



# ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСТАВКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

Дисциплина: «МПГ»

Преподаватель: доцент кафедры МЭО, к.э.н., Журова А.В.

## **Литература по МПГ в библиотеке РТА и в интернете**

1. **Кретов И.И. Логистика во внешнеторговой деятельности: учеб. пособие / И.И. Кретов, К.В. Садченко. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Дело и Сервис, 2011. - 272 с.**
2. **Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки: [Электронный ресурс]: электрон. учебник**

# Информационные ресурсы в Интернете

- ❖ [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru) Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации
- ❖ [www.seanews.ru](http://www.seanews.ru) Морские новости
- ❖ [www.loginfo.ru](http://www.loginfo.ru) Логинфо - журнал информационных технологий в логистике
- ❖ [www.transrussia.net](http://www.transrussia.net) Морские Перевозки России: Порты России, документация, фрахт и тарифы на обработку грузов в портах, справочники транспортных компаний, портов мира. Статистика грузопотоков в портах России СНГ Балтии.

# Вопросы лекции

1. Формы организации движения судов и тарифы, применяемые при морских перевозках внешнеторговых грузов
2. Виды договоров морской перевозки и типовые формы чартера и их применение при международной перевозке грузов
3. Коммерческие условия рейсового чартера
4. Виды коносаментов при морской перевозке грузов

## Формы организации движения морских судов

На морском транспорте различают две формы организации движения судов — регулярное и нерегулярное (или трамповое) судоходство. К регулярной форме относятся *линейное судоходство* и *работа последовательными рейсами*.

**Линейное судоходство** — это такая форма организации работы флота, при которой обеспечивается движение судов по объявленному расписанию между заранее установленными портами. Морское сообщение между определенными портами, поддерживаемое судоходным предприятием, называется *линией*.

**Нерегулярное (трамповое) судоходство** — это работа грузовых судов, не связанная с какими-либо постоянными районами плавания, портами погрузки/выгрузки, определенными видами грузов

# Работа судов последовательными рейсами

- Применяется преимущественно для транспортировки потоков массовых (насыпных, навалочных) грузов.
- На направлении грузопотока закрепляется определенный тоннаж, но в данном случае он действует только от порта погрузки до порта назначения, без промежуточных заходов для дозагрузки.
- Движение судов согласуется с клиентурой, а перевозки осуществляются по специальному графику.
- Такая работа организуется для выполнения внешнеторговых контрактов на покупку или продажу больших партий однородного груза, поставляемого по длительным контрактам.

# Тарифы при морской перевозке грузов

- **фрахт** (цена морской перевозки в трамповом судоходстве)
- **линейный тариф** (условия применения тарифов и тарифные ставки).
- Ставки устанавливаются в зависимости от кубатуры, массы или ценности груза чаще всего за единицу массы или за объем.

**Основным принципом расчета тарифа** является право перевозчика на выбор весовой или объемной ставки в зависимости от того, что более выгодно для судна. С учетом базы расчета ставки против каждой позиции в номенклатуре грузов указываются буквы ***W* (weight — вес)**, ***M* (measurement — объем)** или ***w/m* (вес/объем)**.

В тарифах против каждой позиции указывается цифровой или буквенный символ, соответствующий классу данного груза, по которому определяется тарифная ставка. Поскольку в тарифах невозможно предусмотреть все грузы, то устанавливается ставка для непоименованных грузов (*goods N.O.S. — not otherwise specified* или *N.O.E. — not otherwise enumerated*), которая соответствует самому высокому уровню ставок.

## "Линейные" сокращения

В коммерческой практике приняты следующие основные сокращения для линейных транспортировок между различными портами:

- **FIOS – Free in/out** (погрузка и выгрузка за счет отправителя);
- **FILO – Free in/Liner out** (погрузка за счет отправителя, выгрузка за счет линии);
- **LIFO – Liner in/Free out** (погрузка за счет линии, выгрузка за счет отправителя);
- **LILO – Liner in/out** (погрузка и выгрузка за счет линии – полные линейные условия).

В зависимости от практики линии или конкретного порта к ставке могут добавляться различные надбавки:

- **CAF (Currency Adjustment Factor)** – индексация курсовой разницы валют;
- **BAF (Bunker Adjustment Factor)** – индексация изменения цен на топливо;
- **Wharfage** – портовая пошлина;
- **CUC (Chassis Using Charge)** – сбор за пользование шасси;
- **Documentation Fee** – сбор за оформление документов и ряд других.

Кроме порта контейнер может быть доставлен **до контейнерного терминала (container yard)** вблизи порта или в глубине страны в зависимости от активности линии на данной территории. И, конечно же, он может быть доставлен непосредственно до "двери" клиента. С учетом этого к основным линейным условиям могут добавляться следующие:

- **FICY – Free in/Container yard (без погрузки в порту – до контейнерного терминала);**
- **LI-Door – Liner in / Door (погрузка в порту за счет линии – "дверь" клиента).**

При этом следует учитывать, что даже при перевозке Door–Door, то есть "дверь"/"дверь", линия только подает контейнер по указанному адресу, но практически никогда не осуществляет затаривание/растаривание контейнера (stuffing/unstuffing). Этот вопрос грузоотправитель решает своими силами либо с помощью экспедитора.

**USD 3400/40'ST FIOS SHA-KTK**

**или USD 3400/40'DV from Free in SHA to Free out KTK.**

То есть \$3400 за один стандартный 40-футовый контейнер из порта Шанхай до порта Котка на условиях "free in and out" (без расходов по погрузке и выгрузке).

# Виды договоров морской перевозки

- *Договор перевозки грузов* (ч. 2, ст. 785 ГК РФ)
- *Договор фрахтования* (ч. 2, ст. 787 ГК РФ).

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

- ***Коносамент (Bill of Lading - B/L)*** применяется в качестве договора морской перевозки обычно в линейном судоходстве при доставке мелких партий груза.
- ***Рейсовый чартер (voyage c/p)*** применяется в регулярном и трамповом судоходстве при перевозке массовых грузов.

## Виды фрахтования судов по рейсовому чартеру:

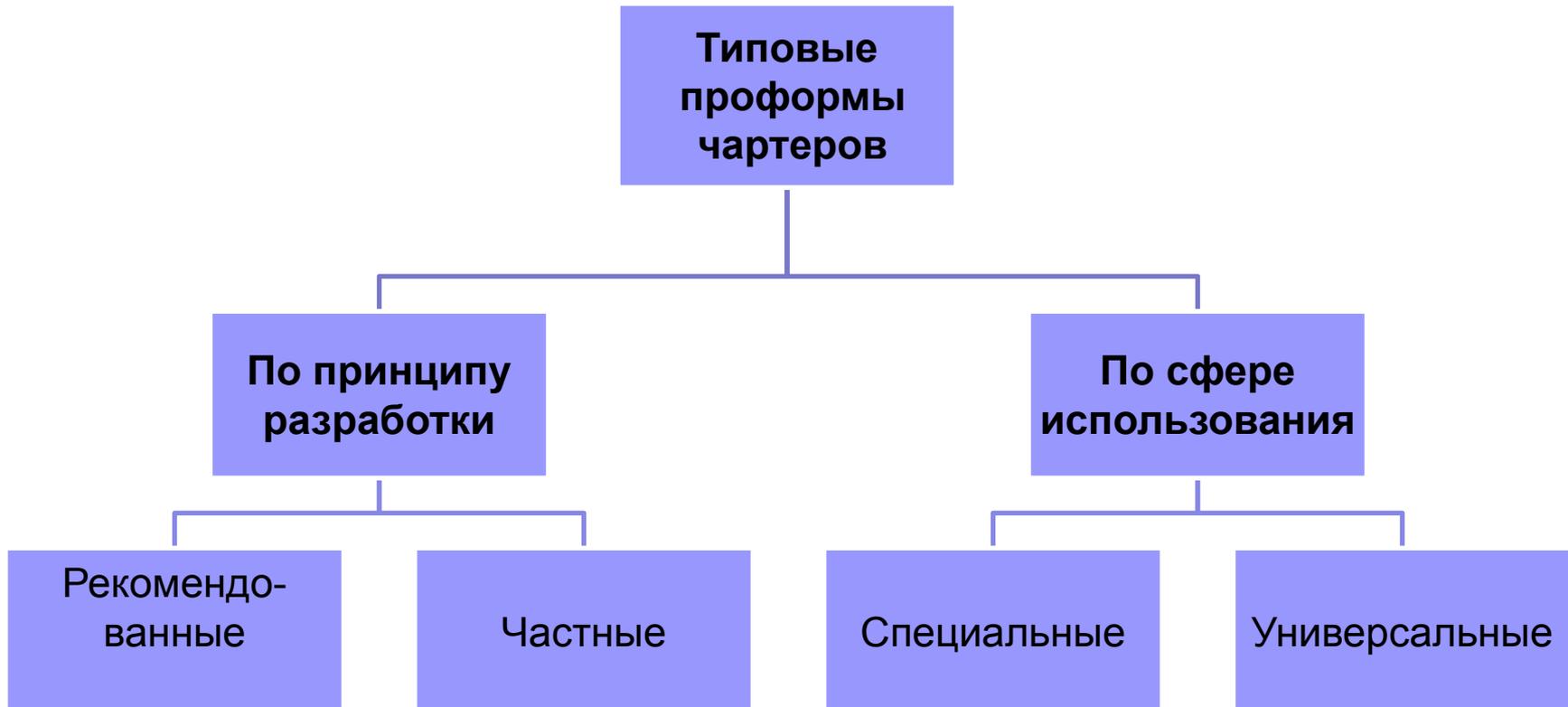
- фрахтование на один рейс (one voyage c/p);
- фрахтование судна на несколько последовательных рейсов (consecutive voyage c/p).
- фрахтовый контракт (contract of affreightment) - соглашение о перевозке регулярными рейсами определенного количества груза данного фрахтователя в течение оговоренного календарного периода (3-12 месяцев).

### Краткие формы договоров

**Букинг-нот (booking note)** - предварительная заявка грузовладельца с целью забронировать на судне место для определенной партии груза.

**Бэрс-нот (berth note)** - договор на перевозку попутных массовых грузов.

# Типовые формы чартера и их применение при международной перевозке грузов



# Структура чартера

Раздел 1. **Преамбула** (стороны, место и дата заключения договора )

Раздел 2. **Переменные коммерческие условия** (судно, груз, дата готовности судна, расчет сталии, оплата фрахта и др.)

Раздел 3. **Стандартные статьи правового характера** (об Общей Аварии, о взаимной ответственности при столкновении судов и т.д.)

**Addendum или rider** - вновь сформулированные или дополнительные статьи договора

(полное описание судна; условия оплаты фрахта; распределение расходов по грузовым работам; расчет сталии; проверка готовности трюмов инспекцией фрахтователя; распределение расходов по оплате сборов и пошлин с груза, фрахта и судна; оплата экстрастраховки; взаимоотношения сторон в случае нанесения ущерба судну стивидорами фрахтователя и др.)

Начиная с 30-х годов в России были разработаны специальные проформы чартеров, которые определяют условия перевозки всех массовых экспортных грузов страны.

- Sovietwood** - перевозка пиломатериалов из портов Севера и Северо-Запада;
- Blacksea-wood** - перевозка пиломатериалов из портов Черного и Азовского морей;
- Sovconround** - перевозка круглого леса;
- Sovietore** - перевозка руды;
- Sovcoal** - перевозка угля;
- Murmapatit** - перевозка апатитов из Мурманска

# Коммерческие условия рейсового чартера

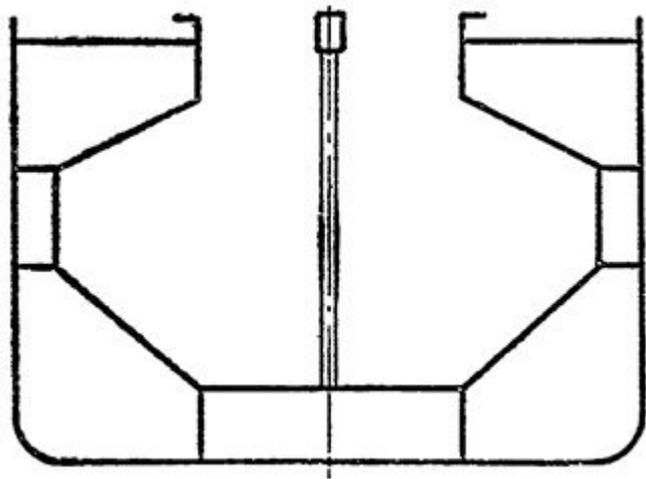
1. Условие о мореходности
2. Особенности определения даты готовности судна к погрузке
3. Указание о грузе
4. Порты погрузки и выгрузки
5. Сталийное время
6. Оплата диспача/демереджа
7. Оплата грузовых работ
8. Фрахт
9. Прочие условия рейсового чартера:
  - Агенты, обслуживающие судно в портах погрузки и выгрузки
  - Налоги и сборы
  - Брокерская комиссия
  - Ответственность судовладельцев
  - Девияция
  - Залоговое право
  - О взаимной ответственности при столкновении
  - Военные риски
  - Право и арбитраж

# Условие о мореходности

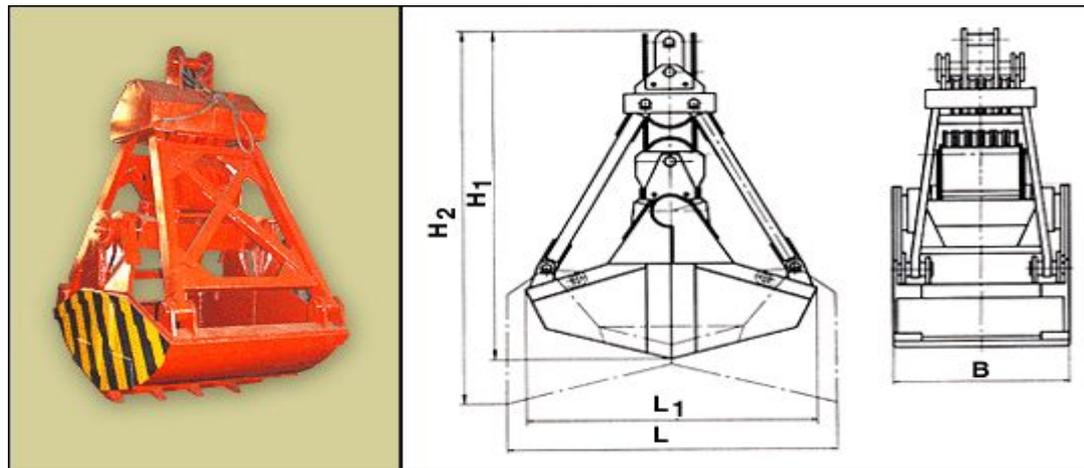
- **Мореходное состояние** - судно, его машины и механизмы, снабжение и снаряжение, численность и квалификация экипажа, сорт и количество топлива должны обеспечить сохранную и без задержек доставку согласованного груза при обычных условиях плавания в данном районе и в данное время года.
- Судно должно быть прочным, водонепроницаемым и во всех отношениях снаряженным для предстоящего рейса.
- судно должно иметь действующие документы Регистра о безопасности и сертификаты ISM (International Safety Management) и ITF (Международной Федерации транспортных рабочих).

## Условие о мореходности

- При перевозке навалочных грузов указываются: количество палуб; является ли судно самоштивирующимся; размеры люков; наличие грузовых средств, приспособленность для грейферной выгрузки (ковшовыми приспособлениями) иногда с указанием объема грейфера.



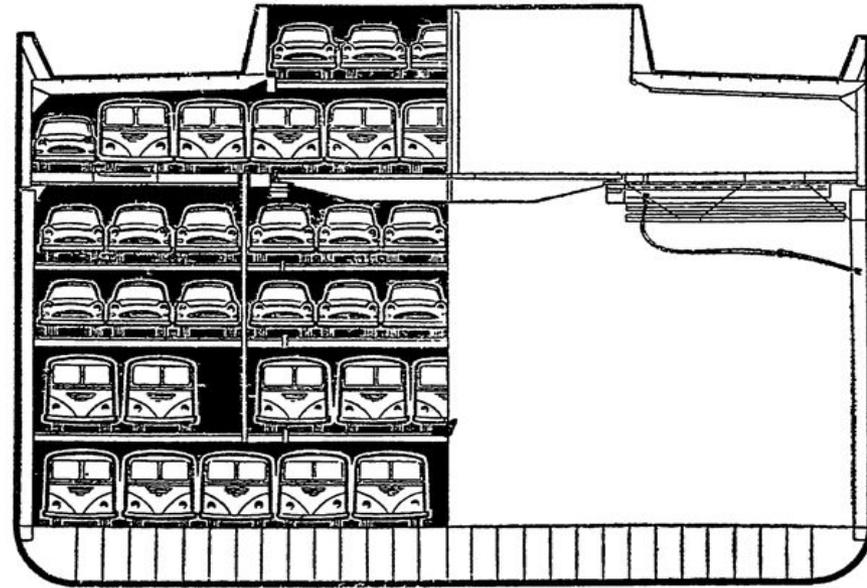
Поперечное сечение трюма рудовоза и углевоза



Грейферы - это грузозахватные устройства

## Условие о мореходности

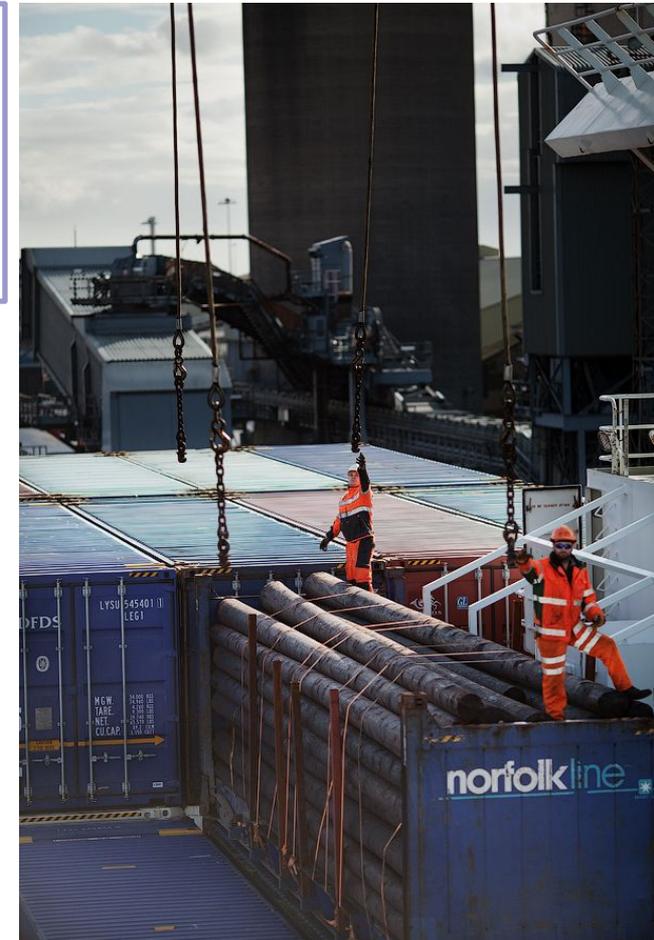
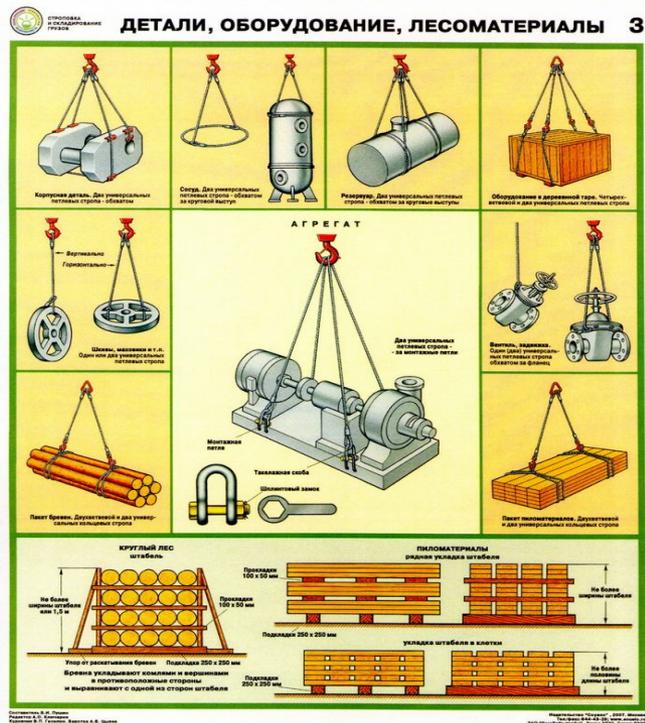
- При перевозке штучных грузов указываются:  
размеры люков;  
распределение вместимости по трюмам;  
наличие грузовых средств.  
Особо указывается, что трюмы имеют ящичную форму (box type), а люки обеспечивают полное раскрытие трюмов (full open).



Поперечное сечение судна для навалочных грузов и автомобилей

# Условие о мореходности

При перевозке леса в пакетах оговаривается наличие на судне комплекта стропов (слингов) для их погрузки/выгрузки.



**Строп - грузозахватное приспособление для штучных грузов, навешиваемое на гак грузоподъемной машины. Строп представляет собой отрезок каната или троса с петлями или с захватными гаками на обоих концах.**

## Условие о мореходности

- По наливным грузам - подача насосов и диаметр трубопровода; рабочее давление в трубопроводе; возможность перевозки нескольких различных сортов одновременно; обязательство судовладельца подогреть груз перед выгрузкой до определенной температуры либо поддерживать нужную температуру; наличие шлангоподъемников определенной грузоподъемности; наличие двойных бортов и двойного дна.
- *В последние годы вводится оговорка, что судно должно отвечать требованиям местных профсоюзов по обеспечению безопасности работы докеров.*

# Условие о мореходности

- Для специфических грузов устанавливаются некоторые дополнительные требования, например, повышенная прочность второго дна для перевозки руды, приспособленность для работы в трюмах и/или в твиндеках погрузчиков.

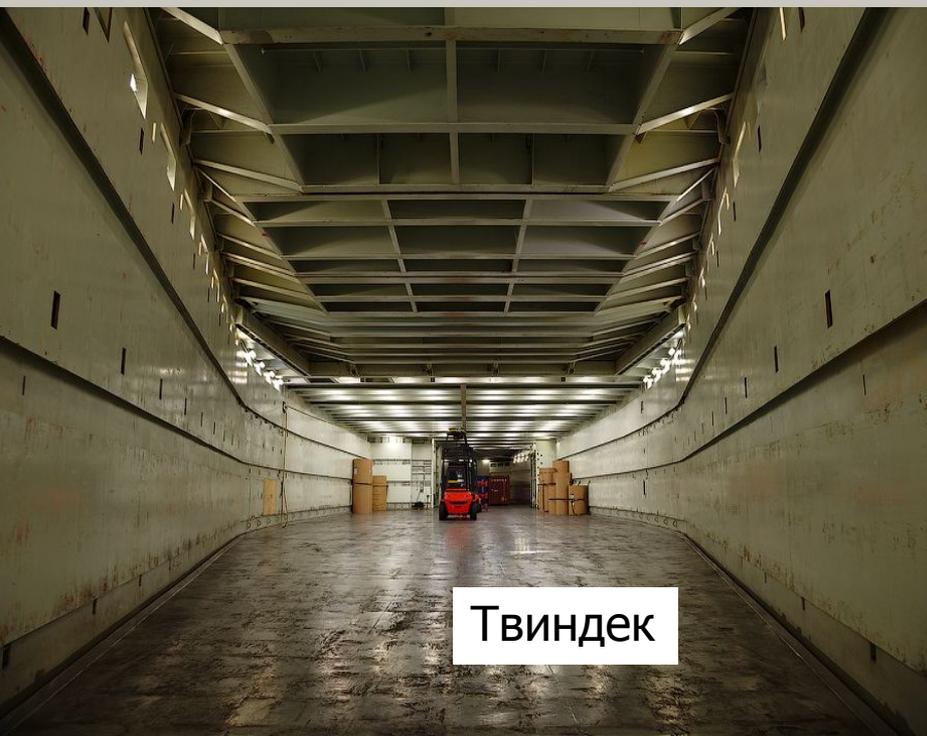


# Твиндек

*Происхождение: от английского tween – сокращенное от between - между и deck - палуба*

пространство внутри корпуса судна между 2 палубами или между палубой и платформой.

Сверху твиндек закрыт так называемыми "крышками трюмов". Открытие этих крышек обеспечивает возможность загрузки в твиндек контейнеров береговым краном



Твиндек



верхний "этаж"- это твиндек,  
а нижний - трюм

Чтобы поместить контейнеры в твиндек, необходимо открыть крышки грузового отсека. Крышки, с помощью гидравлики, становятся "домиком" и открывается доступ в твиндек. После чего береговой кран может опускать туда контейнер.



## Особенности определения даты готовности судна к погрузке

- **laydays** Полный текст в проформе чартера: «laydays no commenced before...»
- **cancelling date** (т.е. дата разрыва договора)
- **laydays** начинаются с начала официальных рабочих часов порта (например, с 8 часов), а **cancelling date** истекает с окончанием официальных рабочих часов порта (например, с 16 часов).
- В процессе переговоров по заключению чартера весь интервал называется **laycan (L/c)** и задается как единое целое (например, 5-15.06.2012).
- *На практике при заблаговременном фрахтовании судов laycan обычно составляет 10-15 суток, а при срочном фрахтовании, когда зафрахтованное судно готово немедленно двигаться в порт погрузки (или заканчивает выгрузку в этом порту), — не более 3-5 суток.*

## Указание о грузе

*Транспортные характеристики и количество груза:*  
**способ перевозки и вид упаковки**

**При перевозке кубатурных грузов** (удельный погрузочный объем - УПО более 1,3 м<sup>3</sup>/т) в чартере необходимо указать расчетное значение УПО;

**при перевозке круглого леса** - его длину и диаметр; окоренные бревна или нет;

**при перевозках пиломатериалов в пакетах** - тип пакета (торцованный или так называемый тракпакет); с прокладками между каждым рядом досок (на стиксах) или нет; размер и массу пакета.



# УПО ( УДЕЛЬНО ПОГРУЗОЧНЫЙ ОБЪЕМ) - STOWAGE FACTOR

удельная погрузочная кубатура, укладочная кубатура груза, отношение объема, занимаемого определенным грузом в судовом грузовом помещении, к массе этого груза. УПО зависит от плотности груза, его упаковки и особенностей укладки в грузовом помещении (размеров пустот между отдельными грузовыми местами и между грузом и элементами набора корпуса).

## Указание о грузе

*Транспортные характеристики и количество груза:*  
**способ перевозки и вид упаковки**

**при перевозках металла** и других штучных грузов указывают тип (пакеты, рулоны, связки, кипы, мешки), размеры и массу одного места;

**по сыпучим грузам** - УПО, угол допустимого естественного откоса, процент влажности;

**по тяжеловесам и длинномерам** - способ перевозки (в ящиках или нет), размеры и массу каждого места, допустимость перевозки на верхней палубе.

**В соответствии с Нормами Регистра РФ к сыпучим грузам, опасным с точки зрения перемещения в трюме, относятся все зерновые грузы, а также другие сыпучие грузы, угол естественного откоса которых  $35^\circ$  и менее.**

## Указание о грузе

- **маржин** (margin) - допустимое отклонение от базисного количества груза, согласованного между судовладельцем и фрахтователем на данный рейс. Величина маржина составляет  $\pm 5-10\%$ . Он может быть установлен либо в процентах, либо по абсолютной величине (например,  $9500 \pm 500$  т), либо в чартере указывается минимальное и максимальное количество груза (min 9000т, max 10000т).
- **«full and complete cargo (f+c)»** - оговорка о обязательстве принять столько груза, сколько допустимо исходя из грузоподъемности или грузовместимости судна.
- **«min ... mt up to full & complete cargo SHOPT»** - оговорка о гарантированной отправке определенного количества груза,
- **«full complete cargo but no more ... mt»** - оговорка при условии, если фрахтователь располагает только определенным количеством груза,
- **«dead freight»** - мертвый фрахт (возмещаемый судовладельцу фрахтователем убыток за недогруз судна по чартеру против полного груза).

# Порты погрузки и выгрузки

- **Direct ports** - конкретные порты.
- **Option of the port:** в чартере перечисляются несколько возможных портов погрузки/выгрузки, и при выполнении рейса фрахтователь имеет право направить судно в любой из них.
- **Range**, в чартере указываются участок морского побережья, ограниченный двумя портами или морской бассейн. При выполнении рейса фрахтователь имеет право направить судно в любой порт этого участка, включая оба ограничивающие порта. Например: **Гавр - Антверпен или Дюнкерк**
- **Broad dp** (широкий чартер): опцион ренджей. В чартере указывается несколько ренджей, и при выполнении рейсов фрахтователь может направить судно в любой порт любого из этих ренджей. Например, «перевозка зерна из портов Балтики или Черного моря».

# Сталийное время

- **СТАЛИЙНОЕ ВРЕМЯ (LAYTIME)** - это время, которое в соответствии с условиями чартера предоставляется фрахтователю для выполнения стивидорных операций в портах погрузки-выгрузки, за которые судовладелец не получает никакого дополнительного вознаграждения, кроме согласованной ставки фрахта.
- **Стивидорные расходы** - при морских перевозках расходы, связанные с погрузо-разгрузочными работами. К ним относятся расходы по погрузке/выгрузке, по укладке, обмеру, счету груза и т. п. В стивидорные расходы входит также причальный сбор.

- ***ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ НОТИСЫ (PRELIMINARY NOTICE).***

Для того чтобы отсчет сталии начался в соответствии с чартером, капитан обязан подать в порт погрузки (выгрузки) по адресам, указанным в чартере, предварительные нотисы об ожидаемой дате прибытия судна в порт.

Количество и сроки подачи этих нотисов оговариваются в договоре. Наиболее часто предусматривается подача 2-3 нотисов, например за 15, 10 и 5 суток, в этом случае последний из них называется окончательным (final notice или definite notice).



# Оплата диспача/демереджа

- **Демередж (demurrage)** - доплата к согласованному фрахту за задержку судна под погрузкой или выгрузкой сверх оговоренного сталийного времени (*контрсталийное* время) - фрахтователь уплачивает судовладельцу

**Размер демереджа** - определенная сумма за судно в сутки или ставка на 1 т брутто регистровой вместимости, уплачивается за каждый день простоя и пропорционально за часть дня.

- **Диспач (Despatch money)** - вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за окончание погрузки или разгрузки судна ранее истечения оговоренного чартером сталийного времени, т. е., за так называемое «спасенное время».

# Оплата грузовых работ

1. Судовладелец несет расходы по оплате грузовых работ и в порту погрузки и в порту выгрузки (gross terms).
2. Судовладелец свободен от оплаты погрузки, но несет расходы по укладке (штивке) груза и по его выгрузке (free in).
3. Судовладелец свободен от оплаты погрузки и укладки (штивки) груза, но несет расходы по выгрузке (free in and stowed).
4. Судовладелец свободен от оплаты выгрузки, но оплачивает погрузку и укладку груза (free out).
5. Судовладелец свободен от расходов по погрузке и выгрузке груза, но оплачивает его укладку free in and out (fio).
6. Судовладелец свободен от оплаты погрузки, выгрузки и укладки груза - free in and out and stowed (fios).

Дополнительные варианты:

«выгрузка производится получателями без какого-либо риска и расходов для судна» (free of all risk and expense to the vessel)

# Фрахт

- При рейсовом фрахтовании провозная плата устанавливается соглашением сторон чаще всего в виде фрахтовой ставки (rate of freight) за единицу груза.
- Расчетными фрахтовыми единицами (freight unit) обычно являются единицы массы, объема или штука груза.
- В линейном судоходстве при перевозке особо ценных грузов применяется также исчисление фрахта в процентах от стоимости груза (ad valorem).
- за какое количество груза оплачивается фрахт: за погруженное (intaken), т. е. за коносаментное количество груза, или за выгруженное (delivered) в порту назначения.
- Скидка с фрахта (in lien of weighing) в размере 1-2%.
- «люмпсум» (lumpsum) - общая сумма за рейс. При фрахтовании на условии люмпсум судовладелец гарантирует в чартере грузоподъемность и грузоместимость судна, а расходы по погрузке и выгрузке принимает на себя фрахтователь

## Виды коносаментов

- **Бортовой коносамент** – On Board Bill of Lading (Board B/L) – удостоверяющий, что принятые к перевозке грузы реально погружены на судно.
- **Долевой коносамент** – Delivery order – товарораспорядительный документ, выдаваемый перевозчиком или грузополучателем с подтверждением капитаном судна.
- **Застрахованный коносамент** – Insured Bill of Lading – представляет собой сочетание транспортного документа со страховым полисом и служит доказательством как приема груза к перевозке, так и его страхования, применяется при перевозке грузов в контейнерах.
- **Именной коносамент** – Straight Bill of Lading (Straight B/L) – составленный на имя определенного грузополучателя.
- **Коносамент на предъявителя** – передается в обмен на груз путем простого вручения.
- **Коносамент на груз, принятый для погрузки** – Received for shipment Bill of Lading (Received for shipment B/L) – коносамент на груз, принятый для погрузки в порту в ожидании еще не прибывшего судна.
- **Линейный коносамент** – Liner bill of Lading (Liner B/L) – коносамент, выдаваемый судоходной компанией или от ее имени и покрывающий перевозку на судах, курсирующих по регулярным маршрутам в соответствии с установленным и опубликованным расписанием.



## Виды коносаментов

- **Коносамент с оговорками** ("нечистый" коносамент, "грязный" коносамент) – Claused bill of Lading (Claused B/L; Unclean bill of lading) – коносамент, в котором сделаны отметки о повреждении груза и/или упаковки.
- **Местный коносамент** – Local bill of Lading – со ссылкой на сквозной коносамент, по которому груз принят к перевозке. Местные коносаменты имеют служебное значение для отчетности линии, порта и не являются товарораспорядительными документами.
- **Ордерный коносамент или оборотный коносамент** – Order bill of lading; Negotiable bill of landing (Negotiable B/L) – по которому груз передается либо "приказу" грузоотправителя, либо "приказу" грузополучателя, либо "приказу" банка, либо по передаточной надписи того, чьему "приказу" он составлен.
- **Прямой коносамент** – Direct bill of lading – коносамент, покрывающий отгрузку между непосредственными портами погрузки и выгрузки на одном и том же судне.
- **Сборный коносамент или групповой коносамент** – Combined (Collapsible) bill of lading – на несколько грузов, предназначенных для различных грузополучателей.
- **Сквозной коносамент** – Through Bill of Lading (Through B/L, TBL) – предусматривающий перевалку груза на другое судно в промежуточном пункте и покрывающий всю перевозку груза от порта погрузки до места конечного назначения.