

1. Коммерческие условия линейного судоходства.

Линейное судоходство - форма организации перевозок грузов при которой судовладелец (линейный оператор) обеспечивает выполнение пяти обязательных условий:

1. регулярное движение пошвенных судов;
2. по заранее объявленному расписанию;
3. между установленными портами;
4. на основе типового договора морской перевозки - коносамента;
5. с оплатой перевозки по установленным тарифам.

Различают следующие виды
линей:

- односторонние, функциони-
руют одним судовладель-
цем;

- совместные, обслуживают
несколько транспортных
компаний;

- конкурентные, которые
организуются и действуют
на основе сформировавшейся конку-
рентной (объединенной) судовла-
дельческой компании.

В 1974 году ООН разработала
Кодекс поведения линейных
конфедераций, по которому ли-
нейной конфедерацией призна-
ется группа, состоящая из
двух и более судоводящих компа-
ний, функционирующая су-

да, которые предоставляют услуги по международным межконтинентальной перевозкам грузов на определенных направлениях и имеют соглашения об общих тарифных ставках, правах и обязанностях членов конференции и других условиях.

Коммерческий перевозок, интенсифицирующей операций по перевозке грузов, рост объема использованных специализированных судов привели к тому, что линейное судоходство приобрело две формы обслуживания:

- 1. регулярную;
- 2. срочную.

Регулярные судоходные линии (Regular Shipping Lines) предусматривают: определенность

маршрут и направление следо-
вания, а именно - базовые пор-
ты, в которые обязательно захо-
дит судна данной линии, и фра-
хтантажные порты, в кото-
рые возможен заход судов; опре-
деленную частоту отхода
судов (обычно 2-3 отхода в ме-
сяц с распределением по дека-
дам или неделям); катего-
рию грузов, включая ограниче-
ния по массе партии отрабо-
ток и габаритам грузовых
мест, тарифы на перевозку
грузов между парами пор-
тов.

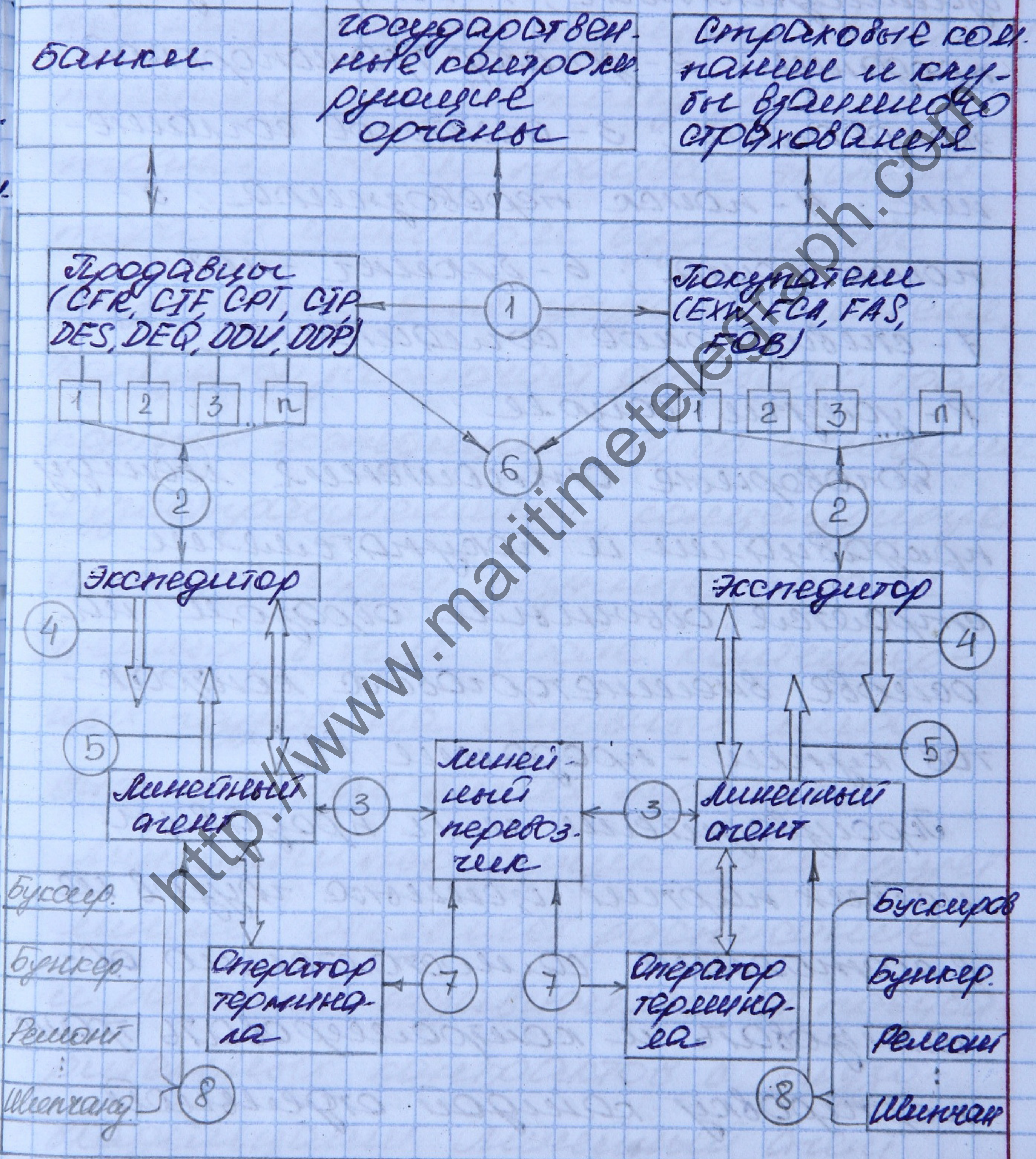
Из регулярных судоходств на-
шей выделены контейнерные
и роверные линии (Contai-



per lines; Ro-Ro lines). Они на-
 зываются срочными, так как
 суда, работающие на этих
 линиях, выдерживают распе-
 сание заходов в порты с точ-
 ностью до - даты месяца или
 дни недели.

Для обеспечения перевозок грузов
 на срочных линиях создаются
 фирменные транспортно-техноло-
 гические системы, которые пре-
 дусматривают использование
 судоводительскими компаниями не-
 большого числа судов - фидеров (Feeder
 ship) для транспортировки гру-
 зов в дополнение к магистраль-
 ным судам. При этом большие
 партии контейнеров или гене-
 ральных грузов, доставляемые
 по основным магистральным спо-

ростными судами, концентрируются в 2-4 базовых крупнейших портах, оснащенных высокопроизводительными терминалами, на которых осуществляется перевалка грузов на транзитные средства других видов и играющая роль международных центров перевалки - распределительных центров (Distribution Centers). Далее фидерные суда развозят грузы на малые и средние расстояния небольшими партиями, обслуживая районы, относящиеся к распределительному центру. Такими центрами являются Гонконг, Сингапур, Гамбург, Нью-Йорк, Роттердам, Стокгольм и др.

Схема договорных отношений участников транспортного процесса в линейном судоходстве.



Обозначения:  - договорные
отношения;  - контроль и
взаимодействие; 1 - контракт купли-
продажи; 2 - договор транспортной
экспедиции; 3 - агентское соглаше-
ние; 4 - поиск перевозчика; 5 -
поиск груза; 6 - букетный;
7 - спевдорное соглашение;
8 - услуги фирмы

Договорные отношения между
продавцами и покупателями
строятся обычным образом на
основе внешнеторговых контрак-
тов купли-продажи (1).

Производители или продавцы
мелких партий ценных грузов не
в состоянии самостоятельно ор-
ганизовать и контролировать тран-
спортировку каждой отдельной

картelle, так как товар продвигается и отправляется ежедневно многочисленными картеллами на различные направления различными видами транспорта. Поэтому участие в транспортном процессе экспедитора в линейном судосудовождении обязательно для грузоотправителей, экспедитор заключает договоры транспортной экспедиции (Э) со многими грузоотправителями, концентрирует и контролирует крупные потоки ценных, в том числе контейнерных грузов на основных мировых направлениях перевозок.

Линейный перевозчик организует линию, объявляет расписание и работает независимо от предварительных контрактов с грузо-владельцами. Линейный агент

привлекает грузо на суда линии во всех портах захода. Он продаёт транспортные услуги судовладельца в определённом решении. Агентское соглашение (3) носит долгосрочный характер и возлагает на агента большие обязанности и полномочия, чем агентское соглашение портового обслуживания в традиционном судоходстве. Необходимые для обслуживания судна услуги фирмы (8) предоставляются агентом в обычном порядке.

Техника заключенных договора морской перевозки в морской судоходстве:

- обязанность фрахтователя - кодекс морской перевозки (4) и франко-

7
перенос с него договора от имени

и за счёт грузоотправителя:

- обязанность именной агент-
перенос и привлечение груза на
именно (5) и заключение догово-
ра морской перевозки от имени
перевозчика.

Экспедитор и агент устанавливают
деловые контакты с от имени
своих клиентов и заключают
договор морской перевозки, кото-
рой первоначально оформляется
заявкой грузоотправителя - букинг-
контракт (6), а после его акцепта
и фактического приема груза
подтверждается коносаментами.

Долгосрочные контракты - стиве-
дорные соглашения (7) с опера-
торами терминалов в портах
порту захода морских судов

закладывает судовладельцы.

2. Условия чартера об оплате фрахта.

Фрахт (Freight) - плата судовладельцу за перевозку грузов морем, выражаемая в определенной денежной единице.

Условие о фрахте в чартере представлено в двух вариантах:

- 1) фрахтовая ставка;
- 2) порядок и время оплаты фрахта.

Фрахтовая ставка (Rate of Freight) - цена морской перевозки одной фрахтовой единицы груза, которая устанавливается.

8
ей со стороны стороны в кан-
дом отдельном случае при
заключении чартера обычно
на один порт погрузки и вы-
грузки, а остальные условия
регулируются надбавками

Фрахтовая единица (Freight
Unit) - единица массы (тонн),
объема (куб. м...) или мест
(ящики, бочки...), применяемая для
расчета провозного платежа.

Срок действия фрахтовой став-
ки ограничен. сроком действия
чартера.

Величина фрахтовой ставки
зависит:

- от рода и транспортные
характеристики груза;
- расстояния и направления
перевозки;

- условный рейс и, следовательно с ними раскладов, которые несут судно (портные сборы, стоимость погрузки/выгрузки и т.д.);
- сезона перевозке;
- конъюнктуры фрахтового рынка.

Сумма фрахта в большинстве случаев определяется произведением, поименным от ушню жемми фрахтовой ставке на количество груза, и указывается в счете за фрахт (Freight Invoice).
Так как по ряду причин количество груза, принятого в порту погрузки, не всегда соответствует количеству груза, доставленного и сданного в порту выгрузки, в чартере оговаривает-

9
ся, за какое количество груза оплачивается фрахт:

• Intaken - за порученное количество груза, то есть количество груза, указанное в составленной в порту поручки сомо-сальенте.

• Delivered - за доставленное количество груза в порт назначения, когда при выгрузке пересчитывается (перевешивается) груз, и фрахт оплачивается за фактически доставленное количество груза.

Еще нельзя заранее установить, сколько груза сможет принять судно, в практике используется оплата фрахта на условиях лондонских (линтон) - оговариваемая в чартере твердая

сущность фрахта, возмещае-
мая судовладельцу полностью
независимо от того, какое ре-
зультат груза фактически попу-
щено на судно.

Иногда фрахтовая ставка
устанавливается в зависимости
от стоимости перевозимого
груза. Это практикуется при пе-
ревозке ценных товаров: мехов,
золота, драгоценностей. В этих
случаях метод исчисления
фрахтовой ставки называется
ad valorem (Ad Valorem) - в
виде твердой ставки не за еди-
ницу груза, а в процентах от
цены товара.

Часто в чартере оговаривает-
ся право фрахтователя гру-

зять/разгрузить судно в несколь-
 ких портах. В таких случаях
 устанавливается базисная фрако-
 товая ставка за определенное
 число сокетов (1/1 или 1/2 и т.д.),
 а за каждой дополнительной
 порт погрузки или выгрузки
 устанавливается надбавка к
 базисной ставке. При этом над-
 бавка исчисляется на весь груз,
 принятый судном, а не только
 на количество выгруженное
 (погруженное) в каждом из допа-
 кительных портов.

Если в чартере предусмотрены
 грузовой опцион, то могут
 отовариваться и фрактовые
 ставки, раздельно для каждого
 груза из числа введенных в оп-
 цию.

В некоторых случаях фрахтователь обязан оплатить судовладельцу дополнительную фрахтовую обратный фрахт (Back Freight), за доставку груза в первоначальный порт отправления, если он не может быть сдан в порту назначения по причинам, не зависящим от перевозчика.

В соответствии с условиями чартера фрахт может быть выделен:

1) в порту погрузки - по условию "фрахт предварительно оплачен", сумма которого должна быть выделена к моменту подписания коносамента и в коносаменте делается отметка (штамп) - Freight Prepaid.

2) в порту выгрузки - по условию "взыскать фрахт", о чем генерал отписывается в соответствии - Freight collect. Момент оплаты фрахта по этому условию поднимает упоминание: по прибытии судна (On arrival); после сдачи груза (Upon right delivery of the cargo); после проверки целостности судна (On outturn). Может быть предусмотрена также оплата фрахта застывшим в процессе выгрузки груза (Concurrent with discharge) на разливных ее этапах;

3) часть фрахта оплачивается в порту погрузки - в виде аванса фрахта (Advance Freight) с окончательным расчетом в порту выгрузки.

Замочное право судовладельца (Shipowner's lien) на груз позволяет приостановить выгрузку или не выгрузить груз временно до полного выплаты ему суммы фрахта, мертвого фрахта, демергенса, и т.д. за повреждение груза, если все расходы на получение груза не оплачены.

Полностью оплатить фрахта за груз, в контракте предусматривается обязанность фрахтователя судовладельцу мертвого фрахта, если он не представил судну обусловленного контрактом полного груза с учетом маржины.

3. Формы договора морской перевозки.

В зависимости от того на каких базисных условиях поставки товара заключен контракт купли-продажи продавец или покупатель становится грузоотправителем (фрахтователем) и нанимает (фрахтует) судно, т.е. заключает с перевозчиком договор морской перевозки, который должен в точности соответствовать транспортным условиям контракта купли-продажи.

Таким образом, продавец или покупатель выполняет свои транспортные обязательства через посредство судовладельца, который привлекается к исполнению

контракта купли-продажи
через договор морской перевозки.



Своя взаимотомительная сторона при
заключении договора морской пере-
возки.

13

Согласно договору морской перевоз-
ки груза, перевозчик (фрахтов-
щик) обязуется принять от грузо-
отправителя (фрахтователя) груз,
доставить его в сохранности в
предусмотренное договором
место назначения и там вы-
дать его уполномоченной лицу
(грузополучателю), а фрахтова-
тель обязуется уплатить за пе-
ревозку груза установленную дого-
вором перевозчиком плату (фрахт).
Наиболее используемые формы
договора морской перевозки:

- чартер;
- коносамент;
- буксент-кот;
- берс-кот;
- дисконт-кот.

Трехсторонние той или иной фор-

ной договора морской перевозки за-
висит от формы организации
международного торгового судо-
ходства, срочности оформле-
ния и др. условий.

Договор между фрахтователем
и фрахтовщиком в торгово-
вом судоходстве оформляется
в форме чартер-партиса
(Charter-party, Charter).

Наиболее современная форма чар-
теров - чартеры боксовой формы
(Box Form), где на первой страни-
це для каждого вида
перевозимой информации пре-
дусмотрены специальные клетки -
"боксы".

Один из первых чартеров боксовой
формы был Всеобщий универ-

14
самый чартер ВТМСО „Генсон“?

Часть I этой программы содержит 21 статью - более. Эта страница предназначена для заполнения неизменных условий, которые обычно согласовываются двумя сторонами при заключении договора, а именно: данные о судне, чреде, порте, фрахтовой ставке, вышнейшем времени, ставке депозита, дате канцелярии и т.п. В самом конце первой страницы бланка оставлено место для подписей судовладельца и фрахтователя.

Остальные места составляют часть II, в которой изложены неизменные условия договора (более 15 статей) и другие положения договоров: о войне, забас-

товке, девиации, залоговом праве и т.д.)

Неизменные коммерческие, правовые условия части II напечатаны в лондонской последовательности - сначала статьи, касающиеся погрузки, выгрузки, перехода морем, выгрузки судна, после этого общие статьи и оговорки.

Консолимент (Bill of Lading, B/L) - документ установленной формы, выдаваемый перевозчиком грузоотправителю после погрузки груза на судно, в подтверждение факта принятия его к перевозке и обязательства доставить груз в согласованное место назначения.

Конносамент - документ, составленный морским перевозчиком на основании данных, представленных грузоуправителем.

В сфере линейного судоходства он называется линейным конносаментом (liner bill of lading) и выполняет функции:

1. является доказательством договора морской перевозки;
2. служит распиской перевозчика в приеме груза к перевозке;
3. является товарораспорядительным документом, дающим право его владельцу распоряжаться грузом.

Линейные конносаменты включают все специальные условия договора перевозки грузов на линейных судах. Основные из них:

- „Continebill“ („Конлайнбилл“) - „развернутая форма“
- „Linebill“ („Лайнбилл“) - „краткая форма“
- „Combinedthroughbill“ („Комбайн-трубл“) - сквозной коносамент
- „Visconbill“ („Висконбилл“) - мультимодальный коносамент
- „FIATA FBL“ - Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading - товарно-транспортная накладная мультимодальной транспортной коносамент FIATA.

Букенг-нот - форма договора морской перевозки в шипингом судостроительстве, подтверждающего бронирование места на шипингом судне и предусматривающего взаимную ответственность

ность перевозчика и грузоотправителя. По этому договору перевозчик принимает на себя обязательство перевезти груз на судне данной линии, а грузоотправитель - представить груз и оплатить его перевозку в соответствии с тарифами линии.

Договор, оформленный буквенно-номером, может заключаться также посредником, с одной стороны, и линейным агентом - с другой.

Оформляется на специальном бланке и содержит основные условия перевозки и тарифную ставку линии, принявшую для перевозки данного груза.

Реквизиты буквенно-номера:
 - наименование перевозчика, судовладельца и судна;

- вид и количество груза, место его размещения;
- порты отправления и назначения;
- предположительное время погрузки;
- тарифную ставку;
- программу коносамента

Берс-нот (Berk Note) - форма договора морской перевозки, применяется как в митном, так и в транзитном судостроении. Составляется перевозчиком (его агентом) в форме письма в нескольких экземплярах и за соответствующей подписью направляется грузоотправителю, который своей подписью подтверждает принятие изложенных в берс-ноте условий перевозки.

Условий договора берс-кот ана-
логично условиям букинг-кот
с той разницей, что в нём
обычно оговариваются условия
расчёта стапелного времени
распределения расходов по грузо-
вым операциям и др. В части
стандартности условий правового
характера в берс-коте даётся
ссылка на одну из типовых
преферен чартеров.

В морской судоходстве пере-
возимые при помощи берс-кот,
если генерального груза не доста-
ет до полной загрузки судна, и
для заполнения неиспользуемой
грузовместности судно доу-
жастся ками-медо грузом
на условиях трамповых пере-
возок.

Риелтор-нот (Fixture Note) применяется в трамповом судороде-ве как предварительный документ, фиксирующий факт формирования судна и его основные условия (наименование судна и сроки его подачи, количество и род груза, порты погрузки и выгрузки, порты грузовых работ, фрахтовую ставку, наименование фрахтователя, формулу чартера, согласно которой устанавливаются остальные условия).

В последующем является чартером, после подписания которого, риелтор-нот утрачивает силу как доказательство наличия и содержания дою.

вопросы морской перевозки.

4. Обязанности сторон по ба-
зису поставки товаров на
условиях КАП (CFR)

Инкотермс (International Com-
mercial Terms, Incoterms) - между-
народные правила по толкова-
нию коммерческих терминов
и выражений, обобщающие
опыт мировой коммерческой
практики издаваемые Между-
народной торговой палатой.

Всего в Инкотермс-2000 содер-
жится 13 базисных условий
поставки, которые определяют
взаимные обязанности продав-
ца и покупателя в сфере пере-
возки продаваемых товаров

в результате заключения
международного контракта
купил-продаж.

Каждое базисное условие поставке товаров определяет решение 3-х принципиальных вопросов международного контракта купли-продажи:

1. момент перехода рисков
2. распределение расходов
3. документные или равноценные электронные сообщения.

Все предпологаемые в Инкотермс базисные условия поставки товаров объединены в четыре группы.

В группу C входит четыре условия - CFR, CIF, CPT, CIP. Продавец берёт на себя основные

транспортные расходы, но не

риски.

CFR - Cost and Freight (... named port of destination) - стоимость и фрахт в указанной порту назначения. Это условие означает, что продавец выполняет поставку, когда товар перешел через поручи судна в порту отгрузки. Продавец обязан доставить товар в порт, погрузить на борт зафрахтованного или для этой цели судна и оплатить фрахт. Распределение расходов и рисков по этому условию не совпадает. Продавец несет все расходы по перевозке до порта назначения, в то время как риск за утрату или повреждение товара лежит на

нем только до момента пере-
хода товара через поручи
судна в порту погрузки. В
цену товара входит стоимость
самого товара, расходы на доо-
тавку и погрузку и фрахт за
его перевозку до порта назна-
чения.

5. Какими условиями чарте-
ра оговаривается определение
момента начала отсчёта ста-
тийного времени в иностран-
ном порту?

Статийное время (laytime) —
это время, которое в соответствии
с условиями чартера пре-
доставляется фрахтователем

для выполнения грузовых работ и, связанная с ними, вспомогательная операция в портах погрузки / выгрузки, за которую судовладельцу не полагается никакого дополнительного вознаграждения, кроме соответствующей фрахтовой ставки. При этом, и для судовладельца и для фрахтователя важное значение имеют три вопроса:

- 1) момент начала отсчёта стапелного времени;
- 2) способ расчёта его продолжительности;
- 3) период, исключаемый из отсчёта стапелного времени. Момент, с которого начинается отсчёт стапелного времени, зависит от условий конкретного

гартера. Обычно отплытие
время начинается, когда:

- судно является "прибывшим
судном";
- судно готово к грузовым ра-
ботам;
- судовладелец (капитан) дал
команду о готовности судна к
грузовым работам.

Отношения фрахтователя и
судовладельца регулируются
системой нотисов, т.е. уведом-
лений, которые даёт судовладе-
лец (капитан судна) фрахтова-
телю или его агенту относительно
его даты и времени прибытия
судна в порт и готовности
его к погрузке / выгрузке. В соот-
ветствии с этими нотисом

различают на:

- предварительный;
- окончательный;
- нотис о готовности.

Для того, чтобы отослать стандартно-ночно вращенные нотисы в соответствии с чартером, капитан обязан подать в порт погрузки/выгрузки по адресу, указанному в чартере, предварительные нотисы в предельнейшей дате прибытия судна в порт. Коллименты и сроки погрузки этих нотисов оговариваются в чартере.

Периодические нотисы не могут быть разными, например - за 10, 7, 3 суток, в этом случае последний из них (за 3 суток) называется окончательным нотисом

(Final Notice).

Сроки подачи нотисов могут быть оговорены в чартере:

- в календарных днях (Calendar Days Notice) - все дни подряд;

- в рабочих днях (Work Days Notice) - за вычетом выходных и праздничных дней;

- в "чистых днях" (Clean Days Notice) - день подачи нотиса и день прибытия судна в порт не учитываются.

Нотис о готовности (Notice of Readiness, NOR). Важное условие начала счёта ста-
вшего времени - подача ка-
питаном держателем или
его агенту нотиса о том, что
судно прибыло в порт или,

в соответствии с правилами, действующими в приезде и готово во всех отношениях с выполнением грузовых операций.

Время подачи котуса (Tender) должно быть зафиксировано в судовом журнале. Эта дата называется Reporting Day и, если по какой-либо причине котус не может быть вручен по прибытии судна, причина должна быть в нём обязательно отражена.

Гражданин должен в полученном котусе о готовности указать дату и время его получения (received), а также подтвердить подписью своё согласие в принятии (Accepted) котуса.

В отношении времени пода-

или котика в зарплате не могут
быть установлены, что котик
о готовности должны быть
подан и бюджет принят:

1) только в часы работы порта
и выходные рабочие дни
(обычно они приводятся в
зарплате)

2) в любое время суток и день
неделя.

Если котик о готовности не
подан или подан, но отра-
жен с достаточным для этого
основанием, судно считается
не прибывшим, и фрахтователь
не несет ответственности за
его простой. Это важно не
только для начисления ста-
льного времени, но и в

тех случаев, когда судно при-
бывает к порту раньше времени.

задача.

Определить сумму фрахта
за перевозку баркентов, если
известны следующие условия
рейсового тарифа:

Базисное количество груза - 31000,
маржина - +7%

Фактически перевезено груза
с перевозке - 28500 тонн

Норма грузооборот работы в порту
погрузке - 5500 тонн/сут

Норма грузооборот работы в порту
выгрузки - 5000 тонн/сут

Базисная фрахтовая ставка -
- 18 долл. за 1 м

Ставка демарганса - 6300 долл/сут

Ставка детеншенса - 180% ставки
демарганса

Компьютеризированное время -

не более 2 суток

Брокерская комиссия - 1,45%

Скидка с суммы фрахта за
не увеличивание - 1,5%

Фактическое стояночное

время в порту погрузки - 7 сут

Фактическое стояночное

время в порту выгрузки - 9 сут

Исчисление стандартного време-

ни в текущих днях (РД)

Обязательная оплата дисконта,

депозитная и детеншен.

Транспортировка осуществляется на

условиях FIOT.

Решение.

Транспортировка на условиях FIOT-
условие, при котором судовла-
делец свободен от расходов по

погрузке, выгрузке и укладке / штабел- 24
ке груза. Условие обязывает фрах-
тователя оплатить все грузо-
вые операции, которые выпол-
няют наемные шлюп стевы-
дери, начиная от склада с
заключением укладки в трюм,
и в обратном порядке при вы-
грузке. При этом он несет
ответственность не только за
своевременный подвоз и отвоз
груза, за качество укладки, но
и за продолжительность грузовых
работ.

Марджин - право судовладельца
определить окончательное коли-
чество груза, подлежащего по-
грузке в пределах установленных
тарифов, как предельного полного
груза.

Если базисное количество 31 000 тонн и маржины +7%, то новое количество груза к погрузке: $31\,000 + 7\% = 31\,000 + 2\,170 = 33\,170$ тонн. Фрахтователь обязан оплатить это количество.

Так как груз представлено меньше (28 500 тонн), то фрахтователь будет оплачивать «мертвый» фрахт: $33\,170 - 28\,500 = 4\,670$ тонн по фрахтовой ставке, за вычетом стевидорных работ на это количество груза.

$$28\,500 \cdot 18 = 513\,000 \text{ долл. США}$$

$$4\,670 \cdot 18 = 84\,060 \text{ долл. США}$$

$$\text{Всего: } 513\,000 + 84\,060 = 597\,060 \$$$

Сталмейное время - время, которое в соответствии с условиями

ми чартера, предоставляется
 фрахтователю для выполне-
 ния грузовых работ и, связанных
 с ними, вспомогательных опе-
 раций в портах погрузки / вы-
 грузки, за которое судовладельцу
 не полагается никакого дополни-
 тельного вознаграждения, кроме
 согласованной фрахтовой став-
 ки. Стаммное время рассчиты-
 вается действенным количеством
 груза на порту грузовых работ.
 определенным стаммное время
 на погрузку:

$$28\ 500 : 5\ 500 = 5 \text{ суток}$$

стаммное время на выгрузку:

$$28\ 500 : 5\ 000 = 6 \text{ суток}$$

Дешероги - денежное возмещение
 судовладельцу расходов по содер-
 жанию судна на стоянке, ко-

торое увеличивает ответственность при контрактной работе.

Детеминен - возмещение простое сверхконтрактной работы.

Дешереда:

$$6300 \cdot 2 = 12600 \$ \text{ погрузка}$$

$$6300 \cdot 2 = 12600 \$ \text{ выгрузка}$$

Детеминен:

$$11340 \cdot 1 = 11340 \$ \text{ выгрузка}$$

Тогда, сумма факта:

$$597060 + 2 \cdot 12600 + 11340 = 633600 \$$$

Сколько с суммы факта за не взвешивание:

$$633600 - 1,5\% = 624096 \$$$

Брокерская комиссия:

$$624096 + 1,75\% = 635017 \$$$

Ответ. 635017 \$

Литература:

26

1. Николаева Л. В. Коммерческая эксплуатация судна: Учебн. - О.: Ренекс, 2006. - 454 с.
2. Николаева Л. В., Петров И. И. Чартер и коносамент. Основные формы договора морской перевозки: Учебное пособие - Одесса: - Видав Інформ ОНМА, 2005 - 144 с
3. Николаева Л. В., Петров И. И. Контроль и обслуживание судов в портах Украины: Учебн. посібн. - Одесса Видав Інформ ОНМА, 2006 - 46 с
4. Николаева Л. В., Петров И. И. Коммерческие вопросы морского агентирования: Учебн. посібн. - Одесса: Видав Інформ ОНМА, 2004 - 235 с