**Виды фрахтования морских судов**

Фрахтование - это соглашение о найме судна (группы судов) для выполнения определенного рейса или ряда рейсов либо на оговоренный период времени. Фрахтование обычно производит посредник — брокер. В качестве брокеров выступают специальные организации, брокерские фирмы или отдельные лица.

Под фрахтовым рынком обычно понимается сфера купли-продажи транспортных услуг.

Отфрахтование судов под перевозки грузов по существу представляет собой экспорт транспортных услуг.

Фрахтовый рынок характеризуется объемом фрахтовых сделок и конъюнктурой, под которой понимается соотношение между предложением тоннажа и спросом на него.

Мировой фрахтовый рынок подразделяют по форме организации перевозок на рынок трампового и линейного тоннажа, по типам судов — на рынок сухогрузного и танкерного тоннажа, по роду груза — на рынок лесного, зернового, рефрижераторного тоннажа и по географическим районам — на секции.

Судовладельческие и брокерские организации заинтересованы в том, чтобы постоянно знать состояние фрахтового рынка. Для этой цели конъюнктуру фрахтового рынка изучают специальные организации, которые публикуют изменения фрахтовых ставок — фрахтовых индексов.

С точки зрения коммерческих условий различаются два вида фрахтования: для выполнения определенной транспортной работы и фрахтования на время.

При фрахтовании на конкретную перевозку в договоре (чартере) устанавливаются все условия предстоящего рейса и ставка провозной платы на единицу груза либо общая сумма фрахта. Судовладелец выступает в качестве перевозчика; он полностью сохраняет контроль за работой судна, несет коммерческие риски, связанные с эффективностью рейса, а также ответственность за сохранность груза.

Заключая сделку, судовладелец прогнозирует свои расходы по выполнению перевозки (продолжительность ходового и стояночного времени судна, портовые издержки) и исходя из этого согласовывает ставку фрахта, которая должна обеспечить ему ожидаемую прибыль. Однако если фактические условия рейса будут отличаться от расчетных по причинам, не зависящим от фрахтователя (например, простои по метеопричинам, из-за забастовки, распоряжения властей и т.д.), то дополнительные затраты приведут к снижению эффективности работы судна или даже к убыткам.

Фрахтование судов на конкретную перевозку имеет несколько разновидностей.

Фрахтование на один рейс (Оnе vоуаgе с/р) - в этом случае после окончания выгрузки и сдачи груза стороны полностью свободны от взаимных обязательств.

Фрахтование на несколько последовательных рейсов (consecutive voyage с/р) предусматривает, что фрахтовщик после выполнения первого рейса обязан немедленно направить судно во второй, затем в третий и так до выполнения всего установленного числа рейсов. Без согласования с фрахтователем нельзя использовать судно для промежуточных перевозок, даже если такие перевозки осуществляются в попутном балластном направлении. Замена судна, указанного в чартере, на второй или любой из последующих рейсов субститутом также допускается только по согласованию с фрахтователем. Договор (чартер) выписывается на каждый рейс раздельно, но при сохранении единых условий фрахтования. Сумма фрахта также оплачивается за каждый рейс в отдельности по заранее обусловленным ставкам. Договором могут быть предусмотрены конкретные ставки для каждого рейса с учетом сезонных колебаний рынка.

Генеральный контракт (general contract) - фрахтовый договор, по которому судовладелец принимает на себя обязательство перевезти в течение согласованного периода определенное количество груза между обусловленными портами. Перевозки могут осуществляться одним или несколькими судами, причем фрахтовщик имеет право использовать не только собственный флот, но и арендованный тоннаж. Обычно в контракте оговариваются следующие условия: срок действия договора; порты (рендж) погрузки и выгрузки; род и общее количество груза; тип или примерная грузоподъемность судов, распределение рейсов или общего объема перевозок по месяцам; минимальный интервал между двумя смежными подачами судов под погрузку. В ряде случаев специально оговариваются ограничения по длине судна, его осадке, требования по приспособленности и грузовым работам и др.

В случае нарушения судовладельцем условий договора по составу флота или графику подачи судов под погрузку на него будут отнесены все дополнительные расходы (простои, оплата перетяжки, лихтеровки и т. п.). Судовладелец обязуется заблаговременно (например, за 10-20 суток до подачи под погрузку) сообщать фрахтователю название и грузоподъемность судов, направляемых им для перевозки во исполнение договора. Фрахтовые ставки устанавливаются генеральным контрактом с учетом сезонного изменения конъюнктуры, гидрометеорологических условий и т.п. Ставки фрахта дифференцируются также в зависимости от портов назначения, если их предусмотрено несколько по выбору фрахтователя. Соглашением сторон устанавливается проформа чартера и единые условия перевозки для всех рейсов. Может быть обусловлено, что в каждом рейсе выписываются лишь коносаменты со ссылкой в части конкретных условий фрахтования на генеральный контракт. Период действия контракта обусловливается определенными датами (например, с 1 июня по 31 октября ... года). При фрахтовании на время судовладелец теряет оперативный контроль за использованием судна и освобождается от коммерческих рисков либо несет их в ограниченном объеме. Количество и род груза, порты погрузки и выгрузки, условия производства стивидорных операций при таком фрахтовании не оговариваются; фрахтователь имеет право эксплуатировать судно по своему усмотрению в рамках ограничений, установленных договором. Фрахтовая ставка устанавливается за судно в сутки и выплачивается судовладельцу независимо от фактического объема и эффективности перевозок. Фрахтователь обязан возвратить судно после окончания договора в таком техническом состоянии, в каком принял его, за вычетом нормального физического износа. Фрахтование на время также имеет различные формы, которые отличаются друг от друга системой распределения между сторонами договора расходов по эксплуатации судна.

При фрахтовании в тайм-чартер (time charter) судовладелец оплачивает все постоянные расходы, необходимые для обеспечения мореходности судна. К ним относятся: амортизационные отчисления, техническое обслуживание, снабжение, текущий ремонт, содержание экипажа, страхование судна, расходы на смазочные и обтирочные материалы, проведение очередных освидетельствований. Фрахтователь оплачивает переменные расходы, непосредственно связанные с выполнением той транспортной работы, на которой он использует судно. Эта группа включает следующие статьи затрат: портовые сборы, лоцманскую и буксирную помощь, швартовные операции, стивидорные работы, агентирование, расходы на топливо и воду для котлов. На фрахтователя также относятся экстра-страховка судна в тех случаях, когда она вызвана работой в опасном районе плавания, и расходы по ремонту повреждений, нанесенных судну в процессе грузовых работ или из-за подвижки груза.

Договор на условиях димайз-чартера (demise charter) предусматривает, что фрахтователь оплачивает все расходы по эксплуатации судна — как переменные, так и постоянные, включая содержание экипажа. Таким образом, капитан и весь экипаж становятся на время чартера служащими фрахтователя, а не судовладельца.

Особая разновидность этого вида сделок -бербоут-чартер (bare-boat charter). В этом случае судно передается фрахтователю без экипажа. Димайз- и бербоут-чартеры применяются в сделках на длительный период (3-5 лет и более), когда судовладелец не может надежно контролировать интенсивность эксплуатации судна фрахтователем. В последние годы широкое распространение получил наем судов в бербоут-чартер с последующим переходом в собственность. При заключении такой сделки фрахтователь выплачивает определенную долю (обычно 20%) согласованной цены судна. Остальная часть его стоимости, включая установленный процент на капитал, оплачивается каждые полгода равными долями в течение периода в 3-5 лет. После полного завершения расчетов судно переходит в собственность фрахтователя. Фактически такая форма договора представляет собой вариант продажи имущества в рассрочку.

Дейли-чартер (daily charter). Фрахтователь оплачивает все портовые расходы (сборы, услуги, стивидорные операции, агентирование), а судовладелец - расходы по эксплуатации судна, включая содержание экипажа, топливо, ремонт и пр. Такая форма фрахтования используется, в частности, линейными компаниями. Поэтому в отличие от тайм-чартера и бербоут-чартера срок сделки устанавливается, как правило, не на календарной базе (количество месяцев, лет), а в виде оговоренного числа круговых рейсов или даже на рейс в одном направлении.

В коммерческой практике работы судоходных компаний применяются все основные из перечисленных выше форм договора морской перевозки и видов фрахтования судов. Особенно широко используются те из них, которые связаны с развитием регулярного судоходства: линейные перевозки по коносаменту, отфрахтование судов на последовательные рейсы, долгосрочные контракты по обеспечению крупных грузопотоков массовых грузов, сдача судов в тайм-чартер.

**Список литературы**

В. В. Винников, Е. Д. Крушкин, Н. А. Лущан «Экономика, организация и планирование работы морского транспорта». М. – «Транспорт» 1991, 359 с.

Г. Е. Гуревич, Э. Л. Лимонов «Коммерческая эксплуатация морского судна». М. – «Транспорт» 1983, 265 с.

В. И. Краев, А. А. Пантин «Экономика морского транспорта». М. – «Транспорт» 1990, 256 с.

Правила оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом, затверджені наказом Мінтрансу і зв'язку України 13.12.04 № 1098

Кодекс торгового мореплавання України, затверджений наказом президента 23.05.95 № 176/95-Вр (із змінами і доповненнями)