

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
"Волжский государственный университет водного транспорта"**

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ
Б.1.Э.Д11 Управление международными перевозками**

Профиль
Институт
Кафедра
Специальность

Технология и организация транспортных и транспортно-логистических процессов и систем
экономики, управления и права
Кафедра управления транспортом
23.03.01 Технология транспортных процессов

1. Объем дисциплины и виды учебной работы

Вид учебной работы	Всего часов/зачетных единиц	Семестры
		8
Лекции	20 Часы	20
Лабораторные работы	20 Часы	20
Практические занятия	30 Часы	30
СРС	47 Часы	47
Экзамен	27 Часы	27

2. Место дисциплины в структуре ООП

Код дисциплины	Наименование блока	Трудоемкость дисциплины, з.е.
Б.1.Э.Д11	Блок 1 Дисциплины (модули) (Элективные дисциплины (модули))	4

3. Разделы дисциплины и виды занятий

№ п/п	Наименование раздела дисциплины	Лекции	Лабораторные работы	Практические занятия	СРС	Экзамен	Всего
1	Раздел 1. Общая характеристика, особенности и организационно-правовые основы международных перевозок						
1,1	Тема 1.1. Внешняя торговля России как генератор потребности в международных перевозках	1 Часы	1 Часы	2 Часы			4 Часы
1,2	Тема 1.2. Особенности международных перевозок. Влияние технологии и организации перевозок на величину запасов грузовладельцев в распределительной транспортно-логистической сети.	1 Часы	1 Часы	1 Часы			3 Часы
1,3	Тема 1.3. Правовые, нормативно-технические и организационные основы международных перевозок. Контрольная работа №1.	1 Часы	1 Часы	1 Часы			3 Часы
2	Раздел 2. Основные государственные и коммерческие структуры, участвующих в обеспечении международных перевозок и контроле за их безопасностью						
2,1	Тема 2.1. Государственные структуры, оказывающие услуги и осуществляющие контроль за работой транспорта в международном сообщении	1 Часы	1 Часы	1 Часы	16 Часы		19 Часы
2,2	Тема 2.2. Коммерческие структуры, участвующие в обеспечении международных перевозок. Логистические посредники.	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
2,3	Тема 2.3. Транспортные предприятия, их структура и основы деятельности	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
2,4	Тема 2.4. Предприятия транспортного сервиса и логистические посредники при перевозке грузов и пассажиров, характеристика предоставляемых ими услуг; взаимодействие логистических посредников на международных перевозках. Контрольная работа №2	1 Часы	1 Часы	2 Часы	1 Часы		5 Часы

3	Раздел 3. Методические основы и практический опыт организации и управления международными перевозками на водном транспорте		2 Часы		2 Часы		4 Часы
3,1	Тема 3.1. Общая характеристика и типовая структура судоходной компании, работающей в сфере международных перевозок	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
3,2	Тема 3.2. Современное состояние и перспективы развития смешанных "река-море" перевозок	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
3,3	Тема 3.3. Основные виды коммерческой и транспортной документации на международных перевозках	2 Часы	1 Часы	1 Часы	2 Часы		6 Часы
3,4	Тема 3.4. Функции менеджмента в области управления работой флота в международном сообщении	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
3,5	Тема 3.5. Задачи и методы анализа фрахтового рынка	1 Часы	1 Часы	1 Часы	2 Часы		5 Часы
3,6	Тема 3.6. Оценка производственно-экономических результатов рейса	2 Часы	1 Часы	2 Часы			5 Часы
3,7	Тема 3.7. Техника фрахтования судов	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
3,8	Тема 3.8. Разработка рейсовых заданий экипажам судов и анализ их выполнения. Контрольная работа №3	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
4	Раздел 4. Особенности организации международных перевозок с участием автомобильного и железнодорожного видов транспорта						
4,1	Тема 4.1. Особенности организации международных перевозок с участием автомобильного транспорта	1 Часы	1 Часы	2 Часы	6 Часы		10 Часы
4,2	Тема 4.2. Особенности организации международных перевозок с участием железнодорожного транспорта	1 Часы	1 Часы	2 Часы	2 Часы		6 Часы
4,3	Тема 4.3. Особенности организации прямых смешанных и мультимодальных пеервозок в международном сообщении.	1 Часы	1 Часы	1 Часы	2 Часы	27 Часы	32 Часы

4. Перечень планируемых результатов обучения, соотнесенных с планируемыми результатами освоения

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование и развитие у обучающегося следующих компетенций:

№ п/п	компетенции	Индикатор достижения		
		Знать	Уметь	Владеть
1	Способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта	ПК-2.3.1 методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, содержание технической и технологической документации, основы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников	ПК-2.У.1 применять методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, использовать техническую и технологическую документацию, применять методы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планировать транспортную деятельность, эффективно использовать технические средства и объекты инфраструктуры транспорта	ПК-2.В.1 способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта
2	способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности	ПК-3.3.1 меры оценки принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, основы транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности	ПК-3.У.1 выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности	ПК-3.В.1 способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

Процесс изучения дисциплины направлен на формирование и развитие у обучающегося следующих требуемых Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года стандартов компетентности:

№ п/п	Таблица	Функция	Сфера компетентности
1			

5. Материально-техническое и учебно-методическое обеспечение программы

5.1 Помещения и оборудование

№ п/п	Вид помещений	Оснащение помещений	№ помещений
1	Учебные аудитории для проведения учебных занятий	оборудование и технические средства обучения (Стул (2 ед.); Парты (41 ед.); Мультимедийное оборудование (1 ед.) (768))	768
2	Помещения для самостоятельной работы обучающихся	компьютерная техника с возможностью подключения к сети "Интернет" и обеспечение доступа в электронную информационно-образовательную среду университета	462

5.2 Лицензионное и свободно распространяемое программное обеспечение, в том числе отечественного производства

№ п/п	Наименование
1	Microsoft Office Professional Plus 2016 (Договор №44/109-15 от 28.12.2015 (бессрочно))
2	Microsoft Office ProPlus 2013 (Договор №44/59-18 от 09.04.2018 (бессрочно))

5.3 Карта обеспеченности печатными и(или) электронными изданиями и электронными образовательными ресурсами

№ п/п	Наименование источника	Год издания	Ресурс	Количество экземпляров
1	Крайнова, В.В. Методические указания по организации и выполнению внеаудиторной (самостоятельной) работы [Электронный ресурс] : для преподавателей и студ.по направлениям подготовки (спец.) высш.и сред.проф.образования / В. В. Крайнова ; ВГУВТ. - Н.Новгород, 2018. - 1 текст/файл. - Авторский вариант. – Режим доступа: http://94.100.87.24:8080/MarcWeb/Tmp/f15520.pdf	2 018	Электронный ресурс	0
2	Курганов, В.М.;Международные перевозки;учебник;Курганов, В.М.Миротин, Л.Б.-М.,Академия; <null> ;	2 011	Текст	30
3	Уртминцев, Ю.Н.;Агентирование и комплексное обслуживание транспортного флота;учеб.пособие;Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,ВГАВТ; <null> ;	2 005	Текст	123
4	Уртминцев, Ю.Н.;Организация перевозок грузов в судах смешанного "река-море" плавания;метод.указания к выполн.учебно-практ.работы для студ.очн.и заочн.обучения спец.180402;Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,ВГАВТ; <null> ;	2 009	Текст	219
5	Сарафанова, Е.В;Международные перевозки;основные положения;учеб.пособие;Евсеева, А.А.Сарафанова, Е.В-М.,MapT; <null> ;	2 005	Текст	28
6	Левиков, Г.А.;Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции);<null>;Левиков, Г.А.Тарабанько, В.В.-М.,Росконсульт; <null> ;	2 006	Текст	19
7	Левиков, Г.А.;Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции);<null>;Левиков, Г.А.Тарабанько, В.В.-М.,ТрансЛит; <null> ;	2 008	Текст	58
8	Лимонов, Э.Л.;Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки;учебник;Лимонов, Э.Л.-СПб.,Модуль; <null> ;	2 009	Текст	29
9	Уртминцев, Ю.Н.;Планирование дисбурсментских расходов;метод.указания к выполн.учебно-практ.работы для студ.очн.и заочн.обучения экон.спец.;Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,ВГАВТ; <null> ;	2 011	Текст	373
10	Гусев, Д.Е.;Деловая игра: Фрахтование судов;метод.рекомендации для студ.спец.190701.65, 080507.65, 080502.65, 190700.62;Гусев, Д.Е.Железнов, С.В.Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,ВГУВТ; <null> ;	2 015	Текст	50

11	Уртминцев, Ю.Н.; Организация перевозок грузов в судах смешанного "река-море" плавания; метод. указания к выполн. учебно-практ. работы для студ. очн. и заочн. обучения спец. 180402; Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, <null>; <null>; http://94.100.87.24:8080/marcweb/	2 009	Электронный ресурс	0
12	Гусев, Д.Е.; Деловая игра: Фрахтование судов; метод. рекомендации для студ. спец. 190701.65, 080507.65, 080502.65, 190700.62; Гусев, Д.Е. Железнов, С.В. Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, <null>; <null>; http://94.100.87.24:8080/marcweb/	2 015	Электронный ресурс	0
13	Уртминцев, Ю.Н.; Планирование дисбурсментских расходов; метод. указания к выполн. учебно-практ. работы для студ. очн. и заочн. обучения экон. спец.; Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, <null>; <null>; http://94.100.87.24:8080/marcweb/	2 011	Электронный ресурс	0
14	Крайнова, В.В.; Методические указания по организации и выполнению самостоятельной работы; для преподавателей и обучающихся по направл. подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов, профиль подготовки Технология и организация транспортных и транспортно-логистических процессов и систем; Крайнова, В.В.-Н. Новгород, <null>; <null>; http://94.100.87.24:8080/marcweb/	2 018	Электронный ресурс	0
15	Уртминцев, Ю.Н.; Управление международными перевозками; учебное пособие для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01, 23.04.01]; Корьев, В.Ю. Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, <null>; <null>; http://94.100.87.24:8080/marcweb/	2 022	Электронный ресурс	0
16	Уртминцев, Ю.Н.; Разработка маршрутного плана международного рейса автомобиля; методические указания к выполнению учебно-практической работы для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01]; Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, <null>; <null>; http://94.100.87.24:8080/marcweb/	2 022	Электронный ресурс	0
17	Уртминцев, Ю.Н.; Разработка маршрутного плана международного рейса автомобиля; методические указания к выполнению учебно-практической работы для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01]; Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, ВГУВТ; <null>;	2 022	Текст	50
18	Уртминцев, Ю.Н.; Управление международными перевозками; учебное пособие для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01, 23.04.01]; Корьев, В.Ю. Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, ВГУВТ; <null>;	2 022	Текст	50
19	Уртминцев, Ю.Н.; Нормы по эксплуатации флота; учебно-справочное пособие для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01, 26.03.01]; Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, <null>; <null>; http://94.100.87.24:8080/marcweb/	2 024	Электронный ресурс	0
20	Уртминцев, Ю.Н.; Нормы по эксплуатации флота; учебно-справочное пособие для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01, 26.03.01]; Уртминцев, Ю.Н.-Н. Новгород, ВГУВТ; <null>;	2 024	Текст	50

Программа предусматривает возможность применения электронного обучения, дистанционных образовательных технологий.

Электронная информационно-образовательная среда университета с возможностью доступа к информационно- телекоммуникационной сети "Интернет" - Режим доступа: <http://www.eios.vsuwt.ru/>.

5.4 Современные профессиональные базы данных

№ п/п	Наименование
1	Статистический сборник: Транспорт в России- Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136983505312
2	Центральная база статистических данных - Режим доступа: http://cbsd.gks.ru/

5.5 Информационные справочные системы

№ п/п	Наименование
-------	--------------

1	Справочная правовая система «КонсультантПлюс» - Режим доступа: http://www.consultant.ru (договор от 02.02.2015 г.)
2	Справочная правовая система «Гарант» - Режим доступа: http://www.garant.ru (договор 62/16 от 01.09.2016 г. - бессрочный)
3	Справочная правовая система «КонсультантПлюс» - Режим доступа: http://www.consultant.ru (договор от 02.02.2015 г.)
4	Справочная правовая система «Гарант» - Режим доступа: http://www.garant.ru (договор 62/16 от 01.09.2016 г. - бессрочный)

6. Оценочные и методические материалы

Оценочные и методические материалы, определяющие процедуры оценивания индикаторов, характеризующих этапы формирования компетенций, являются приложением к программе.

№ п/п	Индикатор достижения компетенций	Сфера компетентности (МК ПДНВ)	Контролируемые разделы (темы)	Формы и методы контроля и оценки результатов обучения		Процедура оценивания	Критерии оценивания результата обучения и шкала оценивания			
				Вид контроля	Форма контроля		2	3	4	5
1	ПК-2.3.1,ПК-2.У.1,ПК-2.В.1		1,2,3,4	Текущий контроль	Контрольная работа	5 вариантов. На выполнение 1 ак. час	Работа не выполнена или сделана не по заданному варианту, объяснение хода ее решения дано неполное, непоследовательное, с грубыми ошибками, без теоретического обоснования.	Даны ответы на задания контрольной работы без обоснования шагов решения, с ошибками, слабым теоретическим обоснованием, со значительными затруднениями и ошибками.	Работа выполнена полностью, но обоснования шагов решения недостаточно логичное, с единичными ошибками в деталях, некоторыми затруднениями в теоретическом обосновании.	Работа выполнена полностью, ответ на вопрос задачи дан правильный, объяснение хода ее решения подробное, последовательное, грамотное, с теоретическими обоснованиями
2	ПК-3.3.1,ПК-3.У.1,ПК-3.В.1		1,2,3,4	Текущий контроль	Контрольная работа	1 письменное задание. На расчеты 1 ак. час	Работа не выполнена или сделана не по заданному варианту, объяснение хода ее решения дано неполное, непоследовательное, с грубыми ошибками, без теоретического обоснования.	Даны ответы на задания контрольной работы без обоснования шагов решения, с ошибками, слабым теоретическим обоснованием, со значительными затруднениями и ошибками.	Работа выполнена полностью, но обоснования шагов решения недостаточно логичное, с единичными ошибками в деталях, некоторыми затруднениями в теоретическом обосновании.	Работа выполнена полностью, ответ на вопрос задачи дан правильный, объяснение хода ее решения подробное, последовательное, грамотное, с теоретическими обоснованиями
3	ПК-2.3.1,ПК-2.У.1,ПК-2.В.1,ПК-3.3.1,ПК-3.У.1,ПК-3.В.1		1,2,3,4	Текущий контроль	Контрольная работа	30 вопросов. На ответ 30 минут	Работа не выполнена или сделана не по заданному варианту, объяснение хода ее решения дано неполное, непоследовательное, с грубыми ошибками, без теоретического обоснования.	Даны ответы на задания контрольной работы без обоснования шагов решения, с ошибками, слабым теоретическим обоснованием, со значительными затруднениями и ошибками.	Работа выполнена полностью, но обоснования шагов решения недостаточно логичное, с единичными ошибками в деталях, некоторыми затруднениями в теоретическом обосновании.	Работа выполнена полностью, ответ на вопрос задачи дан правильный, объяснение хода ее решения подробное, последовательное, грамотное, с теоретическими обоснованиями

4	ПК-2.3.1, ПК-2.У.1, ПК-2.В.1, ПК-3.У.1, ПК-3.В.1		1,2,3,4	Промежуточная аттестация	Итоговый тест	На выполнение 60 минут	0-49% правильных ответов	50-69% правильных ответов	70-89% правильных ответов	90-100% правильных ответов
5	ПК-2.3.1, ПК-2.У.1, ПК-2.В.1, ПК-3.У.1, ПК-3.В.1		1,2,3,4	Промежуточная аттестация	Экзамен	11 билетов по 2 вопроса . На подготовку 30 минут	Незнание или непонимание обучающимся основного материала; на большую часть вопросов по содержанию экзамена затрудняется дать ответ или не дает верных ответов	Знания имеют фрагментарный характер, отличаются поверхностностью и малой содержательностью; содержание билета раскрыто слабо, имеются неточности при ответе на основные вопросы билета; нарушена логика изложения, отсутствует осмысленность представляемого материала	Знания имеют достаточный содержательный уровень, однако отличаются слабой структурированностью; раскрыто содержание билета, имеются неточности при ответе на дополнительные вопросы; недостаточно раскрыта проблема по одному из вопросов билета	Знания отличаются глубиной и содержательностью, дается полный исчерпывающий ответ, как на основные вопросы билета, так и на дополнительные; обучающийся свободно владеет научными понятиями; логично и доказательно раскрывает проблему, предложенную в билете; обучающийся демонстрирует умение вести диалог и вступать в научную дискуссию

7. Разработчики:

_____	Профессор	Кафедра управления транспортом	Уртминцев Ю. Н.
(ученая степень)	(занимаемая должность)	(место работы)	(ФИО)

Вопросы для контрольной работы №1
по дисциплине
«Управление международными перевозками»

Контролируемые компетенции

ПК-2. способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта

ПК-2.3.1. методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, содержание технической и технологической документации, основы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников

ПК-2.У.1.применять методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, использовать техническую и технологическую документацию, применять методы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планировать транспортную деятельность, эффективно использовать технические средства и объекты инфраструктуры транспорта

ПК-2.В.1 способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта

ПК-3. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.3.1. меры оценки принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, основы транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.У.1. выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.В.1. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

(код компетенции, наименование компетенции, ИДК, наименование ИДК)

Наименование раздела (темы)	Контрольная (проверочная) работа
Тема: Правовые, нормативно-технические и организационные основы международных перевозок.	Вариант 1. 1. Основные международные конвенции и соглашения в области коммерческих аспектов на международных перевозках. Их основная суть. 2. Основные виды транспортных и логистических организаций, участвующих в осуществлении международных перевозок и основное содержание их деятельности. Вариант 2. 1. Основные международные конвенции и соглашения в области использования транспортных путей на международных перевозках. Их основная суть. 2. Основные государственные организации, осуществляющие деятельность в морских портах, и их основные функции. Вариант 3. 1. Основные международные конвенции и соглашения в области обеспечения безопасности перевозок. Их основная суть. 2. Основные коммерческие организации, осуществляющие деятельность в морских портах, и предоставляемые ими услуги. Вариант 4 . 1. Основные международные конвенции и соглашения в области согласования таможенных правил и процедур на международных перевозках. Их основная суть. 2. Агентирование судов в портах. Назначение и содержание. Портовые агенты и их функции. Вариант 5. 1. Основные международные конвенции и соглашения в области требований к экипажам транспортных средств и

	условиям их труда на международных перевозках. Их основная суть. 2. Основные процедуры контроля за международными перевозками, осуществляемые в приграничных контрольно-пропускных пунктах
--	--

Приложение:

Крайнова, В.В. Методические указания по организации и выполнению внеаудиторной (самостоятельной) работы [Электронный ресурс] : для преподавателей и студ. по направлениям подготовки (спец.) высш.и сред.проф.образования / В. В. Крайнова ; ВГУВТ. - Н.Новгород, 2018. - 1 текст/файл. - Авторский вариант. – Режим доступа: <http://94.100.87.24:8080/MarcWeb/Tmp/f15520.pdf>

Крайнова, В.В.;Методические указания по организации и выполнению самостоятельной работы;для преподавателей и обучающихся по направл.подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов, профиль подготовки Технология и организация транспортных и транспортно-логистических процессов и систем;Крайнова, В.В.-Н.Новгород,<null>; <null> ;<http://94.100.87.24:8080/marcweb/>

Уртминцев, Ю.Н.;Разработка маршрутного плана международного рейса автомобиля;методические указания к выполнению учебно-практической работы для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01];Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,ВГУВТ; <null> ;

Уртминцев, Ю.Н.;Нормы по эксплуатации флота;учебно-справочное пособие для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01, 26.03.01];Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,<null>; <null> ;<http://94.100.87.24:8080/marcweb/>

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
Волжская государственная академия водного транспорта

Кафедра управления транспортом

Ю.Н. Уртминцев

Планирование дисбурсментских расходов

Методические указания к выполнению учебно-практической
работы по дисциплине
«Управление международными перевозками»
для студентов очного и заочного обучения
направления подготовки
23.03.01. «Технология транспортных процессов»

Н. Новгород
2010

УДК 656.6:658.012

У 77

Уртминцев Ю.Н.

Планирование дисбурсментских расходов. Методические указания по выполнению учебно-практической работы по дисциплине «Управление международными перевозками» для студентов для студентов очного и заочного обучения направления подготовки 23.03.01. «Технология транспортных процессов»

/ Ю.Н. Уртминцев. – Н. Новгород: Изд. ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010.-
с.

Научный редактор – проф., д.т.н. Малышкин А.Г.

Целью настоящей учебно-практической работы является ознакомление студентов с содержанием и методами прогнозирования дисбурсментских расходов судоходных компаний на международных перевозках, назначением и порядком оформления дисбурсментского счета.

Рекомендовано к изданию кафедрой Управления транспортом.
Протокол № 8 от 24 апреля 2010 г.

ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010.

Введение

Посещение судном портов связано с определенными дополнительными расходами судовладельца. Это обусловлено тем, что практикой международного судоходства предусмотрено взимание с судов портовых сборов. Кроме того, в портах судну и его экипажу предоставляется на платной основе большое количество самых разнообразных услуг.

Издержки на обслуживание судов в морских портах, называемые дисбурсментскими расходами, составляют до 20-25% от совокупных эксплуатационных расходов судоходной компании на международных перевозках. Одноразовое обслуживание судна смешанного плавания в морском порту обходится судовладельцу от 4 до 8 тыс. долларов (без услуг по бункеровке топливом).

Поэтому судоходные компании придают большое значение планированию, анализу и оптимизации дисбурсментских расходов.

Целью настоящей учебно-практической работы является ознакомление студентов с содержанием и методами прогнозирования дисбурсментских расходов судоходной компании, назначением и порядком оформления дисбурсментского счета.

Расчет дисбурсментских расходов в данной работе проводится на примере российских портов, а сами расходы исчисляются в рублях. В мировой практике расходы начисляются в международной валюте (доллары, евро) или национальной валюте страны порта захода.

1. Содержание и назначение дисбурсментских расходов

Под дисбурсментскими понимаются расходы, которые несет судовладелец в связи с необходимостью оплаты портовых сборов и платежей, связанных с обслуживанием судна в том или ином порту.

Портовые сборы предназначены для компенсации расходов на содержание инфраструктуры порта (причальных сооружений, якорных стоянок, навигационного оборудования, береговых инженерных коммуникаций и т.д.), обеспечение безопасности мореплавания и защиты окружающей среды. Взимание портовых

сборов и контроль за их поступлением осуществляет администрация морского порта.

При посещении порта судну могут быть предоставлены самые разнообразные услуги, необходимые для поддержания его мореходного состояния, обеспечения жизнедеятельности экипажа, обслуживания груза.

К числу типовых услуг относятся:

лоцманская проводка судна;

услуги буксировщика;

бункеровка топливом;

бункеровка пресной водой;

прием загрязненных вод и мусора;

снабжение продуктами питания;

сюрвейерский осмотр груза;

ремонт и техническое обслуживание технически сложных агрегатов и приборов;

обеспечение путевой и метеорологической информацией;

выдача заработной платы экипажу и т.д.;

Эти услуги заказываются и оплачиваются судовладельцем, от имени которого выступает капитан судна (грузовая обработка судна, работающего на перевозках массовых грузов, как правило, организуется и оплачивается фрахтователем, поэтому к числу услуг, заказываемых судном, не относится).

Оказывают судну и его экипажу услуги многочисленные производственно-коммерческие организации, действующие на территории и акватории порта, в том числе: бункеровочные, снабженческие, транспортно-экспедиторские, судоремонтные, тальманские, лоцманские, буксировочные, сюрвейерские, швартовные и т. д.

Взаимодействие администрации судна с обслуживающими организациями осуществляется через агента (агентскую компанию) за определенное вознаграждение, предусмотренное агентским договором.

2. Дисбурсментский счет

Агент, привлекая для обслуживания судна разного рода организации, оплачивает их работу. Впоследствии он компенсирует свои издержки за счет судовладельца (в агентском

договоре может быть предусмотрено частичное авансирование судовладельцем агента).

Дисбурсментский счет предназначен для предъявления его судовладельцу с целью оправдания и возмещения понесенных агентом расходов, обусловленных обслуживанием судна. Для этого на основании всех счетов, поступивших от фирм и организаций, участвовавших в обслуживании судна, агентом составляется единый сводный документ - дисбурсментский счет (ДС). К нему прикладываются оригиналы счетов, поступивших от обслуживающих фирм и администрации порта, а также расписки капитана судна, таймшит, квитанции и другие документы, необходимые для проверки правильности выставленных счетов. Факт оказания судну каждой услуги должен удостоверяться подписью капитана судна на первичном документе (квитанции, счете-фактуре и т. д.).

Оформленный агентом дисбурсментский счет, завизированный капитаном, направляется судовладельцу для оплаты.

Рассмотрим типовое содержание дисбурсментского счета.

Все расходы, приведенные в этом документе, можно разделить на следующие группы:

- 1) расходы по оплате портовых сборов;
- 2) расходы по оплате услуг (лоцманских, буксировочных, швартовых, стивидорных и тальманских услуг; работы сюрвейеров, автотранспорта; медицинского и экскурсионного обслуживания; заказу наличных денег для экипажа и т. д.), а также технического и продовольственного снабжения, включая расходы по сдаче отходов с судна;
- 3) агентское вознаграждение;
- 4) прочие расходы агента: почтовые, телеграфные, телефонные и транспортные расходы агента, расходы на конвертацию валюты, проценты по кредитованию судовладельца (если агент производит платежи из собственных средств) и т.д.

Типовая форма дисбурсментского счета приведена в прил. 3.

3. Прогноз дисбурсментских расходов

Величина дисбурсментских расходов оказывает влияние на экономические результаты рейса, в т.ч. рейсовые расходы судовладельца, величину фрахтовой ставки, среднесуточную прибыль. Поэтому менеджер должен уметь производить расчет предполагаемых дисбурсментских платежей в конкретном порту.

Расчеты проводятся в следующем порядке.

3.1. Расчет портовых сборов

Величина портовых сборов зависит от характеристик судна, а также его национальной принадлежности, специализации и цели захода в порт. Она рассчитывается на основании:

установленного национальным законодательством или обычаями порта перечня сборов;

установленных портовыми властями ставок по каждому виду сбора (ставки сборов регулируются, как правило, государством или муниципальными властями);

эксплуатационно-технической характеристики судна, принятой в качестве базовой для начисления сборов (характеристики отечественных судов смешанного плавания приведены в прил. 1);

льгот и скидок, предоставляемых отдельным категориям судов.

Состав портовых сборов в разных странах мира может быть различным.

Основными видами портовых сборов в России являются следующие:

- корабельный;
- маячный;
- лоцманский;
- канальный;
- навигационный;
- экологический;
- ледокольный.

Каждый из них имеет свое целевое назначение и предназначен для финансирования определенных видов работ в порту.

Корабельный сбор предназначен для покрытия расходов администрации порта на содержание акватории порта,

оградительных и берегоукрепительных сооружений. Сбор взимается за каждый вход и каждый выход судна из порта.

Маячный сбор направляется на покрытие расходов на содержание маяков и навигационных знаков, установленных в зоне ответственности порта. Взимается за каждый вход и каждый выход судна из порта.

Лоцманский сбор обеспечивает содержание государственной (муниципальной) лоцманской службы порта, включая содержание лоцманских судов. Общая сумма лоцманского сбора в портах России, как и в большинстве портов мира, складывается из двух составляющих: платы за внепортовую проводку и платы за внутрипортовые операции. Плата за внепортовую проводку учитывает расстояние этой проводки (ставка устанавливается за одну морскую милю расстояния). Плата за внутрипортовые операции зависит от количества лоцманских проводок на акватории порта.

Канальный сбор направляется на содержание искусственных подходных каналов к порту. Взимается там, где такие каналы имеются.

Навигационный сбор служит для покрытия расходов на управление движением судов на акватории порта, в том числе на содержание береговых радиолокационных станций (там, где они имеются).

Экологический сбор направлен на покрытие расходов, связанных с предоставлением услуг по приему и утилизации отходов с судов. Данный сбор действует примерно в половине российских морских портов. Оплата сбора производится независимо от того, воспользовалось судно этими услугами или нет, причем сумма сбора не зависит от количества сданных отходов. Такой подход стимулирует полную сдачу судами отходов в порту и предотвращает сброс отходов в открытое море.

В других портах подобные услуги предоставляются на коммерческой основе (являются платными), а размер оплаты зависит от количества сданных отходов.

Ледокольный сбор служит на покрытие расходов по очистке подходного пути и акватории порта ото льда в зимний период. Взимается только в портах, принимающих суда не только в период физической навигации, но и за её пределами.

Ставки и правила взимания портовых сборов регламентируются приказом Федеральной службы по тарифам от 20.12.2007 № 522-т/1 «Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации».

В соответствии с этим документом в России, начиная с 2008 г., величина портовых сборов «привязана» к валовой (брутто) регистровой вместимости судна (ВРВ), измеряемой в регистровых тоннах (GT). Под регистровой вместимостью понимается полный объем помещений корпуса и закрытых надстроек, за исключением объемов отсеков двойного дна, балластных цистерн и некоторых специальных помещений. Одна регистровая тонна соответствует $2,83 \text{ м}^3$ (100 куб. футов).

Ставки сборов установлены для конкретных портов в расчете на единицу валовой регистровой вместимости судна (прил. 4 и 5).

Начисление портовых сборов по судам, не имеющим мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна – наибольшей длины, наибольшей ширины и высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

В общем случае, величина портового сбора рассчитывается по формуле:

$$ПС_i = a_i V n_i, \quad (1)$$

где $ПС_i$ – величина i -го портового сбора, руб.;

a_i – ставка i -го сбора, руб./рег.т (руб./1GT);

V – валовая регистровая вместимость судна, рег.т (GT) (см. прил. 2);

n_i – число операций, учитываемых при начислении i -го портового сбора. При этом число операций для большинства видов портовых сборов принимается в количестве двух (вход судов в порт и выход из порта считаются как две операции). Для лоцманского сбора под числом операций понимается общее расстояние лоцманской проводки при входе и выходе судна (внепортовая проводка) или количество лоцманских проводок по акватории порта (внутрипортовая проводка).

3.2. Расчет расходов на оплату услуг

В рамках настоящей учебно-практической работы следует предусмотреть следующие виды услуг, оказываемых судну в порту:

- бункеровка топливом (предполагается, что бункеровка осуществляется через портового агента);
- бункеровка пресной водой;
- сдача отходов;
- получение продуктов питания;
- снабжение хозяйственными материалами;
- выплата экипажу валюты взамен суточных за период нахождения судна в заграничном плавании;
- выдача капитану денег на представительские расходы.

При этом принимается условие, что объем предоставляемых судну услуг должен компенсировать расход ресурсов каждого вида за период времени, включающий время перехода от предыдущего до данного порта и время стоянки в данном порту.

Расходы на бункеровку судна топливом определяются следующим образом:

$$\mathcal{E}_{\text{топл}} = G_{\text{топл}} \Pi_{\text{топл}} + \mathcal{E}_{\text{сб}}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (2)$$

где $G_{\text{топл}}$ – количество топлива, заказываемого судном в данном порту, т;

$\Pi_{\text{топл}}$ – цена топлива, тыс. руб./т;

$\mathcal{E}_{\text{сб}}$ – стоимость услуги самоходного бункеровщика, тыс.руб. (предполагается, что бункеровка судна топливом производится во время грузовых работ с использованием самоходного бункеровщика). Стоимость услуги самоходного бункеровщика составляет 1,2–1,6 тыс.руб. за подход.

Величина $G_{\text{топл}}$ рассчитывается как:

$$G_{\text{топл}} = g_x t_x + g_{\text{ст}} t_{\text{ст}}, \quad \text{т}, \quad (3)$$

где $g_x, g_{\text{ст}}$ – суточный расход судном топлива в ходу и на стоянке соответственно, т/сут. (прил. 2);

$t_x, t_{\text{ст}}$ – соответственно продолжительность ходового и стояночного времени за рассматриваемый период (время перехода и время стоянки в порту), сут. Определяется на

основании норм использования флота и исходных данных задания.*

(*Примечание: бункеровка топливом на практике может осуществляться судовладельцем напрямую через бункеровочную компанию или бункерного брокера. В этом случае, естественно, расходы на бункеровку не включаются агентом в дисбурсментский счет.)

Расходы на бункеровку судна пресной водой определяются как:

$$\mathcal{E}_{нв} = 0,001 G_{нв} Ц_{нв} + \mathcal{E}_{св}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (4)$$

где $G_{нв}$ – количество пресной воды, заказываемой судном в порту, т;

$Ц_{нв}$ – цена пресной воды, руб./т (принимается $Ц_{нв} = 200\text{--}250$ руб./т);

$\mathcal{E}_{см}$ – стоимость услуги судна-водолея, тыс.руб. (предполагается, что бункеровка судна водой производится во время грузовых работ с использованием самоходного судна-водолея). Стоимость этой услуги составляет 0,8–1,2 тыс.руб. за подход.

Величина $G_{нв}$ рассчитывается как:

$$G_{нв} = (t_x + t_{см}) g_{нв} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (5)$$

где $g_{нв}$ – суточная норма расхода пресной воды на одного члена экипажа, т/сут. (принимается $g_{нв} = 0,10\text{--}0,15$ т/чел.сут);

$n_{эк}$ – численность экипажа судна, чел (прил. 2).

Расходы на сдачу отходов определяются следующим образом:

$$\mathcal{E}_{отх\ i} = 0,001 G_{отх\ i} Ц_{отх\ i} + \mathcal{E}_{ос}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (6)$$

где $G_{отх\ i}$ – расчетный объем i – го вида отходов, т;

$Ц_i$ – тарифная ставка за прием и утилизацию единицы отходов i -го вида, руб./т или руб./ед;

$\mathcal{E}_{ос}$ – стоимость услуги судна-сборщика отходов (самоходной очистительной станции). Принимается $\mathcal{E}_{ос} = 1,0\text{--}1,4$ тыс.руб./подход.

В рамках настоящей работы считается, что судно сдает следующие отходы: хозяйственно-бытовые (сточные) воды, нефтесодержащие (подсланевые) воды, сухой мусор.

Рекомендуется принять следующие тарифные ставки за прием и утилизацию отходов соответствующих видов: $\Pi_{хбв} = 250\text{--}300$ руб./т; $\Pi_{нсв} = 350\text{--}400$ руб./м; $\Pi_{м} = 100\text{--}150$ руб./м³.

Объем отходов по отдельным их видам рассчитывается как:

$$G_{хбв} = (t_x + t_{ст}) g_{хбв} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (7)$$

$$G_{нсв} = (t_x + t_{ст}) g_{нсв} N_p, \quad \text{т} \quad (8)$$

$$G_m = (t_x + t_{ст}) g_m n_{эк}, \quad \text{м}^3 \quad (9)$$

где $g_{хбв}$ – суточный норматив образования хозяйственно-бытовых вод в расчете на одного члена экипажа (0,1÷0,15 т/чел в сутки).

$g_{нсв}$ – суточный норматив образования нефтесодержащих вод в расчете на один киловатт мощности силовых установок (0,8÷1 г/квт в сутки);

N_p – мощность энергетических установок, квт.

g_m – суточный норматив образования мусора в расчете на одного члена экипажа (0,01 м³/чел в сутки).

Расходы на оплату продовольственного снабжения определяются исходя из норматива средств, выделяемых судоходной компанией на рацион коллективного питания:

$$G_{хбв} = 0,001 (t_x + t_{ст}) \Pi_{рпн} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (10)$$

где $\Pi_{рпн}$ – норматив средств на рацион коллективного питания, принимается 200–250 руб. на человека в сутки.

Расходы на снабжение хозяйственными материалами (моющие средства, кухонные принадлежности, электролампочки и т.д.) рассчитываются исходя из установленного судоходной компанией норматива – 2–3 тыс.руб. в месяц. Расходование этих средств производится экипажем судна по мере необходимости.

Расходы на выплату представительских средств капитану судна определяются из расчета 50–100 дол. (1,5–2,0 тыс.руб.) на судозаход.

Расходы на выплату валюты взамен суточных определяются исходя из установленных судоходной компанией нормативов выплаты денежных средств и времени пребывания судна в заграничном рейсе. Нормативы выплаты валюты, как правило, устанавливаются для каждого члена экипажа (от 10 до 20 дол./сут)

в зависимости от занимаемой им должности. В рамках настоящей работы рекомендуется принять средний норматив в размере 15 дол./чел.сут. (450 руб./чел.сут.).

3.3. Расходы на оплату агентского вознаграждения зависят от размера этого вознаграждения, предусмотренного агентским договором. Его величина обычно составляет 600–800 дол. (18–24 тыс. руб.) за обслуживание одного судна.

3.4. Расходы на оплату прочих издержек агента («прочие расходы агента») определяются исходя из сложившейся морской коммерческой практики. Их сумма обычно составляет 50–100 дол. (1,5–2,0 тыс.руб.) на одно обслуженное судно.

3.5. Сальдо по предыдущим судозаходам агент включает в дисбурсментский счет в том случае, если по итогам взаиморасчетов агента и судоходной компании по дисбурсментским расходам предыдущих периодов возникла переплата или недоплата денежных средств (например, в результате уточнения отдельных статей ДС).

4. Оформление работы

Работа оформляется на листах формата А4 и завершается выводами, в которых производится анализ структуры дисбурсментских расходов и даются предложения по их оптимизации. В приложении к работе приводится дисбурсментский счет в соответствии с выполненными расчетами (по форме прил.1).

Литература

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Принят Государственной думой 31 марта 1999 г. Введен в действие указом Президента РФ с 1 мая 1999 г.

2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодельные перевозки. – С.-Пб.: Инф. центр «Выбор», 1997.–255 с.

3. Уртминцев Ю.Н. Агентирование и комплексное обслуживание судов в портах. – Н. Новгород: Изд. ВГАВТ, 2005. – 84 с.

4. Шутенко В. Договорная работа. Агентирование судов / Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). – СПб.: Информ. центр «Выбор», 2002.

Характеристики судов смешанного плавания

Тип судна	№ проек-та	Год постр-годов-судна	Класс Регистра	Q _ф , т	N _в , л.с.	Габаритные размеры, м				S _в , м ² / V _ф , м ³	Д _ф , т	V, км/ч	Регистровая вместимость, рег. т			Осадка, м		№, м	Место постр-ки
						L	B	T _в	T _ц				ВРВ	ЧРВ	T _{дв}	T _ц			
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Волга-4001	19610	1986	I-A3	5500	2640	140,0	16,6	4,52		1027 / 5845	18,9	4991	1663		2,85	1,56	6,7	Красное Сормово	
Ручей	00101	2003	I-A1	5000	2900	128,2	16,7	4,2		6864 / 10200	5190	20,8	4960	2090		3,10	1,46	6,1	Кр.Сорм., Давашино
Капитан Гусев	19611	1993	I-A3	4100	2640	117,5	16,6	4,51		8090 / 7671	4485	19,5	4149	1244		3,02	1,73	6,7	Красное Сормово
Волжский (укороченный) А	05074	1993	М-СП, III СП	3660	2400	107,4	16,7	3,78		703 / 4706	3832	21,2	3185	1220		2,90	1,37	5,5	Давашино
Сормовский	1557	1967	II-СП	3000	1320	114,0	13,0	3,5		683 / 4297	2835	19,8	2240	1237		2,59	1,30	5,5	Красное Сормово
Сормовский-3001	614	1981	II-СП	3000	1320	114,0	13,2	3,75		690 / 4280	3125	19,5	2484	1321		2,70	1,35	5,5	Болгария
Сормовский-3051 АМ	488-AM	1983	II-СП	3000	1740	118,7	13,4	3,75		715 / 4810	3121	20,5	2948	1396		2,98	1,39	6,0	Португалия
Волго-Балт	791	1962	М, III-СП	2700	1320	114	13,2	3,35		617 / 4510	2818	18,7	2406	1050		2,47	1,18	5,5	Красное Сормово
Волго-Балт 101	2-95, 2-95А	1965	М	2700	1400	114	13,2	3,44		736 / 4750	2869	20,0	2457	1948		2,64	1,26	5,5	Чехосл.
Амур-2501 (Волго-Балт-249)	92040	1983	М-СП, II-СП	2800	1400	116,0	13,4	4,0		4750 / 7141	3127	19,0	3086	925		3,27	1,68	6,0	Чехосл.
Сибирский-2101	292	1980	М-СП	2870	1800	128,3	15,6	3,0		4064 / 8331	3050	20,5	3500	1325		2,40	1,22	5,45	Финляндия

Продолжение прил. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Сибирский-2110	0225	1980	М-СП, П-СП	3345	1800	129,6	13,8	3,2	854 / 5393	3307	19,6	3799	1697	2,50	1,30	6,0	~~Финляндия~~
Якутск	1743	1972	М	2100	1400	108,4	15,0	2,51	678 / 4370	2190	19,5	2560	1820	2,23	0,85	5,0	СССР
Омский	1743.1	1987	~~М-пр.~~ (ред), М-СП	2100	1120	108,4	15,0	2,62	1037 / 4340	2180	19,4	2640	861	2,25	0,99	5,0	Румыния
Балтийский-1	781	1962	П-СП	2000	1320	96,0	13,2	3,34	738 / 3467	2121	19,8	2107	1078	2,58	1,31	5,5	~~Калининград~~ ~~Горохово-вещ~~
Балтийский-101	613	1978	П-СП	2000	1740	94,7	13,2	3,7	676 / 3475	2130	23,1	1987	890	2,70	1,60	5,5	~~Финляндия~~
Балтийский-201	16290	1994	LR ♦100A1 (ред)	2560	2360	89,5	13,4	4,28	528 / 3330	2789	22,7	2264	985	2,55	1,63	5,5	~~Волгоград~~
~~Вул~~	10523	1993	Г-А3	2160	1360	81,4	11,4	4,23	464 / 2925	2300	21,7	1596	831	2,98	1,38	5,4	~~Петрозаводск~~
Ладога	285	1978	П-СП	1610	1740	81,1	12,0	4,01	341 / 2623	1850	22,5	1560	780	2,80	1,58	5,62	~~Финляндия~~
Ладога 101	787	1988	П-СП	1885	1200	82,5	11,4	4,0	385 / 3047	2075	19,8	1853	695	2,80	2,20	5,83	~~Финляндия~~
СТК	326	1977	М, М-СП П-СП	1280	1200	82,0	11,8	2,91	586 / 1970	1385	20,8	1346	800	2,27	1,26	4,0	ГДР
СТК-1001	326.1	1983	М-СП, П-СП	1385	1200	82,0	11,9	3,13	520 / 1940	1490	20,5	1367	580	1,90	1,36	4,0	ГДР
~~СТ~~	191	1985	П-СП А3	1275	1200	86,4	12,2	2,53	366 / 2260	1362	20,7	1628	594	2,04	1,13	3,5	~~Югославия~~
СТ-1301	19620	1983	М-СП, П-СП	1380; 1100	1400	88,9	12,3	2,80; 2,92	370 / 2230	1447	20,0	1799	646	2,10	1,20	3,5	Рыбинск

Примечания:

1. Характеристики судов приняты из «Справочника по серийным транспортным судам» (тома 2, 7, 8, 10, 11). Некоторые из отсутствующих в справочнике характеристик взяты из других источников или получены расчетным путем.
2. В графах 5, 6, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17 соответственно приведены следующие характеристики: регистровая грузоподъемность, мощность, осадка судна в полном грузу, площадь грузовой палубы / грузоземестность, декейт, осадка судна в балласте, осадка судна без груза и балласта, высота борта.
3. В графе «Класс Регистра» приведены знаки ограничения по району плавания и знаки автоматизации.
4. В результате модернизации суда одного типа (проекта) могут иметь различные классы Регистра.
5. В графе 5 приведена регистровая грузоподъемность судна при плавании в морских условиях.
6. В графе «Осадка судна» приведена средняя осадка судна носом и кормой (при наличии дифферента).

Приложение 2

Экономические характеристики судов

Тип судна	№ проекта	Расход топлива, т/сут		Стоимость содержания без учета топлива и портовых сборов, дол./сут.	Штат команды чел.
		в ходу	на стоянке		
1	2	3	5	6	8
Волга-4001	19610	8,3	0,5	2000	12-14
Русич	00101	7,7	0,5	1900	9-11
Капитан Гусев	19611	8,0	0,5	1800	10-11
Волжский (укороченный)	05074А	5,5	0,4	1700	11-12
Сормовский	1557	3,7	0,4	1450	11-12
Сормовский-3001	614	3,7	0,4	1450	11-12
Сормовский-3051	488-АМ	4,4	0,4	1600	11-12
Волго-Балт	791	3,5	0,4	1450	11-12
Волго-Балт 101	2-95, 2-95А	3,6	0,4	1550	11-12
Амур-2501 (Волго-Балт-249)	92040	3,7	0,4	1600	11-12
Сибирский-2101	292	4,6	0,4	1600	11-12
Сибирский-2110	0225	4,8	0,4	1650	11-12
Якутск	1743	3,5	0,4	1450	11-12
Омский	1743.1	3,3	0,4	1500	11-12
Балтийский-1	781	3,5	0,4	1450	11-12
Балтийский-101	613	4,2	0,4	1500	11-12
Балтийский-201	16290	5,2	0,4	1650	10-11
Выг	10523	3,6	0,4	1600	10-11
Ладога	285	4,1	0,4	1250	11-12
Ладога 101	787	3,7	0,4	1350	11-12
СТК	326	3,5	0,4	1100	11-12
СТК-1001	326.1	3,6	0,4	1200	11-12
СТ	191	3,6	0,4	1150	11-12
СТ-1301	19620	3,8	0,4	1150	11-12

Приложение 3

ДИСБУРСМЕНТСКИЙ СЧЁТ № 141

"5" октября 2009г., порт: Сочи

Агентство: «Объединенное морское агентство»

Сочи, Россия, ул. Мира, д. 177, тел. 378-45-00

Судно: Волга 4001

Флаг: Россия

Судовладелец:

СК Волжское пароходство

Цель захода: выгрузка груза

Прибыло: 1.10.2009

ВРВ, рег.т - 4991

ЧРВ, рег.т - 1663

Усл. объем судна, м³ - 15617

Дедвейт, т - 5845

Длина, м: - 140,0

Убыло: 3.10.2009

№ п/п	Наименование сборов и платежей	Расчётные единицы	Количество	Ставка за единицу, руб.	Сумма, тыс.руб.
	I. Портовые сборы				
1	Корабельный	операция	2	6,25	62,4
2	Маячный	операция	2	0,90	9,0
3	Навигационный	операция	2	4,31	43,0
4	Лоцманский:				
	внутри портовый	операция	2	0,64	6,4
	внешне портовый	миля	6	0,22	2,2
	II. Услуги				
1	Снабжение водой: вода	тонна	30	200	6,0
	подход судна-володея	операция	1	1000	1,0
2	Снабжение продуктами				25,0
3	Приём отходов:				
	сточные воды	тонна	25	300	7,5
	нефтесод. воды	тонна	1	400	0,4
	мусор	м³.	1,5	130	0,2
	подход ОС	операция	1	1200	1,2
4	Снабжение хозяйственными материалами				1,5
5	Выдача наличных капитану				22,5
	III. Агентское вознаграждение				18,0
	IV. Прочие расходы				
1	Транспортные				2,0
2	Почтово-телеграфные				1,5
3	Телефонные				0,5
4	Конвертация валюты				0,5
	Итого расходов				
	V. Сальдо по предыдущим заходам				+4,5
	Итого к оплате				215,3

Директор агентства _____

Капитан судна _____

Ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации*

(Приложение 1 к Приказу Федеральной службы по тарифам
«Об утверждении ставок портовых сборов и правил их
применения в морских портах Российской Федерации»
от 20 декабря 2007 года N 522-т/1
с изменениями на 17 апреля 2009 года)

Северный бассейн

Порт Архангельск

1. Суда с ледовым классом ЛУ 6, ЛУ 7 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледакольный сбор с применением коэффициента 0,5 к установленным ставкам.

2. Суда, следующие с моря в Северодвинск и из Северодвинска в море, оплачивают ледакольный сбор по ставкам ледакольного сбора порта Архангельск.

3. Суда, следующие с моря в Северодвинск и уходящие из Северодвинска в море, освобождаются от оплаты навигационного сбора.

4. Пункты 1.12 (за исключением подпунктов 2, 3, 5) и 1.14 (за исключением подпункта 2) Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете ледакольного сбора в период зимней навигации не применяется.

5. Пункт 4.3 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете портовых сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	19,15	13,41	20,99
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,77	0,54	0,84
внепортовая проводка, за каждую милю	0,20	0,14	0,22
Маячный сбор	1,25	0,88	1,37
Навигационный сбор	2,26	1,58	2,48

В том числе СУДС	1,10	0,77	1,21
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 11 мая по 9 ноября	10,90	7,63	11,95
зимняя ставка, с 10 ноября по 10 мая	24,00	16,80	26,31

2. Порт Игарка

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51

3. Порт Кандалакша

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный обор	5,50	3,85	6,01
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,75	0,53	0,82
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Маячный сбор	1,22	0,85	1,34

4. Порт Мезень

Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,31
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,77	0,54	0,84
внепортовая проводка, за каждую милю	0,04	0,03	0,04
Маячный сбор	1,19	0,83	1,30

5. Порт Мурманск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,50	3,85	6,01
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,44	0,31	0,48
внепортовая проводка, за каждую милю	0,08	0,06	0,09
Маячный сбор	1,10	0,77	1,21
Навигационный сбор	5,58	3,91	6,12
В том числе СУДС	0,77	0,54	0,84

6. Порт Нарьян-Мар

Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,13
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,88	0,61	0,95
внепортовая проводка, за каждую милю	0,21	0,15	0,23
Маячный сбор	1,26	0,88	1,37

7. Порт Онега

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,31
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,88	0,62	0,96
внепортовая проводка, за каждую милю	0,21	0,15	0,23
Маячный сбор	1,26	0,88	1,38

8. Прочие порты Северного бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,05	5,64	8,80
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,69	0,46	0,73
внепортовая проводка, за каждую милю	0,12	0,09	0,13
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

Балтийский бассейн

9. Порт Выборг

1. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт Выборг из порта Высоцк.

2. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

3. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

4. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30

Канальный сбор	7,50	5,25	8,22
для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	1,30	0,91	1,43
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,58	0,41	0,64
внепортовая проводка, за каждую милю	0,24	0,17	0,26
для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	0,14	0,10	0,15
Маячный сбор	1,03	0,72	1,13
Навигационный сбор	0,39	0,27	0,43
в том числе СУДС и для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	0,20	0,14	0,22
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

10. Порт Высоцк

1. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт Высоцк из порта Выборг.

2. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

3. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;
- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	2,40	1,68	2,63
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,82	0,43	0,68
внепортовая проводка, за каждую милю	0,28	0,20	0,31
Маячный сбор	1,02	0,71	1,12
Навигационный сбор	4,36	3,05	4,78
в том числе СУДС	2,00	1,40	2,19
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

11. Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порт Санкт-Петербург

1. Суда, осуществляющие перевозку морского песка с акватории Финского залива в Большой порт Санкт-Петербург и Пассажирский порт Санкт-Петербург, оплачивают портовые сборы с применением коэффициента 0,5 (пункт дополнен с 24 мая 2009 года приказом ФСТ России от 17 апреля 2009 года N 73-т/1 - см. предыдущую редакцию).

2. Суда, следующие во внутренние водные пути и обратно с остановкой в порту для проведения властями портовых формальностей и без выполнения грузовых и пассажирских операций коммерческого характера, считаются транзитными.

3. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

4. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:
- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;

- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

5. Для расчета портовых сборов суда, заходящие в Пассажирский порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом Большой порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Большом порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Пассажирском порту Санкт-Петербург.

Суда, заходящие в Большой порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом через Пассажирский порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Пассажирском порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Большом порту Санкт-Петербург.

Для пассажирских судов вторым судозаходом в течение календарного года считается следующий после первого заход в любой из указанных портов.

(Пункт дополнительно включен с 24 мая 2009 года приказом ФСТ России от 17 апреля 2009 года N 73-т/1)

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	4,94	3,46	5,42
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,07	0,05	0,08
Маячный сбор	0,75	0,53	0,82
Навигационный сбор	5,90	4,13	6,47
В том числе СУДС	1,55	1,09	1,70
Экологический сбор	2,46	1,72	2,70
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

12. Порт Приморск

1. В период с 1 декабря по 30 апреля суда следовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

2. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;

- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,51	0,36	0,56
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	0,64	0,45	0,70
Навигационный сбор	5,90	4,13	6,47
В том числе СУДС	1,55	1,09	1,70
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

13. Порт Усть-Луга

1. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

2. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледакольного сбора освобождаются:
- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
 - суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;
 - транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.
3. Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	2,87	2,01	3,15
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	1,29	0,90	1,41
Навигационный сбор	3,77	2,64	4,13
В том числе СУДС	1,09	0,76	1,19
Ледакольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

14. Порт Калининград

1. Судам, не работающим на линии, предоставляется скидка с корабельного и навигационного сборов при заходе судов в порт в течение календарного года:
- с 11 по 15 заход - в размере 10%;
 - с 16 по 20 заход - в размере 15%;
 - с 21 захода - в размере 20%.
2. Российские рыболовные суда, занимающиеся ловом рыбы в Балтийском море в территориальных или внутренних водах Российской Федерации, длиной менее 35,0 м полностью освобождаются от уплаты портовых сборов.

3. Российские суда, при выполнении рейсов на рыбный промысел (с промысла) оплачивают сборы по ставкам каботажного плавания с коэффициентом 0,6.

4. Для судов, следующих транзитом, навигационный сбор взимается с применением коэффициента 0,5.

5. Грузовые суда при перевозке грузов через Калининградский залив освобождаются от оплаты навигационного, маячного и санитарного сборов; канальный, корабельный и лоцманский сборы оплачиваются с коэффициентом 0,3.

6. Служебно-вспомогательные и технические суда, оказывающие услуги на рейде судам, не заходящим в порт, оплачивают канальный, навигационный и маячный сборы с применением коэффициента 0,35, лоцманский сбор - с применением коэффициента 0,5.

Пункт 1.11 подпункт 4 Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации в отношении вышеуказанных сборов не применяется.

7. Спортивные и маломерные суда длиной до 20 м оплачивают лоцманский сбор в размере 1000,0 рублей за каждую лоцманскую проводку; длиной более 20 м в размере 1500,0 рублей.

Пункт 5.6. Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации в отношении вышеуказанных судов не применяется.

8. Пункты 2.2, 3.3, 7.3 Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации при расчете портовых сборов не применяются.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT			
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	контейнеровозы	накатные, наплавные	наливные суда
Корабельный сбор	2,95	2,36	0,89	3,84
Канальный сбор	10,94	8,75	3,28	14,22
Лоцманский сбор				
внутрипортовая проводка, за операцию	0,27	0,22	0,08	0,35
внепортовая проводка, за каждую милю	0,06	0,05	0,02	0,08
Маячный сбор	1,05	0,84	0,32	1,37
Навигационный сбор (СУДС)	4,71	3,77	1,41	6,12
Экологический сбор	2,64	2,11	0,79	3,43

Черноморско-Азовский бассейн

15. Порт Ейск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,39	3,77	5,89
Канальный сбор	7,65	5,36	8,39
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,50	0,35	0,55
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
проводка по Азовскому морю к порту Ейск, за операцию	2,50	1,75	2,74
Маячный сбор	1,10	0,77	1,21
Ледокольный сбор	10,14	7,10	11,12

16. Порт Кавказ

1. Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

2. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,30	3,01	4,70
Канальный сбор	4,59	3,21	5,03
Фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива	2,17	1,52	2,38

Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,66	0,46	0,72
Фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива, за каждую милю	0,05	0,04	0,05
Маячный сбор	2,15	1,51	2,36
Навигационный сбор	4,62	3,23	5,06
В том числе СУДС, фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива	0,26	0,18	0,29

17. Порт Новороссийск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,30	0,21	0,33
внепортовая проводка, за каждую милю	0,08	0,06	0,09
Маячный сбор	1,32	0,92	1,45
Навигационный сбор	8,90	6,23	9,76
В том числе СУДС	0,57	0,40	0,62

18. Порт Сочи

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,25	4,38	6,83
Лоцманский сбор			

внутрипортовая проводка, за операцию	0,64	0,45	0,70
внепортовая проводка, за каждую милю	0,22	0,15	0,24
Маячный сбор	0,90	0,63	0,99
Навигационный сбор	4,31	3,02	4,73
В том числе СУДС	0,57	0,40	0,62

19. Порт Таганрог

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,75	4,73	7,38
Канальный сбор	7,21	5,05	7,90
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,63	0,44	0,69
внепортовая проводка, за каждую милю	0,12	0,08	0,13
проводка по Азовскому морю к порту Таганрог, за операцию	4,40	3,08	4,82
Маячный сбор	1,24	0,87	1,36
Навигационный сбор	3,49	2,44	3,83
В том числе СУДС	1,00	0,70	1,10
Экологический сбор	3,78	2,65	4,14
Ледокольный сбор с 11 декабря по 15 марта	19,86	13,90	21,77

20. Порт Темрюк

Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,30	3,01	4,70
Канальный сбор	4,59	3,21	5,03
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,66	0,46	0,72
Маячный сбор	1,08	0,76	1,18
Навигационный сбор	4,62	3,23	5,06
В том числе СУДС	0,26	0,18	0,27

21. Порт Туапсе

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,05	2,84	4,43
Канальный сбор	0,91	0,64	1,00
Маячный сбор	1,26	0,88	1,38
Навигационный сбор	8,81	6,17	9,66
В том числе СУДС	1,68	1,18	1,84

22. Порты: Геленджик, Анапа

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			

внутрипортовая проводка, за операцию	0,37	0,26	0,41
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	1,32	0,92	1,45

Каспийский бассейн

23. Порт Астрахань

1. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется. Суда, прибывшие в порт с внутренних водных путей и уходящие обратно на внутренние водные пути в речные порты, оплачивают корабельный сбор с коэффициентом 0,5.

2. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт из порта Оля.

3. От оплаты ледокольного сбора в период с 1 марта по 30 ноября освобождаются:

- суда, следующие из Каспийского моря на внутренние водные пути и обратно, не производящие грузовых операций в порту;
- рыбопромысловые суда.

4. В период с 1 декабря по 28 февраля суда с ледовым классом ЛУ 3 и выше (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75 к установленным ставкам.

5. Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,40
Канальный сбор	16,97	11,88	18,60
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,34	0,24	0,37
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Навигационный сбор	5,74	4,02	6,29
В том числе СУДС	2,35	1,85	2,58

Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 марта по 30 ноября	3,80	2,66	4,17
зимняя ставка, с 1 декабря по 28 (29) февраля	19,39	13,57	21,26

24. Порт Оля

1. Суда, прибывшие в порт с внутренних водных путей и уходящие обратно на внутренние водные пути в речные порты, оплачивают корабельный сбор с коэффициентом 0,5.

2. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт из порта Астрахань.

3. От оплаты ледокольного сбора в период с 1 марта по 30 ноября освобождаются:

- суда, следующие из Каспийского моря на внутренние водные пути и обратно, не производящие грузовых операций в порту;
- рыбопромысловые суда.

4. В период с 1 декабря по 28 февраля суда с ледовым классом ЛУ 3 и выше (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75 к установленным ставкам.

5. Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,40
Канальный сбор	10,18	7,13	11,16
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,34	0,24	0,37
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Навигационный сбор	5,34	3,74	5,85
В том числе СУДС	0,29	0,20	0,32

Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 марта по 30 ноября	1,90	1,33	2,08
зимняя ставка, с 1 декабря по 28 (29) февраля	9,69	6,78	10,62

...

54. Прочие порты Балтийского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

55. Прочие порты Черноморско-Азовского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,75	4,73	7,40
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,33	0,23	0,36
внепортовая проводка, за каждую милю	0,09	0,07	0,10

Маячный сбор	2,37	1,66	2,59
--------------	------	------	------

56. Прочие порты Каспийского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,43
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,53	0,37	0,58
внепортовая проводка, за каждую милю	0,28	0,20	0,31
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

*Примечания:

1. В настоящем учебном пособии приведены ставки для морских портов Европейской части России.

2. Ставки указаны для судов, работающих на загранперевозках.

3. Ставки корабельного сбора взимают Администрации морских портов. Ставки канального, лоцманского, маячного, навигационного, экологического и ледакольного сборов взимают ФГУП "Росморпорт".

4. Ставки портовых сборов в морских портах РФ являются предельно максимальными. Администрациям морских портов и ФГУП "Росморпорт" дано право применять ставки портовых сборов на уровне или ниже предельного максимального уровня.

ПРАВИЛА
применения портовых сборов в морских портах
Российской Федерации

(Приложение 2 к Приказу Федеральной службы по тарифам «Об
утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в
морских портах Российской Федерации»
от 20 декабря 2007 года N 522-т/1
с изменениями на 17 апреля 2009 года)

I. Общие положения

1.1. Ставки портовых сборов (сборов с судов) применяются для расчетов за услуги по использованию инфраструктуры, обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морских портах (перегрузочных комплексах) Российской Федерации.

1.2. Портовые сборы оплачивают российские и иностранные суда, заходящие в порт, выходящие из порта, а также суда, проходящие акваторию порта транзитом.

1.3. Ставки сборов с судов в морских портах Российской Федерации установлены для российских и иностранных судов в заграничном плавании, для российских и иностранных судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов:

1.3.1. все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных;

1.3.2. накатные, наплавные суда и контейнеровозы; 1.3.3. наливные суда.

1.4. Тип судна и его специализация определяются судовыми документами.

1.5. Национальная принадлежность судна при оплате портовых сборов определяется флагом, под которым оно плавает, независимо от того, в чьей собственности или управлении оно находится. Национальная принадлежность барже-буксирного состава определяется флагом самоходной части состава.

1.6. Ставки портовых сборов установлены в рублях.

1.7. Ставки портовых сборов с судов установлены за единицу валовой вместимости судна (GT), указанной в Международном Мерительном (классификационном) свидетельстве судна, в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (Лондон, 23 июня 1969 года).

Расчет портовых сборов для танкеров с изолированными балластными танками производится без учета валовой вместимости изолированных балластных танков, указанной в Мерительном свидетельстве.

При отсутствии сведений в Мерительном свидетельстве о валовой вместимости изолированных балластных танков и, соответственно, об уменьшенной валовой вместимости танкера расчет портовых сборов производится с коэффициентом 0,9.

Для расчета портовых сборов пассажирское судно валовой вместимостью более 40000 GT считается равным валовой вместимости 40000 GT.

Начисление портовых сборов по судам, не имеющим мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна - наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

1.8. Портовые сборы при входе судна в порт оплачиваются по рейсу, каким судно вошло в порт. При выходе судна из порта сборы с судов оплачиваются по рейсу, каким судно выходит из порта. Экологический сбор оплачивается по рейсу (каботажному или заграничному), каким судно вошло в порт.

Судно, поданное в порт в балласте, оплачивает портовые сборы (в том числе и экологический сбор) по рейсу, для выполнения которого оно подано. Судно, выходящее из порта в балласте, оплачивает портовые сборы по рейсу, которым оно вошло в порт.

Судно, заходящее в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, а также проходящее акваторию порта транзитом, оплачивает портовые сборы по ставкам рейса (каботажного или заграничного), исходя из последнего порта (российского или иностранного) захода судна.

Сборы с судов, заходящих в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, проходящих акваторию порта транзитом (кроме навигационного сбора для транзитных судов), за исключением случаев, оговоренных в п.п. 1.12, 1.14, оплачиваются с применением коэффициента 0,5.

1.9. Валовая вместимость барже-буксирных составов, караванов и прочих составных плавучих объектов при расчете сборов (кроме экологического сбора) определяется как сумма валовых вместимостей всех элементов составных плавучих объектов. При

расчете экологического сбора учитывается только валовая вместимость самоходной части составного объекта.

1.10. Портовые сборы с лихтеровоза, производящего грузовые операции с лихтерами на внешнем и внутреннем рейде, рассчитываются с суммарной валовой вместимости лихтеров, сданных лихтеровозом при входе в порт и принятых им при выходе из порта.

1.11. От оплаты всех портовых сборов освобождаются:

- 1) учебные и учебно-тренажерные суда;
- 2) учебно-производственные суда, находящиеся на балансе учебных заведений морского и речного транспорта;
- 3) суда, предназначенные для выполнения государственных надзорных и контрольных функций;
- 4) служебно-вспомогательные и технические суда, суда портофлота, работающие в пределах акватории и оборудованных якорных стоянок одного порта или смежных акваторий нескольких портов;
- 5) российские военные корабли и военно-вспомогательные суда;
- 6) госпитальные суда;
- 7) аварийно-спасательные суда, в том числе суда, предназначенные для ликвидации разливов нефти;
- 8) ледоколы;
- 9) гидрографические суда;
- 10) экскурсионные и прогулочные суда прибрежного плавания.

1.12. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского сбора, освобождаются:

- 1) научные и исследовательские суда;
- 2) спортивные, прогулочные и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью менее чем 55 кВт;
- 3) иностранные военные корабли;
- 4) суда, проходящие ходовые испытания;
- 5) суда, осуществляющие перевозки пассажиров между рейдом и причалами порта.

1.13. Суда, перечисленные в пунктах 1.11 и 1.12 (кроме подпункта 5), не освобождаются от оплаты портовых сборов, если они производят грузовые и пассажирские операции, а также буксировку между портами, не имеющими смежных акваторий.

1.14. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского и навигационного (СУДС) сборов, освобождаются:

- 1) суда, приходящие с моря на внешний рейд порта и уходящие с него в море, без выполнения на рейде каких-либо операций;

2) суда, заходящие в порт вынужденно, в связи с угрозой безопасности продолжения плавания, жизни или здоровью команды и пассажиров, без производства в порту грузовых и пассажирских операций;

3) суда, заходящие в порт для аварийного ремонта без производства в порту грузовых и пассажирских операций.

1.15. Суда, выходящие из порта по решению портовых властей и для производства девиационных работ, с последующим возвращением в порт, освобождаются от повторной оплаты портовых сборов, кроме лоцманского сбора.

1.16. Приведенные ставки сборов с судов являются базовыми, к которым применяются коэффициенты, указанные в настоящих Правилах и особенностях применения ставок портовых сборов. При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение.

II. Канальный сбор

2.1. Канальный сбор взимается за прохождение судна по каналу при входе в порт и выходе из порта, или проходе акватории порта транзитом.

2.2. Пассажирские суда канальный сбор оплачивают полностью в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда (кроме судов каботажных рейсов) оплачивают канальный сбор с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый вход в порт и выход судна из порта.

III. Корабельный сбор

3.1. Корабельный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта.

3.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса корабельный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с коэффициентом 0,5 к установленным ставкам.

3.3. Пассажирские суда корабельный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

3.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам корабельного сбора применяется коэффициент 0,8.

3.5. Транзитные суда освобождаются от оплаты корабельного сбора.

IV. Ледокольный сбор

4.1. Ледокольный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

4.2. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам ледокольного сбора применяется коэффициент 0,8.

4.3. От оплаты ледокольного сбора освобождаются:

а) суда с ледовым классом ЛУ7 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим ему классам других классификационных обществ);

б) пассажирские суда.

4.4. При объявлении капитаном порта зимней (летней) навигации ранее установленного срока, а также при продлении ее срока ледокольный сбор оплачивается по соответствующей ставке с даты объявления до даты окончания (включительно) соответствующего периода навигации.

V. Лоцманский сбор

5.1. Лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна по подходным каналам и фарватерам (внепортовая проводка) и лоцманскую проводку на внутренней акватории порта (внутрипортовая проводка).

5.2. Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

5.3. При внепортовой проводке судов (кроме спортивных и маломерных судов) лоцманский сбор оплачивается за каждую милю проводки. Неполная миля считается за полную.

5.4. При внутрипортовой проводке лоцманский сбор оплачивается за каждую операцию внутрипортовой проводки судна. Самостоятельной операцией внутрипортовой проводки является:

1) проводка судна по внутренней акватории порта с последующей постановкой на якорь, швартовные бочки или швартовкой к причалу при входе судна в порт;

2) отшвартовка судна от причала с последующей его проводкой по внутренней акватории порта при выходе судна из порта;

3) отшвартовка судна от причала или швартовка судна к причалу при его перестановке между причалами, внутренними рейдами, причалами и внутренним рейдом;

4) ввод или вывод судна из дока.

При внутрипортовой проводке с выходом судна на канал или фарватер дополнительно взимается лоцманский сбор по ставке внепортовой проводки за каждую милю проводки.

5.5. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8.

5.6. Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 GT (кроме спортивных и маломерных судов) считается равным судну валовой вместимостью 1400 GT.

5.7. При перетяжке судна вдоль причала с лоцманом на борту на расстояние менее длины судна лоцманский сбор оплачивается по ставкам внутрипортовой проводки с коэффициентом 0,5.

5.8. При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, оплачивается 50% лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был вызван лоцман.

VI. Маячный сбор

6.1. Маячный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

VII. Навигационный сбор

7.1. Навигационный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом. Для судов, проходящих акваторию порта транзитом, установлена ставка - навигационный сбор (СУДС).

7.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса навигационный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с применением коэффициента 0,5 к установленным ставкам.

7.3. Пассажирские суда навигационный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года по ставке навигационного сбора при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда навигационный сбор оплачивают по ставке навигационного сбора (СУДС) за каждый вход в порт и выход судна из порта.

7.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам навигационного сбора применяется коэффициент 0,8.

VIII. Экологический сбор

8.1. Экологический сбор взимается в портах, располагающих техническими средствами для приема с судов всех видов предъявляемых судовых отходов без каких-либо ограничений (за исключением балластных вод) за все время нахождения в порту.

Экологический сбор включает 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.).

Судно, не сдавшее судовые отходы, от оплаты экологического сбора не освобождается.

8.2. Для судов, оснащенных природоохранным оборудованием и использующих его для утилизации всех видов судовых отходов и загрязнений, и имеющих соответствующие свидетельства о предотвращении загрязнения моря нефтью, сточными водами и мусором, к ставкам экологического сбора применяется коэффициент 0,5.

8.3. От оплаты экологического сбора освобождаются:

- 1) суда, заходящие в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций;
- 2) суда, осуществляющие грузовые или другие операции только на внешнем рейде порта;
- 3) несамоходные суда;
- 4) транзитные суда;
- 5) пассажирские суда.

Контрольная работа
по дисциплине
«Управление международными перевозками»

Контролируемые компетенции:

ПК-2. способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта

ПК-2.3.1. методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, содержание технической и технологической документации, основы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников

ПК-2.У.1.применять методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, использовать техническую и технологическую документацию, применять методы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планировать транспортную деятельность, эффективно использовать технические средства и объекты инфраструктуры транспорта

ПК-2.В.1. способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта

ПК-3. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.3.1. меры оценки принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, основы транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.У.1. выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.В.1. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

(код компетенции, наименование компетенции, ИДК, наименование ИДК)

Наименование раздела (темы)	Темы РГР (перечень заданий, задач)
Расчет идеи фрахтовой ставки	Задания (задачи) Определить идею фрахтовой ставки для данного рейса и плановые экономические результаты рейса. <i>Исходные данные</i> 1. Пункт отправления _____ 2. Пункт назначения _____ 3. Род груза _____ 4. Тип судна (№ проекта) _____ 5. Нормы использования флота: принимаются по справочникам норм использования флота. 6. Технические и стоимостные характеристики судов: принимаются по справочным материалам кафедры управления транспортом. 7. Характеристики портов: принимаются по справочным материалам кафедры управления транспортом.

Приложение:

Методические рекомендации:

Методические рекомендации по выполнению работы

1. Рассчитывается базовый тайм-чартерный эквивалент судна, который в дальнейшем будет использоваться для определения идеи фрахтовой ставки в конкретных рейсах, евро/сут.:

$$ТЧЭ_{баз} = C_0 (1 + K_{рент}) K_{риск} \quad (1)$$

где C_0 – стоимость содержания судна без учета переменных рейсовых расходов, евро/сут.;

$K_{рент}$ – плановый уровень рентабельности при отфрахтовании судна в тайм-чартер. Принимается в размере 0,15–0,20 (15–20%);

$K_{риск}$ – коэффициент, учитывающий риск недополучения плановых доходов при отфрахтовании судна на условиях рейсовых чартеров по сравнению с условиями тайм-чартера ($K_{риск} = 1,1–1,2$).

2. Определяются переменные расходы судовладельца в предстоящем рейсе, евро:

$$\begin{aligned} \mathcal{E}_{рейс} = & \left[(t_{хп} + t_{хг}) g_x + \left(\frac{Q_3}{B_{cc}^{nz}} + t_{np}^{nz} + \frac{Q_3}{B_{cc}^{сг}} + t_{np}^{сг} \right) g_{см} \right]^{\frac{1}{4}} \\ & * Ц_m + (c_{порт}^{nz} + c_{порт}^{сг}) B_{рег} \end{aligned} \quad (2)$$

где $t_{хп}$, $t_{хг}$ – соответственно время хода порожнем и с грузом за предстоящий полный рейс судна, сут. Принимаются по нормам ходового времени;

Q_3 – эксплуатационная загрузка судна, т. Определяется по нормам загрузки судов или размером предложенной к перевозке партии груза (при этом отправка не может превышать норму загрузки судна);

B_{cc} – судо-суточная норма обработки судна в порту погрузки или в порту выгрузки, т/сут.;

$t_{пр}$ – прочие стоянки судна в порту погрузки или выгрузки, не учитываемые в судо-суточной норме, сут.;

g_x , $g_{ст}$ – суточный расход топлива судном на ходу и на стоянке, т/сут.;

$Ц_t$ – цена топлива, евро/т (согласовывается в начале игры);

$C_{порт}$ – ставки портовых сборов в портах погрузки и выгрузки, евро/рег.т;

$B_{рег}$ – валовая регистровая вместимость судна, регистровых тонн.

3. Определяется идея фрахтовой ставки:

$$d_{\phi p} = \frac{TЧЭ_{\phi \alpha} * t_p + Э_{рейс}}{Q_z}, \text{ евро/т,} \quad (3)$$

где t_p – расчетная продолжительность полного рейса судна (включает в себя грузовой и предшествующий ему порожний рейсы), сут. Величина порожнего пробега до порта погрузки принимается в размере 50% от грузовой пробега.

Полученная величина фрахтовой ставки позволит судовладельцу достичь такой же эффективности операционной деятельности, как при сдаче судна в тайм-чартер с рентабельностью $K_{рент.}$ Вместе с тем, судовладельцу рекомендуется предложить в начале переговоров более высокий уровень фрахтовой ставки (выше на 10-20%), чтобы иметь пространство для маневра.

4. Рассчитываются показатели экономической эффективности рейса при согласованной с фрахтователем величине фрахтовой ставки:

– рейсовый тайм-чартерный эквивалент:

$$TЧЭ_p = \frac{d_{\phi p} Q_z - Э_{рейс}}{t_p}, \text{ евро/сут.,} \quad (4)$$

– прибыль за рейс:

$$\Pi_p = d_{\phi p} Q_z - C_0 t_p - Э_{рейс}, \text{ тыс. евро.} \quad (5)$$

– средняя суточная прибыль:

$\Pi_{\text{сут}} = \frac{\Pi_p}{t_p}, \text{ евро/сут.}$	(6)
---	-----

– рентабельность по расходам (рентабельность перевозок):

$$R_z = \frac{\Pi_p}{C_0 * t_p + Э_{рейс}} 100, \% \quad (7)$$

Крайнова, В.В. Методические указания по организации и выполнению внеаудиторной (самостоятельной) работы [Электронный ресурс] : для преподавателей и студ. по направлениям подготовки (спец.) высш.и сред.проф.образования / В. В. Крайнова ; ВГУВТ. - Н.Новгород, 2018. - 1 текст/файл. - Авторский вариант. – Режим доступа: <http://94.100.87.24:8080/MarcWeb/Tmp/f15520.pdf>

Крайнова, В.В.; Методические указания по организации и выполнению самостоятельной работы; для преподавателей и обучающихся по направл.подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов, профиль подготовки Технология и организация транспортных и

транспортно-логистических процессов и систем; Крайнова, В.В.-Н.Новгород,<null>; <null>
;http://94.100.87.24:8080/marcweb/

Уртминцев, Ю.Н.; Разработка маршрутного плана международного рейса
автомобиля; методические указания к выполнению учебно-практической работы для студентов:
[по направлению подготовки 23.03.01]; Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород, ВГУВТ; <null> ;

Уртминцев, Ю.Н.; Нормы по эксплуатации флота; учебно-справочное пособие для студентов: [по
направлению подготовки 23.03.01, 26.03.01]; Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,<null>; <null>
;http://94.100.87.24:8080/marcweb/

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
Волжская государственная академия водного транспорта

Кафедра управления транспортом

Ю.Н. Уртминцев

Планирование дисбурсментских расходов

Методические указания к выполнению учебно-практической
работы по дисциплине
«Управление международными перевозками»
для студентов очного и заочного обучения
направления подготовки
23.03.01. «Технология транспортных процессов»

Н. Новгород
2010

УДК 656.6:658.012

У 77

Уртминцев Ю.Н.

Планирование дисбурсментских расходов. Методические указания по выполнению учебно-практической работы по дисциплине «Управление международными перевозками» для студентов для студентов очного и заочного обучения направления подготовки 23.03.01. «Технология транспортных процессов»

/ Ю.Н. Уртминцев. – Н. Новгород: Изд. ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010.-
с.

Научный редактор – проф., д.т.н. Малышкин А.Г.

Целью настоящей учебно-практической работы является ознакомление студентов с содержанием и методами прогнозирования дисбурсментских расходов судоходных компаний на международных перевозках, назначением и порядком оформления дисбурсментского счета.

Рекомендовано к изданию кафедрой Управления транспортом.
Протокол № 8 от 24 апреля 2010 г.

ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010.

Введение

Посещение судном портов связано с определенными дополнительными расходами судовладельца. Это обусловлено тем, что практикой международного судоходства предусмотрено взимание с судов портовых сборов. Кроме того, в портах судну и его экипажу предоставляется на платной основе большое количество самых разнообразных услуг.

Издержки на обслуживание судов в морских портах, называемые дисбурсментскими расходами, составляют до 20-25% от совокупных эксплуатационных расходов судоходной компании на международных перевозках. Одноразовое обслуживание судна смешанного плавания в морском порту обходится судовладельцу от 4 до 8 тыс. долларов (без услуг по бункеровке топливом).

Поэтому судоходные компании придают большое значение планированию, анализу и оптимизации дисбурсментских расходов.

Целью настоящей учебно-практической работы является ознакомление студентов с содержанием и методами прогнозирования дисбурсментских расходов судоходной компании, назначением и порядком оформления дисбурсментского счета.

Расчет дисбурсментских расходов в данной работе проводится на примере российских портов, а сами расходы исчисляются в рублях. В мировой практике расходы начисляются в международной валюте (доллары, евро) или национальной валюте страны порта захода.

1. Содержание и назначение дисбурсментских расходов

Под дисбурсментскими понимаются расходы, которые несет судовладелец в связи с необходимостью оплаты портовых сборов и платежей, связанных с обслуживанием судна в том или ином порту.

Портовые сборы предназначены для компенсации расходов на содержание инфраструктуры порта (причальных сооружений, якорных стоянок, навигационного оборудования, береговых инженерных коммуникаций и т.д.), обеспечение безопасности мореплавания и защиты окружающей среды. Взимание портовых

сборов и контроль за их поступлением осуществляет администрация морского порта.

При посещении порта судну могут быть предоставлены самые разнообразные услуги, необходимые для поддержания его мореходного состояния, обеспечения жизнедеятельности экипажа, обслуживания груза.

К числу типовых услуг относятся:

лоцманская проводка судна;

услуги буксировщика;

бункеровка топливом;

бункеровка пресной водой;

прием загрязненных вод и мусора;

снабжение продуктами питания;

сюрвейерский осмотр груза;

ремонт и техническое обслуживание технически сложных агрегатов и приборов;

обеспечение путевой и метеорологической информацией;

выдача заработной платы экипажу и т.д.;

Эти услуги заказываются и оплачиваются судовладельцем, от имени которого выступает капитан судна (грузовая обработка судна, работающего на перевозках массовых грузов, как правило, организуется и оплачивается фрахтователем, поэтому к числу услуг, заказываемых судном, не относится).

Оказывают судну и его экипажу услуги многочисленные производственно-коммерческие организации, действующие на территории и акватории порта, в том числе: бункеровочные, снабженческие, транспортно-экспедиторские, судоремонтные, тальманские, лоцманские, буксировочные, сюрвейерские, швартовные и т. д.

Взаимодействие администрации судна с обслуживающими организациями осуществляется через агента (агентскую компанию) за определенное вознаграждение, предусмотренное агентским договором.

2. Дисбурсментский счет

Агент, привлекая для обслуживания судна разного рода организации, оплачивает их работу. Впоследствии он компенсирует свои издержки за счет судовладельца (в агентском

договоре может быть предусмотрено частичное авансирование судовладельцем агента).

Дисбурсментский счет предназначен для предъявления его судовладельцу с целью оправдания и возмещения понесенных агентом расходов, обусловленных обслуживанием судна. Для этого на основании всех счетов, поступивших от фирм и организаций, участвовавших в обслуживании судна, агентом составляется единый сводный документ - дисбурсментский счет (ДС). К нему прикладываются оригиналы счетов, поступивших от обслуживающих фирм и администрации порта, а также расписки капитана судна, таймшит, квитанции и другие документы, необходимые для проверки правильности выставленных счетов. Факт оказания судну каждой услуги должен удостоверяться подписью капитана судна на первичном документе (квитанции, счете-фактуре и т. д.).

Оформленный агентом дисбурсментский счет, завизированный капитаном, направляется судовладельцу для оплаты.

Рассмотрим типовое содержание дисбурсментского счета.

Все расходы, приведенные в этом документе, можно разделить на следующие группы:

- 1) расходы по оплате портовых сборов;
- 2) расходы по оплате услуг (лоцманских, буксировочных, швартовых, стивидорных и тальманских услуг; работы сюрвейеров, автотранспорта; медицинского и экскурсионного обслуживания; заказу наличных денег для экипажа и т. д.), а также технического и продовольственного снабжения, включая расходы по сдаче отходов с судна;
- 3) агентское вознаграждение;
- 4) прочие расходы агента: почтовые, телеграфные, телефонные и транспортные расходы агента, расходы на конвертацию валюты, проценты по кредитованию судовладельца (если агент производит платежи из собственных средств) и т.д.

Типовая форма дисбурсментского счета приведена в прил. 3.

3. Прогноз дисбурсментских расходов

Величина дисбурсментских расходов оказывает влияние на экономические результаты рейса, в т.ч. рейсовые расходы судовладельца, величину фрахтовой ставки, среднесуточную прибыль. Поэтому менеджер должен уметь производить расчет предполагаемых дисбурсментских платежей в конкретном порту.

Расчеты проводятся в следующем порядке.

3.1. Расчет портовых сборов

Величина портовых сборов зависит от характеристик судна, а также его национальной принадлежности, специализации и цели захода в порт. Она рассчитывается на основании:

установленного национальным законодательством или обычаями порта перечня сборов;

установленных портовыми властями ставок по каждому виду сбора (ставки сборов регулируются, как правило, государством или муниципальными властями);

эксплуатационно-технической характеристики судна, принятой в качестве базовой для начисления сборов (характеристики отечественных судов смешанного плавания приведены в прил. 1);

льгот и скидок, предоставляемых отдельным категориям судов.

Состав портовых сборов в разных странах мира может быть различным.

Основными видами портовых сборов в России являются следующие:

- корабельный;
- маячный;
- лоцманский;
- канальный;
- навигационный;
- экологический;
- ледокольный.

Каждый из них имеет свое целевое назначение и предназначен для финансирования определенных видов работ в порту.

Корабельный сбор предназначен для покрытия расходов администрации порта на содержание акватории порта,

оградительных и берегоукрепительных сооружений. Сбор взимается за каждый вход и каждый выход судна из порта.

Маячный сбор направляется на покрытие расходов на содержание маяков и навигационных знаков, установленных в зоне ответственности порта. Взимается за каждый вход и каждый выход судна из порта.

Лоцманский сбор обеспечивает содержание государственной (муниципальной) лоцманской службы порта, включая содержание лоцманских судов. Общая сумма лоцманского сбора в портах России, как и в большинстве портов мира, складывается из двух составляющих: платы за внепортовую проводку и платы за внутрипортовые операции. Плата за внепортовую проводку учитывает расстояние этой проводки (ставка устанавливается за одну морскую милю расстояния). Плата за внутрипортовые операции зависит от количества лоцманских проводок на акватории порта.

Канальный сбор направляется на содержание искусственных подходных каналов к порту. Взимается там, где такие каналы имеются.

Навигационный сбор служит для покрытия расходов на управление движением судов на акватории порта, в том числе на содержание береговых радиолокационных станций (там, где они имеются).

Экологический сбор направлен на покрытие расходов, связанных с предоставлением услуг по приему и утилизации отходов с судов. Данный сбор действует примерно в половине российских морских портов. Оплата сбора производится независимо от того, воспользовалось судно этими услугами или нет, причем сумма сбора не зависит от количества сданных отходов. Такой подход стимулирует полную сдачу судами отходов в порту и предотвращает сброс отходов в открытое море.

В других портах подобные услуги предоставляются на коммерческой основе (являются платными), а размер оплаты зависит от количества сданных отходов.

Ледокольный сбор служит на покрытие расходов по очистке подходного пути и акватории порта ото льда в зимний период. Взимается только в портах, принимающих суда не только в период физической навигации, но и за её пределами.

Ставки и правила взимания портовых сборов регламентируются приказом Федеральной службы по тарифам от 20.12.2007 № 522-т/1 «Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации».

В соответствии с этим документом в России, начиная с 2008 г., величина портовых сборов «привязана» к валовой (брутто) регистровой вместимости судна (ВРВ), измеряемой в регистровых тоннах (GT). Под регистровой вместимостью понимается полный объем помещений корпуса и закрытых надстроек, за исключением объемов отсеков двойного дна, балластных цистерн и некоторых специальных помещений. Одна регистровая тонна соответствует $2,83 \text{ м}^3$ (100 куб. футов).

Ставки сборов установлены для конкретных портов в расчете на единицу валовой регистровой вместимости судна (прил. 4 и 5).

Начисление портовых сборов по судам, не имеющим мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна – наибольшей длины, наибольшей ширины и высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

В общем случае, величина портового сбора рассчитывается по формуле:

$$ПС_i = a_i V n_i, \quad (1)$$

где $ПС_i$ – величина i -го портового сбора, руб.;

a_i – ставка i -го сбора, руб./рег.т (руб./1GT);

V – валовая регистровая вместимость судна, рег.т (GT) (см. прил. 2);

n_i – число операций, учитываемых при начислении i -го портового сбора. При этом число операций для большинства видов портовых сборов принимается в количестве двух (вход судов в порт и выход из порта считаются как две операции). Для лоцманского сбора под числом операций понимается общее расстояние лоцманской проводки при входе и выходе судна (внепортовая проводка) или количество лоцманских проводок по акватории порта (внутрипортовая проводка).

3.2. Расчет расходов на оплату услуг

В рамках настоящей учебно-практической работы следует предусмотреть следующие виды услуг, оказываемых судну в порту:

- бункеровка топливом (предполагается, что бункеровка осуществляется через портового агента);
- бункеровка пресной водой;
- сдача отходов;
- получение продуктов питания;
- снабжение хозяйственными материалами;
- выплата экипажу валюты взамен суточных за период нахождения судна в заграничном плавании;
- выдача капитану денег на представительские расходы.

При этом принимается условие, что объем предоставляемых судну услуг должен компенсировать расход ресурсов каждого вида за период времени, включающий время перехода от предыдущего до данного порта и время стоянки в данном порту.

Расходы на бункеровку судна топливом определяются следующим образом:

$$\mathcal{E}_{\text{топл}} = G_{\text{топл}} \Pi_{\text{топл}} + \mathcal{E}_{\text{сб}}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (2)$$

где $G_{\text{топл}}$ – количество топлива, заказываемого судном в данном порту, т;

$\Pi_{\text{топл}}$ – цена топлива, тыс. руб./т;

$\mathcal{E}_{\text{сб}}$ – стоимость услуги самоходного бункеровщика, тыс.руб. (предполагается, что бункеровка судна топливом производится во время грузовых работ с использованием самоходного бункеровщика). Стоимость услуги самоходного бункеровщика составляет 1,2–1,6 тыс.руб. за подход.

Величина $G_{\text{топл}}$ рассчитывается как:

$$G_{\text{топл}} = g_x t_x + g_{\text{ст}} t_{\text{ст}}, \quad \text{т}, \quad (3)$$

где $g_x, g_{\text{ст}}$ – суточный расход судном топлива в ходу и на стоянке соответственно, т/сут. (прил. 2);

$t_x, t_{\text{ст}}$ – соответственно продолжительность ходового и стояночного времени за рассматриваемый период (время перехода и время стоянки в порту), сут. Определяется на

основании норм использования флота и исходных данных задания.*

(*Примечание: бункеровка топливом на практике может осуществляться судовладельцем напрямую через бункеровочную компанию или бункерного брокера. В этом случае, естественно, расходы на бункеровку не включаются агентом в дисбурсментский счет.)

Расходы на бункеровку судна пресной водой определяются как:

$$\mathcal{E}_{нв} = 0,001 G_{нв} Ц_{нв} + \mathcal{E}_{св}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (4)$$

где $G_{нв}$ – количество пресной воды, заказываемой судном в порту, т;

$Ц_{нв}$ – цена пресной воды, руб./т (принимается $Ц_{нв} = 200\text{--}250$ руб./т);

$\mathcal{E}_{см}$ – стоимость услуги судна-водолея, тыс.руб. (предполагается, что бункеровка судна водой производится во время грузовых работ с использованием самоходного судна-водолея). Стоимость этой услуги составляет 0,8–1,2 тыс.руб. за подход.

Величина $G_{нв}$ рассчитывается как:

$$G_{нв} = (t_x + t_{см}) g_{нв} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (5)$$

где $g_{нв}$ – суточная норма расхода пресной воды на одного члена экипажа, т/сут. (принимается $g_{нв} = 0,10\text{--}0,15$ т/чел.сут);

$n_{эк}$ – численность экипажа судна, чел (прил. 2).

Расходы на сдачу отходов определяются следующим образом:

$$\mathcal{E}_{отх\ i} = 0,001 G_{отх\ i} Ц_{отх\ i} + \mathcal{E}_{ос}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (6)$$

где $G_{отх\ i}$ – расчетный объем i – го вида отходов, т;

$Ц_i$ – тарифная ставка за прием и утилизацию единицы отходов i -го вида, руб./т или руб./ед;

$\mathcal{E}_{ос}$ – стоимость услуги судна-сборщика отходов (самоходной очистительной станции). Принимается $\mathcal{E}_{ос} = 1,0\text{--}1,4$ тыс.руб./подход.

В рамках настоящей работы считается, что судно сдает следующие отходы: хозяйственно-бытовые (сточные) воды, нефтесодержащие (подсланевые) воды, сухой мусор.

Рекомендуется принять следующие тарифные ставки за прием и утилизацию отходов соответствующих видов: $\Pi_{хбв} = 250\text{--}300$ руб./т; $\Pi_{нсв} = 350\text{--}400$ руб./м; $\Pi_{м} = 100\text{--}150$ руб./м³.

Объем отходов по отдельным их видам рассчитывается как:

$$G_{хбв} = (t_x + t_{ст}) g_{хбв} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (7)$$

$$G_{нсв} = (t_x + t_{ст}) g_{нсв} N_p, \quad \text{т} \quad (8)$$

$$G_m = (t_x + t_{ст}) g_m n_{эк}, \quad \text{м}^3 \quad (9)$$

где $g_{хбв}$ – суточный норматив образования хозяйственно-бытовых вод в расчете на одного члена экипажа (0,1÷0,15 т/чел в сутки).

$g_{нсв}$ – суточный норматив образования нефтесодержащих вод в расчете на один киловатт мощности силовых установок (0,8÷1 г/квт в сутки);

N_p – мощность энергетических установок, квт.

g_m – суточный норматив образования мусора в расчете на одного члена экипажа (0,01 м³/чел в сутки).

Расходы на оплату продовольственного снабжения определяются исходя из норматива средств, выделяемых судоходной компанией на рацион коллективного питания:

$$G_{хбв} = 0,001 (t_x + t_{ст}) \Pi_{рпн} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (10)$$

где $\Pi_{рпн}$ – норматив средств на рацион коллективного питания, принимается 200–250 руб. на человека в сутки.

Расходы на снабжение хозяйственными материалами (моющие средства, кухонные принадлежности, электролампочки и т.д.) рассчитываются исходя из установленного судоходной компанией норматива – 2–3 тыс.руб. в месяц. Расходование этих средств производится экипажем судна по мере необходимости.

Расходы на выплату представительских средств капитану судна определяются из расчета 50–100 дол. (1,5–2,0 тыс.руб.) на судозаход.

Расходы на выплату валюты взамен суточных определяются исходя из установленных судоходной компанией нормативов выплаты денежных средств и времени пребывания судна в заграничном рейсе. Нормативы выплаты валюты, как правило, устанавливаются для каждого члена экипажа (от 10 до 20 дол./сут)

в зависимости от занимаемой им должности. В рамках настоящей работы рекомендуется принять средний норматив в размере 15 дол./чел.сут. (450 руб./чел.сут.).

3.3. Расходы на оплату агентского вознаграждения зависят от размера этого вознаграждения, предусмотренного агентским договором. Его величина обычно составляет 600–800 дол. (18–24 тыс. руб.) за обслуживание одного судна.

3.4. Расходы на оплату прочих издержек агента («прочие расходы агента») определяются исходя из сложившейся морской коммерческой практики. Их сумма обычно составляет 50–100 дол. (1,5–2,0 тыс.руб.) на одно обслуженное судно.

3.5. Сальдо по предыдущим судозаходам агент включает в дисбурсментский счет в том случае, если по итогам взаиморасчетов агента и судоходной компании по дисбурсментским расходам предыдущих периодов возникла переплата или недоплата денежных средств (например, в результате уточнения отдельных статей ДС).

4. Оформление работы

Работа оформляется на листах формата А4 и завершается выводами, в которых производится анализ структуры дисбурсментских расходов и даются предложения по их оптимизации. В приложении к работе приводится дисбурсментский счет в соответствии с выполненными расчетами (по форме прил.1).

Литература

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Принят Государственной думой 31 марта 1999 г. Введен в действие указом Президента РФ с 1 мая 1999 г.

2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодельные перевозки. – С.-Пб.: Инф. центр «Выбор», 1997.–255 с.

3. Уртминцев Ю.Н. Агентирование и комплексное обслуживание судов в портах. – Н. Новгород: Изд. ВГАВТ, 2005. – 84 с.

4. Шутенко В. Договорная работа. Агентирование судов / Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). – СПб.: Информ. центр «Выбор», 2002.

Характеристики судов смешанного плавания

Тип судна	№ проек-та	Год постр-годов-судна	Класс Регистра	Q _ф , т	N _б , л.с.	Габаритные размеры, м				S _{вн} , м ² / V _н , км ³ /ч	Д _н , т	V, км/ч	Регистровая вместимость, рег. т			Осадка, м		№, м	Место постр-ки
						L	B	T _н	T _д				ВРВ	ЧРВ	Т _{дч}	T _д	T _д		
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Волга-4001	19610	1986	I-A3	5500	2640	140,0	16,6	4,52		1027 / 5845	18,9	1663	4991		2,85	1,56	6,7	Красное Сормово	
Ручей	00101	2003	I-A1	5000	2900	128,2	16,7	4,2		1020 / 8090	20,8	2090	4960		3,10	1,46	6,1	Красное Сормово	
Капитан Гусев	19611	1993	I-A3	4100	2640	117,5	16,6	4,51		767 / 5087	19,5	1244	4149		3,02	1,73	6,7	Красное Сормово	
Волжский (уничтоженный)	05074 А	1993	М-СП, III СП	3660	2400	107,4	16,7	3,78		703 / 4706	21,2	1220	3185		2,90	1,37	5,5	Красное Сормово	
Сормовский	1557	1967	II-СП	3000	1320	114,0	13,0	3,5		683 / 4297	19,8	1237	2240		2,59	1,30	5,5	Красное Сормово	
Сормовский-3001	614	1981	II-СП	3000	1320	114,0	13,2	3,75		690 / 4280	19,5	1231	2484		2,70	1,35	5,5	Болгария	
Сормовский-3051 АМ	488-АМ	1983	II-СП	3000	1740	118,7	13,4	3,75		715 / 4810	20,5	1396	2948		2,98	1,39	6,0	Португалия	
Волго-Балт	791	1962	М, III-СП	2700	1320	114	13,2	3,35		617 / 4510	18,7	1050	2406		2,47	1,18	5,5	Красное Сормово	
Волго-Балт 101	2-95, 2-95А	1965	М	2700	1400	114	13,2	3,44		736 / 4750	20,0	1948	2457		2,64	1,26	5,5	Чехословакия	
Амур-2501 (Волго-Балт-249)	92040	1983	М-СП, II-СП	2800	1400	116,0	13,4	4,0		714 / 4064	19,0	925	3086		3,27	1,68	6,0	Чехословакия	
Сибирский-2101	292	1980	М-СП	2870	1800	128,3	15,6	3,0		833 / 4811	20,5	1325	3500		2,40	1,22	5,45	Финляндия	

Продолжение прил. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Сибирский-2110	0225	1980	М-СП, П-СП	3345	1800	129,6	13,8	3,2	854 / 5393	3307	19,6	3799	1697	2,50	1,30	6,0	~~Финляндия~~
Якутск	1743	1972	М	2100	1400	108,4	15,0	2,51	678 / 4370	2190	19,5	2560	1820	2,23	0,85	5,0	СССР
Омский	1743.1	1987	~~М-пр.~~ (ред), М-СП	2100	1120	108,4	15,0	2,62	1037 / 4340	2180	19,4	2640	861	2,25	0,99	5,0	Румыния
Балтийский-1	781	1962	П-СП	2000	1320	96,0	13,2	3,34	738 / 3467	2121	19,8	2107	1078	2,58	1,31	5,5	~~Калининград~~ ~~Горохово-вещ~~
Балтийский-101	613	1978	П-СП	2000	1740	94,7	13,2	3,7	676 / 3475	2130	23,1	1987	890	2,70	1,60	5,5	~~Финляндия~~
Балтийский-201	16290	1994	LR ♦100A1 (ред)	2560	2360	89,5	13,4	4,28	528 / 3330	2789	22,7	2264	985	2,55	1,63	5,5	~~Волгоград~~
~~Вул~~	10523	1993	Г-А3	2160	1360	81,4	11,4	4,23	464 / 2925	2300	21,7	1596	831	2,98	1,38	5,4	~~Петрозаводск~~
Ладога	285	1978	П-СП	1610	1740	81,1	12,0	4,01	341 / 2623	1850	22,5	1560	780	2,80	1,58	5,62	~~Финляндия~~
Ладога 101	787	1988	П-СП	1885	1200	82,5	11,4	4,0	385 / 3047	2075	19,8	1853	695	2,80	2,20	5,83	~~Финляндия~~
СТК	326	1977	М, М-СП П-СП	1280	1200	82,0	11,8	2,91	586 / 1970	1385	20,8	1346	800	2,27	1,26	4,0	ГДР
СТК-1001	326.1	1983	М-СП, П-СП	1385	1200	82,0	11,9	3,13	520 / 1940	1490	20,5	1367	580	1,90	1,36	4,0	ГДР
~~СТ~~	191	1985	П-СП А3	1275	1200	86,4	12,2	2,53	366 / 2260	1362	20,7	1628	594	2,04	1,13	3,5	~~Югославия~~
СТ-1301	19620	1983	М-СП, П-СП	1380; 1100	1400	88,9	12,3	2,80; 2,92	370 / 2230	1447	20,0	1799	646	2,10	1,20	3,5	Рыбинск

Примечания:

1. Характеристики судов приняты из «Справочника по серийным транспортным судам» (тома 2, 7, 8, 10, 11). Некоторые из отсутствующих в справочнике характеристик взяты из других источников или получены расчетным путем.
2. В графах 5, 6, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17 соответственно приведены следующие характеристики: регистровая грузоподъемность, мощность, осадка судна в полном грузу, площадь грузовой палубы / грузовместимость, декейт, осадка судна в балласте, осадка судна без груза и балласта, высота борта.
3. В графе «Класс Регистра» приведены знаки ограничения по району плавания и знаки автоматизации.
4. В результате модернизации суда одного типа (проекта) могут иметь различные классы Регистра.
5. В графе 5 приведена регистровая грузоподъемность судна при плавании в морских условиях.
6. В графе «Осадка судна» приведена средняя осадка судна носом и кормой (при наличии дифферента).

Приложение 2

Экономические характеристики судов

Тип судна	№ проекта	Расход топлива, т/сут		Стоимость содержания без учета топлива и портовых сборов, дол./сут.	Штат команды чел.
		в ходу	на стоянке		
1	2	3	5	6	8
Волга-4001	19610	8,3	0,5	2000	12-14
Русич	00101	7,7	0,5	1900	9-11
Капитан Гусев	19611	8,0	0,5	1800	10-11
Волжский (укороченный)	05074А	5,5	0,4	1700	11-12
Сормовский	1557	3,7	0,4	1450	11-12
Сормовский-3001	614	3,7	0,4	1450	11-12
Сормовский-3051	488-АМ	4,4	0,4	1600	11-12
Волго-Балт	791	3,5	0,4	1450	11-12
Волго-Балт 101	2-95, 2-95А	3,6	0,4	1550	11-12
Амур-2501 (Волго-Балт-249)	92040	3,7	0,4	1600	11-12
Сибирский-2101	292	4,6	0,4	1600	11-12
Сибирский-2110	0225	4,8	0,4	1650	11-12
Якутск	1743	3,5	0,4	1450	11-12
Омский	1743.1	3,3	0,4	1500	11-12
Балтийский-1	781	3,5	0,4	1450	11-12
Балтийский-101	613	4,2	0,4	1500	11-12
Балтийский-201	16290	5,2	0,4	1650	10-11
Выг	10523	3,6	0,4	1600	10-11
Ладога	285	4,1	0,4	1250	11-12
Ладога 101	787	3,7	0,4	1350	11-12
СТК	326	3,5	0,4	1100	11-12
СТК-1001	326.1	3,6	0,4	1200	11-12
СТ	191	3,6	0,4	1150	11-12
СТ-1301	19620	3,8	0,4	1150	11-12

Приложение 3

ДИСБУРСМЕНТСКИЙ СЧЁТ № 141

"5" октября 2009г., порт: Сочи

Агентство: «Объединенное морское агентство»

Сочи, Россия, ул. Мира, д. 177, тел. 378-45-00

Судно: Волга 4001

Флаг: Россия

Судовладелец:

СК Волжское пароходство

Цель захода: выгрузка груза

Прибыло: 1.10.2009

ВРВ, рег.т - 4991

ЧРВ, рег.т - 1663

Усл. объем судна, м³ - 15617

Дедвейт, т - 5845

Длина, м: - 140,0

Убыло: 3.10.2009

№ п/п	Наименование сборов и платежей	Расчётные единицы	Количество	Ставка за единицу, руб.	Сумма, тыс.руб.
	I. Портовые сборы				
1	Корабельный	операция	2	6,25	62,4
2	Маячный	операция	2	0,90	9,0
3	Навигационный	операция	2	4,31	43,0
4	Лоцманский:				
	внутри портовый	операция	2	0,64	6,4
	внешне портовый	миля	6	0,22	2,2
	II. Услуги				
1	Снабжение водой: вода	тонна	30	200	6,0
	подход судна-володея	операция	1	1000	1,0
2	Снабжение продуктами				25,0
3	Приём отходов:				
	сточные воды	тонна	25	300	7,5
	нефтесод. воды	тонна	1	400	0,4
	мусор	м³.	1,5	130	0,2
	подход ОС	операция	1	1200	1,2
4	Снабжение хозяйственными материалами				1,5
5	Выдача наличных капитану				22,5
	III. Агентское вознаграждение				18,0
	IV. Прочие расходы				
1	Транспортные				2,0
2	Почтово-телеграфные				1,5
3	Телефонные				0,5
4	Конвертация валюты				0,5
	Итого расходов				
	V. Сальдо по предыдущим заходам				+4,5
	Итого к оплате				215,3

Директор агентства _____

Капитан судна _____

Ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации*

(Приложение 1 к Приказу Федеральной службы по тарифам
«Об утверждении ставок портовых сборов и правил их
применения в морских портах Российской Федерации»
от 20 декабря 2007 года N 522-т/1
с изменениями на 17 апреля 2009 года)

Северный бассейн

Порт Архангельск

1. Суда с ледовым классом ЛУ 6, ЛУ 7 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с применением коэффициента 0,5 к установленным ставкам.

2. Суда, следующие с моря в Северодвинск и из Северодвинска в море, оплачивают ледокольный сбор по ставкам ледокольного сбора порта Архангельск.

3. Суда, следующие с моря в Северодвинск и уходящие из Северодвинска в море, освобождаются от оплаты навигационного сбора.

4. Пункты 1.12 (за исключением подпунктов 2, 3, 5) и 1.14 (за исключением подпункта 2) Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете ледокольного сбора в период зимней навигации не применяется.

5. Пункт 4.3 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете портовых сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	19,15	13,41	20,99
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,77	0,54	0,84
внепортовая проводка, за каждую милю	0,20	0,14	0,22
Маячный сбор	1,25	0,88	1,37
Навигационный сбор	2,26	1,58	2,48

В том числе СУДС	1,10	0,77	1,21
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 11 мая по 9 ноября	10,90	7,63	11,95
зимняя ставка, с 10 ноября по 10 мая	24,00	16,80	26,31

2. Порт Игарка

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51

3. Порт Кандалакша

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный обор	5,50	3,85	6,01
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,75	0,53	0,82
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Маячный сбор	1,22	0,85	1,34

4. Порт Мезень

Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,31
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,77	0,54	0,84
внепортовая проводка, за каждую милю	0,04	0,03	0,04
Маячный сбор	1,19	0,83	1,30

5. Порт Мурманск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,50	3,85	6,01
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,44	0,31	0,48
внепортовая проводка, за каждую милю	0,08	0,06	0,09
Маячный сбор	1,10	0,77	1,21
Навигационный сбор	5,58	3,91	6,12
В том числе СУДС	0,77	0,54	0,84

6. Порт Нарьян-Мар

Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,13
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,88	0,61	0,95
внепортовая проводка, за каждую милю	0,21	0,15	0,23
Маячный сбор	1,26	0,88	1,37

7. Порт Онега

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,31
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,88	0,62	0,96
внепортовая проводка, за каждую милю	0,21	0,15	0,23
Маячный сбор	1,26	0,88	1,38

8. Прочие порты Северного бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,05	5,64	8,80
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,69	0,46	0,73
внепортовая проводка, за каждую милю	0,12	0,09	0,13
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

Балтийский бассейн

9. Порт Выборг

1. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт Выборг из порта Высоцк.

2. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

3. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

4. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30

Канальный сбор	7,50	5,25	8,22
для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	1,30	0,91	1,43
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,58	0,41	0,64
внепортовая проводка, за каждую милю	0,24	0,17	0,26
для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	0,14	0,10	0,15
Маячный сбор	1,03	0,72	1,13
Навигационный сбор	0,39	0,27	0,43
в том числе СУДС и для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	0,20	0,14	0,22
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

10. Порт Высоцк

1. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт Высоцк из порта Выборг.

2. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

3. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;
- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	2,40	1,68	2,63
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,82	0,43	0,68
внепортовая проводка, за каждую милю	0,28	0,20	0,31
Маячный сбор	1,02	0,71	1,12
Навигационный сбор	4,36	3,05	4,78
в том числе СУДС	2,00	1,40	2,19
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

11. Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порт Санкт-Петербург

1. Суда, осуществляющие перевозку морского песка с акватории Финского залива в Большой порт Санкт-Петербург и Пассажирский порт Санкт-Петербург, оплачивают портовые сборы с применением коэффициента 0,5 (пункт дополнен с 24 мая 2009 года приказом ФСТ России от 17 апреля 2009 года N 73-т/1 - см. предыдущую редакцию).

2. Суда, следующие во внутренние водные пути и обратно с остановкой в порту для проведения властями портовых формальностей и без выполнения грузовых и пассажирских операций коммерческого характера, считаются транзитными.

3. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

4. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:
- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;

- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

5. Для расчета портовых сборов суда, заходящие в Пассажирский порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом Большой порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Большом порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Пассажирском порту Санкт-Петербург.

Суда, заходящие в Большой порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом через Пассажирский порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Пассажирском порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Большом порту Санкт-Петербург.

Для пассажирских судов вторым судозаходом в течение календарного года считается следующий после первого заход в любой из указанных портов.

(Пункт дополнительно включен с 24 мая 2009 года приказом ФСТ России от 17 апреля 2009 года N 73-т/1)

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	4,94	3,46	5,42
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,07	0,05	0,08
Маячный сбор	0,75	0,53	0,82
Навигационный сбор	5,90	4,13	6,47
В том числе СУДС	1,55	1,09	1,70
Экологический сбор	2,46	1,72	2,70
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

12. Порт Приморск

1. В период с 1 декабря по 30 апреля суда следовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

2. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;

- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,51	0,36	0,56
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	0,64	0,45	0,70
Навигационный сбор	5,90	4,13	6,47
В том числе СУДС	1,55	1,09	1,70
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

13. Порт Усть-Луга

1. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

2. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледакольного сбора освобождаются:
- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
 - суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;
 - транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.
3. Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	2,87	2,01	3,15
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	1,29	0,90	1,41
Навигационный сбор	3,77	2,64	4,13
В том числе СУДС	1,09	0,76	1,19
Ледакольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

14. Порт Калининград

1. Судам, не работающим на линии, предоставляется скидка с корабельного и навигационного сборов при заходе судов в порт в течение календарного года:
- с 11 по 15 заход - в размере 10%;
 - с 16 по 20 заход - в размере 15%;
 - с 21 захода - в размере 20%.
2. Российские рыболовные суда, занимающиеся ловом рыбы в Балтийском море в территориальных или внутренних водах Российской Федерации, длиной менее 35,0 м полностью освобождаются от уплаты портовых сборов.

3. Российские суда, при выполнении рейсов на рыбный промысел (с промысла) оплачивают сборы по ставкам каботажного плавания с коэффициентом 0,6.

4. Для судов, следующих транзитом, навигационный сбор взимается с применением коэффициента 0,5.

5. Грузовые суда при перевозке грузов через Калининградский залив освобождаются от оплаты навигационного, маячного и санитарного сборов; канальный, корабельный и лоцманский сборы оплачиваются с коэффициентом 0,3.

6. Служебно-вспомогательные и технические суда, оказывающие услуги на рейде судам, не заходящим в порт, оплачивают канальный, навигационный и маячный сборы с применением коэффициента 0,35, лоцманский сбор - с применением коэффициента 0,5.

Пункт 1.11 подпункт 4 Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации в отношении вышеуказанных сборов не применяется.

7. Спортивные и маломерные суда длиной до 20 м оплачивают лоцманский сбор в размере 1000,0 рублей за каждую лоцманскую проводку; длиной более 20 м в размере 1500,0 рублей.

Пункт 5.6. Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации в отношении вышеуказанных судов не применяется.

8. Пункты 2.2, 3.3, 7.3 Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации при расчете портовых сборов не применяются.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT			
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	контейнеровозы	накатные, наплавные	наливные суда
Корабельный сбор	2,95	2,36	0,89	3,84
Канальный сбор	10,94	8,75	3,28	14,22
Лоцманский сбор				
внутрипортовая проводка, за операцию	0,27	0,22	0,08	0,35
внепортовая проводка, за каждую милю	0,06	0,05	0,02	0,08
Маячный сбор	1,05	0,84	0,32	1,37
Навигационный сбор (СУДС)	4,71	3,77	1,41	6,12
Экологический сбор	2,64	2,11	0,79	3,43

Черноморско-Азовский бассейн

15. Порт Ейск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,39	3,77	5,89
Канальный сбор	7,65	5,36	8,39
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,50	0,35	0,55
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
проводка по Азовскому морю к порту Ейск, за операцию	2,50	1,75	2,74
Маячный сбор	1,10	0,77	1,21
Ледокольный сбор	10,14	7,10	11,12

16. Порт Кавказ

1. Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

2. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,30	3,01	4,70
Канальный сбор	4,59	3,21	5,03
Фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива	2,17	1,52	2,38

Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,66	0,46	0,72
Фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива, за каждую милю	0,05	0,04	0,05
Маячный сбор	2,15	1,51	2,36
Навигационный сбор	4,62	3,23	5,06
В том числе СУДС, фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива	0,26	0,18	0,29

17. Порт Новороссийск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,30	0,21	0,33
внепортовая проводка, за каждую милю	0,08	0,06	0,09
Маячный сбор	1,32	0,92	1,45
Навигационный сбор	8,90	6,23	9,76
В том числе СУДС	0,57	0,40	0,62

18. Порт Сочи

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,25	4,38	6,83
Лоцманский сбор			

внутрипортовая проводка, за операцию	0,64	0,45	0,70
внепортовая проводка, за каждую милю	0,22	0,15	0,24
Маячный сбор	0,90	0,63	0,99
Навигационный сбор	4,31	3,02	4,73
В том числе СУДС	0,57	0,40	0,62

19. Порт Таганрог

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,75	4,73	7,38
Канальный сбор	7,21	5,05	7,90
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,63	0,44	0,69
внепортовая проводка, за каждую милю	0,12	0,08	0,13
проводка по Азовскому морю к порту Таганрог, за операцию	4,40	3,08	4,82
Маячный сбор	1,24	0,87	1,36
Навигационный сбор	3,49	2,44	3,83
В том числе СУДС	1,00	0,70	1,10
Экологический сбор	3,78	2,65	4,14
Ледокольный сбор с 11 декабря по 15 марта	19,86	13,90	21,77

20. Порт Темрюк

Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,30	3,01	4,70
Канальный сбор	4,59	3,21	5,03
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,66	0,46	0,72
Маячный сбор	1,08	0,76	1,18
Навигационный сбор	4,62	3,23	5,06
В том числе СУДС	0,26	0,18	0,27

21. Порт Туапсе

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,05	2,84	4,43
Канальный сбор	0,91	0,64	1,00
Маячный сбор	1,26	0,88	1,38
Навигационный сбор	8,81	6,17	9,66
В том числе СУДС	1,68	1,18	1,84

22. Порты: Геленджик, Анапа

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			

внутрипортовая проводка, за операцию	0,37	0,26	0,41
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	1,32	0,92	1,45

Каспийский бассейн

23. Порт Астрахань

1. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется. Суда, прибывшие в порт с внутренних водных путей и уходящие обратно на внутренние водные пути в речные порты, оплачивают корабельный сбор с коэффициентом 0,5.

2. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт из порта Оля.

3. От оплаты ледокольного сбора в период с 1 марта по 30 ноября освобождаются:

- суда, следующие из Каспийского моря на внутренние водные пути и обратно, не производящие грузовых операций в порту;
- рыбопромысловые суда.

4. В период с 1 декабря по 28 февраля суда с ледовым классом ЛУ 3 и выше (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75 к установленным ставкам.

5. Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,40
Канальный сбор	16,97	11,88	18,60
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,34	0,24	0,37
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Навигационный сбор	5,74	4,02	6,29
В том числе СУДС	2,35	1,85	2,58

Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 марта по 30 ноября	3,80	2,66	4,17
зимняя ставка, с 1 декабря по 28 (29) февраля	19,39	13,57	21,26

24. Порт Оля

1. Суда, прибывшие в порт с внутренних водных путей и уходящие обратно на внутренние водные пути в речные порты, оплачивают корабельный сбор с коэффициентом 0,5.

2. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт из порта Астрахань.

3. От оплаты ледокольного сбора в период с 1 марта по 30 ноября освобождаются:

- суда, следующие из Каспийского моря на внутренние водные пути и обратно, не производящие грузовых операций в порту;
- рыбопромысловые суда.

4. В период с 1 декабря по 28 февраля суда с ледовым классом ЛУ 3 и выше (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75 к установленным ставкам.

5. Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,40
Канальный сбор	10,18	7,13	11,16
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,34	0,24	0,37
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Навигационный сбор	5,34	3,74	5,85
В том числе СУДС	0,29	0,20	0,32

Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 марта по 30 ноября	1,90	1,33	2,08
зимняя ставка, с 1 декабря по 28 (29) февраля	9,69	6,78	10,62

...

54. Прочие порты Балтийского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

55. Прочие порты Черноморско-Азовского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,75	4,73	7,40
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,33	0,23	0,36
внепортовая проводка, за каждую милю	0,09	0,07	0,10

Маячный сбор	2,37	1,66	2,59
--------------	------	------	------

56. Прочие порты Каспийского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,43
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,53	0,37	0,58
внепортовая проводка, за каждую милю	0,28	0,20	0,31
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

*Примечания:

1. В настоящем учебном пособии приведены ставки для морских портов Европейской части России.

2. Ставки указаны для судов, работающих на загранперевозках.

3. Ставки корабельного сбора взимают Администрации морских портов. Ставки канального, лоцманского, маячного, навигационного, экологического и ледакольного сборов взимают ФГУП "Росморпорт".

4. Ставки портовых сборов в морских портах РФ являются предельно максимальными. Администрациям морских портов и ФГУП "Росморпорт" дано право применять ставки портовых сборов на уровне или ниже предельного максимального уровня.

ПРАВИЛА
применения портовых сборов в морских портах
Российской Федерации

(Приложение 2 к Приказу Федеральной службы по тарифам «Об
утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в
морских портах Российской Федерации»
от 20 декабря 2007 года N 522-т/1
с изменениями на 17 апреля 2009 года)

I. Общие положения

1.1. Ставки портовых сборов (сборов с судов) применяются для расчетов за услуги по использованию инфраструктуры, обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морских портах (перегрузочных комплексах) Российской Федерации.

1.2. Портовые сборы оплачивают российские и иностранные суда, заходящие в порт, выходящие из порта, а также суда, проходящие акваторию порта транзитом.

1.3. Ставки сборов с судов в морских портах Российской Федерации установлены для российских и иностранных судов в заграничном плавании, для российских и иностранных судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов:

1.3.1. все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных;

1.3.2. накатные, наплавные суда и контейнеровозы; 1.3.3. наливные суда.

1.4. Тип судна и его специализация определяются судовыми документами.

1.5. Национальная принадлежность судна при оплате портовых сборов определяется флагом, под которым оно плавает, независимо от того, в чьей собственности или управлении оно находится. Национальная принадлежность барже-буксирного состава определяется флагом самоходной части состава.

1.6. Ставки портовых сборов установлены в рублях.

1.7. Ставки портовых сборов с судов установлены за единицу валовой вместимости судна (GT), указанной в Международном Мерительном (классификационном) свидетельстве судна, в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (Лондон, 23 июня 1969 года).

Расчет портовых сборов для танкеров с изолированными балластными танками производится без учета валовой вместимости изолированных балластных танков, указанной в Мерительном свидетельстве.

При отсутствии сведений в Мерительном свидетельстве о валовой вместимости изолированных балластных танков и, соответственно, об уменьшенной валовой вместимости танкера расчет портовых сборов производится с коэффициентом 0,9.

Для расчета портовых сборов пассажирское судно валовой вместимостью более 40000 GT считается равным валовой вместимости 40000 GT.

Начисление портовых сборов по судам, не имеющим мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна - наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

1.8. Портовые сборы при входе судна в порт оплачиваются по рейсу, каким судно вошло в порт. При выходе судна из порта сборы с судов оплачиваются по рейсу, каким судно выходит из порта. Экологический сбор оплачивается по рейсу (каботажному или заграничному), каким судно вошло в порт.

Судно, поданное в порт в балласте, оплачивает портовые сборы (в том числе и экологический сбор) по рейсу, для выполнения которого оно подано. Судно, выходящее из порта в балласте, оплачивает портовые сборы по рейсу, которым оно вошло в порт.

Судно, заходящее в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, а также проходящее акваторию порта транзитом, оплачивает портовые сборы по ставкам рейса (каботажного или заграничного), исходя из последнего порта (российского или иностранного) захода судна.

Сборы с судов, заходящих в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, проходящих акваторию порта транзитом (кроме навигационного сбора для транзитных судов), за исключением случаев, оговоренных в п.п.1.12, 1.14, оплачиваются с применением коэффициента 0,5.

1.9. Валовая вместимость барже-буксирных составов, караванов и прочих составных плавучих объектов при расчете сборов (кроме экологического сбора) определяется как сумма валовых вместимостей всех элементов составных плавучих объектов. При

расчете экологического сбора учитывается только валовая вместимость самоходной части составного объекта.

1.10. Портовые сборы с лихтеровоза, производящего грузовые операции с лихтерами на внешнем и внутреннем рейде, рассчитываются с суммарной валовой вместимости лихтеров, сданных лихтеровозом при входе в порт и принятых им при выходе из порта.

1.11. От оплаты всех портовых сборов освобождаются:

- 1) учебные и учебно-тренажерные суда;
- 2) учебно-производственные суда, находящиеся на балансе учебных заведений морского и речного транспорта;
- 3) суда, предназначенные для выполнения государственных надзорных и контрольных функций;
- 4) служебно-вспомогательные и технические суда, суда портофлота, работающие в пределах акватории и оборудованных якорных стоянок одного порта или смежных акваторий нескольких портов;
- 5) российские военные корабли и военно-вспомогательные суда;
- 6) госпитальные суда;
- 7) аварийно-спасательные суда, в том числе суда, предназначенные для ликвидации разливов нефти;
- 8) ледоколы;
- 9) гидрографические суда;
- 10) экскурсионные и прогулочные суда прибрежного плавания.

1.12. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского сбора, освобождаются:

- 1) научные и исследовательские суда;
- 2) спортивные, прогулочные и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью менее чем 55 кВт;
- 3) иностранные военные корабли;
- 4) суда, проходящие ходовые испытания;
- 5) суда, осуществляющие перевозки пассажиров между рейдом и причалами порта.

1.13. Суда, перечисленные в пунктах 1.11 и 1.12 (кроме подпункта 5), не освобождаются от оплаты портовых сборов, если они производят грузовые и пассажирские операции, а также буксировку между портами, не имеющими смежных акваторий.

1.14. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского и навигационного (СУДС) сборов, освобождаются:

- 1) суда, приходящие с моря на внешний рейд порта и уходящие с него в море, без выполнения на рейде каких-либо операций;

2) суда, заходящие в порт вынужденно, в связи с угрозой безопасности продолжения плавания, жизни или здоровью команды и пассажиров, без производства в порту грузовых и пассажирских операций;

3) суда, заходящие в порт для аварийного ремонта без производства в порту грузовых и пассажирских операций.

1.15. Суда, выходящие из порта по решению портовых властей и для производства девиационных работ, с последующим возвращением в порт, освобождаются от повторной оплаты портовых сборов, кроме лоцманского сбора.

1.16. Приведенные ставки сборов с судов являются базовыми, к которым применяются коэффициенты, указанные в настоящих Правилах и особенностях применения ставок портовых сборов. При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение.

II. Канальный сбор

2.1. Канальный сбор взимается за прохождение судна по каналу при входе в порт и выходе из порта, или проходе акватории порта транзитом.

2.2. Пассажирские суда канальный сбор оплачивают полностью в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда (кроме судов каботажных рейсов) оплачивают канальный сбор с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый вход в порт и выход судна из порта.

III. Корабельный сбор

3.1. Корабельный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта.

3.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса корабельный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с коэффициентом 0,5 к установленным ставкам.

3.3. Пассажирские суда корабельный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

3.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам корабельного сбора применяется коэффициент 0,8.

3.5. Транзитные суда освобождаются от оплаты корабельного сбора.

IV. Ледокольный сбор

4.1. Ледокольный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

4.2. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам ледокольного сбора применяется коэффициент 0,8.

4.3. От оплаты ледокольного сбора освобождаются:

а) суда с ледовым классом ЛУ7 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим ему классам других классификационных обществ);

б) пассажирские суда.

4.4. При объявлении капитаном порта зимней (летней) навигации ранее установленного срока, а также при продлении ее срока ледокольный сбор оплачивается по соответствующей ставке с даты объявления до даты окончания (включительно) соответствующего периода навигации.

V. Лоцманский сбор

5.1. Лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна по подходным каналам и фарватерам (внепортовая проводка) и лоцманскую проводку на внутренней акватории порта (внутрипортовая проводка).

5.2. Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

5.3. При внепортовой проводке судов (кроме спортивных и маломерных судов) лоцманский сбор оплачивается за каждую милю проводки. Неполная миля считается за полную.

5.4. При внутрипортовой проводке лоцманский сбор оплачивается за каждую операцию внутрипортовой проводки судна. Самостоятельной операцией внутрипортовой проводки является:

1) проводка судна по внутренней акватории порта с последующей постановкой на якорь, швартовные бочки или швартовкой к причалу при входе судна в порт;

2) отшвартовка судна от причала с последующей его проводкой по внутренней акватории порта при выходе судна из порта;

3) отшвартовка судна от причала или швартовка судна к причалу при его перестановке между причалами, внутренними рейдами, причалами и внутренним рейдом;

4) ввод или вывод судна из дока.

При внутрипортовой проводке с выходом судна на канал или фарватер дополнительно взимается лоцманский сбор по ставке внепортовой проводки за каждую милю проводки.

5.5. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8.

5.6. Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 GT (кроме спортивных и маломерных судов) считается равным судну валовой вместимостью 1400 GT.

5.7. При перетяжке судна вдоль причала с лоцманом на борту на расстояние менее длины судна лоцманский сбор оплачивается по ставкам внутрипортовой проводки с коэффициентом 0,5.

5.8. При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, оплачивается 50% лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был вызван лоцман.

VI. Маячный сбор

6.1. Маячный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

VII. Навигационный сбор

7.1. Навигационный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом. Для судов, проходящих акваторию порта транзитом, установлена ставка - навигационный сбор (СУДС).

7.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса навигационный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с применением коэффициента 0,5 к установленным ставкам.

7.3. Пассажирские суда навигационный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года по ставке навигационного сбора при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда навигационный сбор оплачивают по ставке навигационного сбора (СУДС) за каждый вход в порт и выход судна из порта.

7.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам навигационного сбора применяется коэффициент 0,8.

VIII. Экологический сбор

8.1. Экологический сбор взимается в портах, располагающих техническими средствами для приема с судов всех видов предъявляемых судовых отходов без каких-либо ограничений (за исключением балластных вод) за все время нахождения в порту.

Экологический сбор включает 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.).

Судно, не сдавшее судовые отходы, от оплаты экологического сбора не освобождается.

8.2. Для судов, оснащенных природоохранным оборудованием и использующих его для утилизации всех видов судовых отходов и загрязнений, и имеющих соответствующие свидетельства о предотвращении загрязнения моря нефтью, сточными водами и мусором, к ставкам экологического сбора применяется коэффициент 0,5.

8.3. От оплаты экологического сбора освобождаются:

- 1) суда, заходящие в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций;
- 2) суда, осуществляющие грузовые или другие операции только на внешнем рейде порта;
- 3) несамоходные суда;
- 4) транзитные суда;
- 5) пассажирские суда.

Контрольная работа
по дисциплине
«Управление международными перевозками»

Контролируемые компетенции:

ПК-2. способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта

ПК-2.3.1. методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, содержание технической и технологической документации, основы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников

ПК-2.У.1.применять методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, использовать техническую и технологическую документацию, применять методы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планировать транспортную деятельность, эффективно использовать технические средства и объекты инфраструктуры транспорта

ПК-2.В.1. способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта

ПК-3. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.3.1. меры оценки принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, основы транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.У.1. выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

ПК-3.В.1. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности

(код компетенции, наименование компетенции, ИДК, наименование ИДК)

Наименование раздела (темы)	Темы РГР (перечень заданий, задач)
Предприятия транспортного сервиса и логистические посредники при перевозке грузов и пассажиров, характеристика предоставляемых ими услуг; взаимодействие логистических посредников на международных перевозках.	Задания (задачи) 1. Раскройте современное понятие термина «Морской порт». 2. Определите идею фрахтовой ставки для конкретных перевозок, если известно: $T_{ЧЭ} = 1500 \text{ дол./сут.}$; $T_{рп} = 4 \text{ сут.}$, $T_{хп} = 3 \text{ сут.}$; $T_{рг} = 8 \text{ сут.}$, $T_{хг} = 5 \text{ сут.}$; $g_x = 5 \text{ т/сут.}$; $g_{ст} = 0,4 \text{ т/сут.}$; $\mathcal{E}_{порт\text{ пг}} = 4000 \text{ дол.}$; $\mathcal{E}_{порт\text{ вг}} = 5000 \text{ дол.}$ 3. Назовите основные государственные организации, осуществляющие деятельность в морских портах. 4. Определите тайм-чартерный эквивалент рейсового чартера, если известно: $d = 15 \text{ дол./т}$; $T_{рп} = 4 \text{ сут.}$, $T_{хп} = 3,5 \text{ сут.}$; $T_{рг} = 6 \text{ сут.}$, $T_{хг} = 4 \text{ сут.}$; $g_x = 4,5 \text{ т/сут.}$; $g_{ст} = 0,4 \text{ т/сут.}$; $\mathcal{E}_{порт\text{ пг}} = 6000 \text{ дол.}$; $\mathcal{E}_{порт\text{ вг}} = 4000 \text{ дол.}$ 5. Назовите основные коммерческие организации, осуществляющие деятельность в морских портах. 6. Определите экономические последствия обработки судна в порту для участников договора о перевозке, если известно: $B_{плс-с} = 1200 \text{ т/сут.}$; $Q_p = 3000 \text{ т}$; $Q_3 = 2400 \text{ т}$; $C_{дем} = 0,6 \text{ дол./ тнж-сут.}$;

	$C_{\text{дсп}} = 0,5C_{\text{дем}}$; $t_{\text{стал. факт}} = 40$ ч. 7. Раскройте понятие «Оформление отхода судна». 8. Рассчитайте величину портового корабельного сбора для судна с характеристиками: $Q_p = 3000$ т, $Q_{\text{э}} = 2400$ т, $L_c = 100$ м; $BB = 2000$ ед, ставка корабельного сбора – 0,8 дол./ед. BB 9. Раскройте понятие «Администрация морского порта». 10. Покажите способ расчета расходов на топливо в рейсе и приведите пример расчета. 11. Назовите основные виды портовых сборов в морских портах России. 12. Приведите фрагмент типовой технологической карты обслуживания судна в иностранном морском порту с момента прихода судна в порт до момента начала выгрузки навалочного груза. 13. Раскройте понятие «Судовой (портовый) агент». 14. Определите идею фрахтовой ставки для конкретных перевозок, если известно: $T_{\text{ЧЭ}} = 1500$ дол./сут.; $T_{\text{рп}} = 4$ сут., $T_{\text{хп}} = 3$ сут.; $T_{\text{рг}} = 8$ сут., $T_{\text{хг}} = 5$ сут.; $g_x = 5$ т/сут.; $g_{\text{ст}} = 0,4$ т/сут.; $\text{Э}_{\text{порт пг}} = 4000$ дол.; $\text{Э}_{\text{порт вг}} = 5000$ дол. 15. Раскройте понятие «Стивидорная компания». 16. Определите экономические последствия обработки судна в порту для участников договора о перевозке, если известно: $B_{\text{плс-с}} = 1200$ т/сут.; $Q_p = 3000$ т; $Q_{\text{э}} = 2400$ т; $C_{\text{дем}} = 0,6$ дол./ тнж-сут.; $C_{\text{дсп}} = 0,5C_{\text{дем}}$; $t_{\text{стал. факт}} = 60$ ч. 17. Раскройте понятие «Тайм-шит». 18. Рассчитайте величину портового корабельного сбора для судна с характеристиками: $Q_p = 4000$ т, $Q_{\text{э}} = 3400$ т, $L_c = 120$ м, $B_c = 14$ м, $H_b = 6$ м, $T_p = 4$ м; ставка корабельного сбора – 0,02 дол./мз 19. Приведите типовую структуру отдела
--	---

	международных грузовых перевозок судоходной компании. 20. Покажите способ расчета расходов на топливо в рейсе и приведите пример расчета. 21. Назовите основные этапы процесса фрахтования судов. 22. Приведите фрагмент типовой технологической карты обслуживания судна в иностранном морском порту с момента окончания погрузки навалочного груза до момента отправления в рейс. 23. Назовите основные особенности международных перевозок, отличающие их от внутренних. 24. Что такое дисбурсментский счет? 25. Каких вопросов касаются конвенции в области международных перевозок? 26. Покажите аналитически связь между фрахтовой ставкой и плановым стаийным временем обработки судна в порту. 27. Какие виды контроля осуществляются в контрольно-пропускных пунктах при пересечении государственной границы? 28. Определите тайм-чартерный эквивалент рейсового чартера, если известно: $d = 20 \text{ дол./т}$; $T_{\text{рп}} = 3 \text{ сут.}$, $T_{\text{хп}} = 2.5 \text{ сут.}$; $T_{\text{рг}} = 8 \text{ сут.}$, $T_{\text{хг}} = 7 \text{ сут.}$; $g_x = 5 \text{ т/сут.}$; $g_{\text{ст}} = 0,4 \text{ т/сут.}$; $\text{Э}_{\text{порт пг}} = 5000 \text{ дол.}$; $\text{Э}_{\text{порт вг}} = 6000 \text{ дол.}$ 29. Дайте определение понятиям «международные перевозки», «перевозки в международном сообщении», «внешнеторговые перевозки». 30. Назовите основные особенности международных автомобильных перевозок (по сравнению с внутренними).
--	--

Приложение:

Методические рекомендации:

Крайнова, В.В. Методические указания по организации и выполнению внеаудиторной (самостоятельной) работы [Электронный ресурс] : для преподавателей и студ.по направлениям подготовки (спец.) высш.и сред.проф.образования / В. В. Крайнова ; ВГУВТ. - Н.Новгород, 2018. - 1 текст/файл. - Авторский вариант. – Режим доступа: <http://94.100.87.24:8080/MarcWeb/Tmp/f15520.pdf>

Крайнова, В.В.;Методические указания по организации и выполнению самостоятельной работы;для преподавателей и обучающихся по направл.подготовки 23.03.01 Технология транспортных процессов, профиль подготовки Технология и организация транспортных и транспортно-логистических процессов и систем;Крайнова, В.В.-Н.Новгород,<null>; <null> ;<http://94.100.87.24:8080/marcweb/>

Уртминцев, Ю.Н.;Разработка маршрутного плана международного рейса автомобиля;методические указания к выполнению учебно-практической работы для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01];Уртминцев, Ю.Н.-Н.Новгород,ВГУВТ; <null> ;

Уртминцев, Ю.Н.;Нормы по эксплуатации флота;учебно-справочное пособие для студентов: [по направлению подготовки 23.03.01, 26.03.01];Уртминцев, Ю.Н.- Н.Новгород,<null>; <null> ;<http://94.100.87.24:8080/marcweb/>

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
Волжская государственная академия водного транспорта

Кафедра управления транспортом

Ю.Н. Уртминцев

Планирование дисбурсментских расходов

Методические указания к выполнению учебно-практической
работы по дисциплине
«Управление международными перевозками»
для студентов очного и заочного обучения
направления подготовки
23.03.01. «Технология транспортных процессов»

Н. Новгород
2010

УДК 656.6:658.012

У 77

Уртминцев Ю.Н.

Планирование дисбурсментских расходов. Методические указания по выполнению учебно-практической работы по дисциплине «Управление международными перевозками» для студентов для студентов очного и заочного обучения направления подготовки 23.03.01. «Технология транспортных процессов»

/ Ю.Н. Уртминцев. – Н. Новгород: Изд. ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010.-
с.

Научный редактор – проф., д.т.н. Малышкин А.Г.

Целью настоящей учебно-практической работы является ознакомление студентов с содержанием и методами прогнозирования дисбурсментских расходов судоходных компаний на международных перевозках, назначением и порядком оформления дисбурсментского счета.

Рекомендовано к изданию кафедрой Управления транспортом.
Протокол № 8 от 24 апреля 2010 г.

ФГОУ ВПО ВГАВТ, 2010.

Введение

Посещение судном портов связано с определенными дополнительными расходами судовладельца. Это обусловлено тем, что практикой международного судоходства предусмотрено взимание с судов портовых сборов. Кроме того, в портах судну и его экипажу предоставляется на платной основе большое количество самых разнообразных услуг.

Издержки на обслуживание судов в морских портах, называемые дисбурсментскими расходами, составляют до 20-25% от совокупных эксплуатационных расходов судоходной компании на международных перевозках. Одноразовое обслуживание судна смешанного плавания в морском порту обходится судовладельцу от 4 до 8 тыс. долларов (без услуг по бункеровке топливом).

Поэтому судоходные компании придают большое значение планированию, анализу и оптимизации дисбурсментских расходов.

Целью настоящей учебно-практической работы является ознакомление студентов с содержанием и методами прогнозирования дисбурсментских расходов судоходной компании, назначением и порядком оформления дисбурсментского счета.

Расчет дисбурсментских расходов в данной работе проводится на примере российских портов, а сами расходы исчисляются в рублях. В мировой практике расходы начисляются в международной валюте (доллары, евро) или национальной валюте страны порта захода.

1. Содержание и назначение дисбурсментских расходов

Под дисбурсментскими понимаются расходы, которые несет судовладелец в связи с необходимостью оплаты портовых сборов и платежей, связанных с обслуживанием судна в том или ином порту.

Портовые сборы предназначены для компенсации расходов на содержание инфраструктуры порта (причальных сооружений, якорных стоянок, навигационного оборудования, береговых инженерных коммуникаций и т.д.), обеспечение безопасности мореплавания и защиты окружающей среды. Взимание портовых

сборов и контроль за их поступлением осуществляет администрация морского порта.

При посещении порта судну могут быть предоставлены самые разнообразные услуги, необходимые для поддержания его мореходного состояния, обеспечения жизнедеятельности экипажа, обслуживания груза.

К числу типовых услуг относятся:

лоцманская проводка судна;

услуги буксировщика;

бункеровка топливом;

бункеровка пресной водой;

прием загрязненных вод и мусора;

снабжение продуктами питания;

сюрвейерский осмотр груза;

ремонт и техническое обслуживание технически сложных агрегатов и приборов;

обеспечение путевой и метеорологической информацией;

выдача заработной платы экипажу и т.д.;

Эти услуги заказываются и оплачиваются судовладельцем, от имени которого выступает капитан судна (грузовая обработка судна, работающего на перевозках массовых грузов, как правило, организуется и оплачивается фрахтователем, поэтому к числу услуг, заказываемых судном, не относится).

Оказывают судну и его экипажу услуги многочисленные производственно-коммерческие организации, действующие на территории и акватории порта, в том числе: бункеровочные, снабженческие, транспортно-экспедиторские, судоремонтные, тальманские, лоцманские, буксировочные, сюрвейерские, швартовные и т. д.

Взаимодействие администрации судна с обслуживающими организациями осуществляется через агента (агентскую компанию) за определенное вознаграждение, предусмотренное агентским договором.

2. Дисбурсментский счет

Агент, привлекая для обслуживания судна разного рода организации, оплачивает их работу. Впоследствии он компенсирует свои издержки за счет судовладельца (в агентском

договоре может быть предусмотрено частичное авансирование судовладельцем агента).

Дисбурсментский счет предназначен для предъявления его судовладельцу с целью оправдания и возмещения понесенных агентом расходов, обусловленных обслуживанием судна. Для этого на основании всех счетов, поступивших от фирм и организаций, участвовавших в обслуживании судна, агентом составляется единый сводный документ - дисбурсментский счет (ДС). К нему прикладываются оригиналы счетов, поступивших от обслуживающих фирм и администрации порта, а также расписки капитана судна, таймшит, квитанции и другие документы, необходимые для проверки правильности выставленных счетов. Факт оказания судну каждой услуги должен удостоверяться подписью капитана судна на первичном документе (квитанции, счете-фактуре и т. д.).

Оформленный агентом дисбурсментский счет, завизированный капитаном, направляется судовладельцу для оплаты.

Рассмотрим типовое содержание дисбурсментского счета.

Все расходы, приведенные в этом документе, можно разделить на следующие группы:

- 1) расходы по оплате портовых сборов;
- 2) расходы по оплате услуг (лоцманских, буксировочных, швартовых, стивидорных и тальманских услуг; работы сюрвейеров, автотранспорта; медицинского и экскурсионного обслуживания; заказу наличных денег для экипажа и т. д.), а также технического и продовольственного снабжения, включая расходы по сдаче отходов с судна;
- 3) агентское вознаграждение;
- 4) прочие расходы агента: почтовые, телеграфные, телефонные и транспортные расходы агента, расходы на конвертацию валюты, проценты по кредитованию судовладельца (если агент производит платежи из собственных средств) и т.д.

Типовая форма дисбурсментского счета приведена в прил. 3.

3. Прогноз дисбурсментских расходов

Величина дисбурсментских расходов оказывает влияние на экономические результаты рейса, в т.ч. рейсовые расходы судовладельца, величину фрахтовой ставки, среднесуточную прибыль. Поэтому менеджер должен уметь производить расчет предполагаемых дисбурсментских платежей в конкретном порту.

Расчеты проводятся в следующем порядке.

3.1. Расчет портовых сборов

Величина портовых сборов зависит от характеристик судна, а также его национальной принадлежности, специализации и цели захода в порт. Она рассчитывается на основании:

установленного национальным законодательством или обычаями порта перечня сборов;

установленных портовыми властями ставок по каждому виду сбора (ставки сборов регулируются, как правило, государством или муниципальными властями);

эксплуатационно-технической характеристики судна, принятой в качестве базовой для начисления сборов (характеристики отечественных судов смешанного плавания приведены в прил. 1);

льгот и скидок, предоставляемых отдельным категориям судов.

Состав портовых сборов в разных странах мира может быть различным.

Основными видами портовых сборов в России являются следующие:

- корабельный;
- маячный;
- лоцманский;
- канальный;
- навигационный;
- экологический;
- ледокольный.

Каждый из них имеет свое целевое назначение и предназначен для финансирования определенных видов работ в порту.

Корабельный сбор предназначен для покрытия расходов администрации порта на содержание акватории порта,

оградительных и берегоукрепительных сооружений. Сбор взимается за каждый вход и каждый выход судна из порта.

Маячный сбор направляется на покрытие расходов на содержание маяков и навигационных знаков, установленных в зоне ответственности порта. Взимается за каждый вход и каждый выход судна из порта.

Лоцманский сбор обеспечивает содержание государственной (муниципальной) лоцманской службы порта, включая содержание лоцманских судов. Общая сумма лоцманского сбора в портах России, как и в большинстве портов мира, складывается из двух составляющих: платы за внепортовую проводку и платы за внутрипортовые операции. Плата за внепортовую проводку учитывает расстояние этой проводки (ставка устанавливается за одну морскую милю расстояния). Плата за внутрипортовые операции зависит от количества лоцманских проводок на акватории порта.

Канальный сбор направляется на содержание искусственных подходных каналов к порту. Взимается там, где такие каналы имеются.

Навигационный сбор служит для покрытия расходов на управление движением судов на акватории порта, в том числе на содержание береговых радиолокационных станций (там, где они имеются).

Экологический сбор направлен на покрытие расходов, связанных с предоставлением услуг по приему и утилизации отходов с судов. Данный сбор действует примерно в половине российских морских портов. Оплата сбора производится независимо от того, воспользовалось судно этими услугами или нет, причем сумма сбора не зависит от количества сданных отходов. Такой подход стимулирует полную сдачу судами отходов в порту и предотвращает сброс отходов в открытое море.

В других портах подобные услуги предоставляются на коммерческой основе (являются платными), а размер оплаты зависит от количества сданных отходов.

Ледокольный сбор служит на покрытие расходов по очистке подходного пути и акватории порта ото льда в зимний период. Взимается только в портах, принимающих суда не только в период физической навигации, но и за её пределами.

Ставки и правила взимания портовых сборов регламентируются приказом Федеральной службы по тарифам от 20.12.2007 № 522-т/1 «Об утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в морских портах Российской Федерации».

В соответствии с этим документом в России, начиная с 2008 г., величина портовых сборов «привязана» к валовой (брутто) регистровой вместимости судна (ВРВ), измеряемой в регистровых тоннах (GT). Под регистровой вместимостью понимается полный объем помещений корпуса и закрытых надстроек, за исключением объемов отсеков двойного дна, балластных цистерн и некоторых специальных помещений. Одна регистровая тонна соответствует $2,83 \text{ м}^3$ (100 куб. футов).

Ставки сборов установлены для конкретных портов в расчете на единицу валовой регистровой вместимости судна (прил. 4 и 5).

Начисление портовых сборов по судам, не имеющим мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна – наибольшей длины, наибольшей ширины и высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

В общем случае, величина портового сбора рассчитывается по формуле:

$$ПС_i = a_i V n_i, \quad (1)$$

где $ПС_i$ – величина i -го портового сбора, руб.;

a_i – ставка i -го сбора, руб./рег.т (руб./1GT);

V – валовая регистровая вместимость судна, рег.т (GT) (см. прил. 2);

n_i – число операций, учитываемых при начислении i -го портового сбора. При этом число операций для большинства видов портовых сборов принимается в количестве двух (вход судов в порт и выход из порта считаются как две операции). Для лоцманского сбора под числом операций понимается общее расстояние лоцманской проводки при входе и выходе судна (внепортовая проводка) или количество лоцманских проводок по акватории порта (внутрипортовая проводка).

3.2. Расчет расходов на оплату услуг

В рамках настоящей учебно-практической работы следует предусмотреть следующие виды услуг, оказываемых судну в порту:

- бункеровка топливом (предполагается, что бункеровка осуществляется через портового агента);
- бункеровка пресной водой;
- сдача отходов;
- получение продуктов питания;
- снабжение хозяйственными материалами;
- выплата экипажу валюты взамен суточных за период нахождения судна в заграничном плавании;
- выдача капитану денег на представительские расходы.

При этом принимается условие, что объем предоставляемых судну услуг должен компенсировать расход ресурсов каждого вида за период времени, включающий время перехода от предыдущего до данного порта и время стоянки в данном порту.

Расходы на бункеровку судна топливом определяются следующим образом:

$$\mathcal{E}_{\text{топл}} = G_{\text{топл}} \Pi_{\text{топл}} + \mathcal{E}_{\text{сб}}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (2)$$

где $G_{\text{топл}}$ – количество топлива, заказываемого судном в данном порту, т;

$\Pi_{\text{топл}}$ – цена топлива, тыс. руб./т;

$\mathcal{E}_{\text{сб}}$ – стоимость услуги самоходного бункеровщика, тыс.руб. (предполагается, что бункеровка судна топливом производится во время грузовых работ с использованием самоходного бункеровщика). Стоимость услуги самоходного бункеровщика составляет 1,2–1,6 тыс.руб. за подход.

Величина $G_{\text{топл}}$ рассчитывается как:

$$G_{\text{топл}} = g_x t_x + g_{\text{ст}} t_{\text{ст}}, \quad \text{т}, \quad (3)$$

где $g_x, g_{\text{ст}}$ – суточный расход судном топлива в ходу и на стоянке соответственно, т/сут. (прил. 2);

$t_x, t_{\text{ст}}$ – соответственно продолжительность ходового и стояночного времени за рассматриваемый период (время перехода и время стоянки в порту), сут. Определяется на

основании норм использования флота и исходных данных задания.*

(*Примечание: бункеровка топливом на практике может осуществляться судовладельцем напрямую через бункеровочную компанию или бункерного брокера. В этом случае, естественно, расходы на бункеровку не включаются агентом в дисбурсментский счет.)

Расходы на бункеровку судна пресной водой определяются как:

$$\mathcal{E}_{нв} = 0,001 G_{нв} Ц_{нв} + \mathcal{E}_{св}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (4)$$

где $G_{нв}$ – количество пресной воды, заказываемой судном в порту, т;

$Ц_{нв}$ – цена пресной воды, руб./т (принимается $Ц_{нв} = 200\text{--}250$ руб./т);

$\mathcal{E}_{см}$ – стоимость услуги судна-водолея, тыс.руб. (предполагается, что бункеровка судна водой производится во время грузовых работ с использованием самоходного судна-водолея). Стоимость этой услуги составляет 0,8–1,2 тыс.руб. за подход.

Величина $G_{нв}$ рассчитывается как:

$$G_{нв} = (t_x + t_{см}) g_{нв} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (5)$$

где $g_{нв}$ – суточная норма расхода пресной воды на одного члена экипажа, т/сут. (принимается $g_{нв} = 0,10\text{--}0,15$ т/чел.сут);

$n_{эк}$ – численность экипажа судна, чел (прил. 2).

Расходы на сдачу отходов определяются следующим образом:

$$\mathcal{E}_{отх\ i} = 0,001 G_{отх\ i} Ц_{отх\ i} + \mathcal{E}_{ос}, \quad \text{тыс. руб.}, \quad (6)$$

где $G_{отх\ i}$ – расчетный объем i – го вида отходов, т;

$Ц_i$ – тарифная ставка за прием и утилизацию единицы отходов i -го вида, руб./т или руб./ед;

$\mathcal{E}_{ос}$ – стоимость услуги судна-сборщика отходов (самоходной очистительной станции). Принимается $\mathcal{E}_{ос} = 1,0\text{--}1,4$ тыс.руб./подход.

В рамках настоящей работы считается, что судно сдает следующие отходы: хозяйственно-бытовые (сточные) воды, нефтесодержащие (подсланевые) воды, сухой мусор.

Рекомендуется принять следующие тарифные ставки за прием и утилизацию отходов соответствующих видов: $\Pi_{хбв} = 250\text{--}300$ руб./т; $\Pi_{нсв} = 350\text{--}400$ руб./м; $\Pi_{м} = 100\text{--}150$ руб./м³.

Объем отходов по отдельным их видам рассчитывается как:

$$G_{хбв} = (t_x + t_{ст}) g_{хбв} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (7)$$

$$G_{нсв} = (t_x + t_{ст}) g_{нсв} N_p, \quad \text{т} \quad (8)$$

$$G_{м} = (t_x + t_{ст}) g_{м} n_{эк}, \quad \text{м}^3 \quad (9)$$

где $g_{хбв}$ – суточный норматив образования хозяйственно-бытовых вод в расчете на одного члена экипажа (0,1÷0,15 т/чел в сутки).

$g_{нсв}$ – суточный норматив образования нефтесодержащих вод в расчете на один киловатт мощности силовых установок (0,8÷1 г/квт в сутки);

N_p – мощность энергетических установок, квт.

$g_{м}$ – суточный норматив образования мусора в расчете на одного члена экипажа (0,01 м³/чел в сутки).

Расходы на оплату продовольственного снабжения определяются исходя из норматива средств, выделяемых судоходной компанией на рацион коллективного питания:

$$G_{хбв} = 0,001 (t_x + t_{ст}) \Pi_{рпн} n_{эк}, \quad \text{т}, \quad (10)$$

где $\Pi_{рпн}$ – норматив средств на рацион коллективного питания, принимается 200–250 руб. на человека в сутки.

Расходы на снабжение хозяйственными материалами (моющие средства, кухонные принадлежности, электролампочки и т.д.) рассчитываются исходя из установленного судоходной компанией норматива – 2–3 тыс.руб. в месяц. Расходование этих средств производится экипажем судна по мере необходимости.

Расходы на выплату представительских средств капитану судна определяются из расчета 50–100 дол. (1,5–2,0 тыс.руб.) на судозаход.

Расходы на выплату валюты взамен суточных определяются исходя из установленных судоходной компанией нормативов выплаты денежных средств и времени пребывания судна в заграничном рейсе. Нормативы выплаты валюты, как правило, устанавливаются для каждого члена экипажа (от 10 до 20 дол./сут)

в зависимости от занимаемой им должности. В рамках настоящей работы рекомендуется принять средний норматив в размере 15 дол./чел.сут. (450 руб./чел.сут.).

3.3. Расходы на оплату агентского вознаграждения зависят от размера этого вознаграждения, предусмотренного агентским договором. Его величина обычно составляет 600–800 дол. (18–24 тыс. руб.) за обслуживание одного судна.

3.4. Расходы на оплату прочих издержек агента («прочие расходы агента») определяются исходя из сложившейся морской коммерческой практики. Их сумма обычно составляет 50–100 дол. (1,5–2,0 тыс.руб.) на одно обслуженное судно.

3.5. Сальдо по предыдущим судозаходам агент включает в дисбурсментский счет в том случае, если по итогам взаиморасчетов агента и судоходной компании по дисбурсментским расходам предыдущих периодов возникла переплата или недоплата денежных средств (например, в результате уточнения отдельных статей ДС).

4. Оформление работы

Работа оформляется на листах формата А4 и завершается выводами, в которых производится анализ структуры дисбурсментских расходов и даются предложения по их оптимизации. В приложении к работе приводится дисбурсментский счет в соответствии с выполненными расчетами (по форме прил.1).

Литература

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. Принят Государственной думой 31 марта 1999 г. Введен в действие указом Президента РФ с 1 мая 1999 г.

2. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодельные перевозки. – С.-Пб.: Инф. центр «Выбор», 1997.–255 с.

3. Уртминцев Ю.Н. Агентирование и комплексное обслуживание судов в портах. – Н. Новгород: Изд. ВГАВТ, 2005. – 84 с.

4. Шутенко В. Договорная работа. Агентирование судов / Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика). – СПб.: Информ. центр «Выбор», 2002.

Характеристики судов смешанного плавания

Тип судна	№ проек-та	Год постр-годов-судна	Класс Регистра	Q _ф , т	N _в , л.с.	Габаритные размеры, м				S _в , м ² / V _ф , м ³	Д _ф , т	V, км/ч	Регистровая вместимость, рег. т			Осадка, м		№, м	Место постр-ки
						L	B	T _в	T _ц				ВРВ	ЧРВ	T _{дв}	T _ц			
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Волга-4001	19610	1986	I-A3	5500	2640	140,0	16,6	4,52		1027 / 5845	18,9	4991	1663		2,85	1,56	6,7	Красное Сормово	
Ручей	00101	2003	I-A1	5000	2900	128,2	16,7	4,2		6864 / 10200	5190	20,8	4960	2090		3,10	1,46	6,1	Кр.Сорм., Давашино
Капитан Гусев	19611	1993	I-A3	4100	2640	117,5	16,6	4,51		8090 / 7671	4485	19,5	4149	1244		3,02	1,73	6,7	Красное Сормово
Волжский (укороченный) А	05074	1993	М-СП, III СП	3660	2400	107,4	16,7	3,78		703 / 4706	3832	21,2	3185	1220		2,90	1,37	5,5	Давашино
Сормовский	1557	1967	II-СП	3000	1320	114,0	13,0	3,5		683 / 4297	2835	19,8	2240	1237		2,59	1,30	5,5	Красное Сормово
Сормовский-3001	614	1981	II-СП	3000	1320	114,0	13,2	3,75		690 / 4280	3125	19,5	2484	1321		2,70	1,35	5,5	Болгария
Сормовский-3051 АМ	488-AM	1983	II-СП	3000	1740	118,7	13,4	3,75		715 / 4810	3121	20,5	2948	1396		2,98	1,39	6,0	Португалия
Волго-Балт	791	1962	М, III-СП	2700	1320	114	13,2	3,35		617 / 4510	2818	18,7	2406	1050		2,47	1,18	5,5	Красное Сормово
Волго-Балт 101	2-95, 2-95А	1965	М	2700	1400	114	13,2	3,44		736 / 4750	2869	20,0	2457	1948		2,64	1,26	5,5	Чехосл.
Амур-2501 (Волго-Балт-249)	92040	1983	М-СП, II-СП	2800	1400	116,0	13,4	4,0		4750 / 7141	3127	19,0	3086	925		3,27	1,68	6,0	Чехосл.
Сибирский-2101	292	1980	М-СП	2870	1800	128,3	15,6	3,0		4064 / 8331	3050	20,5	3500	1325		2,40	1,22	5,45	Финляндия

Продолжение прил. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Сибирский-2110	0225	1980	М-СП, П-СП	3345	1800	129,6	13,8	3,2	854 / 5393	3307	19,6	3799	1697	2,50	1,30	6,0	~~Финляндия~~
Якутск	1743	1972	М	2100	1400	108,4	15,0	2,51	678 / 4370	2190	19,5	2560	1820	2,23	0,85	5,0	СССР
Омский	1743.1	1987	~~М-пр.~~ (ред), М-СП	2100	1120	108,4	15,0	2,62	1037 / 4340	2180	19,4	2640	861	2,25	0,99	5,0	Румыния
Балтийский-1	781	1962	П-СП	2000	1320	96,0	13,2	3,34	738 / 3467	2121	19,8	2107	1078	2,58	1,31	5,5	~~Калининград~~ ~~Горохово-вещ~~
Балтийский-101	613	1978	П-СП	2000	1740	94,7	13,2	3,7	676 / 3475	2130	23,1	1987	890	2,70	1,60	5,5	~~Финляндия~~
Балтийский-201	16290	1994	LR ♦100A1 (ред)	2560	2360	89,5	13,4	4,28	528 / 3330	2789	22,7	2264	985	2,55	1,63	5,5	~~Волгоград~~
~~Вул~~	10523	1993	Г-А3	2160	1360	81,4	11,4	4,23	464 / 2925	2300	21,7	1596	831	2,98	1,38	5,4	~~Петрозаводск~~
Ладога	285	1978	П-СП	1610	1740	81,1	12,0	4,01	341 / 2623	1850	22,5	1560	780	2,80	1,58	5,62	~~Финляндия~~
Ладога 101	787	1988	П-СП	1885	1200	82,5	11,4	4,0	385 / 3047	2075	19,8	1853	695	2,80	2,20	5,83	~~Финляндия~~
СТК	326	1977	М, М-СП П-СП	1280	1200	82,0	11,8	2,91	586 / 1970	1385	20,8	1346	800	2,27	1,26	4,0	ГДР
СТК-1001	326.1	1983	М-СП, П-СП	1385	1200	82,0	11,9	3,13	520 / 1940	1490	20,5	1367	580	1,90	1,36	4,0	ГДР
~~СТ~~	191	1985	П-СП А3	1275	1200	86,4	12,2	2,53	366 / 2260	1362	20,7	1628	594	2,04	1,13	3,5	~~Югославия~~
СТ-1301	19620	1983	М-СП, П-СП	1380; 1100	1400	88,9	12,3	2,80; 2,92	370 / 2230	1447	20,0	1799	646	2,10	1,20	3,5	Рыбинск

Примечания:

1. Характеристики судов приняты из «Справочника по серийным транспортным судам» (тома 2, 7, 8, 10, 11). Некоторые из отсутствующих в справочнике характеристик взяты из других источников или получены расчетным путем.
2. В графах 5, 6, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17 соответственно приведены следующие характеристики: регистровая грузоподъемность, мощность, осадка судна в полном грузу, площадь грузовой палубы / грузоместность, декейт, осадка судна в балласте, осадка судна без груза и балласта, высота борта.
3. В графе «Класс Регистра» приведены знаки ограничения по району плавания и знаки автоматизации.
4. В результате модернизации суда одного типа (проекта) могут иметь различные классы Регистра.
5. В графе 5 приведена регистровая грузоподъемность судна при плавании в морских условиях.
6. В графе «Осадка судна» приведена средняя осадка судна носом и кормой (при наличии дифферента).

Приложение 2

Экономические характеристики судов

Тип судна	№ проекта	Расход топлива, т/сут		Стоимость содержания без учета топлива и портовых сборов, дол./сут.	Штат команды чел.
		в ходу	на стоянке		
1	2	3	5	6	8
Волга-4001	19610	8,3	0,5	2000	12-14
Русич	00101	7,7	0,5	1900	9-11
Капитан Гусев	19611	8,0	0,5	1800	10-11
Волжский (укороченный)	05074А	5,5	0,4	1700	11-12
Сормовский	1557	3,7	0,4	1450	11-12
Сормовский-3001	614	3,7	0,4	1450	11-12
Сормовский-3051	488-АМ	4,4	0,4	1600	11-12
Волго-Балт	791	3,5	0,4	1450	11-12
Волго-Балт 101	2-95, 2-95А	3,6	0,4	1550	11-12
Амур-2501 (Волго-Балт-249)	92040	3,7	0,4	1600	11-12
Сибирский-2101	292	4,6	0,4	1600	11-12
Сибирский-2110	0225	4,8	0,4	1650	11-12
Якутск	1743	3,5	0,4	1450	11-12
Омский	1743.1	3,3	0,4	1500	11-12
Балтийский-1	781	3,5	0,4	1450	11-12
Балтийский-101	613	4,2	0,4	1500	11-12
Балтийский-201	16290	5,2	0,4	1650	10-11
Выг	10523	3,6	0,4	1600	10-11
Ладога	285	4,1	0,4	1250	11-12
Ладога 101	787	3,7	0,4	1350	11-12
СТК	326	3,5	0,4	1100	11-12
СТК-1001	326.1	3,6	0,4	1200	11-12
СТ	191	3,6	0,4	1150	11-12
СТ-1301	19620	3,8	0,4	1150	11-12

Приложение 3

ДИСБУРСМЕНТСКИЙ СЧЁТ № 141

"5" октября 2009г., порт: Сочи

Агентство: «Объединенное морское агентство»

Сочи, Россия, ул. Мира, д. 177, тел. 378-45-00

Судно: Волга 4001

Флаг: Россия

Судовладелец:

СК Волжское пароходство

Цель захода: выгрузка груза

Прибыло: 1.10.2009

ВРВ, рег.т - 4991

ЧРВ, рег.т - 1663

Усл. объем судна, м³ - 15617

Дедвейт, т - 5845

Длина, м: - 140,0

Убыло: 3.10.2009

№ п/п	Наименование сборов и платежей	Расчётные единицы	Количество	Ставка за единицу, руб.	Сумма, тыс.руб.
	I. Портовые сборы				
1	Корабельный	операция	2	6,25	62,4
2	Маячный	операция	2	0,90	9,0
3	Навигационный	операция	2	4,31	43,0
4	Лоцманский:				
	внутри портовый	операция	2	0,64	6,4
	внешне портовый	миля	6	0,22	2,2
	II. Услуги				
1	Снабжение водой: вода	тонна	30	200	6,0
	подход судна-володея	операция	1	1000	1,0
2	Снабжение продуктами				25,0
3	Приём отходов:				
	сточные воды	тонна	25	300	7,5
	нефтесод. воды	тонна	1	400	0,4
	мусор	м ³ .	1,5	130	0,2
	подход ОС	операция	1	1200	1,2
4	Снабжение хозяйственными материалами				1,5
5	Выдача наличных капитану				22,5
	III. Агентское вознаграждение				18,0
	IV. Прочие расходы				
1	Транспортные				2,0
2	Почтово-телеграфные				1,5
3	Телефонные				0,5
4	Конвертация валюты				0,5
	Итого расходов				
	V. Сальдо по предыдущим заходам				+4,5
	Итого к оплате				215,3

Директор агентства _____

Капитан судна _____

Ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации*

(Приложение 1 к Приказу Федеральной службы по тарифам
«Об утверждении ставок портовых сборов и правил их
применения в морских портах Российской Федерации»
от 20 декабря 2007 года N 522-т/1
с изменениями на 17 апреля 2009 года)

Северный бассейн

Порт Архангельск

1. Суда с ледовым классом ЛУ 6, ЛУ 7 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледакольный сбор с применением коэффициента 0,5 к установленным ставкам.

2. Суда, следующие с моря в Северодвинск и из Северодвинска в море, оплачивают ледакольный сбор по ставкам ледакольного сбора порта Архангельск.

3. Суда, следующие с моря в Северодвинск и уходящие из Северодвинска в море, освобождаются от оплаты навигационного сбора.

4. Пункты 1.12 (за исключением подпунктов 2, 3, 5) и 1.14 (за исключением подпункта 2) Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете ледакольного сбора в период зимней навигации не применяется.

5. Пункт 4.3 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете портовых сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	19,15	13,41	20,99
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,77	0,54	0,84
внепортовая проводка, за каждую милю	0,20	0,14	0,22
Маячный сбор	1,25	0,88	1,37
Навигационный сбор	2,26	1,58	2,48

В том числе СУДС	1,10	0,77	1,21
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 11 мая по 9 ноября	10,90	7,63	11,95
зимняя ставка, с 10 ноября по 10 мая	24,00	16,80	26,31

2. Порт Игарка

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51

3. Порт Кандалакша

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный обор	5,50	3,85	6,01
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,75	0,53	0,82
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Маячный сбор	1,22	0,85	1,34

4. Порт Мезень

Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,31
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,77	0,54	0,84
внепортовая проводка, за каждую милю	0,04	0,03	0,04
Маячный сбор	1,19	0,83	1,30

5. Порт Мурманск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,50	3,85	6,01
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,44	0,31	0,48
внепортовая проводка, за каждую милю	0,08	0,06	0,09
Маячный сбор	1,10	0,77	1,21
Навигационный сбор	5,58	3,91	6,12
В том числе СУДС	0,77	0,54	0,84

6. Порт Нарьян-Мар

Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,13
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,88	0,61	0,95
внепортовая проводка, за каждую милю	0,21	0,15	0,23
Маячный сбор	1,26	0,88	1,37

7. Порт Онега

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	15,10	10,57	16,51
Канальный сбор	16,70	11,69	18,31
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,88	0,62	0,96
внепортовая проводка, за каждую милю	0,21	0,15	0,23
Маячный сбор	1,26	0,88	1,38

8. Прочие порты Северного бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,05	5,64	8,80
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,69	0,46	0,73
внепортовая проводка, за каждую милю	0,12	0,09	0,13
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

Балтийский бассейн

9. Порт Выборг

1. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт Выборг из порта Высоцк.

2. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

3. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

4. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30

Канальный сбор	7,50	5,25	8,22
для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	1,30	0,91	1,43
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,58	0,41	0,64
внепортовая проводка, за каждую милю	0,24	0,17	0,26
для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	0,14	0,10	0,15
Маячный сбор	1,03	0,72	1,13
Навигационный сбор	0,39	0,27	0,43
в том числе СУДС и для судов, следующих на Сайменский канал и обратно	0,20	0,14	0,22
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

10. Порт Высоцк

1. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт Высоцк из порта Выборг.

2. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

3. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;
- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	2,40	1,68	2,63
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,82	0,43	0,68
внепортовая проводка, за каждую милю	0,28	0,20	0,31
Маячный сбор	1,02	0,71	1,12
Навигационный сбор	4,36	3,05	4,78
в том числе СУДС	2,00	1,40	2,19
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

11. Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порт Санкт-Петербург

1. Суда, осуществляющие перевозку морского песка с акватории Финского залива в Большой порт Санкт-Петербург и Пассажирский порт Санкт-Петербург, оплачивают портовые сборы с применением коэффициента 0,5 (пункт дополнен с 24 мая 2009 года приказом ФСТ России от 17 апреля 2009 года N 73-т/1 - см. предыдущую редакцию).

2. Суда, следующие во внутренние водные пути и обратно с остановкой в порту для проведения властями портовых формальностей и без выполнения грузовых и пассажирских операций коммерческого характера, считаются транзитными.

3. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

4. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:
- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;

- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

5. Для расчета портовых сборов суда, заходящие в Пассажирский порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом Большой порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Большом порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Пассажирском порту Санкт-Петербург.

Суда, заходящие в Большой порт Санкт-Петербург и проходящие транзитом через Пассажирский порт Санкт-Петербург, освобождены от оплаты портовых сборов в Пассажирском порту Санкт-Петербург, за исключением лоцманского сбора, и оплачивают портовые сборы в Большом порту Санкт-Петербург.

Для пассажирских судов вторым судозаходом в течение календарного года считается следующий после первого заход в любой из указанных портов.

(Пункт дополнительно включен с 24 мая 2009 года приказом ФСТ России от 17 апреля 2009 года N 73-т/1)

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	4,94	3,46	5,42
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,07	0,05	0,08
Маячный сбор	0,75	0,53	0,82
Навигационный сбор	5,90	4,13	6,47
В том числе СУДС	1,55	1,09	1,70
Экологический сбор	2,46	1,72	2,70
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

12. Порт Приморск

1. В период с 1 декабря по 30 апреля суда следовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

2. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледокольного сбора освобождаются:

- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;

- суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;

- транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,51	0,36	0,56
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	0,64	0,45	0,70
Навигационный сбор	5,90	4,13	6,47
В том числе СУДС	1,55	1,09	1,70
Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

13. Порт Усть-Луга

1. В период с 1 декабря по 30 апреля суда с ледовым классом ЛУ5 и ЛУ6 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75.

2. В период с 1 мая по 30 ноября от оплаты ледакольного сбора освобождаются:
- суда, прибывшие в порт из внутренних водных путей России или с Сайменского канала и убывающие обратно в течение текущего года;
 - суда, прибывшие в порт из другого российского порта восточной части Финского залива;
 - транзитные суда, следующие с моря на внутренние водные пути России или на Сайменский канал и обратно.
3. Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Канальный сбор	2,87	2,01	3,15
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	1,29	0,90	1,41
Навигационный сбор	3,77	2,64	4,13
В том числе СУДС	1,09	0,76	1,19
Ледакольный сбор			
летняя ставка, с 1 мая по 30 ноября	5,50	3,85	6,03
зимняя ставка, с 1 декабря по 30 апреля	13,70	9,59	15,02

14. Порт Калининград

1. Судам, не работающим на линии, предоставляется скидка с корабельного и навигационного сборов при заходе судов в порт в течение календарного года:
- с 11 по 15 заход - в размере 10%;
 - с 16 по 20 заход - в размере 15%;
 - с 21 захода - в размере 20%.
2. Российские рыболовные суда, занимающиеся ловом рыбы в Балтийском море в территориальных или внутренних водах Российской Федерации, длиной менее 35,0 м полностью освобождаются от уплаты портовых сборов.

3. Российские суда, при выполнении рейсов на рыбный промысел (с промысла) оплачивают сборы по ставкам каботажного плавания с коэффициентом 0,6.

4. Для судов, следующих транзитом, навигационный сбор взимается с применением коэффициента 0,5.

5. Грузовые суда при перевозке грузов через Калининградский залив освобождаются от оплаты навигационного, маячного и санитарного сборов; канальный, корабельный и лоцманский сборы оплачиваются с коэффициентом 0,3.

6. Служебно-вспомогательные и технические суда, оказывающие услуги на рейде судам, не заходящим в порт, оплачивают канальный, навигационный и маячный сборы с применением коэффициента 0,35, лоцманский сбор - с применением коэффициента 0,5.

Пункт 1.11 подпункт 4 Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации в отношении вышеуказанных сборов не применяется.

7. Спортивные и маломерные суда длиной до 20 м оплачивают лоцманский сбор в размере 1000,0 рублей за каждую лоцманскую проводку; длиной более 20 м в размере 1500,0 рублей.

Пункт 5.6. Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации в отношении вышеуказанных судов не применяется.

8. Пункты 2.2, 3.3, 7.3 Правил применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации при расчете портовых сборов не применяются.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT			
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	контейнеровозы	накатные, наплавные	наливные суда
Корабельный сбор	2,95	2,36	0,89	3,84
Канальный сбор	10,94	8,75	3,28	14,22
Лоцманский сбор				
внутрипортовая проводка, за операцию	0,27	0,22	0,08	0,35
внепортовая проводка, за каждую милю	0,06	0,05	0,02	0,08
Маячный сбор	1,05	0,84	0,32	1,37
Навигационный сбор (СУДС)	4,71	3,77	1,41	6,12
Экологический сбор	2,64	2,11	0,79	3,43

Черноморско-Азовский бассейн

15. Порт Ейск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,39	3,77	5,89
Канальный сбор	7,65	5,36	8,39
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,50	0,35	0,55
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
проводка по Азовскому морю к порту Ейск, за операцию	2,50	1,75	2,74
Маячный сбор	1,10	0,77	1,21
Ледокольный сбор	10,14	7,10	11,12

16. Порт Кавказ

1. Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

2. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,30	3,01	4,70
Канальный сбор	4,59	3,21	5,03
Фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива	2,17	1,52	2,38

Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,66	0,46	0,72
Фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива, за каждую милю	0,05	0,04	0,05
Маячный сбор	2,15	1,51	2,36
Навигационный сбор	4,62	3,23	5,06
В том числе СУДС, фарватеры N 50, N 52 Керченского пролива	0,26	0,18	0,29

17. Порт Новороссийск

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,30	0,21	0,33
внепортовая проводка, за каждую милю	0,08	0,06	0,09
Маячный сбор	1,32	0,92	1,45
Навигационный сбор	8,90	6,23	9,76
В том числе СУДС	0,57	0,40	0,62

18. Порт Сочи

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,25	4,38	6,83
Лоцманский сбор			

внутрипортовая проводка, за операцию	0,64	0,45	0,70
внепортовая проводка, за каждую милю	0,22	0,15	0,24
Маячный сбор	0,90	0,63	0,99
Навигационный сбор	4,31	3,02	4,73
В том числе СУДС	0,57	0,40	0,62

19. Порт Таганрог

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,75	4,73	7,38
Канальный сбор	7,21	5,05	7,90
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,63	0,44	0,69
внепортовая проводка, за каждую милю	0,12	0,08	0,13
проводка по Азовскому морю к порту Таганрог, за операцию	4,40	3,08	4,82
Маячный сбор	1,24	0,87	1,36
Навигационный сбор	3,49	2,44	3,83
В том числе СУДС	1,00	0,70	1,10
Экологический сбор	3,78	2,65	4,14
Ледокольный сбор с 11 декабря по 15 марта	19,86	13,90	21,77

20. Порт Темрюк

Для расчета всех видов сборов валовая вместимость накатных судов, используемых для перевозки железнодорожного подвижного состава, умножается на коэффициент 0,4.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,30	3,01	4,70
Канальный сбор	4,59	3,21	5,03
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,66	0,46	0,72
Маячный сбор	1,08	0,76	1,18
Навигационный сбор	4,62	3,23	5,06
В том числе СУДС	0,26	0,18	0,27

21. Порт Туапсе

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	4,05	2,84	4,43
Канальный сбор	0,91	0,64	1,00
Маячный сбор	1,26	0,88	1,38
Навигационный сбор	8,81	6,17	9,66
В том числе СУДС	1,68	1,18	1,84

22. Порты: Геленджик, Анапа

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			

внутрипортовая проводка, за операцию	0,37	0,26	0,41
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	1,32	0,92	1,45

Каспийский бассейн

23. Порт Астрахань

1. Абзац 4 пункта 1.8 Правил применения портовых сборов в портах Российской Федерации при расчете канального и лоцманского сборов не применяется. Суда, прибывшие в порт с внутренних водных путей и уходящие обратно на внутренние водные пути в речные порты, оплачивают корабельный сбор с коэффициентом 0,5.

2. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт из порта Оля.

3. От оплаты ледокольного сбора в период с 1 марта по 30 ноября освобождаются:

- суда, следующие из Каспийского моря на внутренние водные пути и обратно, не производящие грузовых операций в порту;
- рыбопромысловые суда.

4. В период с 1 декабря по 28 февраля суда с ледовым классом ЛУ 3 и выше (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75 к установленным ставкам.

5. Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,40
Канальный сбор	16,97	11,88	18,60
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,34	0,24	0,37
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Навигационный сбор	5,74	4,02	6,29
В том числе СУДС	2,35	1,85	2,58

Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 марта по 30 ноября	3,80	2,66	4,17
зимняя ставка, с 1 декабря по 28 (29) февраля	19,39	13,57	21,26

24. Порт Оля

1. Суда, прибывшие в порт с внутренних водных путей и уходящие обратно на внутренние водные пути в речные порты, оплачивают корабельный сбор с коэффициентом 0,5.

2. От оплаты ледокольного сбора освобождаются суда, прибывшие в порт из порта Астрахань.

3. От оплаты ледокольного сбора в период с 1 марта по 30 ноября освобождаются:

- суда, следующие из Каспийского моря на внутренние водные пути и обратно, не производящие грузовых операций в порту;

- рыбопромысловые суда.

4. В период с 1 декабря по 28 февраля суда с ледовым классом ЛУ 3 и выше (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим им классам других классификационных обществ) оплачивают ледокольный сбор с коэффициентом 0,75 к установленным ставкам.

5. Лоцманский сбор не включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,40
Канальный сбор	10,18	7,13	11,16
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,34	0,24	0,37
внепортовая проводка, за каждую милю	0,03	0,02	0,03
Навигационный сбор	5,34	3,74	5,85
В том числе СУДС	0,29	0,20	0,32

Ледокольный сбор			
летняя ставка, с 1 марта по 30 ноября	1,90	1,33	2,08
зимняя ставка, с 1 декабря по 28 (29) февраля	9,69	6,78	10,62

...

54. Прочие порты Балтийского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,10	1,47	2,30
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,47	0,33	0,52
внепортовая проводка, за каждую милю	0,10	0,07	0,11
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

55. Прочие порты Черноморско-Азовского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	6,75	4,73	7,40
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,33	0,23	0,36
внепортовая проводка, за каждую милю	0,09	0,07	0,10

Маячный сбор	2,37	1,66	2,59
--------------	------	------	------

56. Прочие порты Каспийского бассейна

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	8,60	6,02	9,43
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,53	0,37	0,58
внепортовая проводка, за каждую милю	0,28	0,20	0,31
Маячный сбор	2,37	1,66	2,59

*Примечания:

1. В настоящем учебном пособии приведены ставки для морских портов Европейской части России.

2. Ставки указаны для судов, работающих на загранперевозках.

3. Ставки корабельного сбора взимают Администрации морских портов. Ставки канального, лоцманского, маячного, навигационного, экологического и ледакольного сборов взимают ФГУП "Росморпорт".

4. Ставки портовых сборов в морских портах РФ являются предельно максимальными. Администрациям морских портов и ФГУП "Росморпорт" дано право применять ставки портовых сборов на уровне или ниже предельного максимального уровня.

**ПРАВИЛА
применения портовых сборов в морских портах
Российской Федерации**

(Приложение 2 к Приказу Федеральной службы по тарифам «Об
утверждении ставок портовых сборов и правил их применения в
морских портах Российской Федерации»
от 20 декабря 2007 года N 522-т/1
с изменениями на 17 апреля 2009 года)

I. Общие положения

1.1. Ставки портовых сборов (сборов с судов) применяются для расчетов за услуги по использованию инфраструктуры, обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морских портах (перегрузочных комплексах) Российской Федерации.

1.2. Портовые сборы оплачивают российские и иностранные суда, заходящие в порт, выходящие из порта, а также суда, проходящие акваторию порта транзитом.

1.3. Ставки сборов с судов в морских портах Российской Федерации установлены для российских и иностранных судов в заграничном плавании, для российских и иностранных судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов:

1.3.1. все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных;

1.3.2. накатные, наплавные суда и контейнеровозы; 1.3.3. наливные суда.

1.4. Тип судна и его специализация определяются судовыми документами.

1.5. Национальная принадлежность судна при оплате портовых сборов определяется флагом, под которым оно плавает, независимо от того, в чьей собственности или управлении оно находится. Национальная принадлежность барже-буксирного состава определяется флагом самоходной части состава.

1.6. Ставки портовых сборов установлены в рублях.

1.7. Ставки портовых сборов с судов установлены за единицу валовой вместимости судна (GT), указанной в Международном Мерительном (классификационном) свидетельстве судна, в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 года (Лондон, 23 июня 1969 года).

Расчет портовых сборов для танкеров с изолированными балластными танками производится без учета валовой вместимости изолированных балластных танков, указанной в Мерительном свидетельстве.

При отсутствии сведений в Мерительном свидетельстве о валовой вместимости изолированных балластных танков и, соответственно, об уменьшенной валовой вместимости танкера расчет портовых сборов производится с коэффициентом 0,9.

Для расчета портовых сборов пассажирское судно валовой вместимостью более 40000 GT считается равным валовой вместимости 40000 GT.

Начисление портовых сборов по судам, не имеющим мерительных свидетельств, производится по условному объему судна, исчисляемому в кубических метрах путем произведения трех величин судна - наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна, указанных в судовых документах, с применением коэффициента 0,35.

1.8. Портовые сборы при входе судна в порт оплачиваются по рейсу, каким судно вошло в порт. При выходе судна из порта сборы с судов оплачиваются по рейсу, каким судно выходит из порта. Экологический сбор оплачивается по рейсу (каботажному или заграничному), каким судно вошло в порт.

Судно, поданное в порт в балласте, оплачивает портовые сборы (в том числе и экологический сбор) по рейсу, для выполнения которого оно подано. Судно, выходящее из порта в балласте, оплачивает портовые сборы по рейсу, которым оно вошло в порт.

Судно, заходящее в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, а также проходящее акваторию порта транзитом, оплачивает портовые сборы по ставкам рейса (каботажного или заграничного), исходя из последнего порта (российского или иностранного) захода судна.

Сборы с судов, заходящих в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций, проходящих акваторию порта транзитом (кроме навигационного сбора для транзитных судов), за исключением случаев, оговоренных в п.п. 1.12, 1.14, оплачиваются с применением коэффициента 0,5.

1.9. Валовая вместимость барже-буксирных составов, караванов и прочих составных плавучих объектов при расчете сборов (кроме экологического сбора) определяется как сумма валовых вместимостей всех элементов составных плавучих объектов. При

расчете экологического сбора учитывается только валовая вместимость самоходной части составного объекта.

1.10. Портовые сборы с лихтеровоза, производящего грузовые операции с лихтерами на внешнем и внутреннем рейде, рассчитываются с суммарной валовой вместимости лихтеров, сданных лихтеровозом при входе в порт и принятых им при выходе из порта.

1.11. От оплаты всех портовых сборов освобождаются:

- 1) учебные и учебно-тренажерные суда;
- 2) учебно-производственные суда, находящиеся на балансе учебных заведений морского и речного транспорта;
- 3) суда, предназначенные для выполнения государственных надзорных и контрольных функций;
- 4) служебно-вспомогательные и технические суда, суда портофлота, работающие в пределах акватории и оборудованных якорных стоянок одного порта или смежных акваторий нескольких портов;
- 5) российские военные корабли и военно-вспомогательные суда;
- 6) госпитальные суда;
- 7) аварийно-спасательные суда, в том числе суда, предназначенные для ликвидации разливов нефти;
- 8) ледоколы;
- 9) гидрографические суда;
- 10) экскурсионные и прогулочные суда прибрежного плавания.

1.12. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского сбора, освобождаются:

- 1) научные и исследовательские суда;
- 2) спортивные, прогулочные и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью менее чем 55 кВт;
- 3) иностранные военные корабли;
- 4) суда, проходящие ходовые испытания;
- 5) суда, осуществляющие перевозки пассажиров между рейдом и причалами порта.

1.13. Суда, перечисленные в пунктах 1.11 и 1.12 (кроме подпункта 5), не освобождаются от оплаты портовых сборов, если они производят грузовые и пассажирские операции, а также буксировку между портами, не имеющими смежных акваторий.

1.14. От оплаты всех портовых сборов, кроме лоцманского и навигационного (СУДС) сборов, освобождаются:

- 1) суда, приходящие с моря на внешний рейд порта и уходящие с него в море, без выполнения на рейде каких-либо операций;

2) суда, заходящие в порт вынужденно, в связи с угрозой безопасности продолжения плавания, жизни или здоровью команды и пассажиров, без производства в порту грузовых и пассажирских операций;

3) суда, заходящие в порт для аварийного ремонта без производства в порту грузовых и пассажирских операций.

1.15. Суда, выходящие из порта по решению портовых властей и для производства девиационных работ, с последующим возвращением в порт, освобождаются от повторной оплаты портовых сборов, кроме лоцманского сбора.

1.16. Приведенные ставки сборов с судов являются базовыми, к которым применяются коэффициенты, указанные в настоящих Правилах и особенностях применения ставок портовых сборов. При применении к судну нескольких коэффициентов производится их последовательное умножение.

II. Канальный сбор

2.1. Канальный сбор взимается за прохождение судна по каналу при входе в порт и выходе из порта, или проходе акватории порта транзитом.

2.2. Пассажирские суда канальный сбор оплачивают полностью в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда (кроме судов каботажных рейсов) оплачивают канальный сбор с коэффициентом 0,25 к установленным ставкам за каждый вход в порт и выход судна из порта.

III. Корабельный сбор

3.1. Корабельный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта.

3.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса корабельный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с коэффициентом 0,5 к установленным ставкам.

3.3. Пассажирские суда корабельный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года при первом входе в порт и выходе из порта.

3.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам корабельного сбора применяется коэффициент 0,8.

3.5. Транзитные суда освобождаются от оплаты корабельного сбора.

IV. Ледокольный сбор

4.1. Ледокольный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

4.2. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам ледокольного сбора применяется коэффициент 0,8.

4.3. От оплаты ледокольного сбора освобождаются:

а) суда с ледовым классом ЛУ7 (по классификации Российского морского Регистра судоходства или соответствующим ему классам других классификационных обществ);

б) пассажирские суда.

4.4. При объявлении капитаном порта зимней (летней) навигации ранее установленного срока, а также при продлении ее срока ледокольный сбор оплачивается по соответствующей ставке с даты объявления до даты окончания (включительно) соответствующего периода навигации.

V. Лоцманский сбор

5.1. Лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна по подходным каналам и фарватерам (внепортовая проводка) и лоцманскую проводку на внутренней акватории порта (внутрипортовая проводка).

5.2. Лоцманский сбор включает в себя плату за транспортные средства, используемые для доставки и снятия лоцмана с судна.

5.3. При внепортовой проводке судов (кроме спортивных и маломерных судов) лоцманский сбор оплачивается за каждую милю проводки. Неполная миля считается за полную.

5.4. При внутрипортовой проводке лоцманский сбор оплачивается за каждую операцию внутрипортовой проводки судна. Самостоятельной операцией внутрипортовой проводки является:

1) проводка судна по внутренней акватории порта с последующей постановкой на якорь, швартовные бочки или швартовкой к причалу при входе судна в порт;

2) отшвартовка судна от причала с последующей его проводкой по внутренней акватории порта при выходе судна из порта;

3) отшвартовка судна от причала или швартовка судна к причалу при его перестановке между причалами, внутренними рейдами, причалами и внутренним рейдом;

4) ввод или вывод судна из дока.

При внутрипортовой проводке с выходом судна на канал или фарватер дополнительно взимается лоцманский сбор по ставке внепортовой проводки за каждую милю проводки.

5.5. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8.

5.6. Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 GT (кроме спортивных и маломерных судов) считается равным судну валовой вместимостью 1400 GT.

5.7. При перетяжке судна вдоль причала с лоцманом на борту на расстояние менее длины судна лоцманский сбор оплачивается по ставкам внутрипортовой проводки с коэффициентом 0,5.

5.8. При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, оплачивается 50% лоцманского сбора, причитающегося за проводку, для которой был вызван лоцман.

VI. Маячный сбор

6.1. Маячный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом.

VII. Навигационный сбор

7.1. Навигационный сбор взимается за вход в порт и выход судна из порта или проход акватории порта транзитом. Для судов, проходящих акваторию порта транзитом, установлена ставка - навигационный сбор (СУДС).

7.2. Грузовые суда при погрузке или выгрузке в нескольких морских портах России в течение одного рейса навигационный сбор оплачивают в первом порту захода полностью, в последующих портах - с применением коэффициента 0,5 к установленным ставкам.

7.3. Пассажирские суда навигационный сбор оплачивают в каждом порту захода один раз в течение календарного года по ставке навигационного сбора при первом входе в порт и выходе из порта.

Начиная со второго захода в порт, пассажирские суда навигационный сбор оплачивают по ставке навигационного сбора (СУДС) за каждый вход в порт и выход судна из порта.

7.4. Для грузовых судов, работающих на линиях, открытых в установленном порядке, к ставкам навигационного сбора применяется коэффициент 0,8.

VIII. Экологический сбор

8.1. Экологический сбор взимается в портах, располагающих техническими средствами для приема с судов всех видов предъявляемых судовых отходов без каких-либо ограничений (за исключением балластных вод) за все время нахождения в порту.

Экологический сбор включает 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.).

Судно, не сдавшее судовые отходы, от оплаты экологического сбора не освобождается.

8.2. Для судов, оснащенных природоохранным оборудованием и использующих его для утилизации всех видов судовых отходов и загрязнений, и имеющих соответствующие свидетельства о предотвращении загрязнения моря нефтью, сточными водами и мусором, к ставкам экологического сбора применяется коэффициент 0,5.

8.3. От оплаты экологического сбора освобождаются:

- 1) суда, заходящие в порт без выполнения грузовых и пассажирских операций;
- 2) суда, осуществляющие грузовые или другие операции только на внешнем рейде порта;
- 3) несамоходные суда;
- 4) транзитные суда;
- 5) пассажирские суда.

Федеральное агентство морского и речного транспорта
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
Волжский государственный университет водного транспорта
(ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

Ю.Н. Уртминцев

Разработка маршрутного плана международного рейса автомобиля

Методические указания по выполнению
учебно-практической работы по дисциплине
«Управление международными перевозками»

Нижний Новгород. 2021 г.

УДК 656.1

Рецензент:

Малышкин, А.Г. – профессор, доктор технических наук;

Уртминцев, Ю.Н.

Разработка маршрутного плана международного рейса автомобиля: методические указания к выполнению учебно-практической работы для студентов направления подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов»/ Ю.Н. Уртминцев – Н. Новгород : Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2021. – 16 с.

Настоящие методические указания предназначены для студентов очного и заочного обучения, изучающих дисциплину «Управление международными перевозками».

Работа рекомендована к изданию кафедрой управления транспортом (протокол №.. от 29.09.2021 г.)

Введение

В современном мире продолжается процесс международного разделения труда, активно развиваются экономические и торговые связи между странами, возрастают объемы международных перевозках. При этом значительно расширилось разнообразие продукции, являющейся предметом торгового обмена, и возросла доля дорогих высокотехнологичных товаров (оборудование для предприятий, промышленные товары для населения, продукты питания и т.д.), вследствие чего уменьшился средний объем закупаемых партий товара и возросли требования к скорости доставки, что обусловило увеличение спроса на услуги автотранспорта.

В настоящее время практически каждое крупное и среднее предприятие в той или иной степени участвует в закупках или продажах товаров на международном рынке, следовательно должно уметь организовать их доставку. Перевозка может быть выполнена своими силами (при наличии собственного автопарка и удостоверения о допуске компании к международным перевозкам) или с привлечением сторонних организаций.

Целью данной учебно-практической работе является ознакомление с особенностями и процессом планирования международного рейса при выполнении грузовых автомобильных перевозках.

Особенностью работы является то, что исходные данные для расчетов, в том числе выбор маршрута перевозок, формируются студентом самостоятельно на основании информации, полученной во время учебно-производственной практики, или путем изучения рынка международной торговли.

Содержание работы

1. Определение маршрута перевозки, груза и транспортного средства

Предметом планирования в настоящей работе является единичный круговой рейс грузового автомобиля (автопоезда) между пунктами отправления и назначения, один из которых находится в России, другой – в иностранном государстве. Соответственно, объектом перевозки может быть экспортный (из России) или импортный (в Россию) груз. Перевозка – сухопутная, унимодальная (одним видом транспорта).

В качестве груза могут выступать самые разнообразные экспортные или импортные товары, тяготеющие к автомобильному транспорту. Реальная укрупненная номенклатура товаров, являющих предметом международной торговли России [7], приведена в Приложении1.

Типовым транспортным средством, используемым на сухопутных международных перевозках, является автопоезд, включающий в себя тягач и полуприцеп. Наибольшее распространение получили автопоезда марок КамАЗ (Россия), МАЗ (Белоруссия), DAF (Нидерланды), IVECO (Италия), MAN (Германия), Mercedes-Benz (Германия), Renault (Франция), Scania (Швеция), VOLVO (Швеция). Сведения о составе и технико-эксплуатационных характеристиках наиболее распространенных транспортных средств (ТС) можно найти в [1,2] или на сайтах российских автоперевозчиков.

2. Подготовка исходных данных для формирования маршрутного плана

Исходными данными для формирования маршрутного плана являются:

1. Пункт отправления (автопредприятие).
2. Пункт загрузки.

3. Пункт прохождения таможенного осмотра ТС в районе погрузки.
4. Пункт назначения
5. Пограничный контрольно-пропускной пункт (пункты).
6. Пункт прохождения таможенного осмотра в районе выгрузки (стране назначения).
7. Трасса маршрута с указанием основных пунктов и расстояния между ними.
8. Средняя скорость движения в городской и пригородной зоне.
9. Средняя скорость движения по автомагистрали.
10. Расстояние проезда по городской и пригородной зоне в пунктах отправления и назначения.
11. Среднее время загрузки и разгрузки ТС.
12. Среднее время на технические и технологические операции в пунктах погрузки и выгрузки.
13. Среднее время таможенного осмотра ТС и оформления товаров в пунктах (районах) отправления и назначения.
14. Среднее время процедуры контроля ТС и груза на пограничном контрольно-пропускном пункте.
15. Графики работы предприятий в пунктах погрузки и выгрузки.
16. Средний расход топлива ТС в ходу, в т.ч. на магистрали и в городской зоне, с грузом и порожнем.
17. Цена топлива в России.
18. Цена топлива за рубежом.
19. Среднемесячная и среднесуточная зарплата водителя.
20. Ставка командировочных выплат водителю (руб./сут).
21. Наличие платных участков на маршруте и стоимость оплаты проезда.

При подготовке исходных данных предполагается следующий примерный состав операций, связанных с выполнением рейса.

Водитель получает ТС на своем предприятии. Здесь же проводятся подготовительные операции к рейсу (приемка автомобиля, медицинский осмотр, получение путевого листа и т.д.).

Далее автомобиль следует до пункта погрузки, где производится загрузка автомобиля и оформляются коммерческие документы (товарно-транспортная накладная, счет-фактура и др.).

После этого автомобиль с грузом предъявляются к осмотру в таможене по месту (району) погрузки. Оформляются необходимые таможенные документы (Книжка МДП и др.) и проводится опломбировка кузова (полуприцепа).

Автомобиль следует по маршруту до пограничного контрольно-пропускного пункта с учетом соблюдения требований к режиму труда и отдыха водителей.

Ночной отдых водителей осуществляется в придорожных гостиницах (кемпингах) или на охраняемых стоянках.

Средняя скорость движения на маршруте зависит от типа ТС и, в наибольшей степени, от дорожных условий. Расчетную скорость движения в городской и пригородной зонах рекомендуется принять в размере 30-40 км/ч, на междугородних и международных трассах – 60-70 и 70-80 км/ч соответственно. Расстояние проезда по городской и пригородной зоне в пунктах отправления и назначения можно принять ориентировочно по 20-30 км.

Время прохождения в контрольно-пропускном пункте всех видов пограничного контроля с учетом ожидания в очереди зависит от интенсивности транспортного потока и составляет обычно от 6 до 12 часов. С составом и содержанием процедур контроля можно ознакомиться в [5].

Число пунктов пограничного контроля на маршруте зависит от количества межгосударственных границ на трассе маршрута. В странах Европейского экономического сообщества (ЕЭС) пограничный контроль при перемещении внутри ЕЭС не проводится.

При достижении пункта выгрузки сначала требуется предъявить ТС и груз таможенному органу страны назначения (в пункте или районе выгрузки). После этого автомобиль следует к месту разгрузки.

После завершения рейса автомобиль обычно следует порожнем в обратном направлении и, после возвращения на свое транспортное предприятие, сдается дежурному механику.

При планировании рейса следует учитывать режим работы предприятий и организаций, с которыми осуществляется взаимодействие в процессе перевозок (терминалы в пунктах погрузки и выгрузки, пограничные контрольно-пропускные пункты, таможенные органы в районах отправления и назначения). Этот может быть разный. Так терминалы в пунктах погрузки и выгрузки работают, как правило в две смены (от 7 до 22 часов).

3. Разработка маршрутного плана рейса

Маршрутный план разрабатывается для кругового рейса и фактически является графиком движения ТС по маршруту с указанием вида выполняемых транспортных операций, мест остановок и стоянок в пути следования. При этом следует учитывать нормативные ограничения в области режима труда и отдыха водителей[3,4], а также режим работы государственных и коммерческих организаций, связанных с обслуживанием данных перевозок. Краткая характеристика требований к режиму труда водителей приведена в Приложении 2.

Учитывая, что стоимость топлива за рубежом, как правило, более высокая, чем в России, в маршрутном плане обычно предусматриваются места заправки топливом с целью сокращения расходов по этой статье затрат.

Примерная форма маршрутного плана приведена в Приложении 3.

Одним из важных вопросов при планировании международного рейса, осуществляемого, как правило, на большое расстояние, является определение рационального числа водителей. В рамках данной учебно-практической работы маршрутный план разрабатывается в двух вариантах: 1) при использовании одного водителя; 2) при использовании двух водителей.

4. Экономическая оценка вариантов маршрутных планов и выбор наиболее выгодного варианта

В качестве экономического критерия для выбора наилучшего варианта принимаются суммарные рейсовые расходы, включающие расходы на топливо, заработную плату, командировочные выплаты водителям («суточные»), оплату услуг придорожных гостиниц или платных стоянок, оплату проезда по платным дорогам. Дополнительно следует учитывать упущенную выгоду (прибыль) от эксплуатации автомобиля при увеличении времени рейса с одним водителем по сравнению с двумя водителями (принимается на уровне 8-10 тыс. руб/сут).

4.1. Расходы на топливо.

Расходы на топливо рассчитываются на основании утверждаемых Минтрансом РФ «Норм расхода топлива» [6]. В данном документе приводятся базовые нормы расхода топлива для автомобиля каждой марки, которые при помощи поправочных коэффициентов приводятся к фактическим условиям эксплуатации.

Базовая норма устанавливается в л/100 км. Для грузовых автомобилей дополнительно к ней устанавливается норма на транспортную работу (до 1,3 л/100 т.км). При этом в транспортной работе автомобиля-тягача учитывается перемещение и груза, и прицепа (полуприцепа). При движении с пониженной скоростью (в городах и пригородах) норма увеличивается на 15-30%.

Расчеты производятся в следующем порядке.

1) Определяется нормы расхода топлива на магистрали отдельно в грузу и порожнем:

$$\begin{aligned} g_{\text{топл гр}}^{\text{маг}} &= g_{\text{баз}} + (Q_{\text{прицеп}} + Q_{\text{груз}}) * g_{\text{тр.раб}} \\ g_{\text{топл пор}}^{\text{маг}} &= g_{\text{баз}} + Q_{\text{прицеп}} * g_{\text{тр.раб}} \end{aligned} \quad (1)$$

где $g_{\text{баз}}$ – базовая норма расхода топлива, л/100 км:

$Q_{\text{прицеп}}$, $Q_{\text{груз}}$ – масса прицепа и груза соответственно, т;

$g_{\text{тр.раб}}$ – норма расхода топлива на транспортную работу, л/100 км.

2) Рассчитывается норма расхода топлива в пригородной зоне, л/100 км:

$$g_{\text{топл}}^{\text{зоп}} = g_{\text{топл}}^{\text{маг}} * K_{\text{зоп}} \quad (2)$$

где $K_{\text{гор}}$ - коэффициент, учитывающий увеличение расхода топлива при движении в городской (пригородной) зоне ($K_{\text{гор}} = 1,15-1,3$).

Результаты расчета сводятся в табл. 1.

Таблица 1

Нормы расхода топлива, л/100 км

Условия эксплуатации	с грузом	порожнем
Магистраль		
Городская зона		

3) Определяется расход топлива за полный рейс (круговой рейс):

$$Q_{\text{топл}} = (g_{\text{топл гр}}^{\text{маг}} * L_{\text{гр}}^{\text{маг}} + g_{\text{топл пор}}^{\text{маг}} * L_{\text{пор}}^{\text{маг}} + g_{\text{топл гр}}^{\text{зоп}} * L_{\text{гр}}^{\text{зоп}} + g_{\text{топл пор}}^{\text{зоп}} * L_{\text{пор}}^{\text{зоп}}) / 1000, \text{ т},$$

где $L_{\text{гр}}^{\text{маг}}, L_{\text{пор}}^{\text{маг}}, L_{\text{гр}}^{\text{зоп}}, L_{\text{пор}}^{\text{зоп}}$ – расстояние движения по магистральным и городским (пригородным) дорогам, с грузом и порожнем соответственно.

Далее на основании маршрутного плана определяется количество топлива, которое потребуется приобретать за рубежом – $Q_{\text{топл. зар}}$.

4). Рассчитываются расходы на топливо в денежной форме, руб.:

$$Э_{\text{топл}} = Q_{\text{топл зар}} * Ц_{\text{топл зар}} + (Q_{\text{топл}} - Q_{\text{топл зар}}) * Ц_{\text{топл}},$$

где $Ц_{\text{топл}}, Ц_{\text{топл зар}}$ – цена топлива в России и за рубежом соответственно, руб/л.

4.2. Расходы на заработную плату с учетом отчислений на социальные нужды:

$$\mathcal{E}_{\text{зн}} = 3\Pi_{\text{сут}} * t_p * n_{\text{вод}} * K_{\text{соц}},$$

где $3\Pi_{\text{сут}}$ – суточная ставка заработной платы водителя, руб./сут (4-6 тыс. руб./сут);

t_p – плановая продолжительность времени полного рейса автомобиля, сут.;

$n_{\text{вод}}$ – количество используемых в рейсе водителей;

$K_{\text{соц}}$ – коэффициент, учитывающий отчисления на социальные нужды (1,3).

4.3. Расходы на выплату водителям «командировочных»:

$$\mathcal{E}_{\text{ком}} = KP_{\text{сут}} * t_p * n_{\text{вод}}^*,$$

где $KP_{\text{сут}}$ – суточная ставка командировочных выплат водителю, руб./сут (принимается на уровне 2-3 тыс. руб./сут).

4.4. Расходы на оплату ночных стоянок автопоезда и ночлега водителей:

$$\mathcal{E}_{\text{ноч}} = \sum HC_{\text{авт}} + \sum HC_{\text{вод}}$$

При этом рекомендуется принять стоимость одной ночной придорожной стоянки автопоезда на территории России на уровне 200-300руб, на территории иностранного государства – 400-600 руб. Одно ночное проживание водителя в придорожной гостинице или кемпинге обходится, соответственно, 1,5-2 и 3-4 тыс. руб. Стоимость стоянки и ночевки в городской черте – примерно в два раза дороже.

4.5. Расходы на оплату проезда по платным дорогам рассчитываются исходя из протяженности платных участков и ставок оплаты проезда. Эти расходы зависят от выбранного маршрута движения и не зависят от числа используемых водителей. В рамках настоящей работы при неизменном маршруте движения эта статья рейсовых затрат может не учитываться.

Итоговые результаты расчетов сводятся в таблицу по форме табл.2.

Таблица 2

Рейсовые расходы, тыс. руб.

Статьи затрат	Рейс с 1-м водителем	Рейс с 2-мя водителями
Топливо		
Зарплата водителей		
Командировочные выплаты водителям		
Оплата ночных стоянок		
Итого расходы		
Упущенная прибыль, руб.		-
Итого		

4.6. По итогам результатов расчетов делается мотивированное заключение о выборе рационального варианта маршрутного плана и оценке его качества.

Библиографический список

1. Типы и виды грузовых автомобилей, полуприцепов, прицепов. [-https://zsm-miass.ru/avtobrendy/vidy-gruzovyh-mashin.html](https://zsm-miass.ru/avtobrendy/vidy-gruzovyh-mashin.html)
2. Седельные тягачи (всех марок) характеристики и цена, отзывы, фото и обзоры (ironhorse.ru)
3. Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 561/2006 от 15 марта 2006 г. о гармонизации определенного социального законодательства относительно автодорожного транспорта и изменений Регламентов (ЕЭС) 3821/85 и (ЕС) 2135/98 Совета ЕС, а также отмене Регламента (ЕЭС) 3820/85 Совета ЕС.
4. Международные перевозки: режим труда и отдыха водителя (moncargo.ru).

5. Постановление Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2008 г. N 872 "Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации".

6. Распоряжение Минтранса России от 14.03.2008 N АМ-23-р (ред. от 20.09.2018) "О введении в действие методических рекомендаций "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте"

7. Внешняя торговля России в 2020 году (russian-trade.com).

8. Курганов В.М. Международные перевозки: учебник / Курганов В.М., Миротин Л.Б. – М.: изд. Центр «Академия», 2013 – 304 с. https://www.academia-moscow.ru/ftp_share/_books/fragments/fragment_21447.pdf

Товарооборот России (2020 г.)

Товарооборот России 567 823 млн долл. США, в т.ч.: экспорт 336 394 млн долл., импорт 231 430 млн долл.

Укрупненная структура экспорта:

- Минеральные продукты - 51,19% ;
- Металлы и изделия из них - 10,37%;
- Драгоценные металлы и камни - 9,03%;
- Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё - 8,80%;
- Продукция химической промышленности- 7,11%;
- Машины, оборудование и транспортные средства - 5,73%;
- Древесина и целлюлозно-бумажные изделия - 3,68%.

Укрупненная структура импорта:

- Машины, оборудование и транспортные средства - 44,35%;
- Продукция химической промышленности - 18,32%;
- Продовольственные товары и сельскохозяйственное сырьё - 12,84%;
- Металлы и изделия из них - 6,84%;
- Текстиль и обувь - 6,31%;
- Минеральные продукты - 1,90%;
- Древесина и целлюлозно-бумажные изделия - 1,49%.

Краткая характеристика требований к организации труда водителей

В соответствии с Положением "Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей" различают «рабочее время» и «время управления автомобилем».

В состав рабочего времени водителя включают: подготовительно-заключительные работы перед выездом и после выезда, предрейсовый медицинский осмотр(ставятся соответствующие отметки в путевом листе), время движения автомобиля (при наличии двух водителей один из них при этом находится не за рулем), время стоянки в пунктах погрузки и выгрузки, время техобслуживания автомобиля (время профилактических работ), время планового кратковременного отдыха в пути.

Общее время управления автомобилем *одним водителем* не может быть более 9 часов в сутки (возможно увеличение до 10 ч, но не более двух раз за неделю), продолжительность непрерывного управления – не более 4,5 часов, после этого час – перерыв (кратковременный отдых 45 мин), время непрерывного отдыха – не менее 9 часов за 27 часов, суммарное время управления за неделю - не более 56 часов. Минимальное время ежедневного отдыха – 11 ч.

Общая рабочая смена *двух водителей* составляет 30 часов (включая езду, погрузку-разгрузку и отдых). При этом 9 часов отводится на отдых – автомобиль стоит, оба водителя отдыхают. Соответственно рабочее время составляет 21 час (движение и стоянка), после чего нужно встать на стоянку и отдыхать. В 21 час, отведенный для работы обоим водителям, разрешается управлять автомобилем 18 часов, т.е. по 9 часов за рулем на каждого, при этом максимальный период за рулем без перерыва — 4,5 часа, затем – водители меняются местами (выдерживать паузу не обязательно). Максимальное рабочее время – 21 час, максимальное время за рулем – 18 (на двоих). Оставшиеся 3 рабочих часа

предполагают разгрузку-погрузку, мойку машины, заправку и прочее. При движении автомобиля оба водителя работают – не отдыхают. У того, кто за рулем – соответственно работа за рулем, у второго – прочие занятия. Отдых водителю засчитывается только в неподвижном автомобиле (на стоянке).

пример Форма маршрутного плана рейса

Вид деятельности	Число и день недели	Время начала	Пункт начала	Время завершения	Пункт завершения	Продолжительность, ч	Расстояние, км	Заправка топливом, л
Подготовка к рейсу	1	7:00	Нижний Новгород	7:30	Нижний Новгород	0:30	0	
Заправка топливом	1	7:30	Нижний Новгород	8:00	Нижний Новгород	0:30	0	400
Движение	1	8:00	Нижний Новгород	9:00	Балахна	1	40	
Технические и технологические операции перед погрузкой	1	9:00	Балахна	10:00	Балахна	1	0	
Погрузка	1	10:00	Балахна	12:00	Балахна	2	0	
Оформление документов	1	12:00	Балахна	12:30	Балахна	0:30	0	
Обед	1	12:30	Балахна	13:15	Балахна	0:30	50	
Движение	1	13:15	Балахна	...	...		0	
и т.д.								

Примечание: пройденное расстояние указывается нарастающим итогом.

ТЕСТ ПО ДИСЦИПЛИНЕ «УПРАВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ»

Контролируемая компетенция:

ПК-2 Способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта.

ЧАСТЬ 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ (ВЫБОР ВАРИАНТА)

Вопрос 1. Какая конвенция регулирует договор международной дорожной перевозки грузов?

- а) Конвенция МДП
- б) Конвенция CMR (КДПГ)
- в) Конвенция СПС
- г) Конвенция ЕСТР

Вопрос 2. Сколько экземпляров составляется CMR-накладной?

- а) 1 экземпляр
- б) 2 экземпляра
- в) 3 экземпляра
- г) 4 экземпляра

Вопрос 3. Кто подписывает CMR-накладную?

- а) Отправитель и получатель
- б) Перевозчик и получатель
- в) Отправитель и перевозчик
- г) Агент и отправитель

Вопрос 4. Что означает система МДП (TIR)?

- а) Система международных таможенных платежей
- б) Система международного таможенного транзита с упрощённым оформлением
- в) Система мониторинга транспортных потоков
- г) Система международных дорожных правил

Вопрос 5. Какой документ необходим для перевозки опасных грузов через границы?

- а) CMR-накладная
- б) Книжка МДП
- в) Свидетельство ДОПОГ
- г) Карнет де Пассаж

ЧАСТЬ 2. ЗАДАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ

Вопрос 6.

Термины и документы	Определения и назначение
А) CMR-накладная	1) Документ для временного ввоза транспортного средства без уплаты пошлин и налогов
Б) Книжка МДП (TIR)	2) Основной документ, регулирующий договор международной автомобильной перевозки грузов; фиксирует условия перевозки, ответственность сторон
В) КарнетдеПассаж (Carnet de Passages en Douane)	3) Документ, обеспечивающий упрощённый таможенный транзит: позволяет перевозить грузы через границы без полного досмотра на транзитных таможнях
Г) Соглашение СПС (АТР)	4) Международное соглашение, регламентирующее требования к транспортным средствам и условиям перевозки скоропортящихся пищевых продуктов
Д) Тахограф и тахокарта	5) Система контроля режима труда и отдыха водителей при международных перевозках, фиксирующая время вождения, перерывы и отдых

Вопрос 7.

Термины	Определения
А) Конвенция ЕСТР (AETR)	1) Международная организация, администрирующая систему МДП и выдающая книжки TIR
Б) Международный союз автомобильного транспорта (IRU)	2) Конвенция, регулирующая режим труда и отдыха водителей в международных автомобильных перевозках
В) Конвенция ДОПОГ (ADR)	3) Международное соглашение о перевозке опасных грузов автомобильным транспортом
Г) Конвенция КДПГ (CMR)	4) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, определяющая права и обязанности отправителя, перевозчика и получателя
Д) Всемирная таможенная организация (ВТамО)	5) Международная организация, разрабатывающая стандарты и рекомендации в области таможенного регулирования, включая процедуры для международных перевозок

ЧАСТЬ 3. ОТКРЫТЫЕ ВОПРОСЫ (КРАТКИЙ ОТВЕТ)

8. Что такое «каботаж» в контексте международных перевозок?
9. Какая организация администрирует систему МДП и выдаёт книжки TIR?
10. Что регламентирует конвенция ДОПОГ (ADR)?

Контролируемая компетенция

ПК-3 способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности.

ЧАСТЬ 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ (ВЫБОР ВАРИАНТА)

1. Какое соглашение регулирует перевозку скоропортящихся продуктов?
 - а) Соглашение CMR
 - б) Соглашение МДП
 - в) Соглашение СПС (АТР)
 - г) Соглашение ЕСТР

Вопрос 2. Что такое карнет де Пассаж?

- а) Документ для временного ввоза транспортного средства без уплаты пошлин
- б) Таможенная декларация
- в) Разрешение на перевозку опасных грузов
- г) Сертификат соответствия транспортного средства

Вопрос 3. Какова максимальная разрешённая длина автопоезда в большинстве стран Европы?

- а) 16,5 м
- б) 18,75 м
- в) 20 м
- г) 22 м

Вопрос 4. Какой документ фиксирует режим труда и отдыха водителя при международных перевозках?

- а) Путевой лист
- б) Тахограф и тахокарта
- в) CMR-накладная
- г) Водительское удостоверение

Вопрос 5. Какая организация отвечает за функционирование системы МДП?

- а) ООН
- б) ВТО
- в) Международный союз автомобильного транспорта (IRU)
- г) Европейский союз

ЧАСТЬ 2. ЗАДАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ

Вопрос 6.

Термины	Определения
А) Каботаж	1) Перевозка груза или пассажиров между пунктами в пределах одной страны, выполняемая иностранным перевозчиком
Б) Транзит	2) Перевозка груза через территорию одной или нескольких стран без разгрузки и перевалки
В) Мультимодальная перевозка	3) Перевозка груза с использованием нескольких видов транспорта (например, автомобиль + корабль + поезд), организованная как единая логистическая операция
Г) Таможенный брокер	4) Юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, оказывающий услуги по таможенному оформлению грузов
Д) Инкотермс (Incoterms)	5) Международные правила, разработанные Международной торговой палатой, упрощающие международную торговлю путём определения точных обязательств поставщика и покупателя по каждому термину (например, EXW, FOB, CIF)

Вопрос 7.

Понятие	Описание
1. Транспортный коридор	А. Комплекс мер для упрощения и ускорения перемещения грузов между странами, включающий инфраструктуру и правовые нормы.
2. Мультимодальная перевозка	Б. Перевозка одним транспортным средством, которое не меняется на всём маршруте, например, автоперевозка от двери до двери.
3. Таможенная декларация	В. Документ, который содержит сведения о грузе, его таможенном режиме и других данных, необходимых для оформления при пересечении границы.
4. Международные	Г. Соглашения между государствами, регулирующие

Понятие	Описание
конвенции (например, КДПГ, СИОП)	правила и стандарты международных перевозок, упрощающие документооборот.
5. Экспедиторские услуги	Д. Деятельность посредников, которые организуют перевозку, оформляют документы и взаимодействуют с таможенными органами.

ЧАСТЬ 3. ОТКРЫТЫЕ ВОПРОСЫ (КРАТКИЙ ОТВЕТ)

8. Назовите 2–3 ключевых признака международной перевозки.
9. Что такое мультимодальная перевозка?
10. Какую роль играет Инкотермс (Incoterms) в международных перевозках?

**Вопросы и билеты к экзамену
по дисциплине «Управление международными перевозками»**

Направление 23.03.01.

Контролируемые компетенции:

ПК-2. способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта;

ПК-2.3.1. методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, содержание технической и технологической документации, основы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников;

ПК-2.У.1. применять методы разработки и внедрения технологических процессов на транспорте, использовать техническую и технологическую документацию, применять методы организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планировать транспортную деятельность, эффективно использовать технические средства и объекты инфраструктуры транспорта;

ПК-2.В.1 способностью к разработке и внедрению технологических процессов на транспорте, подготовке и использованию технической и технологической документации, организации транспортного процесса и рационального взаимодействия его участников, планированию транспортной деятельности, эффективному использованию технических средств и объектов инфраструктуры транспорта;

ПК-3. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности;

ПК-3.3.1. меры оценки принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, основы транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности;

ПК-3.У.1. выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности;

ПК-3.В.1. способностью выполнять оценку эффективности принимаемых технологических и управленческих решений в области транспортной деятельности, выявлять приоритеты решения транспортно-логистических задач с учетом показателей экономической эффективности и производственной безопасности.

Перечень вопросов:

1. Международные перевозки: понятие и особенности.
2. Организация управления международными перевозками в судоходных компаниях: типовая структура подразделения и основные функции.
3. Основные конвенции и соглашения в области международных морских перевозок.
4. Брокерские компании и их роль на международных перевозках.
5. Основные этапы развития и современное состояние перевозок в судах река-море плавания.
6. Дисбурсментский счет, его содержание и оформление.
7. Современное понятие морского порта и организационно-правовые основы его деятельности.
8. Сталийное время и ответственность за его выполнение.
9. Морская администрация портов и ее функции.
10. Виды и порядок контроля автотранспорта на пограничных контрольно-пропускных пунктах.
11. Портовые сборы и их назначение.
12. Виды фрахтования судов.
13. Портовые формальности, оформление прихода и отхода судов
14. Определение рейсовых расходов судна.
15. Портовые формальности, оформление прихода и отхода судов
16. Определение рейсовых расходов судна.
17. Агентские фирмы, основные функции агента.
18. Техника фрахтования судов.
19. Стивидорные компании и их основные функции.
20. Международные автомобильные перевозки и особенности их организации.
21. Транспортно-экспедиторские и операторские компании и их роль в организации международных перевозок.
22. Виды и содержание государственного контроля международного судоходства в морских портах.

Заведующий кафедрой _____



/Нюркина Э.Е./



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА**

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 1

1. Международные перевозки: понятие и особенности.
2. Организация управления международными перевозками в судоходных компаниях: типовая структура подразделения и основные функции.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА**

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 2

1. Основные конвенции и соглашения в области международных морских перевозок.
2. Брокерские компании и их роль на международных перевозках.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 3

1. Основные этапы развития и современное состояние перевозок в судах река-море плавания.
2. Дисбурсментский счет, его содержание и оформление.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 4

1. Современное понятие морского порта и организационно-правовые основы его деятельности.
2. Сталийное время и ответственность за его выполнение.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 5

1. Морская администрация портов и ее функции.
2. Виды и порядок контроля автотранспорта на пограничных контрольно-пропускных пунктах.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 6

1. Портовые сборы и их назначение.
2. Виды фрахтования судов.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА**

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 7

1. Портовые формальности, оформление прихода и отхода судов
2. Определение рейсовых расходов судна.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА**

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 8

1. Портовые формальности, оформление прихода и отхода судов
2. Определение рейсовых расходов судна.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА**

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 9

1. Агентские фирмы, основные функции агента.
2. Техника фрахтования судов.

Заведующий кафедрой _____

/Нюркина Э.Е./



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА**

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 10

1. Стивидорные компании и их основные функции.
2. Международные автомобильные перевозки и особенности их организации.

Заведующий кафедрой _____

/Нюркина Э.Е./



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
МОРСКОГО И РЕЧНОГО
ТРАНСПОРТА

Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волжский государственный
университет водного транспорта»
(ФГБОУВО «ВГУВТ»)
ул. Нестерова, 5, Нижний
Новгород, 603951
Тел. (831) 419-79-51

Кафедра
«Управления транспортом»
20__ - 20__ учебный год
Экзамен по дисциплине

«Управление международными перевозками»
Специальность/направление подготовки 23.03.01
«Технология транспортных процессов»
Специализация/профиль
«Технология и организация транспортных и
транспортно-логистических процессов и систем»

ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЙ БИЛЕТ № 11

1. Транспортно-экспедиторские и операторские компании и их роль в организации международных перевозок.
2. Виды и содержание государственного контроля международного судоходства в морских портах.

Заведующий кафедрой _____ /Нюркина Э.Е./