

МДК.03.01 Технология перевозки грузов

Урок №1-2

Тема: Организация коммерческой работы на морском транспорте. Фрахтование судов. Типовые чартеры. Коммерческие операции по перевозкам грузов в заграничном плавании и в каботаже.

Цель: Ознакомиться с коммерческой работой на морском транспорте, с фрахтованием судов и с коммерческими операциями по перевозке грузов на водном транспорте.

1.Организация коммерческой работы на морском транспорте.

Коммерческая эксплуатация обеспечивает эффективность использования транспортного судна с учетом его конструктивных особенностей и охватывает три направления :

- разработку условий перевозки груза, определяющих взаимоотношения морского транспорта с клиентурой;
- оформление перевозок – регулирование взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителями и грузополучателями по порядку оформления транспортных документов, приемке-сдачи груза, качества перевозки, страхования ответственности перевозчика за сохранность груза и т.п.
- посреднические операции, привлечение груза, обработка и обслуживание судов в морских портах, осуществляемые на основе соглашений между перевозчиком и агентскими, стивидорными и другими компаниями.

Коммерческое планирование рейса осуществляется судовладельцем. В процессе рейса капитану транспортного судна отводится роль представителя судовладельца во взаимоотношениях с фрахтователем (нанимателем) и обслуживающими компаниями, он контролирует работу партнеров и с учетом конкретных обстоятельств обязан принимать оперативные решения по коммерческим вопросам в рамках своей компетенции.

Для успешного выполнения этих обязанностей капитан должен знать так называемые «обычаи страны и порта», в которые планируются заходы судна. Наиболее существенное значение среди обычаев страны и порта имеет фиксированная связь между каким-либо событием и временем его исполнения, влияющим на стоимость и продолжительность события или даже возможность его свершения. Необходимо еще при планировании рейса знать о праздничных и общевыходных днях в данном порту, режиме работы администрации порта и докеров, от какого часа суток производится отсчет суточного времени захода в порт и т.п.

2.Фрахтование судов. Типовые чартеры

Фрахтование судна — это поиск необходимого тоннажа (судна или места на судне) для перевозки груза с последующим заключением с судовладельцем договора морской перевозки. Другими словами можно сказать, что фрахтование есть соглашение о найме

судна для выполнения определенной перевозки (рейса) или наем судна на определенный период времени.

В случае, когда судовладелец ищет груз и заключает договор на его перевозку, называется отфрахтованием судна. На практике, в обоих случаях принято применять единый термин: «фрахтование».

Покупатель, продавец, отправитель груза, который фрахтует тоннаж (судно) называется фрахтователем. Судовладелец, предоставляющий тоннаж (судно) для морской перевозки грузов — фрахтовщиком. По договору фрахтования фрахтовщик принимает на себя обязательство перевезти груз из порта отправления в порт назначения и выдать его грузополучателю, а фрахтователь обязуется уплатить за это определенную плату (фрахт). Можно сказать иначе: договор морской перевозки — это соглашение, по которому одна сторона (судоходная компания, судовладелец, перевозчик, фрахтовщик) принимает на себя обязательство произвести перевозку грузов из одного порта в другой, а другая сторона (фрахтователь, грузовладелец) обязуется уплатить за это установленную плату (фрахт).

Фрахтование обычно производит специальный посредник — фрахтовый брокер. В качестве посредника могут выступать специальные организации — брокерские фирмы или отдельные лица. Фрахтовый брокер — это высокопрофессиональный специалист, обладающий большим опытом и специальными знаниями. Он должен быть хорошо информирован о конъюнктуре мирового фрахтового рынка, спросе и предложении на тоннаж, различных грузопотоках.

Брокеры фрахтового рынка пользуются различными сведениями, бюллетенями и прочими изданиями крупнейших мировых фрахтовых бирж и брокерских контор. Многие брокеры обладают обширными контактами в области морских перевозок, и нередко личные связи брокера позволяют в кратчайший срок найти необходимый тоннаж под перевозку.

Судовладелец, имеющий свободный тоннаж (судно или суда), обращается к фрахтовому брокеру с предложением найти на рынке груз, который подходит для перевозки на условиях судовладельца (как правило, чаще всего это относится к морским перевозкам контейнеров). Предложение, с которым фрахтовый брокер выходит на рынок от имени судовладельца называется офертой. Бывают твердые и условные предложения.

Таким же образом грузовладелец (фрахтователь) выступает на фрахтовом рынке через фрахтового брокера с предложением найти судно, отвечающее условиям перевозки данного груза. Поручение фрахтователя, выданное в письменном виде своему брокеру о поиске и зафрахтовании тоннажа (судна) для перевозки груза, называется фрахтовым ордером. Фрахтовые ордера бывают: обычные (фрахтовая сделка может быть заключена в течение 20–30 дней), срочные и сверхсрочные.

Фрахтовый рынок подразделяется по форме организации перевозок на рынок трампового и линейного тоннажа, по типам судов — на рынок сухогрузного и танкерного тоннажа, по роду груза — на рынок лесного, зернового, рефрижераторного тоннажа и т.д., а также по направлениям перевозок по географическим областям.

Весь объем фрахтового рынка определяется количеством фрахтовых сделок, а его конъюнктура — соотношением между предложением тоннажа и предложением грузов, т.е. спросом на тоннаж. Это соотношение подвержено резким колебаниям в силу различных объективных и субъективных причин: спад или увеличение объема перевозок, уменьшение или увеличение стоимости топлива и т.д.

Для оценки транспортного рынка и величин изменения цен используются фрахтовые индексы. С их помощью возможен подробный анализ изменения фрахтовых ставок на мировом рынке, а также ставок фрахта на определенные виды грузов или конкретных секторов фрахтового рынка. Индексы и информацию по заключенным сделкам и фрахтовым ставкам публикуют многие известные издания.

Заключение чартеров представляет собой сложный процесс переговоров между судовладельцем и фрахтователем, т.к. им предстоит согласование множества условий договора морской перевозки. Фрахтовые сделки заключаются между сторонами, которые находятся в разных уголках планеты, и благодаря современным средствам коммуникаций эта задача значительно упрощается.

В мировой практике фрахтования были выработаны типовые (стандартные) проформы чартеров, применительно к основным видам перевозимых грузов. Условия проформы чартера отражают правила перевозки грузов морским транспортом и специфические особенности таких перевозок.

Разработку чартеров проводили крупнейшие международные фрахтовые и судоходные организации, которые по возможности попытались учесть все спорные вопросы, возникающие при международной перевозке грузов морем.

Основные виды чартеров:

- Рейсовый чартер (Voyage charter) — судно фрахтуется на определенный рейс. Судно может также быть зафрахтовано на круговой рейс, т.е. в порт назначения и обратно. Такой фрахт наиболее выгоден судовладельцу, поскольку он обеспечивает загрузку судна в обратном направлении и исключает порожний рейс (переход в балласте). Рейсовый чартер дает фрахтователю право на перевозку своего груза на конкретном судне. В этом случае право на владение судном и его управление не передаются фрахтователю.
- Тайм-чартер (Time Charter) — это договор фрахтования судна на время. В этом случае судовладелец обязуется за обусловленную плату предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозки грузов, пассажиров или других целей морского плавания. Судно передается в тайм-чартер в мореходном состоянии, снаряженным, с укомплектованным экипажем. Но право на владение судном и его управление не передаются фрахтователю.
- Бэрбоут-чартер (Bareboat charter) — разновидность договора фрахтования судна на время. Отличается от тайм-чартера тем, что фрахтователь нанимает экипаж и принимает на себя все расходы по содержанию судна, в том числе и расходы по оплате экипажа. В этом случае капитан и команда судна состоят на службе у фрахтователя. Таким образом, фрахтователь становится временным владельцем судна.

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, стоимость фрахта, наименование места погрузки судна, а также наименование

места назначения или направления судна. По соглашению сторон в чартер могут быть включены иные условия и оговорки. Чартер подписывается перевозчиком (судовладельцем, фрахтовщиком) и фрахтователем (грузовладельцем) или их представителями.

При фрахтовании нередко возникает вопрос о распределении расходов между судовладельцем и фрахтователем по погрузке и разгрузке судов (оплата стивидорных работ). Эти расходы обычно находятся в пределах 10–30% от конечной стоимости транспортной составляющей при перевозке груза морским транспортом. Поэтому при заключении договора морской перевозки заранее оговаривается, кто из сторон будет нести эти расходы. Вот некоторые наиболее употребляемые термины:

- фри ин (free in) — судовладелец свободен от расходов по погрузке груза на судно. При заключении договора перевозки с таким условием расходы по погрузке берет на себя фрахтователь;
- фри аут (free out) — судовладелец свободен от расходов по выгрузке груза;
- фио (free in and out) — судовладелец по договору перевозки с фрахтователем свободен от расходов по погрузке и выгрузке груза;
- фиос (free in and out, stowed) — судовладелец свободен от расходов по погрузке и укладке груза в трюме. Эта формулировка указывает, за чей счет будут выполняться так называемые трюмные работы (укладка груза, если груз тарно-штучный и штивка (разравнивание), если груз навалочный или насыпной);
- фиост (free in and out, stowed and trimmed) — судовладелец полностью свободен от расходов по погрузке, укладке, штивке и выгрузке груза. Оплачивает эти работы грузоотправитель (фрахтователь).

3. Коммерческие операции по перевозкам грузов в заграничном плавании и в каботаже.

В грузовых документах указывают род, количество и особые свойства груза, порты погрузки, выгрузки и перевалки, наименование отправителя, перевозчика и получателя груза и т. п. После подписания грузовых документов перевозчиком на него возлагается материальная ответственность за то, что количество и состояние груза в порту назначения будет полностью соответствовать указанным в документах.

Состав грузовых документов, их назначение, реквизиты и порядок оформления несколько различаются, в зависимости от вида плавания (каботаже, заграничное плавание) и формы организации доставки груза—межпортовое морское сообщение или прямое смешанное железнодорожно-водное сообщение.

Решение задач загрузки судна и возможности отправки различных грузов на одном судне начинают с составления грузового списка, т. е. списка всех партий груза, которые должны быть погружены на судно. Грузовой список необходим для любого вида перевозок, поскольку он позволяет определить варианты рациональной загрузки грузовых помещений и возможность совместной перевозки различных грузов.

При отгрузке экспортных товаров из советских портов первичным документом для оформления отдельной партии груза является поручение на отгрузку экспортного груза по указанию соответствующего объединения МВТ и совместно с грузовыми списками передает в транспортно-экспедиторскую контору порта (ТЭК) за 48 ч до подачи судна под погрузку. Поручение должно быть завизировано таможей и иметь в качестве приложения все необходимые свидетельства и другие документы, которые следуют вместе с грузом. Поручение составляют в пяти экземплярах, из которых один остается в ТЭК порта, второй—на складе, третий—в экспедиторской группе причала, осуществляющего отгрузку.

Два экземпляра поручения со всеми приложениями вручают судовой администрации. В поручении указывают: порт погрузки и выгрузки, наименование судна, конечный пункт назначения, род и количество груза, его особые свойства (погрузочный объем, размеры для длинномеров), вид упаковки, марки и номера мест, а также номер склада, номера приемочного акта и железнодорожной накладной, по которой груз поступил в порт. Кроме того, поручение содержит указания по оформлению основного перевозочного документа—коносамента (на чье имя должен быть выписан коносамент, количество оригиналов и копий, условия перевозки, принадлежность груза к группе МОПОГ, порядок оплаты фрахта и т. д.). Грузовой помощник проверяет правильность заполнения поручения, наличие всех необходимых сведений о грузе, после чего дает разрешение на погрузку. Визируя документ, он одновременно указывает номер грузового помещения, где должна быть размещена данная партия. На верхней палубе груз может перевозиться только в том случае, если в поручении Союз-внештрансом сделана соответствующая оговорка. Вся партия груза, отправляемая по одному поручению, должна размещаться в одном месте, что облегчает счет груза и его своевременную сдачу получателю. Поэтому по одному документу не принимают грузы, совместная перевозка которых недопустима или нецелесообразна; например, скоропортящиеся вместе с нескоропортящимися, грузы, обладающие агрессивными свойствами, и грузы, требующие особых режимов перевозки, или грузы, требующие соблюдения специфических таможенных, карантинных и тому подобных правил, и грузы, не требующие выполнения таких условий и формальностей.

После окончания погрузки всей партии груза на судно грузовой помощник капитана дает расписку в принятии груза на обоих экземплярах поручения. Эта расписка грузового помощника в принятии груза называется штурманской распиской и является доказательством того, что груз передан на судно. Поэтому, прежде чем сделать штурманскую расписку, грузовой помощник обязан внимательно изучить тальманскую расписку, т. е. расписку судового тальмана о приемке груза, и перенести в поручение все отмеченные в ней недостатки внешнего состояния грузовых мест. В том случае, если обнаружено расхождение мест, а произвести проверку невозможно, в штурманской расписке делают оговорку: «столько-то мест в споре» и составляют акт на расхождение в счете между портом и судном. Один экземпляр расписки, оформленный надлежащим образом, передают порту и на основании ее выписывают коносамент на груз, а второй экземпляр оставляют на судне.

В иностранных портах сдача груза на судно производится по документу, аналогичному поручению, который обычно называют “Shipping order”. Наименование и содержание передаточных документов несколько различается в зависимости от страны и порта погрузки, но их

назначение и роль в оформлении передачи груза в целом аналогична функциям поручения.

Коносамент относится к числу важнейших грузовых документов и используется как при каботажных перевозках, так и в заграничном плавании. Основные условия коносамента сформулированы в типовых проформах, рекомендованных международными организациями БИМКО и Федерацией транспортно-экспедиторской ассоциации (ФИАТА). Большинство крупных судоходных компаний используют эти условия, включая в коносаменты специальные статьи (additional conditions), отражающие специфику данной конкретной линии. Коносамент выполняет 3 функции: является распиской судна (перевозчика) в принятии груза, товарораспорядительным документом, а также служит доказательством наличия и содержания договора морской перевозки либо сам выступает в качестве такового (например, в линейном судоходстве). Согласно требованиям КТМ, в коносаменте должно быть указано название судна, наименование перевозчика и отправителя, наименование получателя или указание, что коносамент выдан на предъявителя, сведения о фракте и платежах, причитающихся перевозчику, порт погрузки и пункт назначения груза, наименование груза, его масса, количество мест и маркировка, место и дата выдачи коносамента, число оригиналов и копий.

Коносамент выписывают на каждую партию груза, принятую на судно по каждому отдельному поручению, его составляют не менее чем в двух экземплярах; один экземпляр, подписанный капитаном судна, выдают отправителю, а другой следует при грузе. По желанию отправителя ему выдают несколько оригиналов коносамента, причем предусмотрено, что после выдачи груза по одному из них остальные теряют силу. Помимо оригиналов, при оформлении каждой перевозки выписывают определенное количество копий коносамента, которые направляют коммерческую службу пароходства, агентам в портах отправления и назначения, таможеню и т.п.

В отличие от оригинала копии не могут использоваться как товарораспорядительный документ, как свидетельство на право получения груза от перевозчика и на них наносится соответствующий штамп (copy, not negotiable).

Количество составленных и подписанных экземпляров оригинала и копий указывают на лицевой стороне коносамента.

В зависимости от времени подписания различают два вида коносаментов—на груз, принятый к отправке, и коносаменты на груз, уже погруженный на судно. Первую форму применяют в линейном судоходстве и каботаже, причем коносамент подписывает пароходство или его агент (порт), во втором случае факт принятия груза на судно удостоверяет своей подписью капитан.

Коносамент, подписанный перевозчиком (капитаном) в сроки, предусмотренные договором купли-продажи товара и без каких-либо оговорок в части количества и состояния груза, является доказательством надлежащего выполнения продавцом своих обязательств по торговой сделке.

Подписанный капитаном оригинал коносамента продавец направляет покупателю груза. Последний после получения коносамента становится юридическим владельцем груза.

При подписании коносамента тщательно проверяют, перенесены ли в него все оговорки о состоянии груза (тары) и о расхождениях в счете мест, которые были сделаны в штурманских расписках, так как с момента подписания коносамента вся ответственность за груз возлагается на судно (перевозчика).

Не допускается подписание коносамента до полного окончания погрузки данной партии, так как в дальнейшем может обнаружиться недостача либо некачественное состояние груза (тары). Наконец, нельзя подписывать коносаменты задним числом, поскольку это является нарушением обязательств перевозчика по отношению к получателю груза.

До подписания коносамента должны быть урегулированы все вопросы, связанные с оплатой фрахта, аванса фрахта или иных платежей в порту отправления, в соответствии с порядком взаиморасчетов, который предусматривается по данной перевозке и указан в коносаменте.

В советских портах коносаменты оформляет порт, а в заграничных— агент. Необходимо, чтобы они предъявлялись на подпись капитану не только в конце обработки судна, но и по мере окончания погрузки отдельных партий. Это позволяет избежать скопления большого числа неподписанных коносаментов к отходу судна, обеспечить их тщательную проверку и исключить простой судна.

Манифест—список грузов, принятых на судно, который составляют отдельно для каждого порта назначения на основе сведений, указанных в коносаментах. По каждой партии груза в манифесте приводят следующие данные: номер коносамента, маркировку и количество грузовых мест, род груза, его массу и объем, наименование отправителя и получателя, общую сумму начисленного фрахта и фрахт, оплаченный отправителем.

Манифесты составляет агент (порт) в необходимом количестве экземпляров—для пароходства, судна, агента в порту назначения, таможни и т. п. Их используют для контроля за правильностью приемки-сдачи груза и оплаты фрахта. Таможня на основе манифестов проверяет грузы и производит расчет пошлин и сборов, а также ведет статистику экспортно-импортного грузооборота.

Грузовой помощник капитана обязан тщательно сверить данные, указанные в манифестах, с судовым комплектом штурманских расписок. Расхождения между ними могут возникнуть из-за ошибок при составлении манифеста либо из-за того, что манифест выписан заранее, а в процессе погрузки судна в предварительный грузовой список были внесены некоторые изменения (например, одни коносаменты заменены другими).

Во многих странах и портах существуют особые требования к манифестам на прибывающий груз. Так, например, манифесты на порты Аргентины, Испании должны быть легализованы (иметь визу) консулом данной страны либо иметь отметку таможни о том, что в порту отправления нет консульского представительства.

В ряде портов установлено, что манифесты должны быть предъявлены за определенное число суток до прихода судна, либо предусмотрено, что в таможенную представляются манифесты на все грузы, имеющиеся на борту судна, а не только на грузы данного порта и т. д.

Исполнительный грузовой план составляется по результатам погрузки судна и содержит общее распределение груза по грузовым помещениям и на верхней палубе. Исполнительный грузовой план и люковые записки входят в состав обязательных документов, которые должны быть вручены в порту назначения, а в иностранных портах агенту судна.

Люковые записки составляются отдельно по каждому трюму и содержат перечень всех коносаментных партий, размещенных в данном отсеке в порядке очередности их выгрузки. Их выписывает грузовой помощник капитана на основе исполнительного грузового плана и коносаментов. По каждой партии груза указывают номер коносамента, количество мест и массу, а для машин и оборудования—марку, знаки и т. п.

При погрузке экспортных грузов необходимо тщательно контролировать, чтобы их состояние, тара и упаковка полностью отвечали требованиям внешней торговли. Принятие к перевозке грузов, имеющих какие-либо отступления от этих правил, допускается лишь в порядке исключения и при условии, что обнаруженные дефекты не могут повлечь за собой порчу или хищение груза. При этом отправитель должен представить письменное разрешение на отгрузку от Государственной инспекции по качеству экспортных товаров, а по хлебным грузам—от Государственной хлебной инспекции. Все обнаруженные недостатки груза и его тары фиксируют в штурманской расписке, а затем в коносаменте.

Экспортные навалочные грузы принимают к перевозке «за массой отправителя», и поэтому проверка массы не требуется, однако перевозчику рекомендуется каждый раз проверять количество принятого груза по осадке судна, фиксировать это в судовом журнале и составлять акт замера осадок и расчета загрузки по форме, рекомендованной Тарифным руководством 4-М.

При погрузке на судно непакетированных лесоматериалов счет груза ведет односторонне отправитель без участия тальманов судна. В иностранном порту капитан должен в том или ином виде получить документ, подтверждающий сдачу груза (с указанием количества мест). В зависимости от условий сделки и обычаев порта это может быть либо расписка получателя на оригинале или капитанской копии коносамента, либо особый документ, который выдает организация, непосредственно принимающая груз,— тальманская компания, стивидор или агент, портовая администрация. Подобная расписка обычно называется «outturn report», или сертификат. Независимо от наименования и формы она должна констатировать результаты сдачи груза судном отдельно по каждой коносаментной партии.

Прием импортных грузов в иностранных портах производят, как указывалось выше, на основе шиппинг-ордеров и в соответствии с грузовым планом, утвержденным капитаном судна. Грузы, состояние которых не обеспечивает сохранную их доставку, к перевозке не принимают, о чем судовая администрация направляет письменное мотивированное заявление грузоотправителю, а также извещает торгпредство, фрахтователя и пароходство (через агента). Подобный груз может быть принят к перевозке только на основании письменного (телеграфного) разрешения торгпредства или пароходства. В любом случае при обнаружении дефектов груза или его тары в штурманских расписках и коносаментах должны быть сделаны соответствующие оговорки.

Сдачу импортных грузов в советском порту оформляют генеральным актом, в котором указывают количество мест, числящееся по документам, и количество мест, фактически принятое с судна, а также номера и общее число составленных по результатам выгрузки актов-извещений. Последние составляют в том случае, если обнаружены недостача или порча грузов, грузы в дефектной таре и т. д. отдельно по каждой коносаментной партии. Как генеральный акт, так и акты-извещения подписывают капитан судна, представители порта и таможни.

Правила приема-сдачи груза при перевозках между иностранными портами могут осуществляться также на основе проформ чартера и коносамента, неизвестных ранее капитану, которые могут содержать специфические оговорки и условия в части организации приема-сдачи груза, ответственности судна и т. д.

Кроме того, обслуживание судна в таких рейсах часто осуществляет агент фрахтователя, который в первую очередь защищает интересы своего принципала.

Литература

Экономика морского транспорта.с-480 , 2012 год.

Вопросы для самоконтроля.

- 1.Обязанности капитана судна при погрузке и перевозке груза морем.**
- 2.Обязанности фрахтовщика и фрахтователя.**
- 3. Документы для перевозки грузов в каботаже и в заграничном плавании.**

Прислать скан или фото выполненного домашнего задания по расписанию на эл. почту

okish7106@gmail.com

Урок №3-4

Тема: Сохранность и сроки доставки грузов. Таможенно -Транспортные операции. Провозные платы. Судовые сборы в портах. Агентирование судов.

Цель :Ознакомиться с сохранностью и сроками доставки грузов, с таможенно-транспортными операциями , провозными платами и агентированием судов.

1. Сохранность и сроки доставки грузов.

Обязанности перевозчика, указанные в статье 150 КТМ, в основном соответствуют положениям п.2 ст.3 Гагско-Висбийских правил и сводятся к тому, что перевозчик должен надлежаще и старательно:

- а) грузить груз;
- б) обрабатывать и укладывать груз;
- в) перевозить, хранить груз и заботиться о нем;
- г) выгружать груз.

Груз размещается на судне по усмотрению капитана. При составлении грузового плана учитываются свойства конкретных грузов, их тара, возможность совместной перевозки в одном грузовом помещении и т.п. За правильное размещение, крепление и сепарацию груза на судне несет ответственность перевозчик.

Обязанность перевозить и хранить груз является одной из основных обязанностей, принимаемых на себя перевозчиком в соответствии с договором. Эта обязанность применительно к конкретным видам грузов уточняется в многочисленных международных и национальных правилах, например, в МКМПОГ, Кодексе безопасной практики для судов, перевозящих лесные палубные грузы, Правилах морской перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (РД 31.13.02-89) и др.

Поскольку период ответственности перевозчика заканчивается выдачей груза получателю, в его обязанности входит и сама выгрузка груза. Это означает, что перевозчик (или его агент) должен обеспечить надлежащую организацию разгрузки и несет ответственность за ущерб, причиненный в ее процессе. Как и в случаях ненадлежащей укладки и погрузки, бремя доказывания ненадлежащей выгрузки возлагается на истца.

Перевозка морем опасных грузов регулируется СОЛАС 74/78. Согласно Правилу 1 ч."А" главы VII Конвенции перевозка опасных грузов без соблюдения положений, содержащихся в этих нормах, запрещается. Все опасные грузы подразделяются на 9 классов (класс 1 - взрывчатые вещества, класс 9 - прочие, которые, как показывает или может показать практика, имеют такой опасный характер, что к ним должны применяться правила этой части). Правило 3 содержит требования к упаковке, Правило 4 - к маркировке, Правило 5 - к документам, Правило 6 - к укладке опасных грузов. Правило 7 устанавливает дополнительные ограничения для перевозки взрывчатых веществ на пассажирских судах.

Как уже отмечалось, в 1990 г. в рамках ИМО был принят МКМПОГ, который является обязательным для исполнения всеми российскими юридическими и физическими лицами. Хотя Кодекс предназначен для морского судоходства, он не может не затрагивать производителей и отправителей опасных грузов, особенно в части терминологии, упаковки и маркировки.

Отправитель обязан возместить перевозчику все убытки, которые у него возникли в результате погрузки опасного груза. Прежде всего, это убытки, причиненные другим грузам, находящимся на судне, а также и самому судну. При выгрузке опасного груза отправитель обязан возместить перевозчику стоимость соответствующих работ.

Срок доставки груза определяется соглашением сторон, а при отсутствии соглашения - в разумный, обычно принятый срок. Статья 792 ГК устанавливает, что срок доставки груза определяется в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких сроков - в разумный срок. Отсутствие в ст.152 КТМ упоминания о порядке определения сроков доставки груза еще не означает, что на морском транспорте сроки доставки устанавливаются только соглашением сторон. Согласно п.2 ст.5 КТМ федеральный орган исполнительной власти в области транспорта издает в соответствии с КТМ и другими законами и иными нормативными актами обязательные для исполнения всеми организациями и гражданами правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие в торговом мореплавании. Этими правилами могут устанавливаться и сроки доставки грузов в каботаже.

В настоящее время действуют сроки доставки в каботаже, установленные приказом Минморфлота СССР от 1 марта 1988 г. N 24. Приказом установлены сроки доставки грузов морским транспортом в каботаже в Дальневосточном, Северном, Каспийском бассейнах. Согласно Правилам эти сроки исчисляются:

- а) по грузам, принимаемым морскими портами для отправки морем непосредственно от грузоотправителей, - с 24-го часа суток выдачи отправителю накладной или коносамента на прием груза к перевозке;
- б) по грузам, поступившим в морские порты с речных путей или с железных дорог, - с момента предъявления речными пароходствами или соответственно железной дорогой передаточных ведомостей;
- в) по грузам, принимаемым морскими портами с предварительной концентрацией для перевозки морем в направлениях, не обслуживаемых регулярным судоходством, - с момента приема к перевозке последней партии согласованного количества груза.

Грузы считаются доставленными морским транспортом в пункты назначения: для портов и портопунктов, где грузовые операции производятся силами порта, - с момента извещения грузополучателя о готовности груза к выдаче; для портов и портопунктов, где грузовые операции производятся силами грузополучателей, - с момента заявления капитана прибывшего судна о готовности к выгрузке.

Сроки доставки грузов начинают течь со дня открытия навигации и заканчиваются днем прекращения обязательного приема грузов к перевозке.

В заграничном сообщении сроки доставки не устанавливаются. Так, при перевозке по чартеру обычно указывается, что судно будет следовать "со всей возможной скоростью" или "с разумной скоростью". При этом понимается не максимальная, а обычная, наиболее экономичная скорость. Вопрос о том, произведена ли перевозка в разумное время, должен решаться в зависимости от конкретных обстоятельств и условий перевозки.

Согласно п.4 ст.4 Гагско-Висбийских правил, никакая девиация (существенное отклонение от общепринятого пути) для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая разумная девиация не считаются нарушением Конвенции

или договора перевозки, а перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

Коносаменты содержат примерно одинаковые условия о девиации. Согласно этим условиям, груз может перевозиться по любому маршруту, который не обязательно должен быть прямым маршрутом, через любые порты, которые судно может посетить для любых целей и в любой последовательности. Судно может плавать без лоцмана, осуществлять ремонтные работы, становиться в сухой док, буксировать суда в любых ситуациях. Линейный коносамент БИМКО исходя из того, что судно занято в линейных перевозках, предусматривает, что намеченный рейс не должен быть ограничен прямым маршрутом и включает в себя любой маршрут, в том числе возвращение, стоянку, замедление скорости в любых портах или в любых местах с разумной целью, связанной с выполнением рейса, в том числе с обслуживанием судна и экипажа.

Условие о девиации включено и во все формы чартеров, причем сформулировано оно достаточно широко.

Так, согласно чартеру "Дженкон" судно вправе заходить попутно в любой порт или порты в любом направлении для любых целей, плавать без лоцмана, буксировать, оказывать помощь судам, а также отклоняться от своего пути в целях спасения жизни, имущества, для буксировки.

Чартер "Совкоул" дает право судну буксировать и быть буксируемым, оказывать помощь судам, отклоняться от курса в целях спасения жизни или имущества, заходить в любые порты в любом порядке для буксировки или иных целей и т.д., причем ничто из перечисленного не считается отклонением от обусловленного маршрута.

Несмотря на условия коносаментов о девиации, следует иметь в виду, что они рассматриваются с учетом п.8 ст.3 и п.4 ст.4 Гаагско-Висбийских правил. Согласно ст.4 любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Следовательно, главным являются не условия о девиации, включенные в коносамент, а фактические обстоятельства каждого случая, определяющие, насколько девиация была разумной. Лишь в одном случае разумность девиации не ставится под сомнение - это любые меры по спасанию человеческих жизней на море.

2. Таможенно - Транспортные операции

Транспортные операции в данной работе рассматриваются как операции, обеспечивающие выполнение контрактных обязательств по перемещению товаров с территории одного государства на территорию другого государства, т. е. с пересечением границы или границ и потому тесно связаны с выполнением таможенных формальностей. Поэтому целесообразно, хотя бы вкратце, рассмотреть особенности проведения этих формальностей.

Таможенная политика является составной частью экономической и внешнеэкономической политики каждого государства. Она представляет собой скоординированную деятельность органов государства по применению таможенных пошлин, таможенных налогов и сборов, взимаемых при импорте (и реже при экспорте товаров), а также таможенных процедур и других средств для

достижения определенных экономических, финансовых и торгово-политических целей. Цель взимания таможенных пошлин при импорте – защита внутренних производителей путем снижения конкурентоспособности импортных товаров на рынке. Цель взимания пошлин при экспорте – сдерживание вывоза товаров, на которые неудовлетворен спрос собственных потребителей, либо вывоз которых нежелателен.

Существуют два основных вида таможенной политики – протекционизм и "свободная торговля". Первый предусматривает установление высокого уровня таможенного обложения ввозимых на внутренний рынок страны иностранных товаров, а политика "свободной торговли" направлена на всемерное поощрение импорта товаров путем установления минимального уровня таможенных пошлин.

Важным средством осуществления таможенной политики является таможенный тариф. Он представляет собой систематизированный перечень товаров, облагаемых пошлинами, т. е. денежными сборами, взимаемыми с товаров при пересечении ими границы страны. Более 100 стран мира в настоящее время применяют таможенные тарифы.

Таможенные тарифы разных стран имеют свои особенности.

Таможенные тарифы промышленно развитых стран, как правило, являются многоколонными, т. е. один и тот же товар может облагаться разными по уровню пошлинами в зависимости от страны происхождения. Наиболее высокие пошлины содержит колонка ставок общего тарифа (для государств, не пользующихся режимом наибольшего благоприятствования). Значительно более низкие пошлины содержит колонка договорных пошлин, которые закреплены в результате договоренностей в рамках ГАТТ.

Колонка преференциальных ставок пошлин, которые действуют в отношении развивающихся стран, с которыми данное государство связано соглашением о предоставлении более благоприятного таможенного режима.

По способу взимания пошлины делятся на специфические (взимаются с единицы веса, объема и пр. в фиксированном размере в национальной валюте) и адвалорные (устанавливаются в процентах от цены товара). Для использования адвалорных пошлин требуется проведение таможенной оценки товара, за базу для взимания пошлин принимается цена товара, указанная в счете-фактуре. Таможенная стоимость товара включает в его цену и расходы по транспортировке и страхованию, т. е. подсчитывается на условиях СИФ.

Исчисление пошлин с веса производится с веса брутто и нетто. Таможенный вес брутто может исключать внешнюю транспортную упаковку в отличие от общепринятого понятия. А вес нетто может включать непосредственную упаковку, в которой реализуется товар.

Наибольшее распространение получили адвалорные пошлины.

Таможенное обложение в странах Запада находится на относительно низком уровне. Ставки пошлин повышаются в зависимости от степени обработки товаров. Импорт промышленного сырья, как правило, осуществляется беспошлинно или

облагается крайне низкими пошлинами, в то время как на полуфабрикаты и особенно на готовые изделия ставки пошлин существенно возрастают.

Таможенным тарифам принадлежит важная роль в регулировании импорта развивающихся стран. Средний уровень обложения пошлинами ввозимых в большинство из них товаров намного выше, чем в промышленно развитых государствах.

Тарифные барьеры национальных рынков этих стран составляют от 50-100% и выше. Наряду с пошлинами в таможенные тарифы многих развивающихся стран включаются фискальные сборы и разнообразные налоги.

Таможенные тарифы восточноевропейских государств имеют в разных странах разное количество колонок, ставки адвалорные. Уровень пошлин повышается в зависимости от степени обработки товара.

Юридической базой для российских предпринимателей по таможенному обслуживанию является Закон "О таможенном тарифе" (Постановление Верховного Совета РФ № 5003-1 от 21 мая 1993 г.), введенный в действие г.

Для успешного прохождения таможенной границы необходимо оформление целого ряда документов. Основным из них является таможенная декларация - заявление распорядителя груза, представляемого им таможене для выяснения таможенных формальностей при импорте или экспорте товаров. Кроме того, к таможенным документам относятся экспортные, импортные и валютные лицензии, свидетельство о происхождении товара, консульская фактура, транзитные документы, ветеринарные, санитарные и карантинные свидетельства.

Таможенная декларация содержит номер грузового документа, по которому товар принят на таможеню (в портовых таможах также наименование судна, на котором прибыл товар), тарифное наименование товара или ссылку на соответствующую статью таможенного тарифа, цену и стоимость партии товара. В ней дается также перечень обычно прилагаемых к ней документов (счет, отгрузочная спецификация, сертификат о качестве и т. д.).

Грузовая таможенная декларация (ГТД) является солидным документом, состоящим из 4 сброшюрованных листов, и содержит 54 графы, часть из которых заполняется декларантом (40), а часть - таможенным учреждением. ГТД заполняется на каждую партию товаров или имущества при условии, что в отношении них установлен один и тот же таможенный режим. При наличии партии товаров или имущества нескольких наименований используются добавочные листы, каждый из которых позволяет декларировать товары или имущество трех наименований, если таможенный режим указанных в них товаров совпадает с таможенным режимом товаров, указанных в декларации.

Добавочные листы заполняются в 4 экземплярах и представляются вместе с декларацией. Добавочный лист содержит 47 граф, которые заполняются аналогично соответствующим графам ГТД.

Листы грузовой таможенной декларации распределяются следующим образом:

первый лист - остается в таможене;

второй лист - для Государственного таможенного комитета РФ;

третий лист - для лица, осуществляющего расчеты по таможенным платежам;

четвертый лист - для органа государственной статистики РФ.

ГТД и ДЛ при импорте в РФ и экспорте из РФ имущества заполняются в трех экземплярах (без экземпляра для статистики). Оба документа заполняются на русском языке на пишущей машинке или на печатающем устройстве компьютера.

Декларирование от имени организации-декларанта в РФ осуществляют специально уполномоченные лица с оформлением доверенности, оно может осуществляться через таможенного брокера, с которым заключается договор.

Товары могут декларироваться и предъявляться к оформлению в месте расположения декларанта и нахождения груза (товара), а могут - в месте расположения таможенного учреждения, куда и доставляются оформляемые грузы. По согласованию с таможенной могут быть определены и иные варианты места декларирования и проведения таможенного контроля. Товары декларируются таможенному органу РФ, в котором производится таможенное оформление товаров.

Транспортные средства, перевозящие товары, декларируются одновременно с товаром. Морские, речные и воздушные суда декларируются в порту или аэропорту прибытия на таможенную территорию РФ, либо в порту или аэропорту отправления с таможенной территории РФ. Порожние транспортные средства декларируются при пересечении таможенной границы РФ (Кодекс, разд. IV, гл. 26, ст. 170).

От пошлины освобождаются в соответствии с Законом РФ "О таможенном тарифе" (ст. 35) транспортные средства, осуществляющие международные перевозки грузов, багажа и пассажиров, а также предметы материально-технического снабжения и снаряжения, топливо, продовольствие и другое имущество, необходимое для их нормальной эксплуатации во время следования в пути, в пунктах промежуточной остановки или приобретения за границей в связи с ликвидацией аварии (поломка) данных транспортных средств.

Особый таможенный режим установлен Кодексом (раздел II, ст. 35, 37) для транзита товаров, при котором товары перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами РФ, в том числе через территорию иностранного государства без внесения таможенных пошлин, налогов. Транзит товаров производится с разрешения таможенного органа РФ.

Кодекс (разд. III, ст. 110) устанавливает следующие таможенные платежи при перемещении товаров через таможенную границу РФ:

1. Таможенная пошлина;
2. Налог на добавленную стоимость;
3. Акцизы;
4. Сбор за выдачу лицензий таможенными органами РФ;

5. Сборы за выдачу квалификационного аттестата специалиста по таможенному оформлению и возобновление действия аттестата;
6. Таможенные сборы за таможенное оформление;
7. Таможенные сборы за хранение товаров;
8. Таможенные сборы за таможенное сопровождение товаров;
9. Плата за информирование и консультирование;
10. Плата за принятие предварительного решения;
11. Плата за участие в таможенных аукционах.

Кодекс (разд. III, ст. 164 -166) устанавливает права и обязанности таможенного перевозчика, которым может быть предприятие, обладающее правами юридического лица и получившее лицензию Государственного таможенного комитета РФ на осуществление деятельности в качестве таможенного перевозчика.

3.Провозные платы. Судовые сборы в портах.

Заходы судна в порты связаны с необходимостью оплаты различных сборов и услуг, оказываемых судну .

Судовые сборы предназначены для покрытия расходов по содержанию порта, его сооружений, акватории, подходных каналов, навигационного оборудования. Они представляют собой плату за использование портовых сооружений для коммерческих целей. Таким образом перевозчик как бы делится с портом частью своей прибыли.

В ряде случаев судовые сборы имеют систему скидок, стимулирующую посещение порта судами. Как правило, не облагаются портовыми сборами суда, не имеющие коммерческих целей в данном порту – военные, научно-исследовательские, заходящие в порт для смены экипажа или для укрытия от непогоды и ремонта.

Судовые сборы имеют большое разнообразие наименований, различаются базовыми условиями назначения их размеров и порядка расчетов, обусловленные национальными и местными правилами. Все эти данные публикуются в соответствующих справочниках.

К основным базовым условиям назначения величины того или иного сбора относятся:

- регистровый тоннаж судна;
- длина и наибольшая осадка;
- количество груза – на борту судна или перегружаемого в порту;

- продолжительность стоянки и частота захода судна в данный порт.

Основные портовые сборы:

- маячный сбор, основное назначение которого – покрытие расходов на содержание маячной службы; как правило, маячная служба находится под государственным контролем, в связи с чем этот сбор отнесен к государственным;

- портовый сбор (корабельный) обычно уплачивается дважды – за приход и за выход из порта (Манчестер, США – 44, 5 пенса за 1 рег. т);

- доковый сбор – разновидность портового сбора, взимаемого в портах докового типа (Гавр, Лондон, Бремерхафен); размеры сбора часто увязывают со временем стоянки в порту;

- причальный сбор обеспечивает покрытие расходов по содержанию причальных сооружений и устройств; взимается в зависимости от величины регистровой вместимости (Великобритания – 10-20 пенсов с 1 рег. т. в день) или от длины судна (Греция);

- якорный сбор – при стоянке на якоре на акватории порта по требованию капитана (якорная стоянка в Угольной или Лесной гаванях Санкт-Петербургского морского порта);

- канальный и дноуглубительный сборы – для покрытия расходов по содержанию подходных каналов (Морской канал в Санкт-Петербурге) и других гидротехнических сооружений; специфические сборы, взимаемые с судов по особым правилам, существуют при проходе через Суэцкий, Панамский и Кильский каналы;

- ледовый сбор – взимается для покрытия расходов по очистке порта ото льда в определенный период года (Дания – с 15 декабря по 31 марта, Финляндия – с 1 декабря по 1 мая); размеры сбора назначаются по-разному: в Норвегии – в размере 20% от суммы маячного и корабельного сборов, в Финляндии – ледовый сбор зависит от размеров судна, мощности главного двигателя и наличия ледовых усилений корпуса;

- речной и шлюзовый взимается за прохождение судами речных участков пути и пользование шлюзами (Стокгольм, Кале).

Плата за услуги, оплачиваемая судовладельцем, отражает стоимость конкретных операций, производимых с судном посторонними лицами и средствами. Основные услуги – лоцманская проводка, буксирная помощь, швартовные операции. Услуги могут носить как обязательный, так и необязательный характер. Во всех случаях это определяется обычаями порта и страны. Что касается лоцмана и буксиров, то в случае необязательного пользования их услугами решение и ответственность за отказ и его последствия ложится на капитана.

Лоцманская проводка в портах и на подходах к ним осуществляется либо государственной лоцманской службой (В Российской Федерации), либо специальными лоцманскими корпорациями, наделенными монопольными правами и действующими под контролем государства. Лоцманскую проводку

разделяют на внепортовую и внутрипортовую. Как правило, их осуществляют разные лоцманы, но бывает, что одни и те же.

Ставки за лоцманскую проводку исчисляются в зависимости от регистрационного тоннажа и наибольшей осадки судна. Ставки повышаются за работу во внеурочное время, в воскресные и праздничные дни, при наличии на судне опасных грузов или при проводке в сложных метеорологических условиях (ледовая обстановка, шторм, туман, сильный ветер).

Буксирная помощь обычно оказывается частными компаниями на основе договора. О предоставлении нужного количества буксиров с необходимой мощностью главных двигателей капитан извещает агента, который и заказывает буксиры. Буксировкой командует капитан буксируемого судна. Весь ущерб, нанесенный судном и буксирами третьей стороне в это время, относится на счет судна.

Ставки плат за использование буксирами устанавливаются исходя из регистрационного тоннажа судна, мощности буксиров, продолжительности их использования и расстояния буксирной проводки.

Швартовные операции осуществляются с помощью береговых швартовных команд, которые необходимо заказывать заранее.

Плата за швартовные операции дифференцирована – за швартовку, перетяжку (перемещение вдоль причала на небольшое, до 20 м, расстояние), за отшвартовку, и чаще всего зависит от регистрационного тоннажа. Швартовка во внеурочное время по обычаям порта оплачивается в повышенном размере.

Правилами установлено следующее количество швартовщиков, привлекаемых к швартовке судов в портах Российской Федерации:

Регистровый тоннаж судна	Число швартовщиков
менее 300	1
300 -1500	2
1500 – 2500	3
2500 – 5000	4
5000 - 10000	6
10000 – 20000	8
свыше 20000	10

4.Агентирование судов.

Под агентированием морских судов понимается комплекс услуг, оказываемых морским агентом судовладельцам, грузовладельцам и грузополучателям. Основными функциями морского агента являются: выполнение таможенных и иных формальностей, связанных с заходом судна в порт, содействие в предоставлении судну причала, буксиров, катеров и пр., а также лоцманской проводки; обеспечение судна топливом (бункером), продовольствием и предметами технического снабжения; организация ремонта судна; содействие в быстрейшем выполнении погрузочно-разгрузочных операций; оповещение судовладельцев о движении их судов и о ходе грузовых операций; защита интересов судовладельцев перед таможенными органами, администрацией портов, грузовладельцами и др. В своей основе агентирование судов вызвано разделением труда в торговом мореплавании.

Объясняется это тем, что на определенном этапе развития морской торговли возникла необходимость выделения и расширения специальной категории работников, выполняющих функции представителя собственника. В законодательстве континентальных стран Европы XIX века появился институт представительства. Различается договорное и законодательное представительство. Договорное основано на договоре представителя с представляемым. Законодательное представительство возникает тогда, когда сам закон назначает определенное лицо представлять интересы другого. В Англии и США представительство регулируется нормами, выработанными судебной практикой. В англосаксонском праве термин "агент" (представитель) употребляется в широком и узком смысле. В первом случае охватываются все виды представительства и посредничества. Во втором случае агент - это лицо, уполномоченное на заключение сделок и на совершение других действий от имени представляемого и за его счет.

Деятельность агентских фирм встречается в различных областях экономики. Однако следует отметить, что в большей степени они распространены в торговле, страховании, туризме и на всех видах транспорта, особенно морском. Наряду с широко распространенным в торговом судоходстве названием "морской агент" используются и другие - портовый агент, агент судовладельца, судовой агент, доверенное лицо судна. Понятие "морской агент" наиболее полно раскрывает сущность агента, работающего в сфере торгового мореплавания, поскольку, кроме интересов принципала (судовладельца), которые являются главными для морского агента, он также может представлять интересы фрахтователей, отправителей и получателей груза, страховщиков и других третьих лиц. Существуют различные определения понятия "морской агент". По французскому праву морской агент является уполномоченным представителем судовладельца, несет перед ним личную ответственность, выполняет все касающиеся судна операции и оказывает обычные услуги судну и грузу, которые не осуществляются самим капитаном судна. Польский морской кодекс 1961 года определяет морского агента как постоянного представителя судовладельца, действующего от его имени и за его счет. Следует особо выделить понятие морского агента, которое дает Ассоциация морских организаций порта Антверпен (Бельгия), а именно: "Морской агент - это лицо, которому от имени и по поручению судовладельца, фрахтователей, капитанов судов поручается наблюдать за деятельностью судна и вести дела последнего, обеспечивая в самом широком понимании все действия, необходимые для осуществления транспортных операций, в частности с получателями и отправителями грузов, выполнения любых дел, имеющих непосредственное отношение к поручению, а также оказание посреднических услуг в качестве представителя перевозчика при заключении фрахтовых сделок". Выше упоминалось, что морской агент может представлять третьих лиц, поэтому следует

сказать несколько шире об этом. Третьи лица, с которыми взаимодействует морской агент, довольно многочисленны и разнообразны. Их можно условно разделить на две группы.

Первая - все виды официальных властей. Вторая - лица, состоящие в дящихся или кратковременных договорных отношениях с принципалом (судовладельцем). К официальным властям относятся: администрация портов, таможенные, пограничные, санитарные, полицейские власти, консульства, нотариусы, судебные органы и др. В число же договорных партнеров принципала, как правило, входят:

- компании, участвующие в договоре перевозки (фрахтователи, отправители и получатели груза, их агенты и страховщики);
- компании, обслуживающие груз (стивидорные, терминальные, экспедиторские, тальманские и др.);
- компании, обслуживающие судно (лоцманские, буксирные, швартовые, судоремонтные и др.);
- компании, обслуживающие парк оборудования (лизинговые, ремонтные, железнодорожные и автотранспортные, контейнерное депо).

Морские агенты имеют широкие посреднические функции. Судовладельцы поручают им согласовывать и заключать многие договоры, в том числе на портовую буксировку и лоцманскую проводку, посредничать при заключении договора фрахтования судна, договора на ремонт либо переоборудование судна, согласовывать цены и условия поставки бункерного топлива, судовых масел, пресной воды, продовольствия и др. К тому же, если агент имеет на то полномочия судовладельца, он подписывает договор от его имени. При отсутствии полномочий посредническая роль агента сводится к содействию принципалу либо его представителю в уторговывании наиболее выгодных для судовладельца коммерческих условий сделки. Эта работа имеет большое коммерческое значение для судовладельца, если учесть опыт агента, знание им местных условий, обычаев и конъюнктуры рынка. Сказанное выше дает основания для вывода: морской агент - это представитель и помощник судовладельца, выступающий от имени и за счет последнего в соответствии с положениями, основанными на законе или договоре во всех делах судовладельца коммерческого и административного характера, которые связаны с морской перевозкой грузов и пассажиров.

Литература:

1 Экономика морского транспорта.с-480 , 2012 год.

Вопросы для самоконтроля.

1. Права и обязанности грузоотправителя.

2. Этапы растаможки морских грузов.

3. Перечислите документы для растаможки морских грузов

4.Обязанности агента перед судовладельцем и его судном

Прислать скан или фото выполненного домашнего задания по расписанию на эл. почту

okish7106@gmail.com

Урок №5-6

Тема :Отрасль в условиях рынка

Цель: Изучить отрасль в условиях рынка.

Экономика любой страны состоит из множества отраслей: промышленности, сельского хозяйства, транспорта, строительства, торговли и связь.

Ведущей отраслью экономики является промышленность, по следующим причинам:

1. Развитие промышленности, особенно таких отраслей как электроэнергетика, машиностроение, черная металлургия, является основой для ускорения научно технического прогресса во всем народном хозяйстве;

2. Промышленность, особенно тяжелая индустрия, является фундаментом всей экономики, основой для расширения воспроизводства и экономического развития всех субъектов России.

3. Обороноспособность государства в значительной мере определяется уровнем развития промышленности.

4. От развития легкой и пищевой промышленности зависит обеспеченность граждан товарами народного потребления.

Отрасль промышленности представляет собой совокупность предприятий, характеризующиеся единством экономического назначения производимой продукции, однородностью потребляемых материалов, общностью технической базы и технологических процессов, особым профессиональным составом кадров, специфическими условиями работы.

Под отраслевой структурой промышленности понимаются состав отрасли или комплексов входящих в промышленность и их доля в общем объеме промышленного производства. Отраслевая структура промышленности все время находится в движении и на нее влияют следующие факторы:

1. Ускорение НТП.

Именно под воздействием этого фактора образуются новые отрасли промышленности.

2. Экономическая политика государства.

Государство, осуществляя свою избранную политику, может поддерживать отдельные отрасли промышленности, наиболее значимые в экономическом и социальном плане и тем самым влиять на темпы их развития.

3.Наличие в стране полезных ископаемых, пригодных для промышленной разработки.

Чем богаче страна теми или иными полезными ископаемыми, тем при прочих равных условиях выше доля добывающих отраслей в общем объеме промышленного производства.

4.Уровень культуры и материального благосостояния народа.

Этот фактор влияет на отраслевую структуру многопланово. От материального уровня жизни народа зависит его способность приобретать товары народного потребления, что является основой для развития отраслей их производящих.

Отрасли промышленности классифицируются:

1.По экономическому назначению производимой продукции:

- Производящие средства производства (группа А)
- Производящие предметы потребления (группа Б)

2.По характеру воздействия на предметы труда:

- Добывающие
- Обработывающие

3.По характеру функционирования продукции в процессе производства:

Отрасли производящие элементы оборотных фондов

Отрасли производящие элементы основных фондов

Отрасли производящие предметы потребления

На практике широко используется классификация отраслей промышленности предусматривающая их объединение в крупные комплексные отрасли по одному из следующих однородных признаков:

- Целевому назначению производимой продукции;
- Общности исходного сырья и родственности применяемой технологии.

Классификатор отраслей народного хозяйства предусматривает выделение в промышленности 16 комплексных отраслей, представляющих по существу крупные группы отраслей промышленности

1. Электроэнергетика- 7 отраслей;
2. Топливная промышленность – 16;
3. Черная металлургия – 11;
4. Пищевая промышленность – 34 и другие.

Существует такое понятие, как промышленный или народно-хозяйственный комплекс.

Под промышленным комплексом понимают совокупность определенных групп отраслей, для которых характерен выпуск схожей продукции.

В народном хозяйстве функционируют следующие комплексы:

- Аграрно-промышленный (АПК)
- Военно-промышленный (ВПК)
- Машиностроительный
- Металлургический
- Химико-лесной
- Топливо-энергетический
- Строительный и др.

Литература

Экономика морского транспорта.с-480 , 2012 год.

Вопросы для самоконтроля.

1. Дайте характеристику трудовых и финансовых ресурсов отрасли

Прислать скан или фото выполненного домашнего задания по расписанию на эл. почту

okish7106@gmail.com

