

УДК 656.6

## ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННЫХ ДОГОВОРОВ НА ПЕРЕВОЗКУ НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Маслов Станислав Сергеевич<sup>1</sup>, аспирант

e-mail: [staschopko7@gmail.com](mailto:staschopko7@gmail.com)

<sup>1</sup> Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

**Аннотация.** В статье проанализированы особенности современных договоров на перевозки на речном транспорте. Освещены преимущества и недостатки существующего формата договоров. Представлены рекомендации по составлению договоров в современных условиях транспортного рынка. Рассмотрены тенденции заключения договоров в последние годы.

**Ключевые слова:** речные перевозки, договор на перевозку, рамочный договор, условия договора перевозки.

## CHARACTERISTICS OF MODERN INLAND WATERWAY TRANSPORTATION CONTRACTS

Stanislav S. Maslov<sup>1</sup>, Doctoral Student

e-mail: [staschopko7@gmail.com](mailto:staschopko7@gmail.com)

<sup>1</sup> Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

**Abstract.** The article analyzes the features of modern river transport contracts. It highlights the advantages and disadvantages of the current contract format. Recommendations are provided for drafting contracts under modern transportation market conditions. Trends in contract formation in recent years are also examined.

**Keywords:** river transport, contract of carriage, framework agreement, terms of carriage.

В последние годы в сфере речного транспорта России всё чаще заключаются не разовые контракты на каждую перевозку, а рамочные договоры (генеральные соглашения). Такой подход стал отраслевым стандартом, и на то есть несколько причин — от экономии времени до адаптации к сезонности навигации. Разберёмся, почему компании предпочитают долгосрочные соглашения, а также рассмотрим преимущества и недостатки таких договоров.

Одна из главных причин применения рамочных договоров — сокращение бюрократии. В речных перевозках массовые грузы (уголь, нефтепродукты, зерно, металлы) перевозятся регулярно, и каждый раз оформлять новый контракт нецелесообразно. Вместо этого

компании заключают единый договор, в котором прописывают общие условия: порядок расчётов, ответственность сторон, условия форс-мажора.

Конкретные параметры перевозки (тарифы, дата, объём груза, маршрут) фиксируются в дополнительных соглашениях или заявках. Например, металлургический комбинат может заранее зарезервировать тоннаж барж на весь сезон, а затем лишь уточнять детали каждой отправки.

Речной транспорт в России сильно зависит от природных факторов. Навигация длится в среднем 5–7 месяцев, а в северных регионах еще более короткий срок. Кроме того, уровень воды в реках непостоянен: из-за засухи судовой ход может обмелеть, и судно не сможет пройти с полной загрузкой, как это часто происходит в районе города Городец.

Рамочный договор позволяет быстро адаптироваться к таким изменениям. Если из-за погодных условий график срывается, стороны вносят корректировки без перезаключения контракта. Это особенно важно для крупных грузоотправителей, которые работают с жёсткими производственными циклами [1].

Основные грузы на речном транспорте — массовые и однотипные: уголь, нефть, руда, зерно. Заказчиками на перевозку таких грузов зачастую являются крупные компании («Русал», «СУЭК», «Лукойл»), которым удобнее заключать долгосрочные соглашения (на 1–3 года), чем каждый раз искать перевозчиков.

Рамочный договор даёт им гарантии доступности транспорта в пик сезона, когда спрос на суда резко возрастает. Кроме того, такие контракты часто включают скидки за объём, что снижает логистические издержки [2].

В рамочном договоре можно заранее прописать: механизм разрешения споров (например, обязательный досудебный порядок), штрафы за просрочку или недогруз, условия страхования груза. Это уменьшает количество судебных разбирательств и ускоряет урегулирование конфликтов. Например, если перевозчик задерживает доставку из-за аварии, грузовладелец взыскивает штраф по заранее согласованной схеме, а не тратит время на переговоры.

Несмотря на преимущества, у такого формата есть и слабые стороны. Размытая ответственность — если условия конкретной перевозки описаны недостаточно чётко, могут возникнуть споры. Риск невыполнения обязательств — если одна из сторон систематически нарушает график, расторгнуть такой договор сложнее, чем разовый. Судоходные компании, заключая долгосрочные рамочные соглашения, сталкиваются с существенными финансовыми рисками. Фиксированные тарифы, которые изначально кажутся выгодными, могут превратиться в источник убытков при изменении рыночной конъюнктуры. Рост цен на топливо, увеличение стоимости ремонтов и обслуживания судов — все это ложится тяжёлым бременем на перевозчиков, не имеющих возможности оперативно корректировать ставки. Данная особенность актуальна, когда тарифы указываются в самом рамочном договоре, а не в дополнительном соглашении. Особенно остро эта проблема проявилась в 2022 году, когда резкий рост цен на дизельное топливо (до 40%) поставил многие судоходные компании перед выбором: работать себе в убыток или нарушать контрактные обязательства. Рамочные договоры содержат немало подводных камней в своей юридической составляющей. Размытые формулировки общих положений часто трактуются грузовладельцами в свою пользу. Например, обязательство "обеспечить своевременную доставку" может быть истолковано как безусловная гарантия сроков, даже если задержка произошла по независящим от перевозчика обстоятельствам — из-за штормового предупреждения или закрытия шлюзов [3].

Еще одна проблема — крайняя сложность расторжения таких соглашений. В отличие от разовых контрактов, выйти из долгосрочного рамочного договора без существенных



финансовых потерь практически невозможно, особенно если в нем не предусмотрены четкие условия прекращения обязательств [4].

Рамочные договоры создают опасную зависимость судоходных компаний от крупных грузовладельцев. Нефтяные и металлургические гиганты, пользуясь своим монопольным положением, часто навязывают перевозчикам жесткие условия перевозки с минимальной маржинальностью для судоходной компании. А в случае банкротства контрагента судоходная компания может потерять значительную часть доходов на весь срок действия договора.

Работа по рамочным договорам предполагает колоссальный рост документооборота. Каждая конкретная перевозка требует оформления дополнительных соглашений, заявок и уточнений. Это не только увеличивает нагрузку на юридические и логистические службы, но и повышает риск ошибок в планировании и учете.

Исходя из этого, можно сделать выводы и дать следующие рекомендации по составлению договоров на перевозку на речном транспорте:

- Включать в договоры механизмы гибкого ценообразования (привязку тарифов к ценам на топливо или биржевым индексам)
- Детально прописывать компенсационные механизмы за простой и недогруз
- Закреплять четкие условия расторжения договора
- Страховать риски, связанные с несостоятельностью контрагентов
- Ограничивать срок действия рамочных соглашений 1-2 годами

Рамочные договоры в речных перевозках имеют противоречивый характер. С одной стороны, они обеспечивают стабильную загрузку флота, с другой – существенно ограничивают финансовую и операционную гибкость судоходных компаний. В условиях нестабильной экономической ситуации особенно важно находить баланс между гарантиями загрузки и сохранением возможности маневра. Оптимальным решением может стать разработка более сбалансированных форм контрактов, где интересы перевозчиков будут защищены не меньше, чем интересы грузовладельцев [5].

Рамочные договоры в речных перевозках — это ответ отрасли на логистические и экономические реалии. Они экономят время, снижают риски и позволяют компаниям гибко подстраиваться под изменения. Однако их эффективность во многом зависит от детализации условий — чем точнее прописаны правила взаимодействия, тем меньше проблем возникнет в процессе исполнения.

Электронный документооборот (ЭДО) стал стандартом для оформления договоров, накладных и актов приёма-передачи. Это сокращает сроки согласований и минимизирует ошибки. Например, цифровые подписи и блокчейн-платформы обеспечивают прозрачность на всех этапах [6].

Автоматизация логистики дополняют системы GPS-мониторинга и IoT-датчики, которые позволяют отслеживать грузы в режиме реального времени. При задержках из-за погоды или изменения уровня воды стороны оперативно корректируют условия, что закрепляется в дополнительных протоколах к договорам.

Особое внимание уделяется опасным грузам, таким как нефтепродукты. Контракты детализируют условия их хранения, требования к судам и страхование экологических рисков. Например, утечка нефти может повлечь многомиллионные штрафы, поэтому ответственность перевозчика прописывается особенно тщательно [7].

Рост контейнеризации изменил структуру договоров: теперь в них фиксируются сроки возврата тары, штрафы за повреждения и условия погрузки. Популярность контейнеров объясняется их универсальностью — они подходят для металлопроката, химикатов и даже сельхозпродукции.



Для скоропортящихся грузов, таких как рыба или фрукты, в контрактах отдельно оговаривается использование рефрижераторных судов с контролем температуры ( $\pm 2^{\circ}\text{C}$ ) и влажности. Это снижает риски порчи груза и способствует разрешению споров между сторонами.

Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года усилила роль инфраструктурных требований. Например, договоры теперь часто включают условия использования причалов с обязательным обслуживанием гидротехнических сооружений.

Поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ ужесточили правила регистрации судов и распределили ответственность за аварии на инфраструктуре. Это заставляет компании детализировать в контрактах порядок взаимодействия с портовыми службами.

Для постоянных клиентов логистические компании предлагают долгосрочные договоры с гибкими тарифами и бонусами за объёмы. Например, металлургические холдинги заключают соглашения на 3–5 лет с фиксацией минимальных ставок.

Негабаритные и опасные грузы требуют особых условий: в контрактах прописываются альтернативные маршруты на случай маловодья, компенсации за простой судов и двойное страхование. Так, перевозка нефти по Волге может включать пункт о резервных танкерах на случай аварии [8].

Сезонность навигации (например, замерзание рек зимой) вынуждает включать в договоры «окна» для задержек. Климатические изменения добавляют новые риски — маловодье в южных регионах России уже привело к спорам о штрафах за невыполнение сроков.

Страхование стало обязательным пунктом, особенно для грузов, склонных к самовозгоранию (уголь, химикаты). Полисы покрывают не только ущерб, но и упущенную выгоду из-за простоя.

Современные договоры на речные перевозки превратились в многофункциональные инструменты, сочетающие юридические, технологические и экологические аспекты. Их ключевая задача — не только зафиксировать условия доставки, но и создать механизмы для адаптации к непредвиденным обстоятельствам. Для бизнеса критически важно привлекать юристов, специализирующихся на транспортном праве, и использовать цифровые платформы для управления рисками. В условиях климатических вызовов и цифровой трансформации гибкость и прозрачность контрактов становятся залогом устойчивости логистических цепочек.

### **Список литературы:**

1. Союзов А.А. Организация работы речного флота. – М.: Речной транспорт, 1957. –516 с.
2. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р
3. Мясникова, К. Д. Современное состояние и развитие морского и речного флота России / К. Д. Мясникова. — 2016. — С. 66-69.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 785, 786, 787, 799 и гл. 41)
5. Романович А.Н. Правовое регулирование транспортных обязательств. — М.: Юрист, 2020.
6. Егизаров В.А. Транспортное право: Учебник. – М.: Юстицинформ, 2023
7. Пустохина, И.В., Пустохин, Д. Цифровизация логистики в России. Реальность, проблемы и ближайшие перспективы // Логистика. - 2019. - №11. - С. 14-18



8. Еловая, И. А. Правовое регулирование перевозок. В 2 ч. Ч. 2 / И. А. Еловая, Е. В. Малиновский, Е. В. Насташенко. — Гомель : БелГУТ, 2021. — 103 с.:

