

## ЕКОНОМІКА ТАЙМ-ЧАРТЕРНОГО ФРАХТОВАНИЯ

*Крысько С.Л., аспирант (ОНМА)*

*Ця стаття присвячена логістиці перевезень тайм-чартерними рейсами, а також розробці нової методики розрахунку прибутку операторів тайм-чартерного флоту.*

**Ключові слова:** хаєр, тайм-чартер, дисбурсмент, бункер.

**Постановка проблеми.** Определение прибыли тайм-чартерного перевозчика, которое ранее не имело отражения в виде конкретных формул, становится проблематикой логистики тайм-чартерного фрахтования.

**Анализ последних исследований.** В современной литературе большое количество авторов занимается вопросами фрахтования, как, например, Джежер Е.В, Ярмолевич Р.П.

**Выделение нерешенных ранее частей.** В предыдущих работах других авторов формула расчета прибыли фрахователя не включала в себя "Hire" (арендную суточную ставку за судно) и мультипликацию ее на время чартера. Предыдущие авторы ссылались на разницу только доходов и расходов за рейс, без расчета затрат на аренду судна, за период чартера. Разработанная автором статьи формула определяет прибыль тайм чартерных перевозчиков, с учетом суточной арендной ставки за судно и периода чартера.

**Формирование целей статьи.** Данная статья посвящается анализу нового расчета, предложенного автором, прибыли тайм-чартерного оператора. Также рассматриваются возможности минимизации рейсовых расходов.

**Изложение основного материала.** Фрахтование на время (тайм-чартер) является договором, посредством которого судовладелец (фраховщик) отдает в наем полностью снаряженное и укомплектованное экипажем судно фрахователю на согласованный период времени взамен получения от него фрахта. При фрахтовании на условиях тайм-чартера судовладелец сдает, а фрахователь принимает судно на определенный срок, за что судовладелец получает от фрахователя арендную плату, называемую хаєр (Hire). По тайм-чартету фрахователь возлагает на себя только часть эксплуатационных расходов. Это расходы на топливо, дисбурсменты включающие в себя портовые сборы, агентское вознаграждение, лоцманский и прочие сборы, связанные с данным рейсом. Судовладелец, из полученных за аренду денег, выплачивает заработную плату экипажу и осуществляет прочие расходы, не связанные с выполнением данного рейса.

Судно предоставляется в распоряжение фрахователя на весь срок, если только особые

обстоятельства, специально оговоренные сторонами, не помешают фрахователю пользоваться судном "offhire clause"[1].

Она прямо предусматривает, что если судно в результате поломки двигателя, грузовых люков, стрел, кранов и других грузовых устройств и т.д. выводится из эксплуатации, действие договора фрахтования приостанавливается на период вывода судна (offhire).

Обязанностью судовладельца является передать тайм-чартерному фрахователю судно в мореходном состоянии. Судно должно быть пригодно для немедленного использования, т.е. должно иметь надежный и прочный корпус, двигатель, такелаж, палубное оборудование, грузовые помещения, люка и грузовые устройства. При фрахтовании на условиях тайм-чартера судовладелец сдает, а фрахователь принимает судно на определенный срок, за что судовладелец получает от фрахователя арендную плату.

Тайм-чартерный фрахователь становится оператором, то есть в какой-то мере временным владельцем судна. Он, в пределах своих прав, эксплуатирует его и, соответственно, в полном объеме принимает на себя коммерческие риски по экономике рейса [2]. Т.е. тайм-чартерный фрахователь является оператором судна только в пределах коммерческой части. В тайм-чартете предусматриваются две даты передачи судна: первая - начальная дата предоставления судна в распоряжение фрахователя, и вторая, конечная - дата канцелинга, которая может быть пролонгирована.

При тайм-чартерном фрахтовании устанавливается фраховая ставка за перевозку единицы груза на определенном направлении. Эта ставка фиксируется на период тайм-чартера.

Прибыль тайм-чартерного перевозчика складывается из разницы доходов и расходов за рейс. Отсюда видно, что чем короче период тайм-чартера тем больше его прибыль. Поэтому тайм-чартерный перевозчик стремится минимизировать стояночное время в портах погрузки выгрузки, с целью минимизации общего количества дней тайм-чартера. При нынешних ставках на суда Panamax суточный hire достигает отметки 35-50000 тыс долларов в сутки. Поэтому колебания периода

тайм-чартера могут привести к значительным потерям или дополнительной прибыли.

При выполнении рейса тайм-чартерный перевозчик старается купить бункер по максимально низкой цене, так как 15-20% от затрат тайм-чартерного рейса приходится на стоимость топлива.

Следующим звеном увеличения доходности рейсов является максимизация использования дедефта судна. При правильной загрузке судна улучшается вместимость грузовых помещений, что позволяет добрать дополнительное количество груза.

Валовой доход тайм-чартерного фрахтователя за рейс рассчитывается так

$$It/c = Fr \times Q$$

-FR-ставка фрахта за перевозку единицы груза, \$;

-Q-количество груза;

Прибыль тайм-чартерного фрахтователя за рейс рассчитывается как:

$$Pt/c = It/c - Hcc \times Tt/c - R$$

It/c-доход тайм чартерного фрахтователя за рейс;

Hcc- суточная тайм-чартерная арендная ставка судна – “Hire”, \$;

Tt/c-период тайм-чартера, суток;

R-расходы тайм-чартерного фрахтователя за период тайм чартера;

Основными статьями тайм-чартерных переменных расходов являются расходы на топливо, портовые сборы и агентские расходы, входящие в дисбурсмент, канальные сборы.

Расчетная формула расходов на тайм чартерный рейс:

$$R = Rm + Rk + D + Ra$$

где R<sub>t</sub>- расходы на топливо(бункер) за период между входением и выходом из чартера;

R<sub>k</sub> - канальные сборы;

D-дисбурсменты (портовые сборы и агентское вознаграждение);

R<sub>a</sub> – другие отчисления (комиссия, страховые, налоговые и т.д);

Расчетная стоимость топлива (бункера) за рейс:

$$Rm = Qt/c \times Vm$$

где Qt/c - кол-во топлива(бункера) потребленного судном за период тайм-чартера;

V<sub>t</sub> - цена топлива(бункера), за которую бункер был куплен тайм-чартерным фрахтователем.

**Выводы данного исследования и перспективы дальнейших исследований.**

Изменение структуры рынка и глобализация перевозок влечет за собой концентрацию внимания на оперировании флотом. Тайм-чартерный вид перевозок удобен для дистанционных операторов и достаточно прост, что и способствовало его широкому распространению. В связи с этим в мировой практике появилось много разновидностей и подвидов тайм-чартерных договоров. Эти разновидности имеют разные преимущества для перевозок различных типов грузов и на различных направлениях. Усовершенствование логистики тайм-чартерных перевозок и является задачей для оптимизации перевозок и увеличения прибыли.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Особенности коммерческой части морских перевозок. Пособие для капитанов / “Мортехинформ”. -1988-33 с.
2. Ярмолович Р.П., Джежер Е.В. Практика фрахтования судов Феникс-7 с.

**Аннотация.** Данная статья посвящена логистике перевозок тайм-чартерными рейсами, а также разработке новой методики расчета прибыли операторов тайм-чартерного флота.

**Ключевые слова:** хаер, тайм-чартер, дисбурсмент, бункер.

**Summary.** This article is devoted to logistic of time-charter voyages and working out new methodic of calculation operator’s time-chartered fleet profit.

**Keywords:** hire, time-charter, disbursement, bunker.

**Рецензент** к.э.н., доцент ОНМА Косьминых Н.А.  
**Эксперт редакционной коллегии** к.э.н., доцент УкрГАЖТ Токмакова И.В.