

4. הובלת מטענים

תוכן:

מבוא

הובלה בים

- אוניות רגילות – אוניות מטען כללי
 - אוניות מכולה
 - אפשרויות שונות של הובלה במכולות
 - סוגי אוניות
 - כיצד פוקדות האוניות את הנמלים
 - שיטות מקובלות לקביעת תעריפים
- הובלה באוויר
תובלה משולבת
הנפקת שטר המטען
סיכום

מבוא

על מנת להפוך את הובלת המטענים מארץ לארץ לפעולה פשוטה ויעילה, יש להשתמש באמצעי ההובלה המתאים לחוזה המכר, למטען ולאופי המסע.

בבחירת אמצעי הובלה מתאים – יהיה זה באוויר בלבד, בים בלבד, או תוך שילוב בין כל סוגי ההובלה (כולל יבשתית) – נלקחים בחשבון נתונים רבים כמו:

- מידת הדחיפות מבחינת היבואן לקבלת הסחורה;
 - סוג המטען, רגישותו לתנאי הדרך וערכו הכספי;
 - כמות המטען והיחס בין המשקל לנפח
- (ככל שמשקל המטען ו/או נפחו גבוהים יותר- מתייקרת הובלתו באוויר):
- נקודות המוצא והיעד של הסחורה, המרחק ביניהן והגישה אליהן;
 - מיקום נמלי הים והאוויר;
 - עלות ההובלה בכל אחת מהאפשרויות;
 - משך ההובלה בכל אחת מהאפשרויות;
 - קיום מיסוי (אגרות, היטלים) בנמלי המוצא והיעד – או פטור ממס;
 - בסיס המחיר שנקבע בחוזה המסחרי.

הובלה ימית

הובלה בים היא מהוותיקות שבשיטות הובלת המטענים. במהלך המאה העשרים עבר ענף ההובלה הימית שינויים מפליגים; כיום עומד מגוון של סוגי אוניות ומבחר קווי שיט לרשות המשתמשים בהובלה הימית, תוך יכולת להתאים את כלי השיט לצרכים המיוחדים של כל מטען. הסקירה שלהלן מבחינה בין סוגיה השונים של ההובלה בים.

אוניות רגילות – אוניות מטען כללי

אניות אלו, שהיו פעם כלי ההובלה העיקרי וירדו בחשיבותן עם המעבר להובלה במכולות ובאניות מתמחות, יכולות לשמש להובלת כל סוגי המטען הכללי: משטחים, חביות, שקים, קרטונים, ארגזים ואף מטענים חריגים. המטען מועמס על האונייה בהתאם לצורת אריזתו: ביחידת אריזה בודדת (ארגזים, קרטונים, חביות וכיו"ב) או באריזה אחידה (משטחים וכד'). בסוג זה של הובלה יש לשים לב לאיכות האריזה, שכן המטען חשוף לנזקים בטעינה ובפריקה ומחייב אריזה שתעמוד בטלטולי הדרך.

הטענתן ופריקתן של אוניות אלה - בהעדר אמצעי שינוע מיוחדים - ממושכת למדי ועתירת כוח- אדם, והן האחרונות בתור התפעול בנמל הפריקה. לפיכך הן מתעכבות בנמלים זמן רב יותר מאשר האניות המתמחות – ומגבירות את הצפיפות בנמלים. במידה שמוטל כתוצאה מכך היטל צפיפות על המטענים מתייקרת עלות ההובלה הימית, ועולה הסיכון לאיחור בהגעת הסחורה ליעדה.

אוניות מכולה (קונטיינרים):

שיטת ההובלה באוניות מכולה יעילה ומהירה, ובאמצעותה יכולה המכולה ובתוכה המטען להגיע ממפעל היצוא ישירות למחסנו של היבואן. העיקרון של הובלה במכולות הוא כי במקום לשנע מספר רב של יחידות אריזה (כיחידות בודדות או במטען על-גבי משטחים), נארז המטען כולו כיחידה אחת בתוך מכולה, אותה ניתן לשנע בקלות ובמהירות ממקום למקום. פריקה וטעינה של מכולות קצרה יותר, ובנוסף לכך – כיוון שאוניות מכולות קודמת בתור התפעולי לאוניה רגילה – אף שהייתה בנמלים קצרה יותר. יתרונות אלו מביאים לחסכון בהוצאות נמל ולקיצור משך כל הפלגה, היינו לחסכון ממשי בהוצאות ההובלה.

יתרון נוסף של ההובלה במכולות הוא ההגנה המעולה שהמכולה נותנת למטען מפני פגעי הדרך. על ידי כך מתאפשרת אריזה קלה וזולה יותר מאשר בהובלה באוניות מטען כללי. בסיום אריזת המטען במכולה היא ננעלת, ונחתמת בסגר (Seal) מיוחד, ממוספר, המאפשר לוודא בנמל היעד כי המכולה לא נפרצה. לבטחון יתר, מופיע מספר הסגר גם על גבי שטר המטען, בסמוך למספר הזיהוי של המכולה (לכל מכולה בעולם יש מספר זיהוי ייחודי).

המעבר להובלה באוניות מכולה הוזיל את עלות טעינת האוניות ופריקתן. לעומת זאת, אוניות המכולה יקרות יותר לבניה ולאחזקה, ודורשות תשתית יקרה של אמצעים לתפעולן השוטף, כמו: רכישת מכולות, עגורנים, הכנת ציוד מתאים בנמלים וכו', עובדה המשפיעה באופן ישיר על עלות ההובלה. כמו כן קיימות במדינות רבות תקנות למניעת עומס יתר לגבי מכולות. יש מגבלות בינלאומיות המתייחסות למשקל מקסימלי של מכולה (עפ"י גודל המכולה), ויש מגבלות הנקבעות ע"י כל מדינה והמתייחסות למשקל מכולה שמותר להסיע בכבישים.

אפשרויות שונות של הובלה במכולות

- הובלה "מדלת אל דלת" ("House to House" או "FCL-FCL") -המכולה מובלת ריקה אל המפעל/בית העסק של היצואן, במועד שנקבע על ידו. היצואן ממלא את המכולה ושולח אותה אל הנמל. לאחר פריקת המכולה בנמל בארץ היבוא, היא מועברת באמצעי הובלה יבשתי (משאית, רכבת וכו"ב) אל המפעל/בית העסק של היבואן. המכולה מרוקנת ומוחזרת לנמל או למסוף יבשתי לאיסוף מכולות.
- הובלה "מרציף אל דלת" ("Pier to House" או "LCL - FCL") -בשיטה זו נעשה שימוש בעיקר כאשר יבואן אחד מרכז קניות של מוצרים מכמה יצואנים. המטענים נשלחים ע"י כל יצואן באופן נפרד לנמל ומרוכזים שם – ע"י המשלח הבינלאומי - במכולה אחת הנשלחת ישירות ליבואן.
- הובלה "מדלת לרציף" ("House to Pier" או "FCL - LCL") -השיטה מופעלת כאשר יצואן אחד שולח סחורות למספר יבואנים, בנפח המספיק למלא מכולה שלמה. במקרה זה ההמכלה (העמסת/אריזת הסחורות בתוך מכולה) נעשית אצל היצואן או אצל המשלח; עם הגעת המכולה לנמל היעד מרוקן אותה המשלח, ומארגן את שינוע הסחורה המיועדת לכל אחד מהיבואנים בנפרד.
- הובלה "מרציף לרציף" ("Pier to Pier" או "LCL - LCL") - המשלח בנמל היצוא מקבל למחסו את כל המטענים שנשלחו ע"י מספר יצואנים ומיועדים למספר יבואנים באותה מדינה או במדינות שכנות (לדוגמה: מכולה הנשלחת לחיפה יכולה להכיל סחורה עבור יבואן ירדני), וממכיל אותם במכולה. עם הגעת המכולה לנמל היעד מרוקן אותה המשלח, ושולח את המטענים לכל יבואן בנפרד.
- איחוד מטענים – קונסולידציה - קונסולידציה היא הובלה של מכולה עם מטענים משוגרים שונים לנשגרים שונים. כל המטענים במכולה מכוסים על ידי שטר מטען ראשי המונפק על ידי חברת הספנות, וכל שוגר מקבל שטר מטען פנימי שמונפק על ידי המשלח הבינלאומי. הובלה באמצעות קונסולידציה מוזילה את מחיר ההובלה, ומאפשרת גמישות רבה עקב שירותיו של המשלח (כמו שילוב עם הובלה יבשתית, וכו"ב).

אוניות מעורבות:

מיועדות הן להובלה רגילה של מטען באריזות שונות והן למטען המובל במכולות. כמובן שיש להביא בחשבון את כל האמור לעיל על אוניות מכולה ועל אוניות רגילות מבחינת עלות ההובלה, זמן הפריקה, משך השהייה בנמלים, טיב האריזה הנדרשת על-מנת להגן על הסחורה וכו"ב, לפני שעושים שימוש באוניות מעורבות.

אוניות גלנוע (RO-RO):

אוניות אלו בנויות כעין נחתת צבאית. האונייה המגיעה לרציף יכולה לפתוח את הירכתיים, ולהוציא מטען שנמצא על-גבי כלי רכב שונים או על-גבי נגררים הקשורים למשאיות. בצד היתרון הברור שבמהירות הפריקה ללא צורך במנופים, המקצרת את זמן השהייה בנמל וחוסכת בעלויות, יש בשיטת הובלה זו גם חסרון עקב הניצול החלקי בלבד של נפח האונייה, כיוון שהנגררים וכלי הרכב האחרים תופסים נפח רב.

אוניות צובר או תפזורת (Bulk):

שם כללי לאוניות המתמחות בהובלת מטעני צובר - Bulk, כגון: מחצבים, פחם, דשנים בתפזורת או גרעינים, ופורקות את מטענן ישירות למיכלים/ממגורות (או לדוברות – אם אין סידורי נמל מתאימים).

אוניות Lash (Lighter Aboard Ship):

אוניות המיועדות להובלת דוברות שעליהן מונח מטען מכל הסוגים, כולל מטען חריג בגודלו. לאוניות אלה ציוד הרמה משלהן, ולפיכך הן יכולות לפקוד נמלים שאינם מצוידים בתשתית הדרושה. את הדוברות ניתן להעמיס ולפרוק מחוץ לשטח הנמל.

אוניות קירור (Reefer):

אוניות המיועדות להובלת סחורות מתכלות הדורשות הקפאה עמוקה – בד"כ בשר, דגים וכיו"ב.

מכליות (Tanker):

אוניות המתמחות בהובלת דלקים (בעיקר נפט גולמי) ונוזלים אחרים, כגון: כימיקלים נוזלים.

ספינות הזנה (Feeder):

על-מנת לייעל את ההובלה במכולות ולהגיע למצב בו אוניה תפקוד בזמן נתון מספר רב יותר של נמלים, התברר מהניסיון שעדיף לאוניית מכולות גדולה לפקוד נמל מרכזי אחד בכל מדינה או אזור, כאשר המטען מועבר משאר הנמלים אליהם ע"י ספינות הזנה קטנות יותר. ישנן חברות ספנות המתמחות בשרותי הזנה ודואגות לתזמון מדויק במפגש בין אניית האם לספינות הזנה. בין הנמלים הידועים המשמשים כמרכזי הזנה אזוריים: הונג-קונג וסינגפור כמרכז למזרח הרחוק; המבורג לים הבלטי; רוטרדם ואנטוורפן לאירופה; פיראוס למזרח הים התיכון, ואחרים.

כיצד פוקדות האוניות את הנמלים

יש שתי דרכים עיקריות להפעלת אוניות:

1. בקווים סדירים - Liner: זהו שירות אוניות הפועל בקווים קבועים, בתאריכים קבועים מראש ובאוניות קבועות.
2. בחכירה - Charter: בעל מטען או סוכנות אוניות יכולים לחכור אוניה למסע מסוים או לתקופת זמן מסוימת.

השיטות המקובלות לקביעת תעריפים

תעריף ההובלה הימית הוא המחיר המוסכם על המוביל להובלת מטען מנמל אחד למשנהו. על ידי הכפלת התעריף בגובה בין יחידת משקל (בד"כ טונה) ונפח (בד"כ מ"ק), ייקבעו דמי ההובלה הימית למטען. התעריפים המקובלים הם:

1. Commodity Rate – תעריף שונה לסוגי מטען שונים;
2. General Cargo Rate או Cargo N.O.S. RATE, שהוא תעריף הובלה למטען כללי, הגבוה בדרך כלל מיתר התעריפים.

קיים גם תעריף לפי ערך (AD Valorem); בתעריף זה משתמשים כאשר דמי ההובלה מבוססים על ערך המטען (נדיר מאד).

למחירי ההובלה הימית מרכיבים נוספים. חלקם מרכיבים הקשורים למבנה המטען, כמו היטל אורך חריג או משקל חריג, וחלקם היטלים נוספים המוטלים באופן זמני כתוצאה משינויים או אירועים הקשורים להובלה הימית, והם: היטל דלק, מטבע, סיכוני מלחמה וצפיפות. בנוסף, אם ההובלה נעשתה במכולות, קיימת גם הוצאה של שכירת המכולה. בנמלים מסוימים קיים גם היטל הנקרא T.H.C. – Terminal Handling Charge, שהם כעין דמי טיפול בנמלים.

לעיתים מחויב מטען גם בדמי השהיית מכולה (אם אכן הושהתה מעבר למוסכם עם חברת הספנות), הנקראים Demurrage. להובלה ימית אין מחירון אחיד, ומחיר ההובלה שונה בין חברות האוניות, בעלי האוניות וסוכני האוניות, ומשתנה לפי תנאי השוק. בדיקת מחירים והשוואה בין המתחרים עשויות להביא לחסכון כספי ניכר בעסקת יבוא או יצוא.

הובלה באוויר

ההתפתחויות הטכנולוגיות בתחום התעופה: הגידול בנפח והתאמת התצורה של מטוסי המטען, הגדלת מהירותם והארכת הטווח שלהם, ביחד עם ההכרח לקצץ בעלויות אחזקת מלאי במפעלים (מדיניות 'Just in Time'), הביאו לכך שכיום מועברים יותר ויותר משלוחים בדרך האוויר. כיום אפשר להוביל עד 120 טון מטען בטיסה אחת.

יתרונות ההובלה באוויר

מהירות ותדירות - סחורה המועברת ממקום למקום במטוס מגיעה במהירות ליעדה. קיימות סחורות שיש חשיבות עליונה למהירות הגעתן ליעדן, לדוגמה - תוצרת חקלאית. תדירות גבוהה של טיסות, לרבות במטוסי מטען ייעודיים כמו בין ישראל למרכזי הסחר באירופה וארה"ב, מגבירה את יתרון המהירות.

שחרור מהיר - פריקת המשלוחים ואיתורם במחסנים מתבצעים במהירות, ומאפשרים לבעלי המטענים שחרור מהיר של הסחורה משדה התעופה ומהמכס.

יעילות וחסכון - מיקומם של נמלי התעופה בסמוך לערים הגדולות, ושיטות השינוע החדשות, מאפשרים לקבל את הסחורה קרוב ככל האפשר ליעדה.

שינוע עדין - שינוע מטענים המובלים באוויר עדין יותר מזה של מטענים המובלים בים וביבשה; על-כן משתמשים להובלה אווירית באריזות קלות וזולות יותר מאשר בהובלה ימית.

סרונות ההובלה באוויר

מחיר - ההובלה באוויר יקרה יותר, כך שאחד השיקולים העיקריים שיש לקחת בחשבון הוא המחיר. התעריף להובלה באוויר מחושב לפי משקל (אך יש גם התחשבות בנפח - ראו להלן), כאשר במטענים מסוימים מחשבים המובילים את דמי ההובלה גם עפ"י סוג המטען.

תפוסה - מפאת גודל המטוס ומגבלות יכולת הובלת המטען שלו, מוגבלת ההובלה באוויר למטענים מסוימים בלבד. מטענים בעלי נפח או משקל גדולים לא כדאי בדרך-כלל להוביל באוויר, אף אם הדבר אפשרי פיזית. ככלל ניתן לומר כי ההובלה באוויר תהיה כדאית יותר ככל שהמשקל והנפח נמוכים, ואילו ערך הסחורה – גבוה.

סוגים של תעריפים להובלה אווירית

השיטה לחישוב דמי הובלה אווירית נקבעת ע"י ארגון התעופה הבינלאומי (יאט"א, IATA). להלן סוגי התעריפים המקובלים להובלה באוויר:

- **תעריף למטען כללי (GCR - General Cargo Rate)** - התעריף להובלת כל סוגי המטענים, להוציא מטענים המובלים עפ"י התעריפים הספציפיים המצויינים להלן.
- **תעריף יחודי (SCR- Specific Commodity Rate)** - תעריף הנקבע ע"י יאט"א לסוג מסוים של מוצרים באופן מיוחד, ובדרך כלל מותנה בהובלת משקל מינימלי של מוצר במשלוח אחד. התעריף הייחודי נמוך מהתעריף הכללי.
- **תעריף למטען אחד (ULD- Unit load Device)** - תעריף מיוחד למטען המובל כיחידה אחת על-גבי משטח או במכולה אווירית, בלא התחשבות בסוג המטען או במשקלו, ובלבד שלא יעלה על המשקל המקסימלי.
- **תעריף מינימום (Minimum Rate)** - תעריף מינימלי שאינו מחושב ליחידת משקל. כאשר התוצאה של מכפלת תעריף ההובלה לק"ג מטען במשקל המטען קטנה מתעריף המינימום – יחושבו דמי ההובלה האווירית לפי תעריף המינימום.

מה משפיע על גובה התעריף

מספר פרמטרים קובעים את תעריף ההובלה מעל למינימום שקבע יאט"א.

- **משקל המטען**. נקבעו 6 קטגוריות לתעריף לפי משקל:
 - פחות מ – 45 ק"ג,
 - מ – 45 ק"ג עד 100 ק"ג,
 - מ – 100 ק"ג עד 250 ק"ג,
 - מ – 250 ק"ג עד 500 ק"ג,
 - מ – 500 ק"ג עד 1,000 ק"ג,
 - מעל 1,000 ק"ג.
- **המרחק בין שדות התעופה**
 - דהיינו: יעד המטען (ביצוא מישראל); נמל היציאה (ביבוא לישראל). ככל שהמרחק רב יותר- יעלה התעריף.
 - **יחס משקל/נפח המטען**- הובלת מוצרים בעלי משקל סגולי נמוך התופסים נפח רב בתא המטען של המטוס, עלולה לגרום הפסדים למוביל האווירי כאשר התעריף נקבע רק עפ"י משקל המטען. לכן יצר ארגון יאט"א מדד של יחס משקל/נפח, הקובע שנפח של 6 מ"ק שווה ל-1 טון מטען. אם היחס משקל/נפח של מטען מסויים עולה על היחס שנקבע, יהיה המשקל לצורך חישוב דמי ההובלה גדול מהמשקל ברוטו של המטען. המשקל לפיו יחושבו דמי ההובלה נקרא Chargeable Weight (משקל לצורך חיוב), להבדיל ממשקלו האמיתי של המטען הנקרא Gross Weight.

קונסולידציה בהובלה אווירית

מבנה התעריפים של ההובלה האווירית מקנה יתרון לגודל (למשקל) המטען, בכך שהוא מאפשר לשוגר ולנשגר ליהנות מהוזלה של דמי ההובלה ככל שמשקל המטען גדל. על מנת לעקוף תעריפי הובלה יקרים, התפתחה במשך השנים שיטה לפיה יכול גם יצואן או יבואן השולח מטען קטן יחסית ליהנות מהוזלה בתעריף ההובלה, אם ישלח את מטענו במשולב עם מטענים אחרים. שיטה זו נקראת איחוד מטענים (קונסולידציה), ובמסגרתה מאחד המשלח הבינלאומי מספר מטענים; כך נהנים כל בעלי המטענים מהוזלה בדמי ההובלה האווירית, המחושבים עתה על המשלוח המאוחד ולא על כל מטען בנפרד.

תובלה משולבת

בפרקים הקודמים סקרנו את שני הנתבים העיקריים להעברת טובין ממוכר לקונה בסחר הבינלאומי: ההובלה הימית, שהיא הובלה מנמל לנמל, וההובלה האווירית – הובלה משדה-תעופה לשדה-תעופה. אך כדי שהמטען יגיע לנמל המוצא או לשדה-התעופה, וכדי שיועבר מנמל היעד או מהשדה ליעדו הסופי – דרושה לרוב המכריע של המטענים הובלה נוספת, יבשתית – במשאית ו/או ברכבת.

ניתן, אם-כך, להסתכל על מסע הטובין כמורכב משלוש חוליות נפרדות – יבשתית; ימית או אווירית; יבשתית – ואז יכול הצד האחראי להובלה להזמין כל חוליה כזו בנפרד. בחוזה EX-WORKS, למשל, (ראו פרק 2 – תנאי המכר) לפיו הקונה אחראי להובלה מחצרי המוכר, הוא יכול להזמין ממוביל יבשתי במדינת המוכר הובלה עד לנמל, להזמין הובלה ימית לנמל היעד, ומשם יארגן הובלה יבשתית למחסניו; בחוזה DDU או DDP ידאג המוכר לכל אלה. ברור כי ארגון ההובלה בצורה זו יכול להיות לא נוח, ולא תמיד הזול ביותר. הפתרון לכך נמצא בתובלה המשולבת.

מהי תובלה משולבת

תובלה משולבת (Multimodal Transport או Combined Transport) מוגדרת באמנת האו"ם משנת 1980 כהובלת טובין ע"י שני אמצעי תובלה שונים לפחות, עפ"י חוזה הובלה אחד, ממקום בארץ אחת בו מתקבלים הטובין ע"י מפעיל התובלה (MTO = Multimodal Transport Operator) למקום המיועד למסירתם בארץ אחרת.

לפי תפישה זו מתמנה גוף אחד, המשלח (Forwarder) או המפעיל (MTO), לארגן את ההובלה על כל שלביה ממחסן למחסן. ה-MTO יכול להיות מוביל ימי שלוקח על עצמו את האחריות גם להובלה היבשתית, או מוביל יבשתי שמקבל עליו אחריות להסדיר גם את ההובלה הימית. בדרך כלל זהו משלח, שבאמצעות הפעלת ספקי ההובלה השונים וההסכמים שיש לו עם משלח בארץ היעד, מארגן את ההובלה כולה תחת גג אחד. הגורם העיקרי – אם כי לא הבלעדי – שאיפשר התפתחות זו הוא ההובלה במכולות. הודות לאפשרות לרכז ביחידה אחת, גדולה למדי ומוגנת היטב, מטענים של יצואנים רבים המיועדים לקונה אחד או לקונים רבים – יכול המשלח לקבל על עמו את האחריות להובלה ממחסן המוכר למחסן הקונה (או ממחסן לרציף/מרציף למחסן, במקרה של האחדת מטענים של צדדים שונים). המשלח מקבל הזמנות לבצע משלוחים מיצואנים ויבואנים כאחד; אוסף את המטענים למחסני הנמל או שדה התעופה; ממכיל או מאחד אותם לפי היעדים; מאתר את דרך ההובלה המיטבית בזמן ובמחיר ומזמין את המשלוח; מפזר את המטענים ביעד, ובהיותו מעודכן בדבר מיקומה בכל עת של כל יחידת מטען, הוא אמור להיות מסוגל לעדכן את בעלי המטען על כל שלב בהובלה.

סוגים אחרים של תובלה משולבת

תובלה משולבת אינה מצמצמת רק למודל: משאית לנמל/לשדה הקרוב – השטה או הטסה – משאית ליעד. על מנת לחסוך בהוצאות ובזמן שהייה בדרך, מתבצעים כיום שילובים מעניינים המערבים תובלה ימית ואווירית, כדוגמת מסלולים כלהלן: מטענים מהמזרח הרחוק המיועדים לאירופה מובלים בים לסינגפור או לנמל באיחוד האמירויות במפרץ הפרסי, ומשם מוטסים ליעד באירופה; מטענים מהחוף המזרחי של ארה"ב מוסעים ברכבת לחוף המערבי, ומשם מושטים בים ליעד במזרח הרחוק; מטענים מהמזרח הרחוק המיועדים לישראל הובלו בים לחוף המערבי של ארה"ב, ומשם הוטסו לישראל. ככל שתפתח הטכנולוגיה של ההובלה באוויר ויגדל מגוון אפשרויות השימוש במטוסים רחבי-גוף, צפוי שהשילובים מסוג זה יתרבו ויזילו את העלות הכוללת של עסקות סחר-חוץ.

הנפקת שטר המטען

הנפקת שטר המטען, שעל חשיבותו כבר עמדנו בפרק המסמכים, שונה בין סוגי ההובלה השונים בהם משתמשים. בהובלה ימית מנמל נמל תנפיק את שטר המטען חברת האניות, או סוכן מטעמה. משלח הפועל כמוביל יכול להנפיק שטר מטען גם בהובלה מנמל לנמל.

בהובלה אווירית תנפיק את שטר המטען הראשי (Master Air Waybill – ראו פרק 3, המסמכים) חברת התעופה. שטר מטען פנימי (House Air Waybill) – במקרה שבוצעה האחדת מטענים – יונפק ע"י המשלח. בתובלה משולבת מנפיק את שטר המטען המשלח, או מוביל הפועל גם כמשלח.

סיכום

- מגוון אמצעי הובלה אשר נסקרו בפרק זה מצביע בבירור על החשיבות שיש להקדיש להחלטות בנוגע להובלה, במסגרת תכנונה של עסקת מסחר בינלאומית. בהתאם לכך:
1. בחר את שיטת ההובלה הטובה ביותר למטען שלך.
 2. לצורך בחירת בסיס המחיר (Incoterm), שלפיו נקבע מי מהצדדים אחראי להזמנת ההובלה ולתשלום עבורה, נסה לברר מי מהצדדים ישיג מהמוביל את המחיר הטוב ביותר.
 3. התייעץ עם מומחים לדבר לפני סיכום חוזה ההתקשרות.