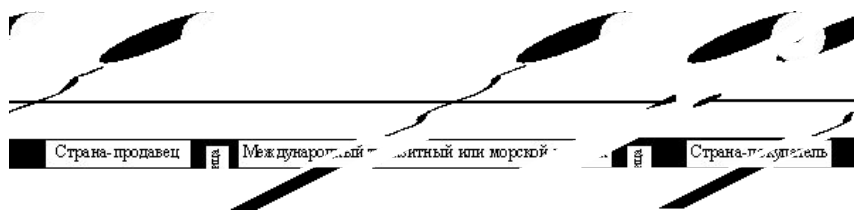




Коммерческая эксплуатация

ПМ.03 ОБРАБОТКА И
РАЗМЕЩЕНИЕ ГРУЗА
МДК.03.01 ТЕХНОЛОГИЯ
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

• **Схема процесса доставки товара в международной торговле**



- В широком смысле, международные транспортные услуги включают помимо непосредственно перевозочной деятельности различные сопутствующие операции:
- ÷ доставку груза от склада отправителя до ближайшего грузового терминала;
- ÷ его погрузку на магистральные транспортные средства;
- ÷ перегрузку на другие виды транспорта в промежуточных пунктах;
- ÷ выгрузку в пункте назначения;
- ÷ временное хранение груза в промежуточных пунктах;
- ÷ переоформление перевозочных документов.
- Расходы, связанные с выполнением сопутствующих транспортных операций и затраты по перевозке груза магистральными видами транспорта образуют полные транспортные расходы грузовладельца.

Условие FOB

Условие **FOB** (свободно на борту) означает, что продавец выполнил свои обязательства по поставке, когда товар перешел через поручни судна в назначенном порту отгрузки. Применяется только для морских перевозок.

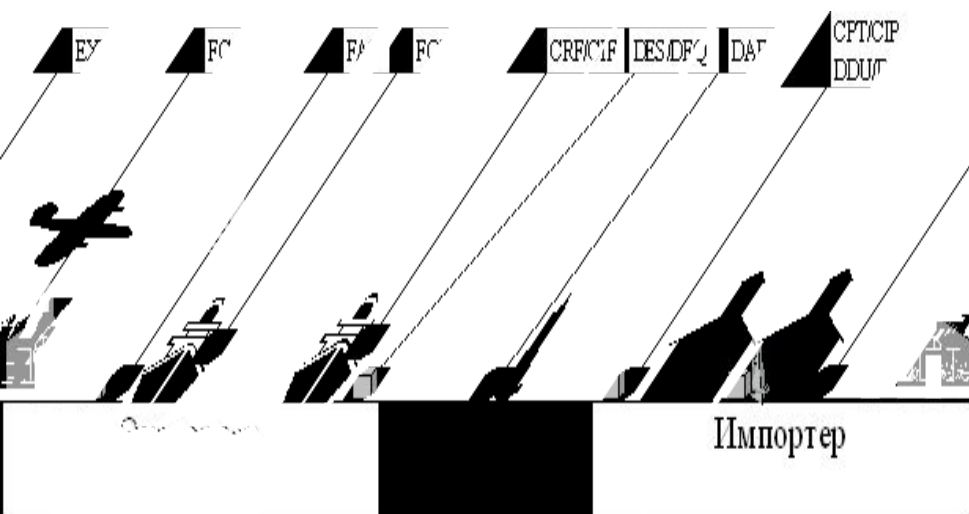
- **Обязанности Продавца:**

- - Выполнить все таможенные формальности для экспорта
- - Доставить товар на борт названного судна в названном порту отгрузки в согласованный срок.
- - Нести все риски потерь и/или повреждения товара до момента перехода его через поручни судна в порту отгрузки.
- - Нести все расходы до момента перехода товара через поручни судна.

- **Обязанности Покупателя:**

- - Получить на свой собственный риск и за свой счет любую лицензию на ввоз или другое официальное свидетельство и выполнить все таможенные формальности по импорту товара и, где необходимо, для его транзита через третью страну.
- - За свой счет заключить договор перевозки товара из названного порта
- - Нести все риски потерь и/или повреждения товара с момента перехода его через поручни судна в порту отгрузки.
- - Нести все расходы с момента перехода товара через поручни судна в порту отгрузки.
- При данном условии поставки цена включает: стоимость товара, транспортные расходы до порта отгрузки, погрузо-разгрузочные работы в порту отгрузки, хранение груза.

Базисные условия поставки



Понятие чартера. Под чартером в самом широком смысле понимается договор фрахтования транспортного средства, в соответствии с которым одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки груза, пассажиров и багажа.

Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливается транспортными уставами и кодексами.

Основные направления перевозок морским транспортом

- Лидирующее место по числу морских транспортировок занимает Атлантический океан (1/2 транспортировок). Вдоль всего океанического побережья размещены важнейшие порты Америки и Европы (2/3 всех портов). Таким образом, в Атлантическом океане создалось несколько направлений:
- 1) **Северо-атлантическое** (крупнейшее в мире), соединяющее Европу с Северной Америкой.
- 2) **Южно-атлантическое**, соединяющее Европу с Южной Америкой.
- 3) **Западно-атлантическое**, соединяющее Европу с Африкой.
- Следующими в рейтинге транспортировок идут грузоперевозки по Тихому океану. Учитывая большое количество государств вблизи **Тихого океана**, потенциал его роста и популярности достаточно высок. Это страны с населением 2,5 млрд. человек, с высоким уровнем экономического развития и большой ресурсной базой.
- **Индийский океан** идет третьим по числу транспортировок. К его берегам выходят государства с населением более миллиарда. Большая часть транспортировок приходится на Персидский залив.

Важнейшие направления морских транспортировок

- **1. Нефть и нефтепродукты:**
 - - Из ближневосточных государств в Западную Европу, Соединенные Штаты и Японию;
 - - Из района Карибского моря в Америку и Западную Европу.
- **2. Уголь:**
 - - из Австралии, ЮАР, Соединенных Штатов в Европу и Японию.
- **3. Железная руда:**
 - - из Бразилии в Японию;
 - - из Австралии в Западную Европу и Японию.
- **4. Зерновые культуры:**
 - - из США, Канады, Австралии и Аргентины в развивающиеся страны Африки и Латинской Америки.

Договора фрахтования

судно

РЕЙСОВЫЙ ЧАРТЕР (VOYAGE CHARTER)

- а) Фрахтование на 1 рейс – (on one voyages) соглашение, по которому судовладелец за определенную плату (фрахт) обязуется на обусловленном судне перевести обусловленный груз из одного или нескольких портов отправления в один или несколько портов назначения. Фрахт может взиматься за перевозку фактически погруженного груза, исходя из цены за 1 его тонну, либо за перевозку любого погруженного количества груза (в пределах грузоподъемности судна) по маршруту, указанному в чартере – аккордный фрахт или ЛЮМПСУМ;

б) Фрахтование на последовательные рейсы – (on consecutive voyages) разновидность фрахтования при перевозке больших количеств однородного груза в одном и том же направлении одним и тем же судном. Соглашение оформляют одним чартером с указанием количества рейсов, которые должно совершить судно.

- в) Фрахтование по генеральному контракту – соглашение, по которому судовладелец обязуется перевести определенное количество груза в течение определенного времени на любых пригодных для этой цели своих судах, причем их названия в контракте не указывают. На каждый отдельный рейс может выписываться букинг-нот, со ссылкой, что перевозка идет в счет генерального контракта.
- Следует учесть, что в зависимости от характера грузов, применяется около 40 различных проформ рейсовых чартеров. Наиболее распространенная – **General Contract (Gencon)**.

Договор фрахтования судов

Тайм - чартер (Time-Charter)

- Договор аренды судна на время, по которому **судовладелец**, оставаясь собственником судна и сохраняя контроль над экипажем, несет все расходы (кроме приобретения топлива, пополнения запасов воды и оплаты судозаходов) по содержанию последнего, поддерживает судно в состоянии, пригодном для эксплуатации, снабжает его смазочными материалами, оплачивает страховку судна.
- **Фрахтователь** распоряжается судном для перевозки любых законных грузов, кроме тех которые не разрешены чартером, и несет все расходы на приобретение топлива, воды, оплату налогов, портовых сборов и проведение работ, связанных с перевозкой грузов,
- **Фрахтователь** отвечает за все последствия своих распоряжений и обязательства, возникающие вследствие подписания капитаном, комсоставом или агентом судна коносаментов или других документов, связанных с эксплуатацией судна.
- **Фрахтователь** отвечает за убытки нанесенные судовладельцу в результате неправильных или небрежных действий самого фрахтователя или его служащих. В тайм-чартере обычно указывается определенный район эксплуатации судна, а

Бербоут-чартер (Bare-Boat Charter)

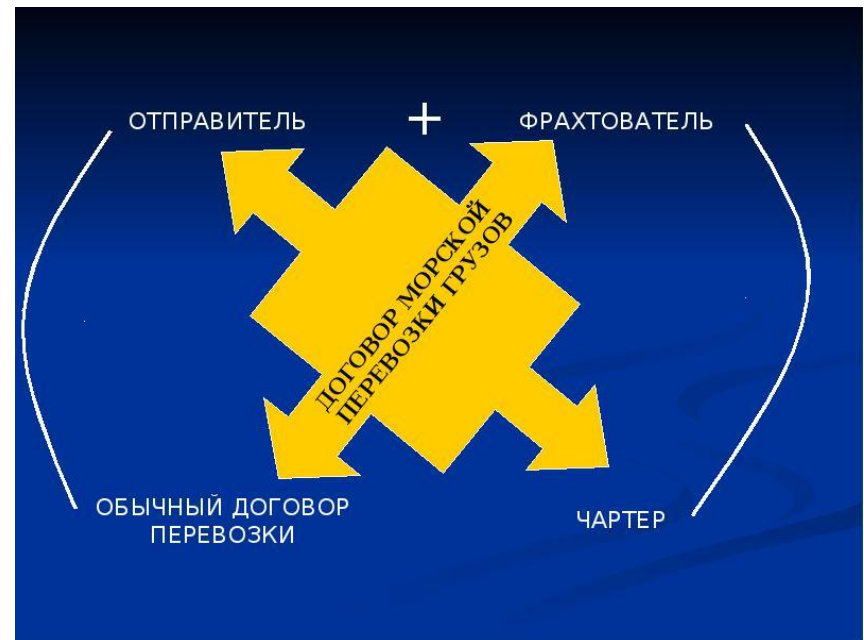
- Договор аренды судна на время, по которому судовладелец передает судно фрахтователю в полное владение, в том числе сам комплектует экипаж и несет все эксплуатационные и ремонтные расходы (аварийные и периодические). Если бербоут-чартер заключен с правом выкупа судна (**договор лизинга**), то фрахтователь в течение срока договора выплачивает не только фрахтовую ставку, но и оговоренную стоимость самого судна, а после окончания срока договора судно становится собственностью фрахтователя с переоформлением всех судовых документов.

Договор фрахтования судов

Димайз-чартер (Demise-Charter)

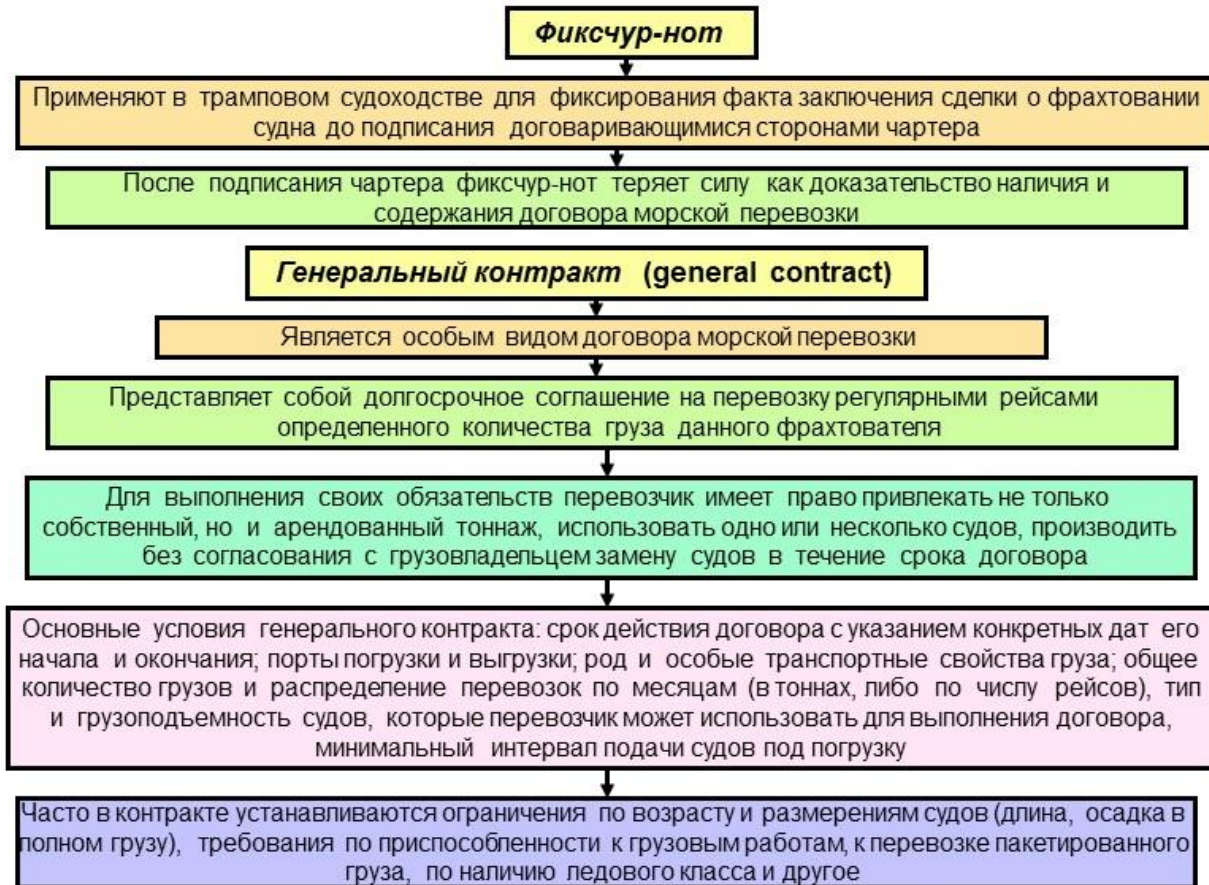
- Договор аренды судна на время, по которому судовладелец передает судно фрахтователю в полное владение, в том числе с правом контроля над командой (которая становится служащими фрахтователя). Фрахтователь принимает на себя все расходы по эксплуатации судна, в т. ч. и зарплату экипажа, страхование casco, поддерживает его исправное техническое состояние, производя периодические и аварийные ремонты. Однако при фрахтовании судна по димайз-чартеру оперативное управление судном от имени фрахтователя и по его инструкциям осуществляет сам судовладелец, он же комплектует экипаж и несет все эксплуатационные расходы. При такой форме эксплуатации судна фрахтователь имеет возможность использовать сложившуюся организацию и структуру управления судовладельца.

Договор морской перевозки



Договор фрахтования по генеральному контракту

General freight contract



ДОГВОР ПЕРЕВОЗКИ

Виды договора морской перевозки

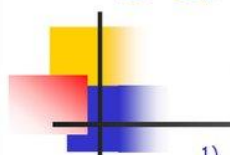
Перевозка грузов морским транспортом осуществляется на основе договора морской перевозки, который заключается в письменной форме

Виды договора морской перевозки



ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ

Основные формы договоров о морских перевозках:



Переход
ответственности
и рисков от
судовладельца к
фрахтователю

- 1) **Коносамент** – является короткой версией договора на перевозку между перевозчиком и грузоотправителем. Перевозчик обязуется доставить груз в порт назначения за установленную плату, неся все риски и издержки.
- 2) **Рейсовый чартер**. Владелец судна оплачивает все расходы, включая погрузочно-разгрузочные работы. Получает вознаграждение – фрахт, зависящий обычно от количества перевозимого груза.
- 3) **Тайм-чартер**. Грузоотправитель использует судно в течение определенного времени, но владелец оплачивает работу экипажа, а фрахтователь отвечает за все остальное (погрузочно-разгруз работы, оплата топлива, навигационные расходы и т.п.).
- 4) **Димайз-чартер**. Судовладелец передает фрахтователю весь объем прав по управлению судном и контроль над его экипажем. Фрахтователь распоряжается судном на правах владельца, принимая на себя все риски и издержки.
- 5) **Бербоут-чартер**. Кроме прав по димайз-чартеру, фрахтователь вправе сменить экипаж, включая капитана, сменить флаг и фирменные знаки. Это этап к переходу прав собственности, т.е. к покупке данного судна.

Договор перевозки

Чартер

Чартер (Charter-party) - договор перевозки в трамповом судоходстве

Чартер - это вид договора перевозки, в соответствии с которым фрахтовщик (owner of the steamer или owner) обязуется предоставить фрахтователю (owner of the cargo, charterer или freighter) целое судно либо одно или несколько судовых помещений для перевозки груза.

По сравнению с **коносаментом**, чартер является **гораздо более подробным документом, содержащим разнообразные условия и регламентирующим права и обязанности каждой из сторон**. Однако подписание чартера не исключает выдачу коносамента, более того, в некоторых проформах чартеров прямо оговорено использование конкретной проформы коносамента. В таком случае коносамент играет роль расписки о принятии груза к перевозке, а взаимоотношения сторон регулируются чартером. Следует, однако, учесть, что при противоречии чартера и коносамента обычно превалируют условия, содержащиеся в чартере.

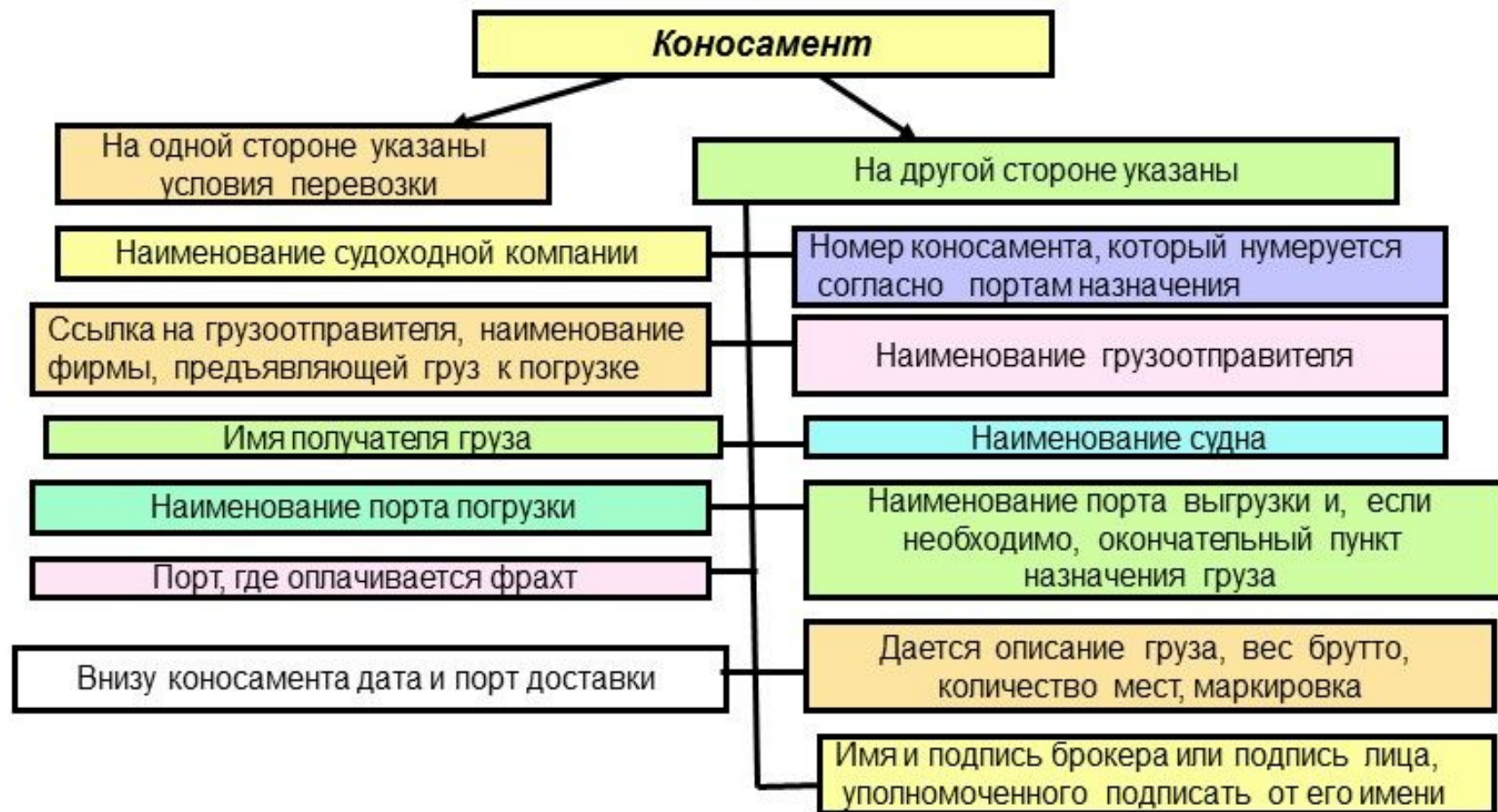
Bill(s) of Lading

- **1) Коносамент** - вид документа, имеющего титульное значение подтверждающего право владения грузом. Это полноценный документ для сопровождения и передачи товара при транспортировке на судне. Различают несколько видов коносамента: бортовые и небортовые (**on board, received for shipment**), портовые, сквозные (**through**) и т.д. Суть всех разновидностей документа остается неизменной, а их отличие заключается только в детализации особенностей приема/передачи товара.
- В/Л – является документом подтверждающим факт приема груза к перевозке и товарораспорядительным документом.
- Существует также классификация коносамента в зависимости от описанных выше типов судна используемого для морской транспортировки. Подобные документы соответственно и носят название рейсовые (**Liner Bill of Lading**) и чартерные (**фрахтовые**) (**Chartered Bill of Lading**). В первом случае документ коносамент служит товарораспорядительной формой, содержащей всю необходимую информацию по транспортировке. **Фрахтовый коносамент** не может считаться товарораспорядительным или удостоверяющим факт транспортировки. В него вносят ссылки, указывающие на условия чартера, которые описаны в соглашении между фрахтователем и перевозчиком.

Функции коносамента



Содержание коносамента



Оформленный коносамент

CODE NAME "CONGENBILL", EDITION 1994

Shipper: LTD, SENDAI-CITY, JAPAN

BILL OF LADING B/L No. NVL-24
TO BE USED WITH CHARTER PARTIES Reference No.

Com consignee: STOROZHENKO SERGEY ANATOLIEVICH
RUSSIAN FEDERATION VLADIVOSTOK
CITY VATUTINA STREET 20 RUSSIA

Notify address: SAME AS ABOVE

Vessel: Port of loading: GAVRIIL KIRDISHCHEV 305 NAGOYA, JAPAN
Port of discharge: VLADIVOSTOK

Shipper's description of goods: Gross weight: 1,100 KGS
10.342 M3

USED VEHICLE(S): NISSAN SUNNY
YEAR 1999 1500 CC GASOLINE
CHASSIS #:FB15-054605
CF-FB15 0615
DIMENSION: 434x169x141

V. ADIVOSTOK
CASE 1
MADE IN JAPAN 1 UNIT

ВЛАДИВОСТОКСКАЯ ТАМОЖНЯ
ГРУЗ ТАМОЖЕННЫМ
Инспектор
12.08.2005
COPY NON-NEGOTIABLE
SAID TO CONTAIN 200 P.
SHIPPER'S WEIGHT AND MEASUREMENT

СЕК. МОЩЕРОН-
СЕНДЕТЪ СТВЪМ 10702/100009,
10702/100010 ОТ 08.12.2004г.

"FREIGHT PREPAID AS ARRANGED"

SAY: ONE (1) UNIT ONLY. ... on deck at Shipper's risk, the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight Payable as per CHARTER-PARTY dated: ...

FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight: ...

Time used for loading: ... days ... hours.

@US\$ 294.00 / UNIT
X 1 UNIT =US\$ 294.00

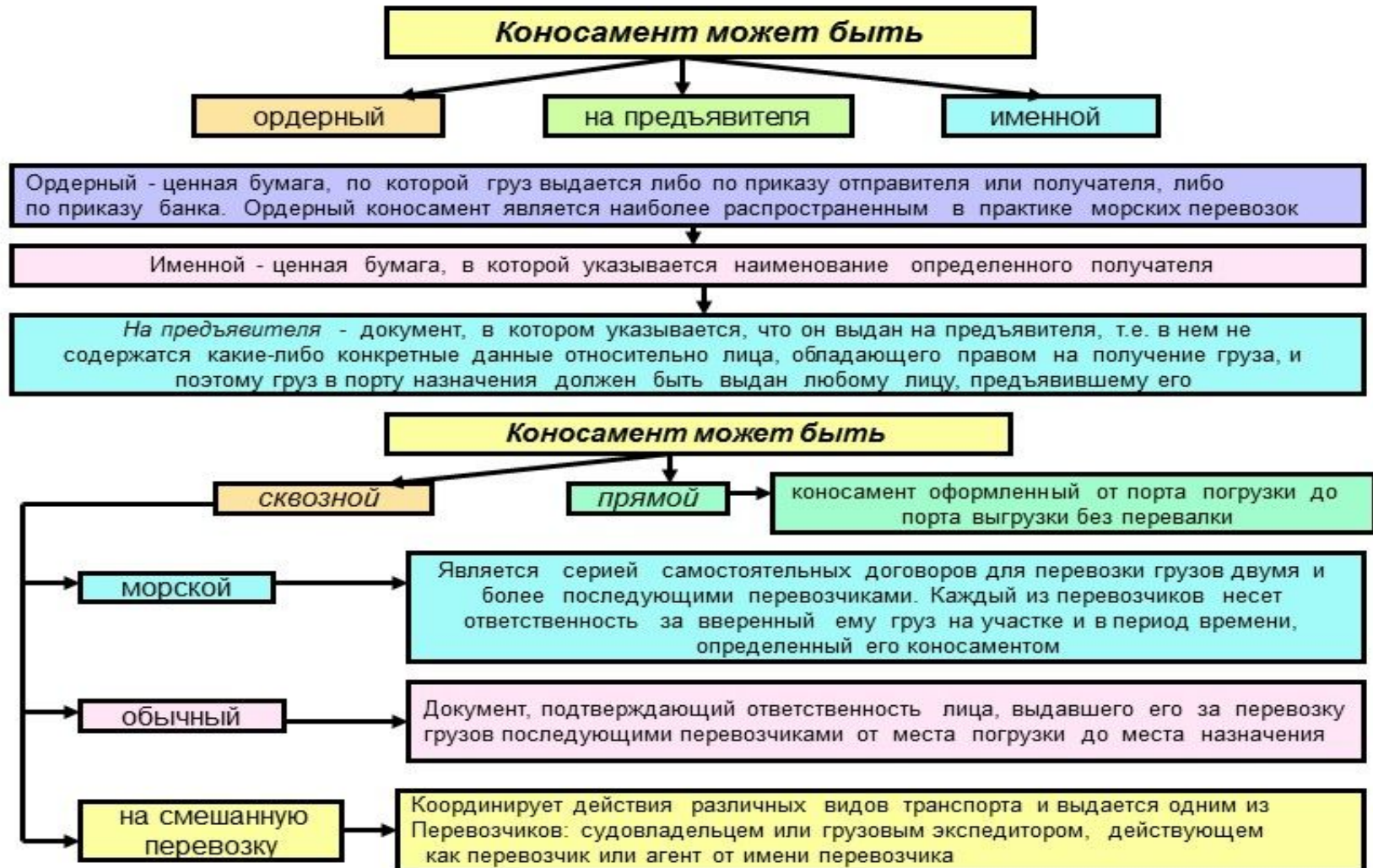
SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.
Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.
IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.
FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Place and date of issue: NAGOYA, JAPAN OCT. - 8. 2005
Signature: MV GAVRIIL KIRDISHCHEV
FESJO, RUSSIA

Number of original B/L: THREE (3)

Printed and sold by: P. O. Kuybyshevskiy Prospekt A/S, 81 Valodavskaya, DK-2325 Valodavsk, Telex: +45 43 88 07 08 by authority of The Baltic and International Maritime Council, (BIMCO), Copenhagen

Виды коносаментов



Seaway Bill

- **Морская накладная (Seaway Bill)** является одной из разновидностей транспортных накладных, применяемых при перевозке грузов различными видами транспорта. Морские накладные именуются следующим образом:
 - - **Океанские (Ocean Waybills);**
 - - **Фрахтовые (Data Freight Receipts);**
 - - **Линейные (Liner Waybills).**
- Морские накладные применяются в международной торговле наряду с коносаменами тогда, когда такой способ оформления перевозки груза удовлетворяет обе стороны торговой сделки.
- Морская накладная обычно применяется для сопровождения морской транспортировки от одного филиала к другому, т.е. в тех случаях, когда:
 - - Не применяется аккредитивная форма расчетов;
 - - Отправитель и получатель это один и тот же субъект;
 - - При коротких сроках транспортировки (срок транспортировки меньше, чем почтовая доставка документации);
 - - Для транспортировки товара на склад консигнации;
 - - Для транспортировки продукции по адресу представителей для комиссионной торговли.

Dock Receipt – Delivery Order

- **Доковая расписка (Dock Receipt или Dock Warrant)** оформляется при морской транспортировке транспортной компанией по получении товара для транспортировки на пирсе порта для перевозки за границу. На каждую партию такие формы оформляются в нескольких экземплярах. Доковая расписка (или доковый вариант) содержит количественные характеристики товара, маркировку и объем груза. При наличии несоответствия данных или повреждений груза во время его осмотра в расписку вносятся примечания (до ее подписания). На основании доковой расписки оформляется коносамент.
- В практике Dock Receipt рассматривается как товарораспорядительный документ. Но, следует учесть, что эта форма не обладает всеми необходимыми признаками такого документа, так как доковая расписка не удостоверяет права владения и распоряжения грузом.
- **Деливери-ордер (Delivery Order).** Данная форма документа может использоваться в качестве расписки от перевозчика и подтверждения договора транспортировки товара. Различают 2 варианта деливери-ордеров (для перевозчиков и для продавцов). В первом случае документ называется деливери-ордер судна.
- Первый вид является видом отгрузочного сертификата, когда в порту назначения указанная часть груза подлежит выдаче именно держателю этого документа. Вторым вариантом может использоваться в ситуациях, когда у продавца имеется один коносамент на весь груз, а продавцу необходимо продать его по частям разным покупателям. Каждому из покупателей продавец не может передать коносамент, поэтому для решения этого вопроса в договоре купли-продажи продавец заранее оговаривает свое право предоставить покупателям вместо коносамента Delivery Order. Эта форма документа применяется вместе с коносаментом как вариант дробления партии продукции на небольшие составляющие с целью дальнейшей реализации. В то же время, нужно учесть, что деливери-ордер не относится к ценным бумагам и не предоставляет возможности для правовой защиты в результате причинения вреда грузу.

Документы необходимые для морской транспортировки

- **5) Штурманская расписка (Mate's Receipt)** оформляется помощников капитана судна после того, как груз принят на борт. Данная расписка также не относится к товарораспорядительным формам документов, но может быть таковым при отсутствии коносамента, если есть предварительная договоренность между участниками сделки.
- В практике ряда стран при морских перевозках применяются документы, аналогичные штурманской расписке, в качестве документа, временно остающегося у владельца товара в подтверждение получения у него товара. К ним, например, относятся причальная расписка владельца причала, квитанция о приеме товара владельцем склада.
- Данная форма документа аналогична со штурманской распиской и впоследствии возвращается субъекту, его передававшего в обмен на коносамент или складское свидетельство после поступления продукции на склад. Эти документы не относятся к ценным бумагам, не оборачиваются и не являются товарораспорядительными.
- **6) Складское свидетельство (Warehouse Receipt)**. Такая форма документации служит подтверждением в форме расписки ответственного лица, представляющего собственника складских площадей, о принятии груза на временное хранение. Правовой смысл этого документа в разных странах трактуется по-разному, и в соответствии с законодательством ряда стран, например, США, он приравнивается к ценной бумаге, будучи оформленным в оборотной форме. В этой форме складское свидетельство допустимо к использованию для обеспечения банковской ссуды. Согласно американскому законодательству, складскому свидетельству присваиваются свойства коносамента, а в британском праве такие нормы отсутствуют.

Классификация КОНОСАМЕНТОВ

1

- **Liner B/L**
- Линейный коносамент

4

- **B/L to order**
- Ордерный коносамент

2

- **Tramp B/L**
- Трамповый коносамент

5

- **B/L to a bearer**
- Коносамент на предъявителя

3

- **B/L to a named**
- Именной коносамент

6

- **Through B/L**
- Сквозной коносамент (с перевалкой на другое судно)

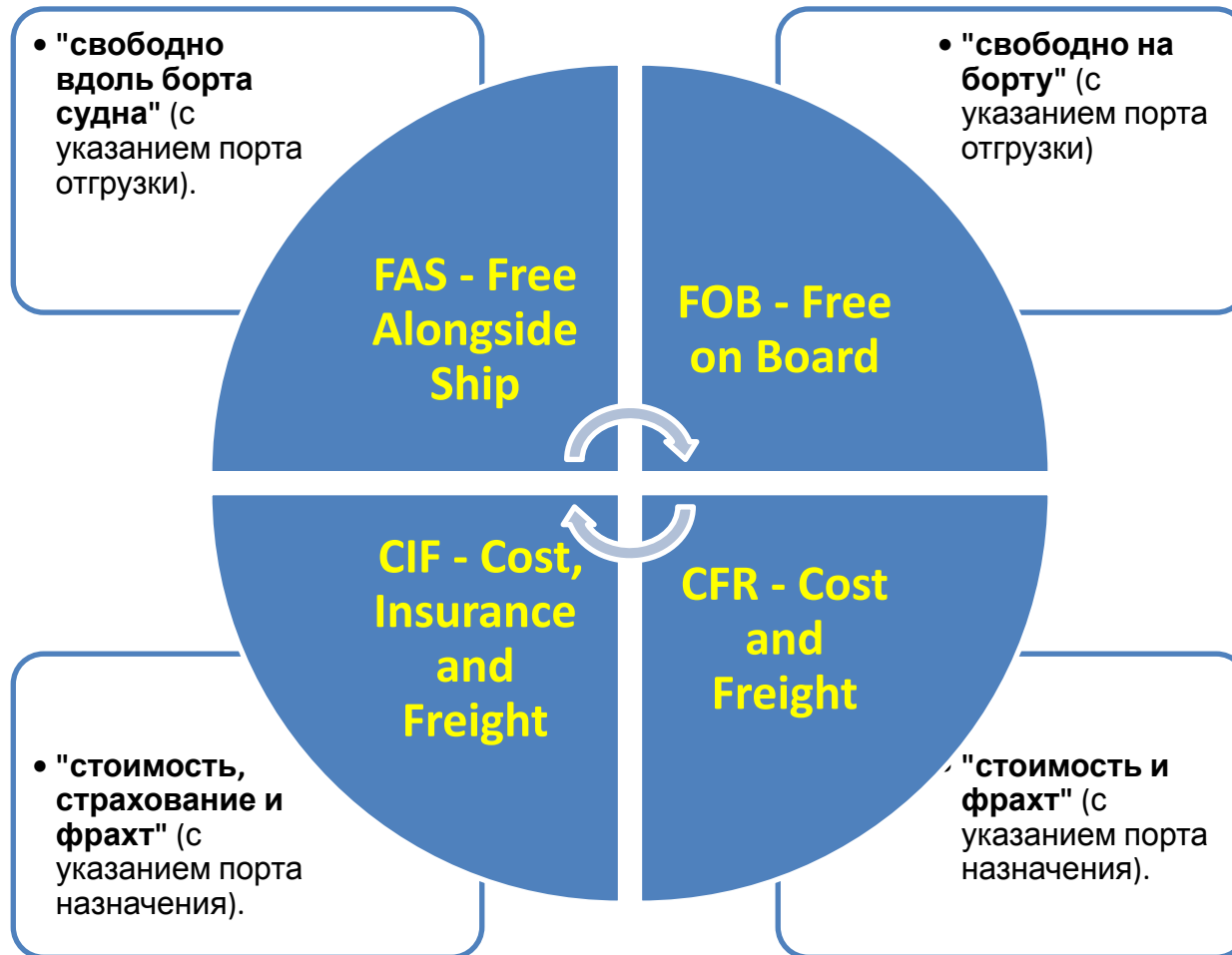
Условия поставки Инкотермс 2010

INCOTERMS - Сокращенное название международных правил по толкованию коммерческих терминов в договорах купли-продажи, издаваемых Международной

- **Условия Инкотермс 2010 регламентируют следующие положения:**
- - Распределение транспортных затрат при доставке товаров – от продавца к покупателю. Следовательно, определяется, до какого момента предстоит платить продавцу, а когда данное обязательство переходит покупателю.
- - Момент перехода рисков от продавца к покупателю, которые связаны с продавцом. В том числе риск повреждений, утраты, случайной гибели груза.
- - Дата поставки товара. Устанавливается момент, когда происходит фактическая передача товара от продавца покупателю, либо его представителю.
- Правила перехода права собственности, последствия при невыполнении обязательств по договору со стороны участников, включая основания по освобождению сторон ответственности, положениями поставки Инкотермс не регламентируются. Подчиняются данные положения нормам применимого права определенного государства либо Венской конвенции.

Договор купли-продажи

Правила Инкотермс позволили унифицировать толкование понятий, используемых при оформлении международных контрактов купли/продажи с транспортировкой товаров за пределы таможенных границ. Правила Инкотермс-2010 включают 11 торговых терминов, но непосредственно к морской транспортировке относятся четыре термина: ФАС, ФОБ, КАФ И СИФ.



Расшифровка терминов Инкотермс

2010

1. EXW (EX Works (... named place)).

- **Франко завод (...название места).**
- Термином «Франко Завод» отмечается – считается, что продавец выполнил обязанности по поставке после предоставления товара покупателю в распоряжение на своем предприятии либо в другом указанном месте.
- При этом продавец не отвечает за погрузку на транспортное средство, таможенную очистку для экспорта товара.

2. FCA (Free Carrier (...named place)).

- **Франко перевозчик (...название места).**
- Термином «Франко перевозчик» обозначается – продавцом будет осуществлена доставка перевозчику до названного места товара, который прошел таможенную очистку. Нужно учитывать, что от выбора места поставки будут зависеть обязательства погрузки-разгрузки на этом месте.
- При проведении поставки в помещении продавца, то ответственность за отгрузку возлагается на продавца. При проведении поставки в другое место, ответственность за отгрузку на продавца не возлагается. Возможно применение этого термина при перевозке транспортом любого вида, в том числе посредством смешанных перевозок.

3. FAS (Free Alongside Ship (... named port of shipment)).

- **Франко вдоль борта судна (... название порта отгрузки).**
- Термином «Франко вдоль борта судна» обозначается - поставка будет считаться выполненной продавцом, когда размещен товар вдоль борта судна на причале либо на лихтерах в указанном порту. Предполагается, что соответствующие риски повреждения либо потери товара и расходы будут обязанностью покупателя.
- Термином FAS предполагается, что возлагается на продавца обязанность произвести таможенную очистку товара для экспорта. Но в ситуации, когда стороны желают, чтобы обязанности таможенной очистки на себя брал покупатель, необходимо четко указать данное положение в соответствующем дополнении к оформленному договору купли-продажи. Применяться этот термин может исключительно в отношении перевозки груза с помощью внутреннего водного либо морского транспорта.

Расшифровка терминов Инкотермс 2010

4. FOB (Free On Board (... named port of shipment)).

- **Франко борт (... название порта отгрузки).**
- Термином «Франко борт» отмечается, что выполненной продавцом поставка будет считаться, когда перевозимый груз перешел через поручни судна в указанном порту отгрузки. Следовательно, риски потери либо повреждения товара, соответствующие расходы с данного момента возлагаются на покупателя. Условия термина FOB устанавливают, что продавец обязан проводить таможенную очистку товара для экспорта.
- Возможно применение этого термина лишь по отношению к перевозке товаров на внутреннем водном либо морском транспорте. Если стороны не планируют поставить товар через поручни судна, должен применяться термин FCA.

5. CFR (Cost and Freight (... named port of destination)).

- **Стоимость и фрахт (... название порта назначения).**
- Термин «Стоимость и фрахт» значит – поставка будет считаться осуществленной продавцом, когда передан товар через поручни судна в порту отгрузки. На продавца возлагается обязанность оплаты расходов и фрахта, которые требуются с целью доставки товара в указанный порт назначения. Но риск повреждения либо потери товара, любые дополнительные затраты после отгрузки товара, возлагаются на покупателя. В соответствии с условиями термина CFR, продавец обязан провести таможенную очистку товара для экспорта.
- Возможно применение этого термина лишь при перевозке товара на внутреннем водном либо морском транспорте. Если стороны не планируют поставку товара через поручни судна, следует применять термин CPT.

6. CIF (Cost, Insurance and Freight (... named port of destination)).

- **Стоимость, страхование и фрахт (...название порта назначения).**
- При термине «Стоимость, страхование и фрахт» предполагается – поставка будет считаться выполненной продавцом, когда произошел переход товара через поручни судна в порту отгрузки.
- На продавца возлагается обязательство по оплате расходов и фрахта, которые необходимы, чтобы доставить товар в указанный порт, однако риск повреждения либо потери товара, подобно любым дополнительным расходам, возникающим уже после отгрузки, будут возложены на покупателя.

Расшифровка терминов Инкотермс 2010

7. CIP (Carriage and Insurance Paid To (... named place of destination)).

- **Фрахт/перевозка и страхование оплачены до (...название места назначения).**
- Термин «Фрахт/перевозка и страхование оплачены до» предполагает – продавец обеспечит доставку товара по названному им перевозчику.
- Также на продавца возлагаются обязательства по оплате расходов, которые связаны с процессом перевозки к указанному пункту назначения. Это значит, что на покупателя возлагаются все риски и любые дополнительные расходы до такой доставки товара.

8. CPT (Carriage Paid To (... named place of destination)).

- **Фрахт/перевозка оплачены до (...название места назначения)**
- Значит данный термин, что товар будет доставлен продавцом названному им перевозчику. Также на продавца возлагается обязательство по оплате расходов, которые связаны с перевозкой товара к названному пункту назначения.
- Следовательно, риски повреждения либо потери товара возлагаются на покупателя.
- Термин CPT устанавливает, что таможенная очистка товара для экспорта должна обеспечиваться продавцом.

9. DAF (Delivered At Frontier (... named place)).

- **Поставка до границы (... название места поставки)** Данный термин значит – выполненной поставка продавцом будет считаться, когда им был предоставлен неразгруженный товар, который прошел соответствующую таможенную очистку для экспорта, однако еще не для импорта на прибывшем транспортном средстве в распоряжение покупателя в месте на границе либо в названном месте до поступления товара на таможенную границу сопредельной страны.
- Применим этот термин для перевозки любым транспортом, когда производится поставка товара до сухопутной границы.

Оплата грузовых работ

Условия чартера по оплате грузовых работ

FIO (free in and out)

Судовладелец освобождается от расходов по погрузке и выгрузке груза

● -

FIOS (free in and out and stowed)

Судовладелец освобождается от расходов по укладке груза

● -

FIOT (free in and out and trimmed)

• Судовладелец освобождается от расходов по разравниванию груза

● -

Условие чартера по оплате грузовых работ

FREE IN

- Условие чартера, по которому судовладелец освобождается от расходов по погрузке, но оплачивает расходы по выгрузке

**FREE
OUT**

- Условие чартера, по которому судовладелец освобождается от расходов по выгрузке, но оплачивает расходы по погрузке

Грузовые документы загранплавания

1. **Shipping Order** - Погрузочный ордер
2. **Tally Sheet** - Тальманская расписка
3. **Cargo Boat Note** - Списки на грузы
4. **Bill of Lading** - Коносамент
5. **Cargo Hatch List** - Люковая записка
6. **Manifest of Cargo** - Список Коносаментов или Погрузочных ордеров

Качество состояния груза:

1. **Certificate of Quality** - сертификат качества (идет в информации о грузе)
2. **Surveyor Act** - составляется в случае повреждения груза портом
3. **Damage (Exception) List** - список повреждений груза
4. **Outturn Report** - недостача (излишек) груза при выгрузке.
5. **Statement of Sea Protest**

Документы о времени:

1. **Notice of Arrival**
2. **Notice of Readiness**
3. **Daily Report** - в некоторых портах диспетчерская справка о ходе погрузки(выгрузки)
4. **Time Sheet**

Прочие документы:

1. **Disbursement Account** - Счет всех расходов судна
2. **Surveyor Report**
3. **Accident Report** - акт о несчастном случае при погрузке (выгрузке)

Нормирование рейса

- Рейс нормируется по продолжительности (сут, ч),
 - по количеству продукции (тонны груза, сумма фрахта) и по величине расходов.

Продолжительность рейса

- Временные характеристики простого трампового рейса рассчитываются следующим образом:

$$t_p = t_{\text{ст. погр}} + t_{\text{ход}} + t_{\text{ст. выгр}};$$

$$t_{\text{ст. погр.}} = \frac{Q}{M_{\text{погр}}} + t_{\text{доп.}}$$

$$t_{\text{ход}} = \frac{L - \Delta L_{\text{огр}}}{V_{\text{экспл}}} + \frac{\Delta L_{\text{огр}}}{V_{\text{огр}}} + t_{\text{доп.}};$$

$$t_{\text{ст. выгр}} = \frac{Q}{M_{\text{выгр}}} + t_{\text{доп.}};$$

- t_p – общее время рейса, состоящее из времени плавания судна ($t_{\text{ход}}$) и стоянки судна в портах погрузки и выгрузки ($t_{\text{ст. погр}}$ и $t_{\text{ст. выгр.}}$);
- L – расстояние в милях между портами и выгрузки;
- $\Delta L_{\text{огр.}}$ – протяженность участков плавания с ограниченной скоростью;
- Q – количество груза в тоннах;
- $M_{\text{погр}}$ и $M_{\text{выгр}}$ – валовые нормы грузовых работ (количество тонн в сутки);
- $t_{\text{доп.}}$ – время стоянки судна вне грузовых работ (праздничные, выходные дни и пр.)

Порядок расчетов запасов на рейс

Количество запасов на рейс:

- $\sum q_i = q_{\text{топл}} + q_{\text{см}} + q_{\text{пв}}$
- $q_{\text{топл}}$ – топливо (бункер)
- $q_{\text{см}}$ – смазочное масло
- $q_{\text{пв}}$ – суточный расход пресной воды т/сут
- $\sum q_{\text{топл}} = (M_{\text{топл}}^x \cdot t_{\text{ход}} + M_{\text{топл}}^{\text{ст}} \cdot t_{\text{ст.}}) \cdot k_{\text{шз}}$
- $M_{\text{топл}}^x$ – суточный расход топлива на ходу судна, т/сут;
- $M_{\text{топл}}^{\text{ст}}$ – суточный расход топлива на стоянке, т/сут;
- $k_{\text{шз}}$ – коэффициент **штормового запаса топлива**, обычно составляет не менее 1,1 (10% от обычного количества топлива)

Эксплуатационные показатели работы судна

- Количественные эксплуатационные показатели

- Количественные эксплуатационные показатели – это показатели работы судна за один простой рейс. К ним относятся:
- $\Delta_{\text{ч}}$ – чистая грузоподъемность судна, тоннаж;
- t_p – время рейса в сутках;
- Q – количество перевезенного груза, тонн;
- L – расстояние, пройденное судном (протяженность рейса), мили или км;
- l – расстояние, на которое перевезен груз, мили или км;
- $Q \cdot l$ – тонно-мили: работа, выполненная судном;
-

- Качественные эксплуатационные показатели

- -
- $\alpha_3 = \frac{Q}{\Delta_{\text{ч}}}$ - коэффициент загрузки судна;
-
- $\alpha_{\text{гп}} = \frac{Q \cdot l}{\Delta_{\text{ч}} \cdot L}$ - коэффициент использования грузоподъемности судна;
-
- $\varphi_{\text{с}} = \frac{Q \cdot l}{\Delta_{\text{ч}} \cdot t_p}$ -
- производительность одной тонны грузоподъемности судна в сутки
-
- $\varepsilon = \frac{t_x}{t_p}$ - коэффициент ходового времени. Чем выше ε , тем более эффективно работает судно.

Финансовые показатели работы судна

Количественные финансовые показатели

- f_T – фрахтовая ставка за одну тонну груза;
- $\sum F = \sum f_T \cdot Q$ – сумма фрахта (доход судна);
-
- $\sum R$ – сумма эксплуатационных расходов судна в рейсе (расходы на топливо, буксиры, портовые сборы, лоцманскую проводку, содержание экипажа и пр.)
- $\Pi = (\sum F - \sum R)$ – прибыль за рейс.

Качественные финансовые показатели

- $\varphi_{с-с} = \frac{\Pi}{t_p}$ – прибыль, заработанная за одни сутки рейса;
-
- $\varphi_{Т-с} = \frac{\Pi}{\Delta ч} \cdot t_p$
- –суточная финансовая производительность единицы тоннажа
- Величина $\varphi_{Т-с}$ является универсальным показателем для оценки эффективности работы судна на данном направлении. Этот показатель используется для сравнительного анализа при оценке работы:
- –однотипных судов, работающих на разных направлениях (линиях)
- –разных типов судов, работающих на одном направлении (линии)
- Показатель суточной финансовой производительности единицы тоннажа $\varphi_{Т-с}$ позволяет выбрать судно, наиболее приспособленное для перевозки данного груза на заданном направлении (линии).

Сталийное время (Laytime)

- **Сталийное время (Laytime)** — это время, которое в соответствии с условиями чартера предоставляется фрахтователю для выполнения грузовых работ. При этом, и для судовладельца и для фрахтователя важное значение имеют три вопроса:
 - 1) момент начала отсчета сталийного времени;
 - 2) способ расчета его продолжительности;
 - 3) периоды, исключаемые из счета сталийного времени.
- **Момент, с которого начинается отсчет сталийного времени**, зависит от условий конкретного чартера.
 - Обычно сталийное время начинается, когда:
 - судно является "прибывшим судном";
 - судно готово к грузовым работам;
 - судовладелец (капитан) дал нотис о готовности судна к грузовым работам.

Льготный период(Grace Period)

- **Льготный период(Grace Period).** Условиями типовых проформ чартеров фрахтователю предоставляется определенный льготный период после принятия нотиса о готовности судна и до начала отсчета сталийного времени для подготовки к грузовым работам. Это время разными чартерами определяется по-разному, но все разнообразие сводится к двум основным вариантам:
 - 1) через определенное количество часов (6, 12, 24) после подачи нотиса (рудные, танкерные чартеры), при этом в чартере может быть оговорено условие, по которому воскресные и праздничные дни исключаются из счета льготного периода, и, таким образом, сталийное время не начинается ранее начала ближайшего рабочего дня;
 - 2) если нотис о готовности подан до обеда (12 часов дня), то отсчет сталийного времени начинается с 13 часов этих же суток; если нотис подан после обеда, то — с начала следующего рабочего дня (например, с 8 часов утра, то есть начала официальных рабочих часов порта).
- **Способы расчета продолжительности сталийного времени.**
 - **В** чартере продолжительность сталийного времени оговаривается одним из следующих способов:
 - 1) по норме погрузки/выгрузки на судно в сутки (час);
 - 2) по норме погрузки/выгрузки на люк в сутки (час);
 - 3) определенным числом суток (часов);
 - 4) "по обычаям порта"; "с обычной скоростью";
 - 5) "так быстро, как судно может принимать/сдавать груз".
 - На практике судовладелец предпочитает оговаривать в чартере твердые нормы грузовых работ, так как они позволяют легко контролировать ход грузовых работ и возложить ответственность на фрахтователя в случае задержки судна под погрузкой/ выгрузкой.
 - Сталийное время *рассчитывается* делением количества груза на норму грузовых работ. Однако такой расчет применяется только тогда, когда фиксируется норма грузовых работ на судно в сутки (час)

Расчет сталийного времени и размера демереджа/диспача

- **Пример. Условия чартера:** Сталия начинается в рабочее время с 13.00 если нотис подан до 12 час и с 08.00 следующих суток, если нотис подан после 12 часов.
- Норма погрузки 1800 тн/сутки
- Время с 07.00 субботы по 08.00 понедельника исключается из сталии (даже если фактически использовалось).
- Ставка демереджа \$ 1650 в сутки и за часть суток пропорционально
- Ставка диспача ½ ставки демереджа
- **Исходные данные:** Приход судна в порт 03/04 (четверг) 04.00
- Подача нотиса 03/04 06.00
- Постановка к причалу 05/04 18.00
- Начало погрузки 05/04 20.00
- Окончание погрузки 10/04 04.00
- Погрузка продолжалась без перерывов на метеоусловия и выходные дни.
- Количество груза 6300 тн.
- **Решение:** Определяем время на погрузку путем деления количества груза на норму грузовых работ. $6300 \text{ тн} / 1800 \text{ тн} = 3.5 \text{ сут} = 3 \text{ сут. } 12 \text{ часов.}$ (время округляется до целых часов)
- **Составляем Laytime Statement на погрузку:**
- Определяем время начала сталии: нотис подан 03/4 в 06.00 (до наступления 12 час) Значит, сталийное время начинается с 13 часов этих же суток.
- Заполняем колонку «laytime used» 03/4 11 часов (Время с начала счета сталии и до конца суток). 4/4 заполняем полные сутки. 5/4 суббота, Сталийное время положено с 00.00 до 07.00 часов. Поэтому в колонку заносим 7 часов.
- 6/4 воскресенье – сталийное время не считается. 7/4 понедельник. Сталийное время начанається с 08.00. Поэтому заносим в колонку время с 08.00 до конца суток – 16 часов..
- 8/4 вторник – сталия считается полностью. Заносим в колонку 1 сутки.
- Подбиваем баланс, подсчитываем, сколько сталийного времени уже использовано.
- Суммируем сначала часы – 34. Минус 24 – остаток 10 часов.
- Колонка суток – 2 + 1 сутки из колонки часов = 3 суток.
- Итого на 00.00 часов 9/4 использовано 3 суток 10 часов сталийного времени. Осталось 2 часа до 3 суток 12 часов.
- Эти 2 часа мы используем 9/4 с 00.00 до 02.00.
- Итак сталийное время истекло 9/4 в 02.00 часа.

«Working time» - время фактических грузовых операций

- Сравниваем моменты окончания сталии и окончания грузовых операций. Мы видим, что погрузка окончилась после истечения стальной нормы времени. Это значит, что имеет место простой судна и фрахтователь должен выплатить владельцу штраф за задержку судна – демередж.
 - Следовательно в колонке «Демередж/диспач» у нас имеет место демередж.
 - Начинаем его подсчет.
 - Сталия истекла 9/4 в 02.00. Значит, остаток времени демереджа на эти сутки составляет $24-2=22$ часа, которые и заносим в колонку.
 - Погрузка закончилась 10/4 в 04.00. Заносим в колонку 4 часа и суммируем время демереджа, которое составляет 1 сут 2 часа.
 - Рассчитываем сумму демереджа. $F = \$1650 \times (1+2/24) = \$1787,50$.
 - Следует учитывать то обстоятельство, что время демереджа или диспача не прерывается в выходные либо праздничные дни а считается подряд.
- [Контрольные вопросы](#)
 1. Что такое дата лейдейз и канцелинг?
 2. Дайте определение стальной норме времени?
 3. Что означает термин running working days?
 4. Что такое исключенные периоды?
 5. Что означает термин SSHEX EIU?
 6. Как рассчитывается продолжительность стальной нормы времени?
 7. Назовите варианты указания норм грузовых работ?
 8. Что означает термин WWD (weather working day)?
 9. Для какой стороны наиболее целесообразен учет стальной нормы времени по способу реверсбил?
 10. Что означает термин SSHEX UU?
 11. Чем отличается таймшит от стейтмента?
 12. Что такое диспач?
 13. Как стальной норма времени может быть определено по условиям чартера?
 14. Как определяется момент начала стальной нормы времени?
 15. Как могут даваться в чартере нормы погрузки?
 16. Что такое демередж?
 17. Как учитываются исключенные периоды?
 18. В чем заключается готовность судна к приему груза?
 19. Какие виды Notice of Readiness вы знаете? В чем их коммерческое значение?

ТЧЭ (Time-charter Equivalent - TCE)

- В практике отфрахтовки судов большое значение придается определению финансовой эффективности предлагаемой оферты. Сравнить эффективность разных предлагаемых на фраховом рынке вариантов выполняется разными методами но чаще всего применяется расчет величины фраховой ставки с использованием определения транспортных расходов морской перевозки груза методом *тайм-чартерного эквивалента*, **ТЧЭ (Time-charter Equivalent)** — наиболее универсального показателя уровня цен определенного фрахового рынка, позволяющего привести цены морской перевозки к сопоставимому виду.
- Для этого рассчитываются **доходы (фрафт)** от данной перевозки (умножением количества груза, предлагаемого к перевозке Q , на идею фраховой ставки f , оцениваются рейсовые расходы судна R_p и общее время рейса t_p , а именно:
- **F фрайт** = $Q \times f$ – сумма фрахта
- **NF**=**Fфрайт** x (100 – К бр)/100 -
- NF –размер фрахта
- Кбр –размер брокерской комиссии
- **ТЧЭ**= $(NF - R_p)/t_p$
- ТЧЭ показывает прибыль, которую получает судовладелец в сутки эксплуатации судна. Сравнивая ТЧЭ, полученные при предварительной калькуляции двух разных рейсов, судовладелец может оценить, какое предложение для него является более выгодным. Он может также сравнить ТЧЭ с предлагаемой таймчартерной арендной ставкой судна в и принять решение стоит ли отдавать судно в аренду или лучше его отфрахтовать на рейс.

Периоды, исключаемые из счета сталийного времени

- **Выходные и праздничные дни**, а также время непогоды из счета сталийного времени исключаются. Во избежание сложностей при определении порядка учета выходных и праздничных дней при счете сталийного времени, в чартерах могут конкретно указываться условия, обозначенные сокращенными терминами, составленными из первых букв соответствующих английских слов. Основные из них:
 - **SHEX (Sundays and Holidays Excluded)** — из счета сталийного времени исключаются воскресные и праздничные дни. Является формулировкой в пользу фрахтователя, так как он может в случае необходимости производить грузовые работы в выходные дни, что не уменьшает число оставшихся сталийных дней;
 - **SHEX UU (Sundays and Holidays Excluded Unless Used)** — воскресные и праздничные дни исключаются, если погрузка/выгрузка в эти дни не
- **SHEX EU (Sundays and Holidays Excluded Even If Used)** — воскресные и праздничные дни исключаются, даже если в эти дни производилась погрузка/выгрузка (формулировка в пользу фрахтователя);
- **SSHEX (Saturdays, Sundays and Holidays Excluded)** — во многих странах суббота также является выходным днем и исключается из сталийного времени. В этом случае чартером оговаривается, что в пятницу сталийное время учитывается как в предвыходной день;
- **FHEX (Fridays and Holidays Excepted)** — пятницы и праздничные дни исключаются (пятница является выходным днем в мусульманских странах);
- **SHINC (Sundays and Holidays Included)** — воскресные и праздничные дни включаются в счет сталийного времени (формулировка в пользу судовладельца).
- **Продолжительность сталийного времени в предвыходные и предпраздничные дни** считается не полные сутки, а только до полудня (или как 1/2 суток) или до 18 часов (3/4 суток) и т.д., в зависимости от страны и местных обычаев, а в первый день после выходных и праздничных дней

Демередж и диспач

- При задержке судна под погрузкой или выгрузкой сверх оговоренного сталийного времени начинается, так называемое, *контрсталийное время*, за которое фрахтователь уплачивает **демередж (Demurrage)** — денежное возмещение судовладельцу расходов по содержанию судна на стоянке.
- Демередж уплачивается по оговоренной в чартере ставке за каждый день простоя. В ряде чартеров на перевозку грузов с высокими нормами грузовых работ (рудных, угольных) устанавливается не суточная, а часовая ставка демереджа.
- Судовладелец обычно заинтересован в быстрейшем завершении грузовых работ, в их досрочном окончании. Это сокращает время рейса судна, повышает эффективность его работы. Поэтому существует практика поощрения фрахтователя **за спасенное время (Time Saved)** — разницу между всем сталийным временем и фактически затраченным при досрочном завершении грузовых работ.
- За спасенное время судовладелец обычно выплачивает фрахтователю **диспач**.
- **Диспач (Despatch Money)** представляет собой вознаграждение, уплачиваемое судовладельцем фрахтователю за окончание грузовых работ ранее обусловленного чартером сталийного времени (за спасенное время).
- По сложившейся в торговом судостроительстве практике ставка диспача устанавливается в размере половины ставки демереджа, исходя из того соображения, что судовладелец готов поделиться с фрахтователем половиной выгоды, полученной в результате досрочной обработки судна.
- Основанием для получения диспача служит наличие соответствующего условия в чартере.
- Существует много способов расчета суммы диспача, но основными являются два, по которым он оплачивается:
 - 1) **за все спасенное время (All Time Saved)**;
 - 2) **за спасенное рабочее время (Working Time Saved)**, то есть с исключением нерабочих дней.

Определение тайм-чартерного эквивалента

- В трамповом судоходстве существует задача выбора оптимального варианта отфрахтования судна из многих оферт (предложений на перевозку грузов). Условия этих предложений самые разные. К перевозке предлагаются грузы с разными транспортными характеристиками, ставками фрахта, расстояниями между портами, нормами грузовых работ и т.п. И давать брокеру подтверждения на конкретную отфрахтовку судна нужно без задержки, которая в условиях жесткой конкуренции просто недопустима.
- Однако теория и практика коммерческой работы выработала такой показатель, как таймчартерный эквивалент (**ТЧЭ**) (**Time-charter Equivalent**), который позволяет произвести сравнение доходности различных оферт и дает сумму предполог
$$TЧЭ = \frac{NF - R_p}{t_p}$$
 зибыли.
- где NF- нетто-фракт за рейс (фракт за вычетом брокерской комиссии), \$;
- R_p - переменные расходы судовладельца в рейсе (расходы на топливо, оплату портовых сборов, услуги стивидорных компаний и другие операции в портах погрузки/выгрузки), \$;
- t_p - время рейса, сут.

Расчеты ТЧЭ

- **Пример:**
- 1. Судно типа «Колледж ГУМРФ» освобождается в порту Одесса 14.01.(среда) в 10.00
- Предлагаются следующая оферта:
- хлопок 4000...6000 т, УПО = 1,8 м³/т; Херсон-Barcelona, Испания;
- лейдейз/канцелинг 19-25/01; норма погрузки/выгрузки 2100/1600 т/сут;
- исключенные периоды: суббота12.00 - понед08.00/четв18.00 - суббота07.00;
- ставка фрахта \$ 20,5; брокерская комиссия 1,5%;
- Дополнительные данные: стоимость бункера – мазут/дизтопливо,\$/т.
- Порт Одесса 305/498, портХерсон325/510 .

- **Выполнение работы:**
- Примерное количество топлива на переход определяем по упрощенной формуле:

$$G_{мон} = k_{шт} \frac{L_{аб}}{24 \cdot V_{гр}} (q_x^{тт} + q_{1x}^{тт}) = 1,1 \cdot \frac{1891}{24 \cdot 13} (14,7 + 1,7) = 109$$

- T ,
- где - штормовой коэффициент, принимается в размере 1,10 (10%)
- в зависимости от ожидаемых метеоусловий рейса;
- - расстояние перехода от порта погрузки до порта выгрузки, мили;
- ; - суточный расход соответственно тяжелого и легкого топлива на ходу, т.;

Расчет ТЧЭ

- Чистую грузоподъемность определяем по формуле:
- T
- Пересчитываем УПО m^3/t
- Удельную грузовместимость судна по формуле:
- m^3/t
- Так как T , то это значит, что груз «легкий» и его количество (массу) можно будет определить по формуле:
- T
- **Расчет ходового времени рейса**
- Определяем время движения при использовании тяжелого топлива. Это балластный переход и переход от порта погрузки до порта выгрузки. Так как судно по приходу Херсон будет ожидать сталии то будем идти до порта погрузки эконом. ходом.
- сут
- сут
- Определяем время движения в маневренном режиме работы главного двигателя, когда используется только легкое топливо:
- (сутки);
- Общее ходовое время рейса будет составлять:
- сут

Расчет ТЧЭ

•Расчет стояночного времени рейса.

- Рассчитываем время ожидания стаии в порту погрузки. Судно прибывает порт Херсон через 8 час после выхода из порта Одесса, т.е в 14/01 в 18 час. *Лейдейз* начинается 19/01 с 8.00.
- Ожидание стаии составит 4сут 22 часа (4,92 сут)
- Исключенный период «суб12.00- пнд08.00» составляет 1 сутки 20 час (1,83 сут.) в неделю.
- Исключенный период «четв18.00- суб07.00» составляет 1 сутки 13 час (1,54 сут.) в неделю
- Обозначим это время как $\Delta t_{иск}^п$ и $\Delta t_{иск}^с$ соответственно для погрузки и выгрузки.
- $t_{искд}$ можно определить по формуле:
- сут
- Стояночное время рассчитывается по формуле:
 - сут
 - Общее время рейса – 20,16 сут.

Расчет количества топлива.

- Расчет количества тяжелого топлива
- Т
- Далее рассчитываем количество легкого топлива:
- Т
- Расчет расходов по рейсу
- Портовые сборы и услуги.
- $V_{суд} = 22695 \text{ м}^3$
- \$
- \$
- Расчет стоимости бункера
- \$
- \$
- Общие расходы по рейсу составляют сумму отдельных статей расхода:
- \$
- Расчет доходов и тайм-чартерного эквивалента.
- \$
- Полученную сумму фрахта необходимо уменьшить на размер брокерской комиссии
- \$
- Тайм-чартерный эквивалент рассчитывается по формуле
- \$/сут
- **Ответ: тайм-чартерный эквивалент для данного варианта отфрахтования судна составляет 2377,67 \$/сут.**

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!