

Раздел 1 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

УДК 656.073.5 (075.8)

DOI: 10.34046/aumsuomt98/1

СТИВИДОРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОСТАВКИ ГРУЗА

В. Е. Деружинский, доктор экономических наук профессор.

К. А. Аблязов, кандидат технических наук, доцент,

Э. К. Аблязов кандидат технических наук, доцент

В работе рассмотрены теоретические и практические аспекты стивидорного обслуживания доставки грузов в условиях развития рыночных отношений в России, варианты калькуляция стоимости работ по погрузке и выгрузке грузов, рассмотрены функции Федеральной службы по тарифам, их влияние на транспортно-экспедиторское обслуживание грузов в крупных морских портах, а также правовая составляющая регулирования отношений между перевозчиком и стивидорной компанией.

Ключевые слова: стивидорное обслуживание, контракт, тарифы, страхование.

STEVEDORING CARGO DELIVERY SERVICE

V.E. Deruzhinsky, K.A. Ablyazov, E.K. Ablyazov

The paper considers the theoretical and practical aspects of stevedoring services for the delivery of goods in the context of the development of market relations in Russia, options for calculating the cost of loading and unloading goods, considers the functions of the Federal Tariff Service, their impact on freight forwarding services in large seaports, as well as the legal component of regulating the relationship between the carrier and the stevedoring company.

Key words: stevedoring service, contract, tariffs, insurance.

Исполнение погрузочно-разгрузочных операций на любом терминале и на складе - стивидорное обслуживание, формирует значительную часть транспортных издержек, связанных с доставкой груза от отправителя до получателя товара и от продавца к покупателю.

Даже в тех случаях, когда их оплачивает владелец груза или товара, выбор производителя погрузочно-разгрузочных работ - стивидора, как правило, не может не интересоваться участвующих в процессе перевозчиков. От квалификации персонала, оснащённости инфраструктуры механизмами может зависеть качество и интенсивность погрузочно-разгрузочных работ, на исполнение которых зачастую затрачивается до 40-50% общих транспортных издержек и эксплуатационного времени транспортных средств. Заключая договор об организации перевозок, перевозчик выдвигает часто своё условие о согласовании с ним кандидатуры стивидорной фирмы.

Не случайно, поэтому, общей тенденцией является стремление перевозчика принять на себя если не функцию плательщика, то хотя бы выбор им конкретного стивидора от имени экспортера/импортера, но через своего агента для осуществления погрузочно-разгрузочных работ и выполнения терминальных и складских опера-

ций. На рисунке 1 представлены основные организационные виды работы стивидора морского порта, то есть специалиста, непосредственно занимающегося погрузочно-разгрузочными работами.

Этой тенденции способствуют соответствующие редакции «обычаев портов», в которых содержатся условия обработки судов и грузов на терминалах, а также принятая методика калькуляций ставок и условий линейных тарифов, согласно которым организация погрузки, выгрузки и перевалки груза возлагается на перевозчиков, а расходы за стивидорные работы им компенсируются посредством включения специальной стивидорной составляющей в индивидуальный размер ставки линейного тарифа или в сумму фрахта «люмпсум» (перевозка груза на так называемых «линейных условиях»).

Соответственно, под термином «стивидорное обслуживание» подразумевается рабочая операция, связанная с погрузкой, размещением и укладкой груза в транспортном средстве так, чтобы обеспечить не только сохранность, безопасность груза, но и без потерь осуществить намеченную перевозку в ходе рейса конкретного судна или по маршруту следования вагона, автомобиля, автотрейлера с грузом и т.д. К разряду

стивидорных операций относятся также ряд требующихся манипуляций с грузами (на терминалах, в портах, на железнодорожных станциях, в

товарных складах), например, перевалку, взвешивание, сортировку и т.п.

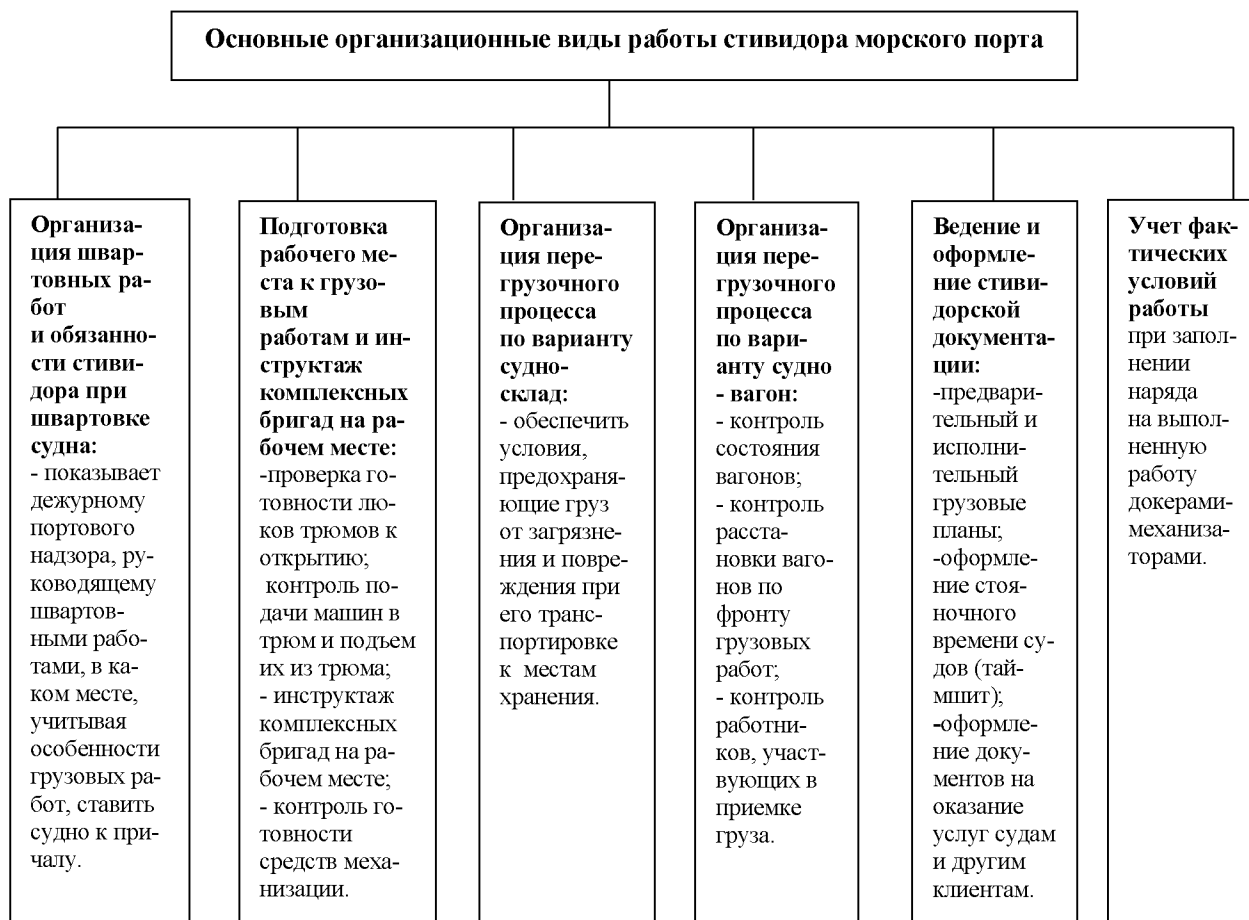


Рисунок 1 – Основные организационные виды работы стивидора морского порта

Часто эти операции подразделяются на две категории: «грузовые работы на борту» (транспортного средства) и «грузовые работы на терминале» в его широком понимании. Наиболее оптимальной для владельца транспортного средства является их исполнение одной, еще лучше собственной дочерней фирмой в «аккордном варианте» по всему комплексу обслуживания. Такое положение соответствует технологиям грузовых операций с контейнерами и ролтрейлерами на терминалах, с учётом выбора заранее такого базисного условия контракта, которое позволило бы возложить организацию погрузки/выгрузки груза не на грузораспорядителя, а на перевозчика.

Организация стивидорного обслуживания как за рубежом, так и в нашей стране имеет ряд особенностей.

Стивидорные компании в странах с развитой экономикой, являются, как правило, предприятиями частными, а в развивающихся могут быть и государственными или полугосударственными.

Очень часто все они объединяются в предпринимательские ассоциации («союзы»), даже по странам и регионам. Такие ассоциации, с одной стороны, централизованно согласовывают условия коллективных трудовых договоров с профсоюзами докеров, а с другой, устанавливают единые для всех своих членов правовые нормы и тарифы для оформления индивидуальных стивидорных контрактов с заказчиками работ, т.е. как с фрахтователями тоннажа (грузовладельцами), так и с перевозчиками.

При этом нужно заметить, что докеры, как правило, принадлежат к наиболее организованной части рабочего класса, а объединяющие их профсоюзы выступают в качестве влиятельной политической силы в стране. Процесс согласования редакции трудовых договоров и уровней заработной платы нередко сопровождается всеобщими забастовками, парализацией работы портов, ТЛЦ и др. Не случайно, поэтому, в каждом чартере содержится на этот счет специальная оговорка, регулирующая поведение его сторон в период трудового

конфликта, тем более, что участником его нередко оказывается в силу рабочей солидарности судовая команда.

Активность профсоюзов владельцами стивидорных и терминальных компаний учитывается по-разному. Владельцы и арендаторы терминалов стремятся к созданию у себя дочерних стивидорных подразделений с постоянным штатом рабочих. Другие стивидорные компании держат у себя в постоянном найме от нескольких человек бригадиров («форманов») до 80% штата рабочих, а остальных набирают по потребности из портового рабочего «пула», контролируемого профсоюзом («part regular, part-pool employment system»). Очень часто такой набор производится с подходом судна к порту и только по получению конкретным стивидором заказа на его обработку. Соответственно, менеджеры пула регистрируют в нем не только грузчиков профессионалов, но и рабочих припортовых предприятий и крестьян с ближайших ферм, просто из лиц, желающих подработать.

Любому предпринимателю (в широком смысле), нуждающемуся в рабочей силе для погрузки груза в судно, выгрузки груза из судна и производства работ на причале или в складе, требуется, прежде всего, ознакомиться с принятыми в порту, регионе, стране «Общими условиями работы стивидоров», разработанными соответствующей ассоциацией или объединением ассоциаций портовых стивидоров и с действующими здесь уровнями «единых стивидорных тарифов».

При этом, как правило, содержащаяся в «условиях» информация воспринимается лишь для оценки ситуации и общей ориентации в предстоящих расходах. Дело в том, что непрерывный процесс контейнеризации грузов, механизации и автоматизации перевалочных операций поддерживает пока в современных условиях постоянное превышение предложения стивидорных услуг относительно спроса на них. Острая конкуренция на рынке стивидорного обслуживания позволяет перевозчикам и экспедиторам зачастую добиваться значительных уступок в ходе редактирования условий стивидорных контрактов и уторговывания размеров скидок со ставок в опубликованных тарифах (мероприятие оформляется в виде конфиденциального приложения - аддендума к контракту).

В принципе, каждая типовая проформа стивидорного контракта определяет в тексте правовые отношения между заказчиком и исполнителем грузовых работ и содержит ставки на их оплату. Содержание типовой проформы стивидорного контракта представлено для наглядности на рисунке 2.

В принципе, каждая типовая проформа стивидорного контракта определяет в тексте правовые отношения между заказчиком и исполнителем грузовых работ и содержит ставки на их оплату. Содержание типовой проформы стивидорного контракта представлено для наглядности на рисунке 2.

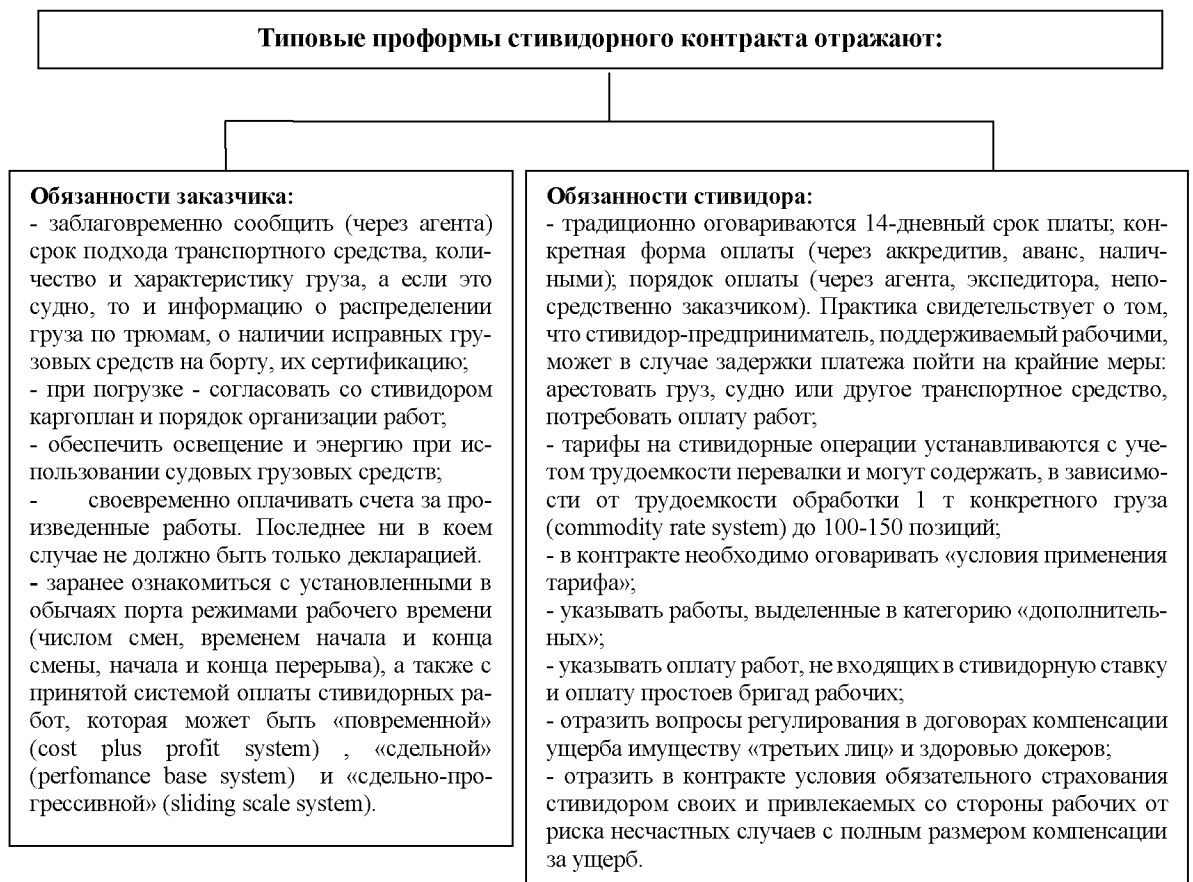


Рисунок 2 – Основное содержание типовых проформ стивидорного контракта

Обязанности, согласно контракту, заказчика работ по отношению к исполнителю - стивидорной компании следующие:

- заблаговременно сообщить (через агента) срок подхода транспортного средства, количество и характеристику груза, а если это судно, то и информацию о распределении груза по трюмам, о наличии исправных грузовых средств на борту, их сертификацию;

- при погрузке - согласовать со стивидором каргоплан и порядок организации работ;

- обеспечить освещение и энергию при использовании судовых грузовых средств;

- своевременно оплачивать счета за произведенные работы. Последнее ни в коем случае не должно быть только декларацией.

Традиционно оговариваются: относительно короткий, как правило, 14-дневный срок платы; конкретная форма оплаты (через аккредитив, аванс, наличными); порядок оплаты (через агента, экспедитора, непосредственно заказчиком). Практика свидетельствует о том, что стивидор-предприниматель, поддерживаемый рабочими, может в случае задержки платежа пойти на крайние меры: арестовать груз, судно или другое транспортное средство, потребовать оплату работ непосредственно капитаном судна, водителем грузовика и т. д.

Для правильной редакции в договоре обязанностей исполнителя работ - стивидора заказчику целесообразно заранее ознакомиться с установленными в обычаях порта режимами рабочего времени (числом смен, временем начала и конца смены, начала и конца перерыва), а также с принятой системой оплаты стивидорных работ. В принципе, она может быть «повременной», «сдельной» и «сдельно-прогрессивной».

«Повременная» - как правило, почасовая система, покрывающая трудовые затраты и обеспечивающая доход предпринимателю-стивидору («cost plus profit system»), в принципе, не стимулирует повышение производительности труда докеров. Соответственно, заказчики, как правило, стремятся добиваться совмещения почасовых норм с условием их оплаты только при достижении определенных норм выработки (количества тонн, числа контейнеров в час и др.). Необходимо учитывать также и то, что по почасовым ставкам приходится оплачивать труд крановщиков, водителей автопогрузчиков, плотников, работников по укладке и креплению грузов, зачистке трюмов и др. При этом сам «стивидор» может оказаться на

стороне заказчика и выступить контролёром интенсивности труда этой категории трудящихся.

На практике, наиболее распространенной является, поэтому, сдельная оплата труда (performance base system), при которой интересы перевозчика и стивидорной компании могут в значительной мере совпадать, поскольку увеличение производительности труда грузчиков отражается, с одной стороны, на сокращении времени стоянки перевозочного средства, а с другой, в то же время способствует общему росту доходов стивидорной компании.

Здесь нужно иметь в виду и то, что нормы погрузки - выгрузки могут регулироваться различными местными нормативными актами в зависимости от степени механизации работ, грузоподъемности и типа кранового оборудования.

Нормы устанавливаются с разбивкой: по типоразмерам судов или в расчёте на рабочий люк, на единицу массы или объёма груза, люмпсум за рабочий день, за сутки и т.д. Для автомобильного транспорта нормы определяются согласно количеству погруженного / выгруженного груза в течение часа, затраченному общему времени, с учётом времени на маневрирование автомобиля и времени на оформление документации, на взвешивание и пере взвешивание груза, на пересчёт мест.

Тарифы на стивидорные операции устанавливаются с учетом трудоемкости перевалки и могут содержать, в зависимости от трудоемкости обработки 1 т конкретного груза (commodity rate system) до 100-150 позиций. Для грузов с удельным погрузочным объемом более единицы (УПРО 1) тарифная ставка может взиматься за единицу объема или за обработку отдельного места (в тарифе содержатся правила обмера и указывается исполнитель операции обмера - стивидор, тальман). В целях упрощения пользования тарифами грузы могут группироваться в классы (обычно 10-12) - а также дифференцироваться по вариантам грузовых работ: «трюм - причал»; «трюм - наземный транспорт» и т.д.; различаться по видам упаковок и габаритам мест. Для мелких партий штучных грузов устанавливаются повышенные ставки тарифа.

Особое значение в контракте имеют «условия применения тарифа». Если в проформе называется ставка, якобы включающая в себя «выполнение всех операций с грузом» или «свободная консолидированная ставка» (consolidated rate) или «аккордная ставка» (flat rate), то в условиях применения тарифов должны быть перечислены все

операции, которые в такую ставку включены (за операции, не включенные в перечень, стивидор может потребовать дополнительную плату). К ним относятся: погрузка, выгрузка, укладка и сепарация в трюме, мелкий ремонт тары. Использование стропов, сеток, кранов, погрузчиков и т.п. либо включается в калькуляцию тарифа, либо оговариваются их предоставлением за специальную арендную плату.

Базисная ставка стивидорного тарифа установлена за работы, выполняемые в обычное время, в обычных условиях и с обычным риском. За любые отклонения предусматриваются надбавки:

- за работу в неурочное время: выходные и праздничные дни, во 2-ю и 3-ю смены, в обеденный перерыв;

- за работу с вредными грузами: пылящими, остро пахнущими, трудоемкими (слежавшимися, смерзшимися и т.д.);

- за погрузку/выгрузку с перевеской или производимую на рейде;

- за работу в неудобных помещениях: шелтердеках, в кормовых трюмах, в трюмах, разделенных переборками или тоннелем гребного вала, в диптанках;

- за работу в загрязненных трюмах, рефкамерах и других помещениях, вредных для здоровья докеров;

- за работу с транспортным средством меньшего, чем установленного его среднего размера (надбавка) или большего (скидка);

- за погрузку грузового места: тяжеловесного, длинномерного, с нетрадиционным весом, подмоченного, обгорелого, грязного и др.

Все работы, имеющие непостоянный характер, выделяются в категорию «дополнительных», которые должны заказываться и оплачиваться особо. К ним, как правило, относятся: переукладка груза в трюмах или с выгрузкой груза на берег; сортировка груза по коносаментным партиям; счет и проверка состояния груза, если они возлагаются на стивидорную, а не на тальманскую фирму и др.

Как правило, в контракте особо оговаривается оплата заказчиком крановых расходов, если они не входят в стивидорную ставку, и оплата простоев бригад, происшедших по вине судна (отсутствие электроэнергии, пара и т.д.); в случае завершения работ до конца смены: по метеопричинам; из-за отсутствия груза, вагонов и т.п.

При этом оплата простоев производится по почасовым ставкам. При калькуляции ставок на операции, связанные с заполнением контейнеров грузами (stuffing) и выгрузкой (stripping) грузов из

контейнеров учитывается трудоемкость, связанная с манипуляциями штучными грузами в слабой упаковке, с необходимостью их сепарации, с обеспечением правильности сдачи груза получателям, а также с подсчетом наличия и проверкой состояния грузов в контейнерах.

Исключительно важным является регулирование в договорах вопросов компенсации ущерба имуществу «третьих лиц» и здоровью докеров. В договоре должно содержаться предупреждение о том, что если нанесён ущерб грузу или судну, то грузовладелец и судовладелец должны располагать правом требования обязательного завершения грузовых работ, составления соответствующих актов сюрвейерами, в которых бы подтверждалось то, что ущерб (судну, грузу) был нанесен стивидором и был определен размер нанесенного ущерба. Практика показывает, что при отсутствии акта сюрвейера стивидорные компании претензий от судов- или грузовладельцев не принимают.

Идеальным является наличие в контракте условия обязательного страхования стивидором своих и привлекаемых со стороны рабочих от риска несчастных случаев с полным размером компенсации за ущерб. Если предусмотренная компенсация не возмещает ущерба, нанесенного рабочему в связи с потерей трудоспособности, пострадавший будет вправе предъявить через суд иск непосредственно к перевозчику. По этой причине, а также в связи с тем, что в ряде зарубежных стран вообще отсутствуют как система государственного медицинского страхования, так и законы о компенсации рабочим ущерба за увечья и потерю трудоспособности, перевозчики страхуют такого рода риски в клубах взаимного страхования, согласно договору, с которым они могут выдать стивидору гарантийное письмо (letter of indemnity) о принятии на себя всего риска возмещения ущерба пострадавшему лицу.

Соответственно, в договоре или в приложениях к нему устанавливается порядок активирования страховых случаев как в отношении рабочих, так и в отношении перевозочных средств и устройств в случае их повреждений.

Сдельно-прогрессивная система оплаты стивидорных работ (sliding scale system) применяется при погрузке/выгрузке контейнеров, когда ставка за число контейнеро-операций, производимых за час, предусматривает выплату премии за ее перевыполнение.

Помимо прямой скидки с тарифа можно в ход переговоров получить и косвенную скидку, в том числе путем: возложения на стивидора обязанности в случае завершения работы в одном

трюме, использовать освободившихся рабочих в других трюмах, либо на других судах судовладельца; установления льготного периода, в течение которого судовладелец не компенсирует простой бригад (до 2-х часов); отнесения на счет стивидорной компании некоторых дополнительных видов вспомогательных операций (открытие, закрытие люков и др.); снижения процента на накладные расходы (overhead expenses) - обычно до 5-15%.

Все изложенное выше свидетельствует о сложности калькуляции стоимости работ по погрузке и выгрузке грузов. В агентских и экспедиторских фирмах эта работа поручается, как правило, специалистам, имеющим опыт работы в стивидорных предприятиях.

На транспорте осуществляется лицензирование погрузочно-разгрузочных работ (стивидорной деятельности).

Производство погрузочно-разгрузочных работ на железнодорожном транспорте характеризуется тем, что пока почти 80% грузов, предъявляемых к перевозке, грузится и выгружается на подъездных путях предприятий, терминалов, товарных складов и организаций, связанных с общей сетью железных дорог непрерывной колесей, т.е. на местах «не общего пользования».

Плата за погрузку грузов на местах «общего пользования» средствами железных дорог (на грузовых дворах станций, где обычно концентрируются погрузочно-разгрузочные операции, в других пунктах погрузки-разгрузки, находящихся в ведении железной дороги) осуществляется по соглашению сторон.

При калькуляции ставок грузы по их трудоемкости обычно распределяются на несколько классов. В тарифах «одной тонно-операцией» считается перемещение груза: «из склада в вагон или на автомашину - при погрузке; из вагона или автомашины в склад - при выгрузке; из вагона в вагон, из вагона в автомобиль, из автомобиля в вагон - при перегрузке (прямая операция); внутри склада с целью проверки или перевески груза, от-

валки груза от железнодорожной линии для освобождения места для выгрузки и другие, если условиями работы в этих операциях возникает необходимость».

Заключение. В условиях развития рыночных отношений в России повсеместно применяется западная практика организации стивидорных работ. Она находит свое выражение во внедрении контрактных договорных правоотношений между морскими, речными и авиационными портами, владельцами терминалов и товарных складов и грузовладельцами (экспедиторами) в части производства работ по погрузке и разгрузке грузов. На транспорте осуществляется лицензирование стивидорной деятельности.

Калькуляция стоимости работ по погрузке и выгрузке грузов является сложным процессом. Федеральная служба по тарифам и Минтранс осуществляют государственный контроль за уровнями тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними работы, а также на транспортно-экспедиторское обслуживание грузов в крупных морских портах России. В других портах универсализация стивидорных тарифов контролируют ассоциации судовладельцев. Стивидорный контракт является основным документом, регулирующим правоотношения между перевозчиком и стивидорной компанией.

Литература

1. Плужников КИ, Чуномова Ю. А. Транспортное экспедирование, агентирование и брокериз. Учеб.-М.: ТрансЛит, 2012.
2. Шматов Э. М. Справочник стивидора. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1983. – 150 с.
3. Юридический справочник по торговому мореплаванию /под. ред. к.ю.н. А.С. Кокина.– М.: «Спарк», 1998. – 506 с.

References

1. Pluzhnikov K. I., Chuntomova YU. A. Transportnoe ekspedirovanie, agentirovanie i brokerazh: Ucheb.-M.: TransLit, 2012 g.
2. Shmatov E. M. Spravochnik stividora — 2-e izd., pererabi dop.—M.: Transport, 1983.—150 s.
3. Yuridicheskij spravochnik po trgovomu moreplavaniyu/Podred. kyun.Kokina.A.S.—M.: Izdatelstvo «Spark», 1998.—506s

УДК 656.611

DOI: 10.34046/aumsuomt98/2

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ВЫБОРА ОПТИМАЛЬНОГО ВАРИАНТА ДЛЯ БУНКЕРОВКИ СУДОВ В РАМКАХ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

К.В. Конфино, старший преподаватель кафедры «Таможенное право»

А.С. Погарская, кандидат экономических наук, доцент «Таможенное право»

Проблемная ситуация с экологической обстановкой в мире обуславливает необходимость контроля за выбросом загрязняющих веществ в атмосферу. Следовательно, в разряд приоритетных встает вопрос