

An aerial photograph of a large port facility. In the foreground, a long pier extends into the water, featuring a prominent red and white striped navigational aid. The pier is filled with numerous stacks of white cargo containers. Several ships are docked along the pier, including a large red and white cargo ship and a smaller yellow and red tugboat. In the background, a large industrial building with a long, low profile is visible, surrounded by more stacks of containers and several yellow and blue cranes. The water is calm, and the sky is overcast.

Тема 11. Грузовые тарифы и система их построения

План лекции:

8. Тарифы на водном транспорте

9. Калькуляция рейса судна

10. Общее понятие о портовых сборах и платах

8. Тарифы на водном транспорте

В настоящее время **цена перевозки на водном транспорте выражается** тарифом или фрахтом.

Понятие транспортных тарифов охватывает не только систему плат и сборов, но и правила их исчисления и взимания.

Система тарифов должна отражать общественно необходимые затраты труда на выполнение транспортом перевозок и обеспечивать каждому транспортному предприятию не только возмещение издержек, но и прибыль.

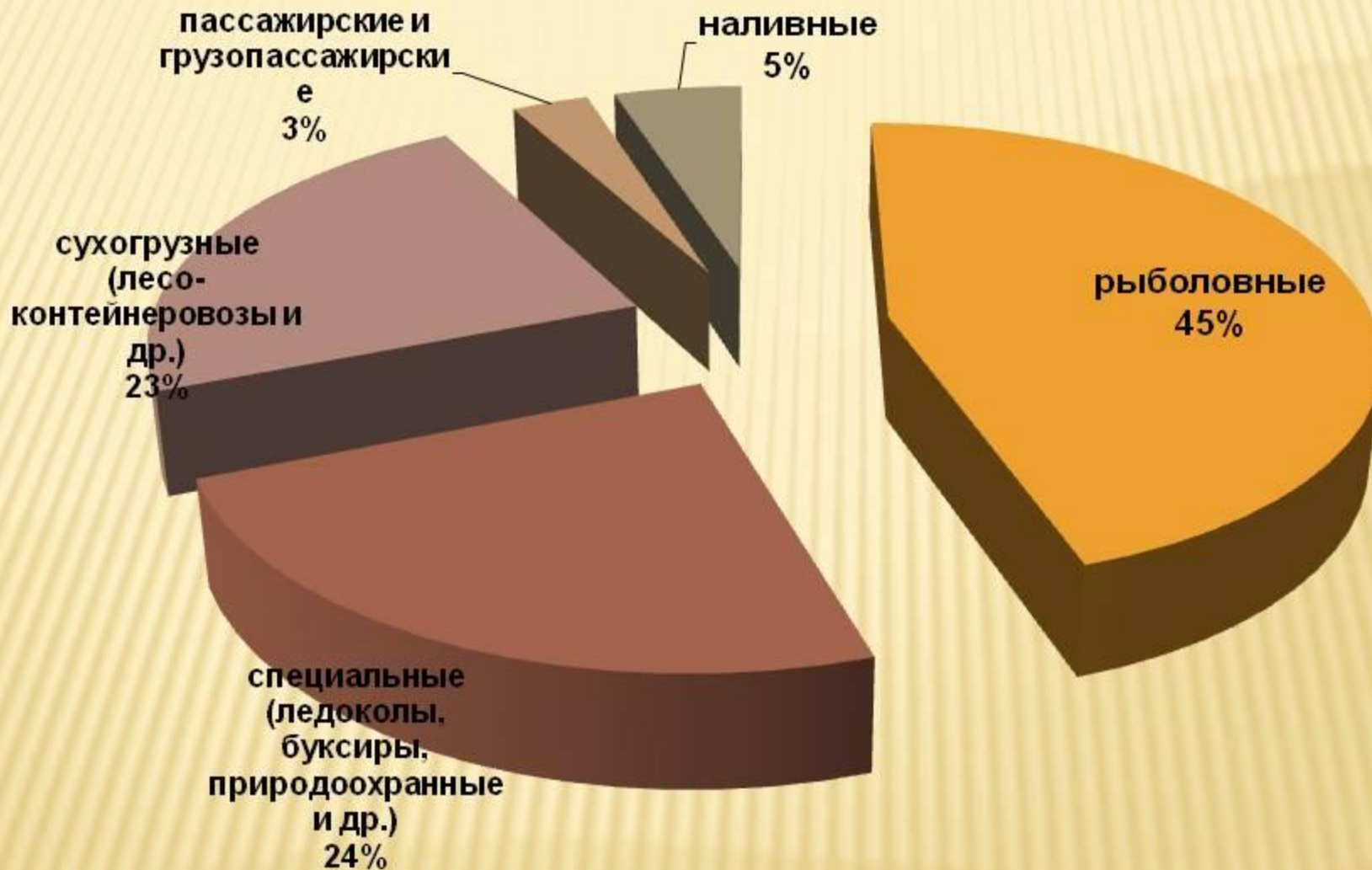
Следовательно, исходной базой тарифа, как цены перевозки, является его стоимость для данного вида транспорта, а также превышение доходов над расходами, обеспечивающее рентабельность перевозок.

На морском транспорте провозные платы в форме тарифов как цен транспортной продукции, односторонне установленных этим видом транспорта, применяются во внутренних каботажных перевозках.

Однако морской флот – основной вид транспорта во внешнеторговых перевозках и выступает в качестве экспортера транспортной продукции.

Продукция морского флота в заграничном плавании является элементом внешней торговли.

ВСЕГО СУДОВ - 5645



Состав морского транспорта России

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

МОРСКОЙ

РЕЧНОЙ И ОЗЕРНЫЙ

Какое место занимает морской транспорт в мировом грузообороте?



Общий грузооборот крупнейших портов мира, млн. т

Сингапур	313
Роттердам	307
Портовый комплекс Южной Луизианы	179
Нью-Орлеан - Батон-Руж	
Сянган (Гонконг)	167
Шанхай	166

СТРАНЫ-ЛИДЕРЫ ПО МОРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ:

- Панама
- Либерия
- США
- Япония
- Греция
- Норвегия
- ФРГ
- Великобритания
- Италия

Провозные платы морскому флоту, выступающему в качестве перевозчика экспортных и импортных товаров (грузов), **ориентированы на среднемировые цены** – тарифы международного судоходства.

Вместе с тем морской флот перевозит и грузы иностранных фрахтователей. Следовательно, он выступает также в непосредственной роли экспортера своих услуг на мировом рынке.

Однако в сфере работы морского флота провозные платы приобретают иной, принципиально отличающийся характер.

При отфрахтовании судов под перевозки грузов иностранных фрахтователей в качестве провозной платы выступает фрахт.

Фрахт – это цена морской перевозки партии груза, обычно загружающей судно полностью, установленная в процессе переговоров, ее уторговывания между грузовладельцем и перевозчиком – судовладельцем. Достигнутая соглашением ставка фрахта, условия расчета и оплата фрахта за рейс отражаются в чартере, т.е. в договоре на перевозку, сторонами которого является судовладелец и фрахтователь судна.

Уровень фрахтовых ставок постоянно колеблется под влиянием конъюнктурного спроса на тоннаж на мировом фрахтовом рынке.

Тарифы на перевозку генеральных грузов в зарубежном судоходстве применяются как монопольные цены перевозчиков в линейных формах эксплуатации флота.



Желтая линия: Индекс фрахтовых ставок AXS-Alphaliner в долларах США

Голубая: Индекс фрахтовых ставок AXS-Alphaliner в единицах СДР

Оранжевая: Индекс фрахтовых ставок AXS-Alphaliner в единицах СДР и откорректированный с поправкой на 2% годовой инфляции

Синяя: Курс евро к доллару США

В зарубежном судоходстве, за исключением линий, как в каботаже, так и заграничных видах сообщений в качестве провозных плат применяют фрахтовые ставки, сторговываемые в процессе заключения договора перевозки между судовладельцем и фрахтователем судна.

Исходной базой тарифов на перевозку грузов и пассажиров служит себестоимость, отражающая размер допустимых затрат на единицу транспортной продукции.

Научность обоснования уровня тарифов – ведущий принцип ценообразования.

Тарифы должны разрабатываться на базе правильного отражения требований экономических законов. Это обеспечивает учет в структуре тарифа всех элементов общественно необходимых издержек по доставке грузов и перевозке пассажиров.

При увязке тарифов с общественно необходимыми затратами следует учитывать экономически обоснованное соотношение тарифов на различных видах транспорта при выполнении взаимозаменяемых перевозок (аналогичных видов сообщений).⁸

Принцип себестоимости и гибкости тарифа предопределяет:

- оптимальный срок действия тарифа, стимулирующего нормальную деятельность флота или портов;
- необходимость своевременного учета факторов и условий, вызывающих отклонения тарифа от исходной базы.

С учетом области использования цен и характера отражения экономических отношений различают:

- оптовые цены предприятия;
- розничные цены предприятия.

Основная цена включает:

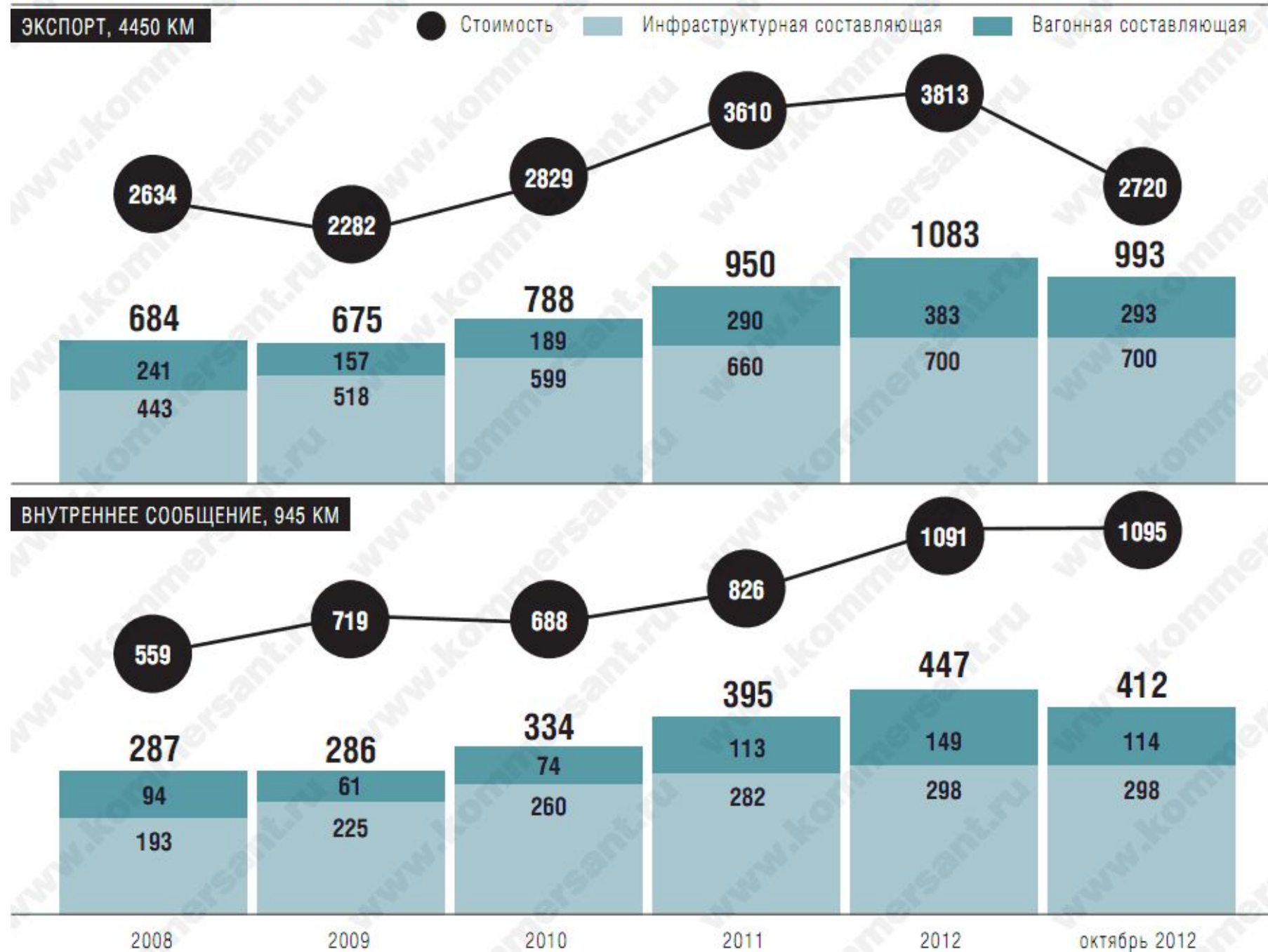
- себестоимость изделия (работы, услуг);
- добавленная стоимость, которая состоит из налога на добавленную стоимость (НДС) плюс нормативная норма прибыли.

Нормативная норма прибыли учитывает существующую инфляцию, создание страхового фонда и создание фонда развития предприятия.

Розничная цена предприятия учитывает торговую наценку.

УРОВЕНЬ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В СТОИМОСТИ УГЛЯ (РУБ.)

ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР НП «СОВЕТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА».



Тарифы на грузовые перевозки, перегрузку и хранение грузов в портах, портовые сборы, представляют собой форму оптовой цены предприятия.

По стоимостной концепции тариф предлагается устанавливать исходя из следующих затрат:

- затраты материальных ресурсов и износ производственных фондов;
- затраты живого труда;
- добавленная стоимость.

Процесс определения тарифов на перевозки и услуги в условиях конкуренции включает в себя следующие основные этапы:

1. Постановка задачи определения тарифов (установление маркетинговой цели).
2. Определение спроса на перевозки и услуги.
3. Определение издержек.
4. Анализ применяемых перевозчиками и экспедиторами тарифов (как в одной цепочке поставок товаров, так и конкурентов).
5. Выбор типа тарифа и метода его определения.
6. Определение окончательного тарифа.

Маркетинговые цели

На этапе определения маркетинговой цели перевозчик должен ответить на вопрос, **каких целей он хочет достичь с помощью данного тарифа** на конкретную перевозку или услугу, например, добиться максимума прибыли или привлечь дополнительных клиентов, завоевать лидерство на транспортном рынке, обеспечить «выживаемость» своей организации и т. п.

Наиболее распространенными целями организации при реализации своих товаров и услуг выступают следующие:

- получение в полном объеме запланированной прибыли, что является главным для большинства компаний;
- увеличение объемов реализации;
- завоевание большей доли рынка;
- получение высокой прибыли от реализации конкретной услуги;
- усиление своей конкурентоспособности, что определяется конкурентной средой: для устранения или ослабления конкурентов назначаются чрезвычайно низкие цены на услуги, затем при установлении контроля над рынком цены могут быть подняты в целях увеличения прибыли;
- создание благоприятного имиджа услуги.

От уровня издержек зависит минимально приемлемая цена, покрывающая расходы на производство и реализацию услуги.

Производство услуги связано с двумя типами издержек:

- *постоянные издержки*, которые должны быть покрыты независимо от объемов реализации (амортизация, арендная плата, коммунальные и административные расходы и т.п.);
- *переменные издержки*, определяемые объемом реализации (стоимость сырья, рабочей силы, материалов, потребляемых в процессе производства)

Транспортные организации реализуют различные виды услуг, используют разные технологии и средства производства и имеют разную структуру издержек.

Кроме рассмотренных выше издержек существуют также:

- *прямые*, связанные с выполнением непосредственно транспортных операций (перевозка, оформление товарно-сопроводительной документации, погрузка-выгрузка);
- *косвенные*, возникающие в связи с продолжением производственных процессов в сфере обращения (сортировка, расфасовка, упаковывание, консолидация и хранение грузов);
- *чистые*, связанные с выпиской транспортной документации, сбором и обработкой информации о размерах ставок, тарифов и фрахтов, затратами на рекламу, ведение корреспонденции и т.п.;
- *дополнительные*, связанные с продолжением производственных процессов в сфере обращения (сортировка, расфасовка, упаковывание, хранение, доставка грузов получателям, транспортирование грузов от места производства к пунктам отправления одним из видов транспорта и др.).



Выделяют **три основные сферы государственного регулирования ценообразования:**

- *фиксирование цен* – незаконный сговор двух или нескольких компаний, заключающих соглашение о ценах для ограничения конкуренции. Существуют два исключения: когда правительство само устанавливает цены или цены устанавливаются с согласия правительства;
- *ценовая дискриминация* – выборочное предоставление скидки только некоторым клиентам с целью ограничения конкуренции. Государственное регулирование, как правило, затрагивает только ценообразование на вещественные товары одинакового сорта и качества, но не услуги;
- *нечестные методы ценообразования* – ряд методов установления и рекламирования цен, которые, по мнению органов государственного регулирования, вводят потребителя в заблуждение.

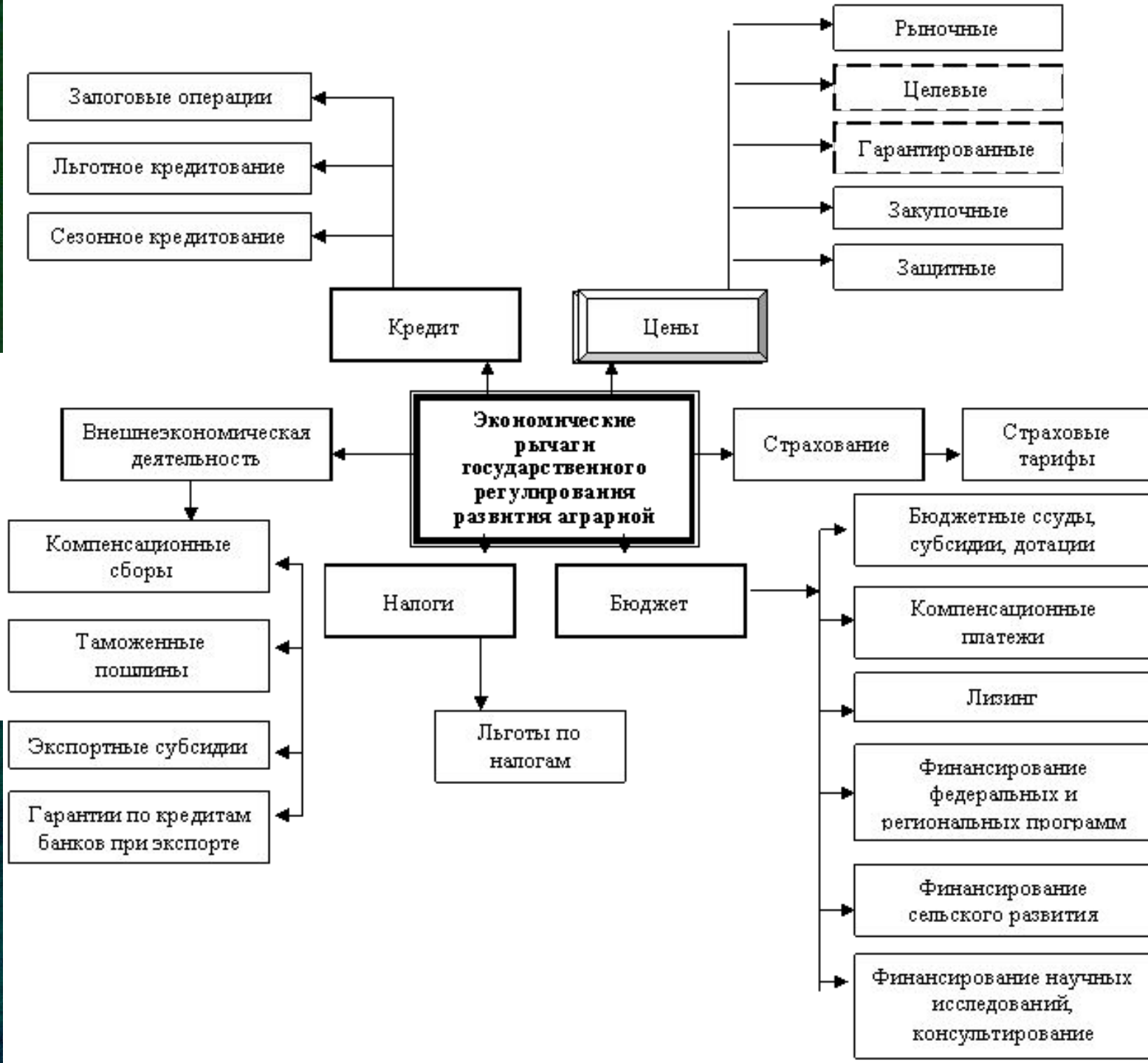
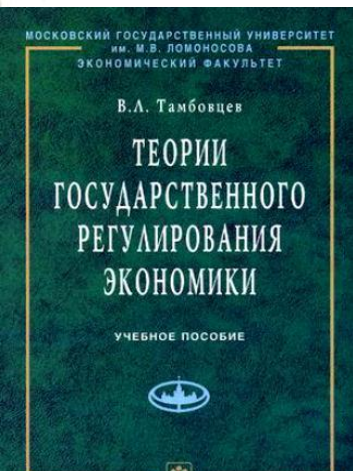
Изучение и анализ тарифной политики, в том числе тарифов на перевозки, операции и услуги, применяемые другими организациями и видами транспорта, является одной из основных задач транспортной организации для обеспечения эффективности ее работы.



ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ
В СФЕРЕ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ
ЗАКУПОК

УЧЕБНОЕ ПОСОВИЕ



Влияние конкуренции на принимаемое решение о ценообразовании может быть реализовано в трех общих вариантах:

- выбор *цены выше рыночной*, т.е. выше, чем у конкурентов, соответствует цели показать наличие взаимосвязи между ценой и качеством. В то же время для клиентов, с которыми установлены длительные хозяйственные связи, потребляющих большие объемы услуг, хорошей репутацией в отношении своевременной оплаты счетов возможно установление скидок с тарифа;
- выбор *цены ниже рыночной*, ниже, чем у конкурента, осуществляется как средство проникновения на сформировавшийся рынок, как средство привлечения клиентов, как средство завоевания большей доли рынка;
- выбор *цены лидера цен* (крупнейшего производителя в отрасли на рынке, который диктует уровень цен другим компаниям). Преимуществом такого выбора является отсутствие необходимости самостоятельно проводить исследования и определять правильную цену, а также исключение на рынке ценовой войны.

В практике работы транспортных организаций используется большое количество различных методов ценообразования на основе:

- расходов (по себестоимости);
- рыночной конкуренции;
- спроса и предложения;
- потребительской стоимости.

Важнейшей задачей совершенствования ценообразования на транспорте является оптимизация соответствия тарифа и себестоимости на основных направлениях перевозок и по большинству перегружаемых грузов.

Ценообразование на морском и внутреннем водном транспорте отличается рядом специфических особенностей, отражающих место судоходных компаний и портов в хозяйственном комплексе страны и условия эксплуатации флота на мировом фрахтовом рынке.

Отличительные особенности тарифной политики на водном транспорте:

- цена устанавливается на перемещение, не имеющее вещественного вида, в отличие от оптовых и розничных цен, которые устанавливаются на конкретную продукцию;
- морской и внутренний водный транспорт осуществляет не только перевозку, но и другие услуги (погрузочно-разгрузочные работы, складирование грузов, дноуглубительные работы, ледокольные проводки, ремонт флота) и каждому виду деятельности соответствует своя цена, условия ее построения и различный порядок утверждения;
- ценообразование в каботаже и в заграничном плавании существенно отличается. Цены на перевозки в каботаже устанавливаются на основе себестоимости перевозок с учетом определенных накоплений – прибыли; в заграничном плавании – на базе ставок мирового фрахтового рынка.

Особенностью построения тарифов на морском транспорте является широкое применение двух форм цены за выполнение перевозки – фрахта и тарифа.

Фрахт – вознаграждение получаемое судовладельцем (перевозчиком) от грузовладельца (фрахтователя) за выполненную перевозку.

Тариф – цена перевозки, устанавливаемая судовладельцами для линейного судоходства.

В зависимости от условия формирования цен на морские перевозки различают:

- тарифы каботажного плавания;
- тарифы (фрахты) на внешнеторговые (заграничные) перевозки.

На другие виды продукции и услуг предприятия морского транспорта цены выступают в форме:

- аккордных ставок (за работу ледоколов, пользование буксирами, катерами, снабжение пресной водой и др.);
- плат и сборов (за содержание гидротехнических сооружений, обслуживание и обработку судов, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, хранение грузов и др.);
- единичных расценок и отпускных цен (на дноуглубительные, подводно-технические, судоподъемные работы, ремонт и строительство).

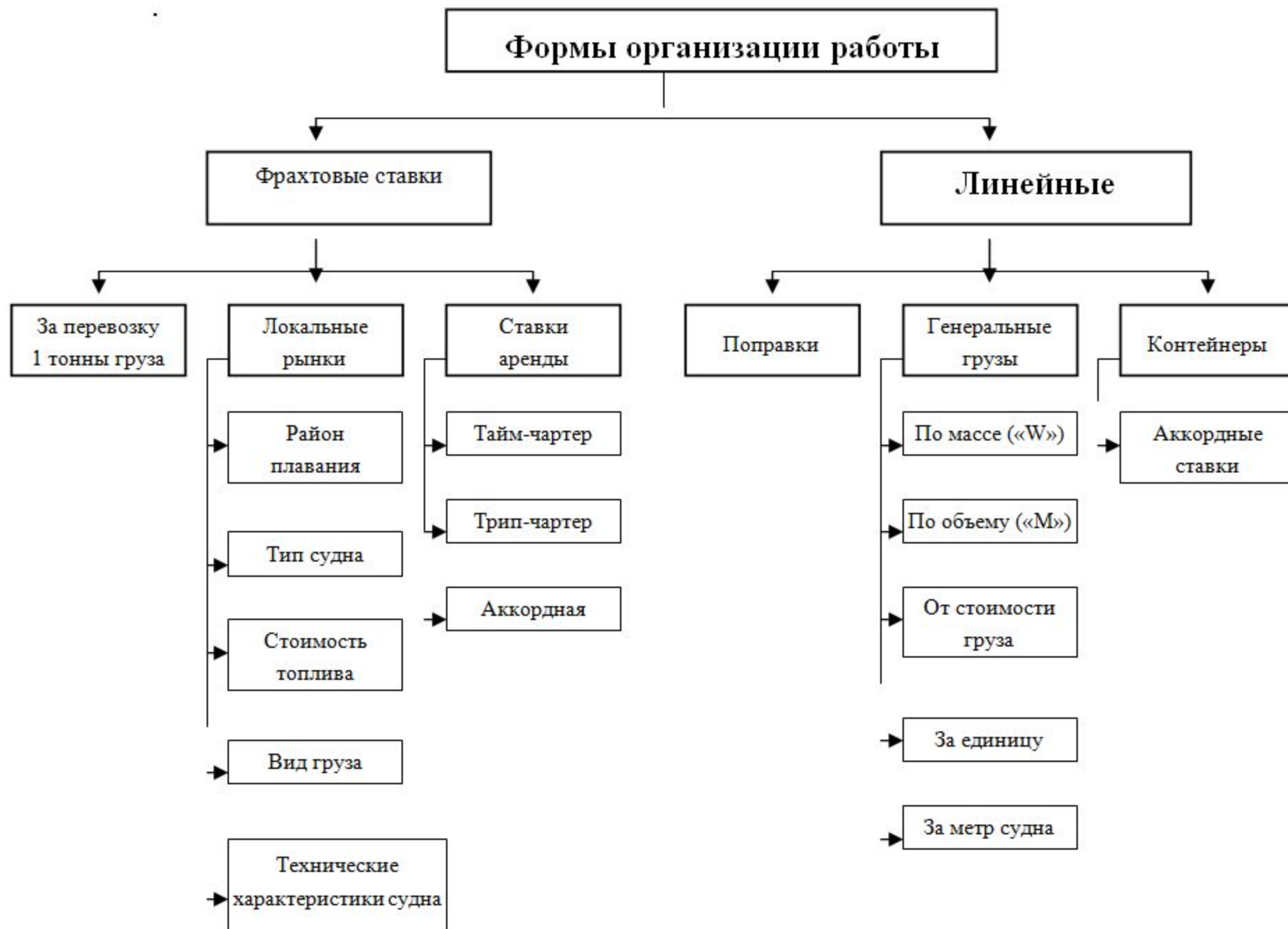
Тарифы каботажного плавания установлены исходя из общих принципов ценообразования (на основе себестоимости транспортной продукции с учетом получения прибыли) и **делятся на два вида:**

- тарифы в большом каботаже (на перевозки между портами различных морских бассейнов);
- тарифы в малом каботаже (между портами одного бассейна); они по величине больше, чем тарифы в большом каботаже, кроме Северного морского пути.

В практике международных перевозок используют две формы организации работы судов на морском транспорте: *трамповая* – приспособленная для перевозок массовых грузов крупными партиями, которые обычно принадлежат крупным грузовладельцам, и *линейная* – обслуживающая, как правило, перевозки генеральных грузов, отгружаемых многочисленными отправителями.

Различные формы организации работы флота определяют существование двух форм цен: в виде *фрахтовых ставок* и *тарифов на линейные суда*.

Схема существующих тарифов на морском транспорте



Тарифы на линейные суда обычно выше фрахтовых ставок, так как в них включаются расходы на погрузо-разгрузочные работы и учитываются повышенные затраты на обработку сборных грузов.

Линейные тарифы. Для линейного судоходства распространена практика объединения перевозчиков, эксплуатирующих суда на определенном направлении.

Наиболее распространенными формами таких объединений являются совместные линии и линейные фрахтовые конференции.

Таким образом, судовладелец при определении тарифа будет исходить из своего правового статуса: участника совместной линии, члена линейной конференции или независимого оператора (аутсайдера). Каждый грузовладелец или экспедитор должен выбрать: воспользоваться услугами конференции с ее высоким уровнем сервиса, но дорогой оплатой или передать груз аутсайдеру, ставки которого могут быть ниже на 15-45% при менее качественном обслуживании (меньшая частота отходов, неритмичное обеспечение контейнерами и т. п.).

Основные принципы и правила, которые используют при разработке линейных тарифов, следующие.

Все перевозчики как базовые используют тарифы линейных конференций соответствующего направления, относительно которых могут рассчитываться скидки или надбавки в зависимости от конкретных условий перевозок.

Тарифы на линиях, организованных на основе межгосударственных соглашений, обычно публикуются и открыто распространяются среди заинтересованных клиентов.

В качестве *тарифной единицы* измерения количества перевозимого генерального груза используются метрическая тонна (1000 кг), английская тонна (1016 кг), объемная или обмерная тонна (1 м³ или 40 куб. фут).

Обычно тарифы строятся на основе как весовой, так и объемной тарифной единицы. Для грузов, объем 1 т которых меньше 1 м³, применяется весовая единица и рядом с тарифной ставкой ставится символ «XV», а для грузов, объем 1 т которых больше 1 м³, применяется объемная единица с символом «M».

По большинству категорий грузов перевозчику предоставляется право выбора способа расчета провозной платы: по массе или объему, при этом ставки на подобные грузы сопровождаются символом «W/M» или вообще без символа. Такую тарифную единицу называют *фрахтовой* тонной или *доходной тонной* (RT – revenue ton).

В определенных условиях могут использоваться фрахт по стоимости груза – 1-3% стоимости товара; фрахт за единицу товара; фрахт, начисленный по погонным метрам трюмного настила или палубы (автопоезд на пароме); фрахт за перевозку единицы транспортного средства (автопоезд длиной 18 м, двадцатифутовый контейнер и т.п.).

Распределение грузов по тарифным группам и позициям для определения провозных платежей называется **тарифной номенклатурой грузов**.

Тарифные ставки могут быть сгруппированы в классы или указаны для каждого наименования груза.

Надбавки к тарифам учитывают особые условия перевозки опасных, тяжеловесных и негабаритных грузов, перевозку груза с правом грузовладельца на выбор порта выгрузки, изменение порта доставки во время перевозки груза, доставку груза во внешний для данного сообщения порт и т.п.

Для линейного судоходства наиболее характерно использование *бункерных надбавок*, которые компенсируют сезонные или непредвиденные повышения цен на топливо, например +30% к основной ставке +160 долл. США/TEU + 10 долл. США/RT, где TEU – условная грузовая единица, приравненная к двадцатифутовому контейнеру. Колебания курсов валют по отношению к доллару США компенсируются *валютными надбавками*.

Скидки чаще всего предоставляются грузовладельцам, которые отправляют свои грузы только на судах данной конференции. Система *отсроченных скидок* предусматривает возврат грузовладельцу определенного процента с суммы, выплаченной за перевозку груза, если грузовладелец пользовался услугами линии в течение достаточно длительного периода и продолжает использовать данную линию. *Контрактные скидки* предоставляются сразу при расчетах за перевозку. Обычно они немного ниже отсроченных. Если постоянный грузоотправитель на основе специального соглашения оплачивает перевозки по более низким тарифам, такая система скидок называется системой *двойных ставок*. Скидки обычно составляют 5-10% ставки тарифа.

Тарифы срочного линейного судоходства. В последние годы на направлениях, где наблюдаются устойчивые контейнерные грузопотоки, организованы срочные судоходные линии, которые гарантируют доставку контейнеров с точностью до 1 сут. На большинстве срочных линий используют *аккордные ставки* за доставку двадцати- или сорокафутового контейнера независимо от класса погруженного в него груза.

Пример тарифов на перевозку контейнеров

Судоходная линия	Аккордная ставка за перевозку одного контейнера, долл. США	
	Двадцати-футового	Сорока-футового
Санкт-Петербург — Сингапур	1700	3050
Санкт-Петербург — Бангкок	1925	3250
Санкт-Петербург — Манила	2200	3550
Санкт-Петербург — Карачи	2300	3750

Состав транспортных операций, включенных в ставку провозной платы, указан в общих условиях применения тарифа. Соответственно **на лицевой стороне коносамента наносят штампом соответствующие условные обозначения:**

- ***по оплате грузовых работ:***

LILO (linerin/linerout) – в ставке учтены все терминальные работы;

LIFO (linerin/freeout) – терминальные расходы учтены только в порту погрузки, в порту разгрузки они будут выполняться за счет грузополучателя;

FILLO (freein/linerout) – терминальные расходы учтены только в порту разгрузки, в порту погрузки они будут выполняться за счет грузоотправителя;

FIFO (free in free out) – в провозную плату включена только цена морской перевозки;

- ***загрузке или разгрузке контейнеров:***

LCL/LCL (lesscontainerload/lesscontainerload) – загрузка и разгрузка контейнера выполняются перевозчиком на его терминале;

LCL/FCL (lesscontainerload/fullcontainerload) – контейнер загружает перевозчик, а освобождает грузополучатель;

FCL/LCL (fullcontainerload/lesscontainerload) – грузоотправитель сдает перевозчику загруженный контейнер, а в порту назначения перевозчик освобождает контейнер и сдает груз получателю отдельными местами;

FCL/FCL (fullcontainerload/fullcontainerload) – перевозчик принимает и сдает загруженный контейнер.

Разница в тарифе между вариантами LCL/LCL и FCL/FCL обычно достигает 10%.

Фрахтовые ставки. Уровень цен открытого фрахтового рынка формируется под воздействием изменения соотношения спроса на тоннаж и его предложения. Цена конкретной перевозки определяется при заключении фрахтовой сделки.

Фрахтовый рынок основан на анализе предложений грузовладельцев и судовладельцев. На этапе предложений свое мнение об уровне цен стороны могут высказать в виде *идеи фрахтовой ставки*, методы определения которой представлены на рисунке.



Котировки грузов и позиции судов передаются заинтересованным лицам по телексным или компьютерным сетям.

Конъюнктура фрахтового рынка непостоянна, поэтому уровень цен подвержен достаточно резким колебаниям. Мировой фрахтовый рынок не является однородным, состоит из множества практически независимых друг от друга локальных фрахтовых рынков. Помимо естественного деления по видам перевозимых грузов большое значение имеют локальные фрахтовые рынки по размерам и типам судов.

При расчете транспортной составляющей в цене товара, поставляемого морским транспортом в международном сообщении, экспедитор использует в качестве источников информации транспортную периодику: специальные журналы и сайты Интернета, где публикуется следующая информация, в том числе **прогнозы**:

- цены фактических фрахтовых сделок;
- котировки (идеи фрахта, в том числе Лондонской транспортной биржи, которые являются отправной точкой определения договорной цены при заключении фрахтовых сделок);
- базисные цены перевозки (для крупных партий массовых грузов на важнейших направлениях мировой торговли: нефть, руда, зерно и т.п.);
- ориентировочные цены перевозки (для внутреннего пользования);
- статистические цены перевозки (отношение стоимости перевозки груза за определенный временной период к количеству перевезенного груза).

Градация судов по локальным фрахтовым рынкам

Тип судна	Дедвейт, тыс.т	Перевозимые грузы
<i>Сухогрузные суда</i>		
Handysize	10-35	зерно, сахар, уголь, металл, цемент, лесные грузы
Handymax	35-50	то же
Panamax	50-80	руда, уголь, зерно
Capesize	более 80	то же
<i>Танкеры</i>		
Handy	20-60	нефтепродукты
Aframax	60-100	сырая нефть
Suezmax	100-200	то же
VLCC	более 200	то же

На внутреннем водном транспорте для одних и тех же видов груза, но для различных пароходств **применяют тарифные схемы**, значительно дифференцированные:

- по бассейнам рек;
- родам грузов, (сухогрузы, нефтяные, лесные, контейнеры и т.п.);
- способам перевозки (буксировка судов, барж, плотов);
- видам отправок (судовые, контейнерные, сборные и мелкие);
- видам сообщений (внутреннее водное, смешанное железнодорожно-водное, заграничное).

Для основных видов перевозок разработана система тарифных схем, состоящая из следующих групп:

- на доставку генеральных грузов – 70 схем;
- нефтяных грузов – 20 схем;
- буксировку плотов – 20 схем.

Схемы тарифов построены на двухставочной основе: начальные ставки с 1 т за минимальное расстояние 50 км и с 1 т-км за передвижение.

При буксировке плотов минимальное расстояние составляет 25 км.

Закономерность построения тарифных схем можно проследить на следующих примерах:

- для генеральных грузов тариф каждой последующей схемы на 10% выше предыдущей;
- для судов, перевозящих жидкие грузы, разница между каждой последующей схемой 20%.

Таким образом, принято, что изменение стоимости перевозок различных грузов с ростом дальности в разных бассейнах имеет одну и ту же закономерность.

Особенности построения тарифов на внутреннем водном транспорте

Операция, вид груза, вид перевозки	Особенности тарифа, оплаты
Судовые отправки	Тарифные ставки строятся исходя из технической нормы загрузки
Нефтяные грузы	Плата взимается пропорционально фактическому количеству груза, указанному в накладной
Сборные грузы	Тариф соответствует действительной массе груза, указанной в накладной
Буксировка плотов	Плата взимается за фактическое количество сплавляемой древесины в кубометрах
Смешанные железнодорожно-водные перевозки	Стимулируются за речную часть пути по кратчайшему по железной дороге расстоянию между этими пунктами
Погрузка-выгрузка грузов, взвешивание, хранение, уведомление о прибытии, экспедиционные и другие операции	Взимаются дополнительные и особые сборы
Буксировка судов и других плавучих объектов	Используются специальные тарифы, дифференцированные по парокhodствам

Тарифы на перевозки местным флотом по малым рекам приблизительно на 60% выше, чем по магистральным путям.

На внутреннем водном транспорте каждое пароходство осуществляет международные перевозки по своим собственным тарифам.

Тарифы чаще всего строятся на основе индексации ставок *Прейскуранта № 14-01* «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые внутренним водным транспортом». Расчетные таблицы провозных плат строятся по поясным расстояниям перевозки независимо от наименования груза.

С увеличением расстояния перевозки тарифная ставка снижается.

Провозная плата на судах смешанного (река-море) плавания между речными и морскими портами по морским участкам пути производится по действующим морским тарифам.

В условиях свободной конкуренции стоимость перевозки должна ориентироваться на сложившийся на данном рынке уровень цен. В связи с этим ставка фрахта на внутреннем водном транспорте формируется так же, как и на морском.

9. Калькуляция рейса судна

Тариф на перевозку грузов морским транспортом состоит из суммы трех тарифных ставок и определяется по следующей формуле:

$$T = b_{ст.о.} + b_{дв.} \cdot L + b_{ст.н.}$$

где

$b_{ст.о.}, b_{ст.н.}$ - ставки стояночных операций соответственно в портах отправления и назначения, коп/т;

$b_{дв.}$ - ставка движенической операции, коп/т-милю;

L - расстояние перевозки, мили (1852 м).

На внутреннем водном транспорте **ставки стояночных операции** в пунктах отправления и назначения объединены в одну ставку, учитывая, что условия работы в конечных пунктах, а, следовательно, уровень ставок, отличается несущественно.

На морском транспорте условия деятельности в конечных пунктах значительно отличаются (например, в Санкт-Петербурге и Тикси), что приводит к существенному различию стояночных ставок, поэтому они учитываются в Прейскуранте отдельно.

Каждая из указанных ставок образованы по основному принципу построения тарифов, т.е. базируется на себестоимости.

Тарифы в каботаже классифицируются по следующим признакам:

- *по видам перевозок* – установлены для: сухогрузов и наливных грузов в таре; жидких грузов, перевозимых наливом в судах; буксировки плотов (сигар); буксировки судов, доков и других плавучих объектов;
- *по морским бассейнам* – делятся вследствие различных условий плавания и уровней себестоимости перевозки грузов (Балтийский, Северный, Дальневосточный, Черноморско-Азовский и Каспийский);
- *по родам грузов* все перевозимые на морском транспорте грузы по своим свойствам разделены на классы и группы;

Тарифы в каботаже классифицируются по следующим признакам (продолжение):

- *по сфере применения (действия)* – основные (по которым перевозится преобладающая часть грузов), местные (имеющие локальное значение, и действующие в пределах деятельности крупных морских портов) и исключительные (учитывающие особые условия перевозки для отдельных грузов, определенных направлений перевозки и периодов времени года);
- *по внутреннему строению* – дифференциальные (у которых ставки на 1 км с увеличением расстояния уменьшаются) и однообразные (имеющие одинаковую ставку на 1 км на всем протяжении).

Основные тарифы на перевозку грузов морским транспортом утверждаются правительственными органами.

Прейскурант № 11-01, введенный в действие с 1 января 1990 г. включает в себя общие указания и 6 разделов.

В общих указаниях приводится порядок применения прейскуранта, на кого он распространяется; порядок утверждения тарифов и сборов; даны краткие положения о порядке расчета стоимости перевозки.

В последующих разделах изложены общие положения по применению тарифов на перевозки сухогрузов, наливных грузов и домашних вещей; принципы формирования и классификация тарифов; правила определения платы при перевозке грузов в малом и большом каботаже, на трассе Северного морского пути. Приводится порядок определения расстояния перевозки и массы груза; порядок расчета платы за перевозки различных грузов, в различных условиях.

Опубликованы расчетные таблицы для определения размера платы за перевозку сухогрузов, наливных грузов и домашних вещей в различных морских бассейнах. Отдельно даны правила и расчетные таблицы для нахождения платы за перевозки грузов в контейнерах, также судами лихтеровозной системы. Дан перечень штрафов и премий, порядок их взимания и выплаты.

Раздел 3 посвящен платам и сборам за работы и услуги портов, правилам их начисления. Приведена таблица аккордных ставок плат за производство погрузочно-разгрузочных работ во всех морских бассейнах, а также таблицы за хранение грузов и контейнеров в портах. Даны основные положения по применению ставок сборов за работу ледоколов.

В разделе 5 опубликована единая тарифно-статистическая номенклатура грузов (с указанием групп, позиций, классов), перевозимых морским транспортом. Номенклатура грузов классифицирована по продукции отдельной крупной отрасли страны (например, сельское хозяйство). В каждую группу объединяются грузы, имеющие одинаковое назначение в производстве или потреблении (сельское хозяйство – зерно, семена и т.д.). Внутри группы грузы разделяются на позиции (зерно – пшеница, овес, кукуруза и т.д.). Каждая позиция включает грузы, для перевозки которых требуются примерно одинаковые условия и трудоемкость. Группу и позицию перевозимого груза определяют по «Алфавиту к номенклатуре сухогрузов» (далее – Алфавиту), помещенному в разделе 6 Прейскуранта. Наименование груза в транспортных документах должно соответствовать наименованию в этом алфавитном перечне.

Как уже отмечалось, тариф на перевозку грузов морским транспортом состоит из трех тарифных ставок – стояночных ставок в портах отправления и назначения, а также движенческой ставки за соответствующее расстояние.

Рассмотрим, отчего же зависит уровень этих ставок.

Ставки стояночных операций в портах отправления и назначения возмещают затраты по судну во время стоянки и дифференцируются по морским бассейнам, группам портов и родам грузов.

Дифференциация по морским бассейнам необходима из-за разных эксплуатационно-климатических условий работы.

Для разных групп портов ставки стояночных операций учитывают условия эксплуатации, оснащенность причалов, интенсивность перегрузочных работ, затраты времени на вспомогательные операции и т.п.

В зависимости от трудоемкости перегрузки (что оказывает влияние на продолжительность нахождения судов в портах) все грузы делятся на 12 групп.

Первая группа объединяет грузы с максимальной трудоемкостью переработки (точные приборы, хрупкие вещи), поэтому для нее установлена самая высокая ставка стояночной операции. К последней 12-й группе относятся нетрудоемкие грузы (массовые навалочные, насыпные), что обусловило минимальную ставку.

На перевозки грузов в контейнерах тарифы установлены отдельно для универсальных и специальных контейнеров, а также для универсальных контейнеров, принадлежащих транспорту и грузовладельцам или арендованных ими у транспорта.

При перевозке грузов в универсальных контейнерах тарифы устанавливаются за один контейнер в целом, независимо от рода и количества загруженного в него груза. При этом ставки определяются исходя из средней расчетной весовой нормы загрузки контейнера: 3-тонного – 1,84 т; 5-тонного – 3,68 т; 10-тонного – 5,5 т; 20-тонного – 11,0 т; 40-тонного – 22,0 т.

Как и для сухогрузов, применяется трехставочный тариф.

Тарифы на перевозку грузов наливом и правила их применения опубликованы в разделе 2 Прейскуранта. Они построены по такому же принципу, как и тарифы на перевозку сухогрузов, т.е. в виде трех тарифных ставок (формула 1). Ставки стояночных операций подразделяются более подробно – по морским бассейнам, группам портов, видам наливных грузов и характеру выполняемых операций. По бассейнам и группам портов ставки дифференцируются вследствие различных условий эксплуатации и интенсивности перегрузочных работ.

По видам наливных грузов ставки установлены для светлых нефтепродуктов, темных нефтепродуктов, сырой нефти, масел, китового жира и воды. К светлым нефтепродуктам относятся бензин, керосин, дизельное топливо, пиролизное сырье; к темным – газотурбинное и моторное топливо, мазут, топливо печное бытовое.

В зависимости от характера выполняемых операций ставки различают для налива (погрузки) и слива (выгрузки).

В расчетные таблицы других бассейнов, где перевозится сырая нефть, масла, китовый жир, вода, включены эти категории наливных грузов.

Особые ставки установлены при перевозке наливных грузов в районы рыбного промысла.

Уровень (размер) **движенческой ставки** зависит от бассейна плавания, рода груза и расстояния перевозки.

Дифференциация ставки по бассейнам вызвана тем, что каждый из пяти бассейнов отличается условиями плавания и себестоимостью перевозок. Самая высокая движенческая ставка в Балтийском бассейне, где больше всего оказывает влияние моровой фрахтовый рынок.

В зависимости от рода груза движенческая ставка установлена для четырнадцати классов груза. За основу деления на классы принят удельный погрузочный объем, т.е. возможность использования грузоподъемности судна. С увеличением удельного погрузочного объема груза номер класса возрастает. Поэтому самая высокая движенческая ставка тарифа установлена для грузов I класса и самая низкая – для грузов XIV класса.

Для каждого морского бассейна разработана своя расчетная таблица, где приводятся ставки движенческой операции.

Движенческие ставки в расчетной таблице даны за контейнеро-милю и дифференцируются по пяти морским бассейнам (с выделением арктических районов), принадлежности контейнеров (транспорту или грузовладельцу) и грузоподъемности контейнеров (3, 5, 10, 20 - 40 т).

В отличие от тарифов на перевозки сухогрузов ставки движенических операций дифференцируются только по морским бассейнам и не зависят от рода груза. Это объясняется тем, что удельный погрузочный объем всех наливных грузов не превышает среднюю удельную грузместимость морских танкеров, а, следовательно, позволяет полностью использовать грузоподъемность наливных судов. Внутри каждого бассейна движенические ставки установлены единые для всех наименований наливных грузов.

В Прейскуранте для каждого морского бассейна (неарктического и арктического районов) разработана своя расчетная таблица стоимости движенической операции.

Общая плата за перевозку 1 тонны груза определяется суммированием стояночных ставок портов отправления и назначения с произведением движенической ставки на среднее расстояние тарифного пояса.

Расстояние берется по кратчайшему рекомендованному курсу.

В каботажном плавании установлены следующие тарифные пояса расстояний

Тарифные пояса для перевозок в каботажном плавании

Расстояние перевозки, мили	Количество тарифных поясов	Протяженность пояса, мили
до 30	1	30
31-100	7	10
101-200	5	20
201-400	5	40
401-4000	72	50
4001 и более	-	100

На морском транспорте максимальное расстояние перевозки не установлено.

Расчет провозной платы производится исходя из массы брутто, поэтому масса тары, а также различного рода приспособлений и оборудования, используемых при перевозках, включается в общую массу груза. Для упрощения расчетов провозной платы на морском транспорте производится округление массы груза по таким же правилам, как и на других видах транспорта. Если предъявляется груз одного наименования в количестве до 10 тонн, масса его округляется до сотен кг, считая неполные 100 кг за полные 100 кг; если же количество груза превышает 10 т, масса округляется до полных тонн, считая неполную тонну за полную. Например, масса 43 кг округляется до 100 кг, 3610 кг до 3700 кг, 10025 кг до 11 т, 25220 кг до 26 т. При этом грузы разных наименований, отнесенные к одному классу и группе, рассматриваются как грузы одного наименования, т.е. масса их сначала суммируется, а затем округляется.

Кубические метры грузов округляются до целых кубических метров, считая неполный кубический метр за полный. Провозная плата при расчете округляется до целых копеек по правилам математики.

Если груз перевозится между портами различных бассейнов, тарифные ставки применяются следующим образом:

- плата за перевозки грузов между портами Балтийского и Северного бассейнов (кроме портов ТСМП) исчисляются по движенческим ставкам Балтийского бассейна (за все расстояние) и по стояночным ставкам Балтийского и Северного бассейнов;
- плата за перевозки грузов между портами Балтийского и Черноморско-Азовского бассейнов – по движенческим ставкам Балтийского бассейна и по стояночным ставкам Балтийского и Черноморско-Азовского бассейнов;
- плата за перевозки грузов между портами Черноморско-Азовского и Дальневосточного бассейнов (кроме портов ТСМП) – по движенческим ставкам Черноморско-Азовского бассейна и по стояночным ставкам Черноморско-Азовского и Дальневосточного бассейнов.

Аналогичным образом определяется плата при перевозке грузов между портами других бассейнов. При этом, как правило, применяются ставки движенческих операций того бассейна, где они выше.

Расчет платы за перевозку сухогрузов морским транспортом в каботаже производится в следующем порядке:

- i. Определяется вид плавания, месторасположение пунктов отправления и назначения и расстояние между ними.
- ii. Устанавливается класс и группа груза, предъявленного к перевозке по Алфавиту (раздел 6). Если в Алфавите против наименования грузов указано несколько классов или групп, для уточнения необходимо обратиться к классификации сухогрузов в разделе 5, где позиции тарифной номенклатуры разбиты на подпозиции в зависимости от свойств грузов и рода упаковки.
- iii. В зависимости от класса груза и расстояния перевозки по расчетной таблице соответствующего бассейна (раздел 1) определяется движенческая ставка за перевозку 1 тонны груза. При отсутствии в расчетной таблице тарифного пояса, соответствующего расстояния перевозки движенческая ставка определяется умножением ставки за 1 тонно-милю на среднее расстояние тарифного пояса.
- iv. По группе груза и бассейну в соответствующей расчетной таблице (раздел 1) находятся ставки стояночных операций на 1 тонну груза для пунктов отправления и назначения.
- v. Исходя из суммарной (движенческой и стояночной) ставки за 1 тонну и количества груза определяется общий размер провозной платы₄₉

10. Общее понятие о портовых сборах и платах

Общая стоимость доставки грузов морским транспортом складывается из провозных платежей и различных сборов и плат, взимаемых в морских портах.

В отличие от других видов транспорта на морском транспорте действует большое количество дополнительных сборов и плат. Это объясняется влиянием мирового судоходства и практикой работы зарубежных портов. Ставки этих платежей опубликованы в разделе 3 Прейскуранта № 11-01.

На морском транспорте сборы и платы взимаются как с грузовладельцев, так и с судов.

Основные платы и сборы, взимаемые с грузовладельцев:

- плата за выполнение погрузочно-разгрузочных работ (ПРР);
- плата за хранение;
- плата за взвешивание и проверку состояния груза;
- плата за междугородные телефонные и телеграфные сообщения;
- сбор за очистку, мойку судов и складских помещений;
- портовый грузовой сбор.

Основные сборы и платы, взимаемые с судов:

- корабельный сбор;
- канальный сбор;
- лоцманский сбор;
- причальный сбор;
- якорный сбор;
- маячный сбор;
- экологический сбор;
- навигационный сбор;
- сбор за работу ледоколов;
- плата за швартовные услуги;
- плата за пользование буксирами и прочими плавучими средствами;
- плата за снабжение пресной водой;
- плата за агентское обслуживание.

Платы и сборы, взимаемые с грузовладельцев:

Плата за выполнение ПРР

В морских портах за выполнение ПРР взимаются аккордные ставки плат, которые, включают оплату за комплекс всех характерных операций, выполняемых при перегрузке груза независимо от того, осуществлялись ли они в каждом конкретном случае или нет.

Перечень этих операций опубликован в Прейскуранте:

- внутрискладские перемещения грузов;
- подвозка грузов из складов;
- погрузка в судно;
- укладка и крепление в трюме;
- оформление транспортных документов;
- зачистка складских помещений и др.

В связи с этим аккордные ставки на морском транспорте значительно выше, чем на других видах транспорта.

За производство работ, стоимость которых не включена в аккордные ставки (рыхление, подгруппировка груза, приведение в габаритное состояние и пр.), плата взимается по местным или договорным ценам.

Установлены общие и исключительные аккордные ставки.

Общие – наиболее распространенные, установлены для обычных условий переработки грузов.

Исключительные – установлены для конкретных портов, где имеются значительные особенности и высокопроизводительное перегрузочное оборудование. Общие аккордные ставки дифференцируются в зависимости от трудоемкости и уровня себестоимости работ по морским бассейнам, группам портов, категориям операций и группам (родам) грузов.

Аккордные ставки с указанной дифференциацией приводятся в специальной расчетной таблице Прейскуранта, которая имеет вид приведенный ниже.

№ группы аккорд- ных ставок	Наименование груза	Группа и позиция тарифной номенклатуры грузов	Северный бассейн					
			Первый тарифный район					
			первая группа портов			вторая группа портов		
			ставки по категориям					
			I	II	III	I	II	III
1.	Зерно и семена: погрузка навалом	011-018	3-00	2-20	1-80	1-80	1-40	1-10
2.	Зерно и семена: выгрузка	011-018	5-90	4-50	3-60	2-00	1-50	1-20
3.	Руда металлическая навалом	141,142,151-153,341	3-80	2-90	2-30	1-50	1-10	0-90
4.	Уголь, сланцы, шихта, торф навал	161,181,182,191	6-40	4-90	3-90	1-70	1-20	1-00
5.	Грузы в мешках до	011-018,021-024	46-00	34-50	27-60	23-10	17-30	13-00
6.	Грузы в ящиках и без упаковки до и т.д.	061-063,078,121	68-00	51-00	40-80	45-00	33-80	27-00
7.	Прочая продукция лесной промышленности							

Примечание.

Порты по тарифным районам распределяются следующим образом: 1-й тарифный район (1-я группа портов: Архангельск, Мезень, Нарьян-Мар, Онега; 2-я группа портов: Мурманск, Кандалакша). 2-й тарифный район (1-я группа портов: Амдерма, Диксон; 2-я группа портов: Хатанга, Тикси).

Аккордные ставки установлены для каждого из пяти морских бассейнов, учитывая особенности эксплуатации; по группам портов внутри бассейнов – исходя из условий переработки грузов и степени механовооруженности порта.

По категориям операций ставки подразделяются на 3 категории:

ставки 1-й категории – для грузов, следующих в заграничном плавании, большом каботаже, для пунктов перевалки грузов, следующих в прямом водном и прямом смешанном железнодорожно-водном сообщениях;

ставки 2-й категории – для грузов, следующих в малом каботаже, для начальных и конечных пунктов перевозки в прямом смешанном сообщении (на 25% ниже ставок 1-й категории);

ставки 3-й категории (стивидорные ставки) – для внешнеторговых грузов и применяются только в случаях, обусловленных специальным соглашением правительственных органов (на 40% ниже ставок 1-й категории).

По родам грузов ставки подразделяются на 30 групп, учитывая трудоемкость их переработки. В каждую группу включаются грузы с примерно одинаковой трудоемкостью перегрузки. При этом учитывается не только род груза, но и вид упаковки (насыпью, в таре), а в некоторых случаях и вид операции (погрузка или выгрузка). Номер группы аккордной ставки приводится в «Алфавите к номенклатуре груза» Прейскуранта.

В некоторых бассейнах аккордные ставки подразделяются по тарифным районам, которые приводятся в примечаниях к таблице аккордных ставок. Здесь же можно определить группировку портов. Особый порядок расчета плат установлен при выполнении ПРР на рейде или силами экипажей судов. Отдельные аккордные ставки установлены за погрузку (выгрузку) контейнеров. Они взимаются в целом за контейнер и зависят от грузоподъемности контейнера.

Плата за хранение грузов в портах

За хранение прибывших в порт каботажных грузов (кроме контейнеров) плата не взимается в течение 4-х суток, считая день прибытия (неполные сутки считаются за полные). После истечения указанного срока и до момента вывоза грузов из порта с получателя взимается плата за хранение. Ставки установлены за хранение 1 т груза. Их уровень дифференцируется по морским бассейнам, группам портов и условиям хранения (закрытое или открытое). При закрытом хранении ставки плат в 2-3 раза выше, чем при открытом. Хранение под навесами, брезентами или другими укрытиями, обеспечивающими сохранность груза, считается закрытым.

Для каждого бассейна разработана своя расчетная таблица, где в зависимости от группы портов, условий и сроков хранения приводятся ставки плат. С увеличением срока хранения груза ставки возрастают, что способствует ускорению вывоза груза с территории порта получателем.

Аналогичная плата за хранение взимается также и в порту отправления, если ввозимый частями груз не будет полностью сдан к отправлению в течение 4-х суток бесплатного хранения. В таком случае оплата производится за всю партию груза с первого дня платного хранения по день окончательного приема груза к перевозке.

Контейнеры с каботажными грузами хранятся в порту бесплатно в течение 24-х часов с момента прибытия груза в порт, затем взимается плата по ставкам, установленным в целом за контейнер, независимо от рода и количества находящегося в нем груза. Размер ставок дифференцируется по группам портов, грузоподъемности контейнеров (3; 5; 10; 20; 30; 40 т) и срокам хранения.

Ставки приводятся в расчетных таблицах, разработанных для каждого бассейна в отдельности.

Пониженные ставки платы установлены за хранение порожних контейнеров, принадлежащих грузовладельцам.

Особый порядок платы за хранение применяется к экспортно-импортным грузам и контейнерам с этими грузами.

Плата за взвешивание и проверку состояния груза

За взвешивание грузов и транспортных средств на весах морского транспорта плата зависит от типа весов: вагонные, автомобильные, товарные и др. Для вагонных весов ставка установлена в целом за вагон, независимо от типа вагона и количества груза в нем. Для всех остальных весов ставки даны за 1 т груза. В эти ставки не включена стоимость работ по подноске, укладке и снятию груза с весов.

За проверку по требованию грузовладельцев состояния груза с них взимается плата по ставке, установленной за 1 час, затраченный каждым работником транспорта на выполнение этой операции (считая неполный час за полный). Например, 2 работника порта проверяли состояние груза в течение 3 час. 20 мин. – плата взимается за 8 человеко-часов.

Плата за междугородные телефонные и телеграфные сообщения

За каждое междугородное телефонное или телеграфное сообщение или распоряжение, вызванное необходимостью уведомления грузовладельца о состоянии перевозки или переработки груза, взимается плата в соответствии с действующим прейскурантом за услуги связи.

Сбор за очистку, мойку судов и складских помещений

За очистку, мойку, хлорирование, дезинфекцию судов и складских помещений после перевозки или хранения загрязняющих или зараженных вредителями грузов с грузовладельцев взимается сбор в соответствии с действующими прейскурантами на эти работы или же по себестоимости выполнения этих работ с начислением прибыли 50-60%. В этих случаях могут применяться также договорные цены.

За время перехода судов к пунктам зачистки и обратно, а также простоя в период выполнения этих работ взимается плата по часовым ставкам за аренду судов.

Портовый грузовой сбор

В настоящее время этот сбор взимается с 1 т груза в следующих случаях:

- с зерновых грузов, перерабатываемых на причалах элеваторов морского транспорта;
- с нефтегрузов, перерабатываемых на нефтепричалах портов морского транспорта;
- с грузов, перерабатываемых силами и средствами грузовладельцев на причалах портов морского транспорта.

Портовый грузовой сбор дифференцируется по морским бассейнам и группам портов.

Платы и сборы, взимаемые с судов

Портовые сборы, взимаемые с судов Морской администрацией порта, предназначены для возмещения затрат, связанных с технической эксплуатацией маяков, подходных каналов, внешних оградительных сооружений (волноломы, молы), причалов, средств управления движением судов и других сооружений надлежащего функционирования этих объектов в целях обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов в зоне морского порта.

Портовые сборы регулируются государством.

С 1 сентября 1995 года действуют ставки портовых сборов и порядок их применения, утвержденные Министерством экономики РФ по представлению Департамента морского транспорта Минтранса РФ (сборник «Ставки сборов с судов в морских торговых портах РФ»).

Портовые сборы взимаются в морских торговых портах РФ независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности с российских и иностранных судов и плавучих объектов.

Ставки сборов установлены для российских судов в каботажном плавании; для российских судов в заграничном плавании и иностранных судов.

Ставки сборов для судов в каботажном плавании установлены в рублях, являются базовыми и индексируются при необходимости в установленном порядке.

Для российских судов заграничного плавания и иностранных судов – в долларах США (российские суда производят оплату в рублях по курсу Центрального банка России на дату отхода судна).

Государственная принадлежность судна и предоставляемый ему статус при взимании сборов определяется флагом, под которым оно плавает, независимо от того, в чьей собственности или пользовании находится.

Рейсом заграничного плавания для российских судов считается рейс, в котором судно, пришедшее в российский порт, выполняло погрузочно-разгрузочные работы в иностранном порту, либо уходит для этих целей в иностранный порт.

По рейсам, не подпадающим под это определение, сборы взимаются по ставкам каботажного плавания.

Сборы взимаются по рейсу, каким судно вошло в порт. Корабельный, канальный и лоцманский сборы при выходе судна оплачиваются по рейсу, каким судно выходит из порта.

Сборы с судна, поданного в порт в балласте, взимаются по рейсу, для выполнения которого оно подано. Сборы с судна, выходящего из порта в балласте, взимаются по рейсу, которым оно вошло в порт.

Условный объем судна, исчисляемый в кубических метрах, определяется произведением трех величин, указанных в судовых документах: наибольшей длины судна; наибольшей ширины судна и наибольшей высоты борта судна.

От оплаты всех видов сборов освобождаются учебные, учебно-производственные и учебно-тренажерные суда.

Портовые сборы взимаются за каждый кубический метр условного объема судна, который определяется перемножением наибольшей его длины, ширины и высоты борта. Сборы должны быть оплачены судном до выхода из порта. В соответствии с Кодексом торгового мореплавания капитан порта имеет право отказывать судну в выдаче разрешения на выход из порта в случае неуплаты установленных сборов.

Транзитные суда обязаны гарантировать оплату сборов радиотелеграфным сообщением. При отсутствии гарантии оплаты капитан порта имеет право отказать судну в прохождении акватории порта транзитом.

К регулируемым портовым сборам относятся:

Корабельный сбор

Корабельный сбор взимается со всех грузовых и пассажирских судов (независимо от их ведомственной и национальной принадлежности) за 1 куб. м. объема судна отдельно за каждый вход и выход из порта.

Исключение составляют:

- суда, заходящие в порт вынужденно (угроза безопасности плавания, жизни членов экипажа и пассажиров), для аварийного ремонта, карантинных надобностей, т.е. в случаях, если они не производят в порту грузовые и пассажирские операции коммерческого характера;
- суда военные, госпитальные, спортивные, служебные, научные, гидрографические, местного портофлота.

Установлены три вида ставок: обыкновенные, льготные и каботажного плавания. Обыкновенные ставки взимаются с судов тех иностранных государств, с которыми Россия не имеет соглашений (договоров) о льготном режиме для их судов в портах. Льготные ставки взимаются с российских судов заграничного плавания и судов тех иностранных государств, с которыми у нас имеется договор о предоставлении льготного режима в портах (национальный режим или режим наиболее благоприятствуемой нации).

Ставки каботажного плавания взимаются с российских судов в каботажном плавании. Самые высокие ставки обыкновенные.

С российских грузовых судов заграничного и каботажного плавания при погрузке или выгрузке в нескольких портах России в течение одного рейса корабельный сбор взимается в первом порту захода полностью (100%), в последующих портах – со скидкой 50%. Грузовым судам, работающим на регулярных линиях заграничного плавания, открытых в установленном порядке, предоставляется скидка 20%.

С паромов и пассажирских судов каботажного и заграничного плавания работающих по регулярному расписанию, корабельный сбор взимается в каждом порту захода один раз в течение календарного года.

Корабельный сбор дифференцируется по морским бассейнам и группам портов.

Маячный сбор

Этот сбор дифференцируется по морским бассейнам, портам и видам плавания. Он взимается за 1 куб. м объема судна при каждом входе в порт либо проходе его транзитом.

От оплаты сбора освобождаются суда, заходящие в порт вынужденно, для аварийного ремонта, паромы и пассажирские суда каботажного плавания. Освобождаются также от оплаты сбора спортивные, служебные, научные, гидрографические и другие не грузовые суда, если они не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера.

Канальный сбор

Канальный сбор взимается со всех судов, проходящих транзитными и подходными к портам каналами. Не оплачивают этот сбор те же суда, которые освобождены от уплаты корабельного сбора. Однако с судов, заходящих в порт для оформления таможенных и пограничных формальностей, этот сбор взимается.

Канальный сбор дифференцируется по бассейнам и группам портов. Он взимается за 1 куб. метр объема судна при каждом прохождении канала в один конец.

Паромы и пассажирские суда каботажного и заграничного плавания, работающие по расписанию, оплачивают канальный сбор один раз в течение календарного года.

Причальный сбор

Этот сбор взимается за предоставление судам стоянки у причала.

Он дифференцируется по морским бассейнам, портам, видам плавания (каботаж, заграничное плавание) и родам груза (сухогрузы и наливные). Кроме того, отдельно установлены ставки при стоянке с грузовыми операциями и без них.

С грузовых и рыболовных судов причальный сбор взимается за 1 куб. м объема судна за каждые сутки стоянки у причала.

С остальных судов (паромы, пассажирские и др.) – за 1 куб. м объема судна за судозаход, независимо от времени стоянки.

С судов, стоящих лагом (рядом) к другому судну, ошвартованному у причала, либо ошвартованных у причала носом или кормой, взимается 50% причального сбора.

Суда, заходящие в порт вынужденно (шторм, смещение груза и пр.), для аварийного ремонта, карантинных надобностей, от оплаты причального сбора освобождаются. Освобождаются также от оплаты сбора военные, спортивные, служебные, научные и другие не грузовые суда, если они не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера.

За простой у причала после окончания грузовых операций по причинам, зависящим от судна или судовладельца (судоходной компании), причальный сбор взимается по особым ставкам.

Якорный сбор

Он взимается за предоставление стоянки судам на внутреннем или внешнем рейде порта. Сбор дифференцируется по морским бассейнам, портам и видам плавания (каботаж, заграничное плавание); взимается за 1 куб.м объема судна за каждый час стоянки на рейде свыше 12 часов. За первые 12 часов стоянки плата не взимается. Неполный час стоянки на якорке считается за полный.

Якорный сбор оплачивают все суда, за исключением учебных.

Экологический сбор

Он взимается за прием с судов всех видов отходов (мусор, сточные воды и др.) за все время стоянки судна в порту. Ставки сбора включают оплату всех операций, связанных с приемом судовых отходов (подача и уборка плавсредств, предоставление контейнеров и других емкостей для сбора мусора, перегрузочные операции, шланговка, отшланговка и др.).

Сбор взимается за 1 куб.м условного объема судна с грузовых самоходных судов и паромов, осуществляющих заграничное и каботажное плавание. Пассажирские и несамоходные суда от оплаты сбора освобождаются. Освобождаются также от оплаты сбора военные, госпитальные, спортивные, служебные не грузовые суда, а также суда, заходящие в порт вынужденно, для аварийного ремонта, карантинных надобностей и пр., если они не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера. Судам, имеющим свои утилизационные установки, с экологического сбора предоставляется скидка в размере 50%.

Экологический сбор дифференцируется по бассейнам, видам плавания, портам и времени стоянок (до 10 суток, от 10 до 30 суток, свыше 30 суток). При стоянке свыше 10 суток ставки увеличиваются.

Лоцманский сбор

Этот сбор взимается со всех судов, посещающих морские порты России и пользующихся услугами лоцманов. Освобождаются только военные и госпитальные суда.

Ставки лоцманского сбора дифференцируются по морским бассейнам и портам, учитывая различные условия проводки судов. Различают также ставки для внепортовой (подходные каналы, между портами) и внутрипортовой проводки. Размер ставок для внепортовой проводки зависит от объема судна и расстояния проводки; для внутрипортовой проводки – от объема судна и количества выполняемых операций (проводка, перешвартовка и пр.). Если судно проводилось с помощью лоцмана в пределах акватории порта и вне ее, плата начисляется по обеим ставкам. Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Грузовым судам, работающим на линиях заграничного плавания, и пассажирским судам в каботаже представляется скидка в размере 20%.

При одновременной проводке нескольких судов лоцманский сбор взимается с каждого из них по полной ставке.

Навигационный сбор

Этот сбор взимается за 1 куб. м объема судна в портах, оборудованных береговыми радиолокационными системами управления движением судов, при каждом входе и выходе из порта. Ставки установлены для конкретных портов с подразделением по видам плавания (каботажное и заграничное).

От оплаты сбора освобождаются суда служебные и гидрографические, суда, заходящие в порт вынужденно и для аварийного ремонта, спортивные, военные, госпитальные суда, если не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера.

Сбор за работу ледоколов

Ставки ледокольного сбора установлены:

- за работу ледоколов по проводке судов по трассе Северного морского пути (ТСМП);
- за работу ледоколов по проводке судов в (из) порты замерзающих неарктических морей.

При проводке судов по ТСМП плата начисляется по ставкам, установленным за 1 т перевозимого в судах груза или за 1 контейнер. Сбор может взиматься как с судов, так и с грузовладельцев. Ставки сбора установлены отдельно для каботажного и заграничного плавания и взимаются в течение всего года (круглогодично).

При проводке судов с грузами ставки сбора дифференцируются по родам грузов; с контейнерами – по грузоподъемности контейнеров, независимо от рода и количества груза в них.

При проводке судов в (из) замерзающие порты ледокольный сбор взимается за 1 куб. м объема судна в течение установленного периода. От уплаты портового ледокольного сбора освобождаются военные, госпитальные, гидрографические суда, суда, заходящие в порт вынужденно, если они не производят в порту грузовых и пассажирских операций коммерческого характера.

Плата за швартовные услуги

За оказанные услуги при швартовке судов взимается плата по ставкам, установленным за каждую операцию (швартовка, отдача швартов, перетяжка вдоль причала и др.). Размер ставки зависит от условного объема судна (куб. м) и вида плавания (каботажное, заграничное). Судно с объемом менее 1000 куб. м считается равным 1000 куб. м.

Перетяжка судна вдоль причала на расстояние более длины судна и перешвартовка судна от причала к причалу считается как две операции.

Плата за пользование буксирами и прочими плавучими средствами

Портовые буксиры могут помогать морским судам заходить или выходить из порта, швартоваться, переходить от причала к причалу и выполнять другие операции. В этих случаях с судов взимается плата исходя из ставки за 1 куб. м объема буксируемого судна или исходя из стоимости часа работы используемого буксира и продолжительности выполнения операции. Ставки платы дифференцируются по морским бассейнам, портам и видам плавания.

Аналогичным образом взимается плата за пользование другими плавучими средствами (катерами, баржами и др.).

Плата за снабжение пресной водой

Ставки установлены за 1 т поданной воды. Размер ставок зависит от морского бассейна, порта и способа подачи воды – с берега или сплавсредств. При подаче с плавсредств ставки в 3-4 раза выше. Минимальная оплата за операцию подачи воды с судов-водолеев определяется стоимостью часа работы со ответствующего судна-водолея.

Плата за агентское обслуживание

За агентское обслуживание (оформление таможенных и портовых формальностей, своевременное обеспечение причала и буксиров, осуществление контроля за ходом грузовых операций с целью быстрее их окончания, урегулирование возникающих претензий, снабжение судовыми запасами, предоставление капитану информации о местных обычаях и др.) с судна взимается определенная плата (агентское вознаграждение). Ставки платы установлены в долларах США. Российские суда оплачивают агентское вознаграждение в рублях с пересчетом по курсу ЦБ РФ на дату отхода.

Уровень ставок зависит от морского бассейна, порта, условного объема судна, выполнения грузовых операций и рода перерабатываемого груза. В зависимости от объема суда делятся на группы – до 2000, 2001-4000, 4001-6000, 6001-8000, 8001-12000 куб. м и т.д. С увеличением группы судна ставки возрастают. Если судно в порту не выполняет грузовые операции – ставки ниже, чем при их выполнении. Отдельно установлены ставки при стоянке с грузовыми операциями генеральных и лесных грузов, навалочных и наливных грузов. При переработке генеральных и лесных грузов ставки выше.

В случае если судно после выгрузки производит в порту погрузку, агентское вознаграждение по второй операции применяется со скидкой 25%.

При стоянке судна в порту свыше 10 суток за каждые последующие 5 суток или часть их применяется надбавка 15% к базисной ставке.