

## Морские перевозки

- **Bill of Lading, B/L (коносамент)** – основной морской документ — накладная на перевозку груза (выпускается только морской линией или лицензированным NVOCC морским перевозчиком, в коносаменте есть данные получателя и отправителя, данные о грузе и номер контейнера, по которому заказчик может проследить, где находится его груз);
- **Shipper** – отправитель (поставщик) груза по коносаменту;
- **Consignee** — получатель груза по коносаменту;
- **Notify party** — сторона, которую перевозчик должен уведомить о прибытии груза (по коносаменту). Им бывает сам получатель, экспедитор или другой представитель получателя в порту;
- **Freight (фрахт)** — перевозка груза;
- **Loading** — погрузка;
- **Discharging** — выгрузка;
- **Feeder (фидер)** – это морская линия местного сообщения для перевозки контейнера или негабаритного груза на небольшое расстояние или доставки контейнеров от/до порта погрузки на океанский корабль. При заключении договора на морскую перевозку на дальнейшее расстояние местная фидерная перевозка входит в сумму фрахта, и дополнительной оплаты не требуется.
- **NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier)** – морской перевозчик, выдающий коносамент на перевозку товаров судами, которыми он не владеет и не управляет, одновременно поддерживающий отношения с оператором. На сегодняшний день статус NVOCC законодательно определен только в двух странах: США и КНР. Суть деятельности NVOCC – это перевозка «от двери до двери». Предлагая одну цену за всю перевозку, NVOCC несет полную ответственность за транспортировку. В таком случае NVOCC выставляет интермодальный коносамент, общепризнанный как коносамент морской линии.
- **TEU (Twentyfoot Equivalent Unit)** — единица измерения груза, равная объему одного 20-футового контейнера. Один 40-футовый контейнер = 2TEU

## Условия перевозки

- **CY (Container Yard, контейнерный терминал)** – возможны два варианта:
  1. Место хранения контейнеров перед/после их дальнейшей отправкой,
  2. Условие перевозки при отправлении/прибытии — стоимость перевозки включает услуги по отправке от/до CY (фрахт, погрузка/выгрузка с судна, размещение на CY, НЕ включает услуги по приему/отправлению груза на/с CY);
- **DOOR (доставка от/до двери)** – условие перевозки при отправлении/прибытии – означает, что экспедитор принимает на себя обязанности по организации перевозки до/от входных дверей/склада отправителя/полчателя; стоимость перевозки включает услуги по отправке от/до входных дверей/склада отправителя/получателя;

- **FI (Free In, свободно от погрузки)** – условие перевозки при отправлении – означает, что фрахт не учитывает стоимости погрузки на судно;
- **FO (Free Out, свободно от выгрузки)** – условие перевозки в месте назначения – означает, что фрахт не учитывает стоимости выгрузки с судна;
- **LI (Liner In, линейные условия при отправлении)** – означает, что стоимость приема/обработки груза на контейнером терминале и погрузка на судно включены в ставку фрахта;
- **LO (Liner Out, линейные условия при прибытии)** – означает, что стоимость выгрузки с судна и приема/обработки груза на контейнером терминале включены в ставку фрахта.

#### **NB:**

Условия ставки всегда состоят из 2 частей – информации по условиям отправления и прибытия. Например, FILO, LICY и т.д.:

- **FIOS** — Free in / out (погрузка и выгрузка за счет отправителя);
- **FILo** — Free in / Liner out (погр. за счет отправителя / выгр. за счет линии);
- **LIFO** — Liner in / Free out (погр. за счет линии / выгр. за счет отправителя);
- **LILo** — Liner in / out (погр./выгр. за счет линии — полные линейные условия).

## **Сборы к базовой ставке фрахта (оплачиваются линии в счет фрахта)**

- **ALL IN (All Inclusive, «все включено»)** – означает, что стоимость перевозки включает все дополнительные сборы, предусмотренные условиями перевозки. Например, если речь идет о фрахт на условиях LILo, то это означает, что в ставку, помимо фрахта, погрузки и выгрузки, также включены все сопутствующие расходы — BAF, CAF и т. д.;
- **BAF (Bunker Adjustment Factor, бункерная надбавка)** – дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, величина зависит от стоимости топлива на международном рынке. Может изменяться ежемесячно или ежеквартально. Обычно котируется за TEU (например 500 USD/TEU);
- **CAF (Currency Adjustment Factor, валютная надбавка)** – дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, величина зависит от изменения курса валют. Может изменяться ежемесячно или ежеквартально. Обычно котируется в % к базовой ставке фрахта;
- **IMO Surchage** — надбавка за опасный груз;
- **ISPS или SEC (security charges)** – портовый сбор за безопасность;
- **GRI** – плановое повышение базовой ставки с определенной даты;
- **THC (Terminal Handling Charges, терминальная обработка груза)** – первоначально – любые услуги терминала по обработке груза: погрузка/выгрузка с судна, перемещение в штабель, выставление для производства работ и т. д. В настоящее время в практике сложилось следующее понимание данного термина – услуги по обработке груза, оплату которых в соответствии с обычаями порта производит

отправитель, если это порт отправления (**oTHC — origin THC**), или получатель, если это порт назначения (**dTHC — destination THC**);

- **Heavy Lift Charge** – надбавка за превышение определенного веса груза (используется при большом количестве тяжелых грузов на определенном направлении);
- **PCS (Port Congestion Surcharge)** – надбавка в связи с перегрузкой контейнерных площадей порта;
- **PSS (Peak Season Surcharge)** — надбавка в связи с сезонным возрастанием объема перевозок в определенное время года («высокий сезон»);
- **WarRisk (военные риски)** — взимается в портах, находящихся в зоне военных действий;
- **WinterSurcharge (зимняя надбавка)** — взимается в портах, где существует возможность обледенения акватории порта. Действует в зимний период.

**NB:**

Должен быть указан срок действия ставки.  
Стоимость фрахта определяется по дате отправления груза (дате издания коносамент в порту отправления).

## Дополнительные условия и сборы

Дополнительные условия и сборы оплачиваются местным агентам линии как правило через портовых экспедиторов.

**Demurrage** — демередж, или штрафные санкции, взимаемые за сверхнормативное использование контейнера с момента его выгрузки на терминал до момента возврата порожнего контейнера в порт (для импорта) или с момента получения порожнего контейнера под погрузку до момента погрузки груженого контейнера на судно (для экспорта).

Период использования контейнера иногда в зависимости от линии может быть разделен на **Demurrage** и **Detention (демередж и детеншн)**. Тогда **Demurrage** — это штрафные санкции, взимаемые за сверхнормативное использование контейнера с момента его выгрузки на терминал до момента вывоза с терминала. **Detention** — штрафные санкции, взимаемые за сверхнормативное использование контейнера с момента его вывоза с терминала до момента возврата порожнего контейнера в порт.

**AdministrativeFee = B/LFee = DocsFee** (возможны другие обозначения) — сборы местного агента линии за оформление документов. Могут взиматься за коносамент или за контейнер.

## Дополнительные сборы порта

Дополнительные сборы порта оплачиваются порту обычно через портовых экспедиторов, могут собираться напрямую портом или местными агентами линий.

- **Хранение (Storage)** – ставка за сверхнормативное хранение груза в порту. Считается с момента выгрузки на терминал до момента вывоза с терминала. Взимается по ставкам порта. Обычно котируется за TEU и

имеет возрастающую шкалу (чем дольше груз находится в порту, тем дороже каждый следующий день хранения).

- **Выставление на досмотр** – ставка за работы по выставлению контейнера на площадку досмотра (таможенного, санитарного и тд). Взимается по ставкам порта, по факту.
- **Дополнительные операции** – ставки порта за любые не предусмотренные в обычной схеме обработки контейнера работы (перетарка, взвешивание, наложение пломб, маркировка и т.п.). Взимаются по ставкам порта, по факту.