
Notify address: <b>DONAU TRANSIT LTD.</b> <b>RUSSE, BULGARIA PH +359 700 91112</b>		 							
Vessel: "UDP-SLG-013"/sub		Number of originals of B/L: Three							
Port of loading: IZMAIL, UKRAINE Port of discharge: PORT BULMARKET RUSSE, BULGARIA									
Marks and numbers	Kind of packages and description of goods	Number of packages	Net/Gross weight, mt	Special marks					
<b>DESCRIPTION OF GOODS: PRIME NEWLY PRODUCED HOT ROLLED STEEL CHANNELS AND EQUAL ANGLES</b>									
SIZE, MM	LENGTH, MM	NO. OF BUNDLES	NET WEIGHT (MT)	GROSS WEIGHT (MT)					
U 80	6000	5	22.590	22.669					
U 100	6000	9	40.360	40.501					
U 120	6000	5	9.140	9.172					
U 140	6000	4	18.910	18.976					
U 140	12000	5	23.720	23.803					
U 160	6000	2	9.630	9.664					
U 160	12000	5	24.040	24.124					
U 180	12000	2	9.670	9.704					
U 200	12000	4	19.230	19.297					
80 X 40 X 4.2 X 7.4	6000	3	16.570	16.628					
100 X 46 X 4.3 X 7.6	6000	4	17.910	17.973					
120 X 52 X 4.3 X 7.9	6000	4	14.340	14.390					
140 X 58 X 4.4 X 8.2	6000	2	9.970	10.005					
140 X 58 X 4.4 X 8.2	12000	5	34.430	34.551					
160 X 64 X 4.4 X 8.5	6000	1	4.030	4.044					
160 X 64 X 4.4 X 8.5	12000	2	13.880	13.929					
180 X 70 X 4.5 X 9.2	12000	1	4.570	4.586					
200 X 76 X 4.6 X 9.6	12000	2	12.490	12.534					
220 X 82 X 4.6 X 10	12000	2	11.740	11.781					
240 X 90 X 4.8 X 10.6	12000	1	4.610	4.626					
L 75 X 75 X 6	6000	2	4.700	4.716					
L 80 X 80 X 8	6000	1	4.540	4.556					
L 80 X 80 X 8	12000	1	4.610	4.626					
L 100 X 100 X 8	6000	6	26.210	26.302					
L 100 X 100 X 10	6000	3	15.360	15.414					
<b>TOTAL:</b>		<b>81</b>	<b>377.250</b>	<b>378.571</b>					
FOB STD LSD IZMAIL. FREIGHT PAYABLE AS PER C/P									
Ст.Кайдакская Груз швеллер, уголок Для "DUFERCO S.A." ППК 1 причал 5-6 Всего: 7 пв., 81св., 378.571 тн бр. См. приложение по вагонам		Днепропетровская таможня UA500490/2018/001213 Код товара: 7216 ВНИМАНИЕ ТЭК! 2 копии к/с и 2 оригинала манифеста проштамповать печатью таможни и вклеить в документацию Оплата ООО «МТА Сервис ЛТД» с ЛТД» Договор № 20 КВ-П от 06.10.2016							
Документы направить	Ориг. Конос	Коп. конос	Расп. Кап.	Серт. К-ва	Сер. происх.	Упак. лист	Манифест	Серт. Радиоконт.	Экоп. Декл.
Судовой почтой	3	5 п/п				1			
МТА Сервис ЛТД		2 п/п	2				2		

Экспедитор ООО «МТА Сервис ЛТД» тел. (04868) 6-95-08, 4-29-63, факс (04868) 6-61-15 SHIPPER'S AGENT ONLY

 MTA service ltd  
 FORWARDING AGENCY



НАКЛАДНА

Гр. 1-5, 7-24, 26, 28, 30, 33, 34, 36 - відповідальність відправника  
Гр. 29, 35, 36, 39, 40, 41, 51, 52, 56, 57, 59, 64, 65 - відповідальність залізничця  
Гр. 6, 5, 9 - відповідальність одержувача

50 Вид небезпечного вантажу		59	60	61	62
1 Відправник ПАО "Запорозжсталь", ЄДРПОУ 00191230, 69008 г. Запорозжє Южное шоссе, 72		2	5068		3
4 Одержувач ЄДРПОУ 01125815 Измаильский морской торговый порт для ООО "Метинвест-Шиппинг" 68600 г. Измаил, ул. Портовая, 7		5	6226		6
11 Станція та залізниця призначення Измаил (експ.)		12	40		13
13 Платник ООО МетинвестШиппинг		14	8213334		15
15 Відмітки не обов'язкові для залізниць Експедитор в порту ООО "Метинвест Шиппинг" Субекспедитор ООО "Портинвест Лоджистик" Грузов-ц Запорозжсталь Декларирование груза в порту		16	45460005		17
20 Найменування вантажу Знаки   Пакування   Вантаж Рулон		21	4:0:4:6:0:7		22
23 Код вантажу 324116		24	67885		25
26 Спосіб визначення маси По трафарету		27	Немає		28
30 Тарифні відмітки Відстань перевезення, км 1037		31	001		32
34 Усього сплачено відправником (прописом) 28161-00 грн. двадцять вісім тисяч сто шістьдесят один грн. ноль коп.		35	28161-00		36
38 Підпис Прим'яльник поїздів 4 розряду (учень) Іванова Надія Дмитрівна "ЕЦП" 03.02.2022 07.28		39	1.0		40
42 Усього сплачено одержувачем (прописом) 0-00 грн. ноль грн. ноль коп.		43			44
46 Підпис Прим'яльник поїздів 4 розряду (учень) Іванова Надія Дмитрівна "ЕЦП" 03.02.2022 07.28		47			48
49 Відмітки залізниць Одержувача повідомлено 3.2.2022 06:23 Іванова Надія Дмитрівна ЕЦП 03.02.2022 06:23		50			51
51 Календарний штампелль прибуття вантажу 03.02.2022		52	Календарний штампелль видачі вантажу 03.02.2022		53
55 Правильність внесених відомостей підтвержую приймоздавачних Волощук Оксана Юрїана "ЕЦП" 27.01.2022 21.08 Відправник Підпис		56	Календарний штампелль станції відправлення 28.01.2022		57
53 Підтвердження одержання вантажу Вантаж одержав Довірчість №21 від 01.01. 2022 паспорт КК 000551181 Жовтанська Яна Михайлівна "ЕЦП" 03.02.2022 07.27		54	Ідентифікація відправки 45460005 № 47856760		55
57 Увезення дозволено Дата 03.02.22		58	Увезення дозволено День Місяць Рік 900962		59

Вантажоприпуск вказується за всіма видами відповідальності, нечесність або невірність відомостей, вказаних у накладній, відшкодує до 24.127 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 487



МАНИФЕСТ НА ВАРИАНТ  
MANIFEST OF CARGO

Судно / Vessel: **UDP-SL-G-013** Дата / Date: **21 SEPTEMBER 2018** Порт на натоварване / Port of loading: **IZMAIL** Порт на разтоварване / Port of discharge: **ROUSSSE VULMARKET**

Договор / Contract No: **16226** Номер на документа / Document No: **16226** Страница / Page No: **1**

№ в/с / B/L No	№ ДОУ- Ченна / Order no	Владелец / Одержател / Получател / Notify	Марки / Marks and numbers	Надписвания Description of goods, kind of packages	Кількост / Number of pieces	Маса брутто / Gross weight	Приметки / Remarks Фрагт / Freight	
1	16226	Shipper		DESCRIPTION OF GOODS: PRIME MILD PRODUCED HOT ROLLED STEEL.			FREIGHT PAYABLE AS PER C/P	
DUFERCO SA VIA BAGUTTI 9 CH-6900 LUGANO SWITZERLAND Consignee ZPT TRADE LTD KOSHOSSE 129 A SOFIA, BULGARIA Notify DONAU TRANSIT LTD RUSSSE, BULGAR 0091112			CHANNELS AND EQUAL ANGLES SIZE, MM U 80 U 100 U 120 U 140 U 140 U 160 U 160 U 180 U 180 U 200	LENGTH, MM 6000 6000 6000 6000 12000 6000 12000 12000 12000	NO. OF BUNDLES 5 9 5 4 5 2 2 2 4	NET WEIGHT (MT) 22.590 40.360 9.140 18.910 23.720 9.630 24.040 9.670 19.230	GROSS WEIGHT (MT) 22.669 40.501 9.172 18.976 23.803 9.664 24.124 9.704 19.297	
			80 X40X4.2X7.4 100X46X4.3X7.6 120X52X4.3X7.9 140X58X4.4X8.2 140X58X4.4X8.2 160X64X4.4X8.5 160X64X4.4X8.5 160X64X4.4X8.5 180X70X4.4X8.5 200X76X4.4X8.5	6000 6000 6000 6000 12000 6000 12000 12000 12000 12000	4 3 4 4 2 2 1 2	16.570 17.910 14.340 9.970 34.430 4.030 13.880	16.628 17.973 14.390 10.005 34.551 4.044 13.929	
			<b>ALL TOTAL :</b>		<b>289 coils</b>	<b>829,135 mt</b>		

The documents for the above cargo have been received by master of m/v UDP-SL-G-013

Представник порту / Representative of the port: **САМАНЧУК В.В.**

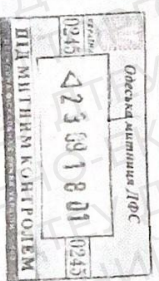
*Саманчук В.В.*

Представник судна / Representative of the vessel: **М. П. / Stamp**

Всього сторінок / Number of pages: **1**

- STEEL BARS AND RODS**  
(as per Shipping Orders Nos. 26801/6, 26802/6, 26806/6)
- Visible bars surface partly rust stained.
  - Some bundles with bars and rods expanded to different extend.
  - 23 bundles with packing torn crumpled at places with access to content.
  - 1 bundle with 1 strapping band broken.
  - Weight and quality as per Shipper's declaration.
- CHANNELS/ANGLES**  
(as per Shipping Order No. 16226)
- All bundles loaded from open storage.
  - All bundles - visible elements' surface partly rust stained.
  - 19 bundles with 1 strapping band per bundle broken/missing.
  - Weight and quality as per Shipper's declaration.

**port IZMAIL**





Continuation of the Annex F

МАНІФЕСТ НА ВАНТАЖІ  
MANIFEST OF CARGO

Stredetovo, Serbia

Судно/ Vessel	UDP-SLG-008	Дата Date	30 JUNE 2018	Порт завантаження Port of loading	Izmail	Порт вивантаження Port of discharge	Сторінка № Page №		1
Судновласник / Shipowner	PJSC "UKRAINIAN DANUBE SHIPPING COMPANY"								
Грант / Flag	Україна / Ukraine	Відправник / Shipper	Одержувач / Consignee	Мерки і номери / Marks and numbers	Найменування вантажу, вид упаковки / Description of goods, kind of packages	Кількість штук / Number of pieces	Маса бруто / Gross weight	Примітки / Remarks	Freight
№ кіс / B/L №	8141187	№ доку- ментів / Order №	8141187						
Шіпрет / Shipment	PJSC "Kiyov Rog's Iron-ore combine" Кірово Рог, Україна Country of Origin: UKRAINE								
Відправник / Shipper	HBIS Group Serbia Iron & Steel d.o.o. Beograd, Bulevar Mladih Pionira 6, Belgrade - New Belgrade, 11000 Belgrade, Serbia								
Одержувач / Consignee	HBIS Group Serbia Iron & Steel d.o.o. Beograd, Bulevar Mladih Pionira 6, Belgrade - New Belgrade, 11000 Belgrade, Serbia								
Мерки і номери / Marks and numbers	STANTERING IRON ORE 64% FE Contract No. 2018/01-DPC/SRB PO No. 4500079124 Country of Origin: UKRAINE Clean on board								
Найменування вантажу, вид упаковки / Description of goods, kind of packages	Clean on board								
Кількість штук / Number of pieces	In bulk 1,360.200 MT								
Маса бруто / Gross weight	1,360.200 MT								
Примітки / Remarks	FREIGHT PREPAID								

The documents for the above cargo have been received by master of m/v UDP-SLG-008

Представник порту / Representative of the port

СКАЛЕНУК И

Представник судна / Representative of the vessel

Всього сторінок / Number of pages 1

PORT IZMAIL

