

УДК 656.614.3.076.3

ФОРМУВАННЯ СТОЯНОЧНОГО ЧАСУ РЕЙСА СУДНА З УРАХУВАННЯМ ЧАРТЕРНИХ УМОВ

Онищенко С. П., д.е.н., професор кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень» Одеського національного морського університету, e-mail: onyshenko@gmail.com, ORCID: 0000-0002-9660-1921;

Коскіна Ю. О., к.т.н., професор кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень» Одеського національного морського університету, e-mail: yuliia.koskina@ukr.net, ORCID: 0000-0002-3164-6504

У статті розглянуто засади формування стояночного часу рейса, виходячи із умов договору рейсового фрахтування та особливостей виконання рейса. При цьому тривалість стояночного часу розглядається як сумарні часові витрати на вантажні роботи (сталійний час) та додаткові витрати часу, які є наслідком формувань чартерних умов та обставин, які можуть виникнути під час виконання рейсу, вже після укладання чартеру. Останні визначено як такі, що знаходяться поза межами контролю судновласника, у той час як кожна чартерна умова щодо знаходження судна у порту передбачає декілька можливих формувань та є предметом торгу між судновласником і фрахтувальником. Відповідно, судновласник може з одного боку торгуватися про прийнятні для себе формування, виходячи з конкретної ситуації, а з іншого – використовувати їх як засади калькуляції часових (і у подальшому – грошових) витрат. За результатами рейсів виконано аналіз структури стояночного часу, та проілюстровано частку додаткових витрат часу у загальному стояночному часі (за типами суден, найбільш поширеними у Чорноморсько-Середземноморському регіоні). Подано можливі варіанти формувань чартерних умов, якими формуються додаткові витрати стояночного часу, та формалізовано порядок визначення складових загального стояночного часу рейса.

Ключові слова: стояночний час рейса, умови чартера.

Постановка проблеми. Чартерні умови, якими регламентуються терміни знаходження суден у портах, мають принципове значення для судновласника, оскільки формують стояночний час рейсу як складову загального часу його виконання, а через це – впливають на величину витрат судновласника, пов'язаних із його виконанням. Саме тому торгуванню умов щодо сталійного часу судновласник має приділити найретельнішу увагу. Майже усі умови, які стосуються сталії, є предметом торгування, що дає судновласнику певні можливості «відстоювати» свої інтереси. Наразі слід пам'ятати, що під час торгування будь-яких умов, які стосуються портів (у тому рахунку – і умов про сталійний час) судновласник знаходиться у менш вигідному становищі порівняно із фрахтувальником. Тому він має орієнтуватися на найгірший для себе варіант.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Умови чартерів про сталійний час детально викладено у багатьох виданнях вітчизняних авторів [1–6]. Втім, вони викладають тлумачення чартерних формувань про сталію із акцентом на їх «вигідність» або «невигідність» для судновласника. Жодних спроб встановити їх кількісний вплив на оцінку тривалості знаходження судна у портах під вантажними роботами у згаданих публікаціях немає. Окрім того, на нашу думку, не коректним виглядає визначення різних варіантів фіксації умов про сталійний час як «вигідних» та «невигідних» адже жодного критерію такої «вигідності» названими авторами не запропоновано. При цьому, у багатьох із згаданих робіт апріорі виходять з того, що час стоянки судна у порта має бути якомога меншим. Така постановка питання була вигідна за часі існування планової системи господарювання, коли чи не основою задачею судноплавних компаній було виконання державного плану перевезень. Наразі у сьогоденних умовах основна задача судновласника полягає у забезпеченні ефективності роботи суден. Тому, на нашу думку, єдиним критерієм «вигідності» будь-яких умов чартер-партії (у тому рахунку і умов про сталійний час) для судновласника є ефективність виконання рейса, яку можна виміряти грошима – прибутком. А з цього випливає, що судновласник може погодитися навіть на «найневигідніші», як їх класифікують автори у згаданих роботах, формування, за умови, якщо йому буде запропоновано таку фрахтову ставку, яка забезпечить ефективне виконання рейсу. Однією

із складових визначення прибутку є рейсові витрати, величина яких залежить власне від часу рейса, у тому рахунку – і від стояночної складової.

Велику увагу способам оцінки тривалості стояночного часу судна у рейсі приділено у [7] зокрема з урахуванням умов чартер-партій: «Знание условий чартеров ..., относящихся к сталийному времени, их правильно понимание и толкование позволяют ... предотвратить неоправданные расходы...». Автор перераховує фактори, що вони впливають на тривалість стояночного часу і зокрема підкреслює необхідність їх чіткого урахування. Наразі у роботі також наголошується теза щодо зменшення стояночного часу як способу підвищити ефективність рейсів, що на нашу думку, за викладеними вище причинами, є доволі суперечним твердженням.

У [5] зазначається, що стояночний час рейса залежить цілком від фрахтувальника, оскільки саме він опікується та несе відповідальність за виконання вантажних робіт. Жодним чином не спростовуючи це твердження, на нашу думку, судовласник має певні можливості впливати на ті домовленості, які зафіксовано чартер-партією щодо термінів на умов виконання вантажних робіт (за дотримання яких дійсно відповідальним є фрахтувальник), оскільки усі вони є результатом домовленостей.

Публікації іноземних авторів, присвячені сталийному часу, також носять характер викладання – чартерні умови, які використовуються у договорах рейсового фрахтування, наводяться у вигляді переліку із більш або менш детальними коментарями до них [11-16]. За зрозумілих причин у них відсутня притаманне раніше згаданим публікаціям вітчизняних авторів віддзеркалення засад планової економіки на визначення та оцінці ефективності виконання рейсів. Наразі, так само, у них і немає чітко визначених критеріїв оцінки впливу умов чартер-партії на тривалість знаходження судна у портах; у названих роботах автори також обмежуються лише тлумаченнями загального характеру. Широко відомі присвячені чартерним умовам та зокрема – сталийному часу – роботи [17, 18], втім вони носять суто юридичний характер; у них згадано та прокоментовано поширені або незвичайні юридичні справи.

Окремі роботи, у яких подано результати досліджень сталийного часу, розглядають його, залежно від факторів, які дійсно визначають його тривалість як частину часу стоянки судна у портах. Зокрема, у [19] стояночний час судна досліджується як випадкова функція, аргументом якої є кількість вантажу. У [20] інструменти теорії масового обслуговування використовуються для оцінки тривалості знаходження судна у порту, враховуючи можливі паламки перевантажувального обладнання. Тим не менш, дані результати оцінюють вплив на стояночний час судна специфічних факторів та розглядають окремі ситуації, які можуть виникнути під час знаходження судна у порту. Наразі жодна з робіт не аналізує вплив чартерних умов та їх формувань на тривалість стояночного часу рейса судна.

Мета статті. Виходячи з викладеного, метою цього дослідження є структуризація стояночного часу та формування його по складових, тривалість яких залежить від формувань чартерних умов щодо сталийного часу на знаходження судна у портах.

Виклад основного матеріалу. Важливою складовою загального часу рейса є стояночний час. При цьому його тривалість, сформована у великому ступені, чартерними умовами, знаходиться під більшим контролем судовласника на відміну від ходової складової часу рейса – вона залежить від відстані між портами, які однозначно називаються фрахтувальником та судовласник не може торгуватися щодо їх зміни, та швидкості руху судна, варіювати якою судовласник має певні можливості.

Більшість умов, за допомогою яких судовласник може оцінити ймовірну тривалість знаходження судна у портах, міститься у пропозиції (оферті) фрахтувальника. Наразі, вони є предметом торгу та обговорення. А отже для судовласника насамперед постає задача оцінити наскільки запропоновані умови щодо сталийного часу відповідають «ідеї» ставки. Зрозуміло, що для судовласника прийнятою буде ставка фрахта та такому рівні, яка, сформувавши загальну величину фрахта, дозволить йому щонайменше відшкодувати свої витрати, пов'язані із виконанням рейсу. Відповідно, отримавши від фрахтувальника

пропозицію з «ідеєю» фрахтової ставки, судовласник має співвіднести величину фрахта, який він отримує, із своїми витратами, основою яких є беззаперечно час рейса. Як складова загального часу рейса, стояночний час впливає на загальні рейсові витрати судовласника. У свою чергу, загальні рейсові витрати, якщо віднести їх на кількість вантажу, можуть слугувати підставою для порівняння отриманої величини (яка фактично є собівартістю перевезення 1 т вантажу) із запропонованою «ідеєю» ставки.

У найбільш загальному вигляді тривалість стояночного часу рейса можна подати як:

$$t_{cm} = t_{ЗРР} + t_{\text{дод}}, \quad (1)$$

де t_{cm} – стояночний час рейса, діб; $t_{ЗРР}$ – тривалість виконання вантажних робіт, діб; $t_{\text{дод}}$ – додаткові витрати часу під час знаходження судна у порту, діб.

При цьому обидві складові наведеного виразу залежать як від формулювань чартерних умов, так і від особливостей виконання рейса, перелік яких подано на рис. 1.

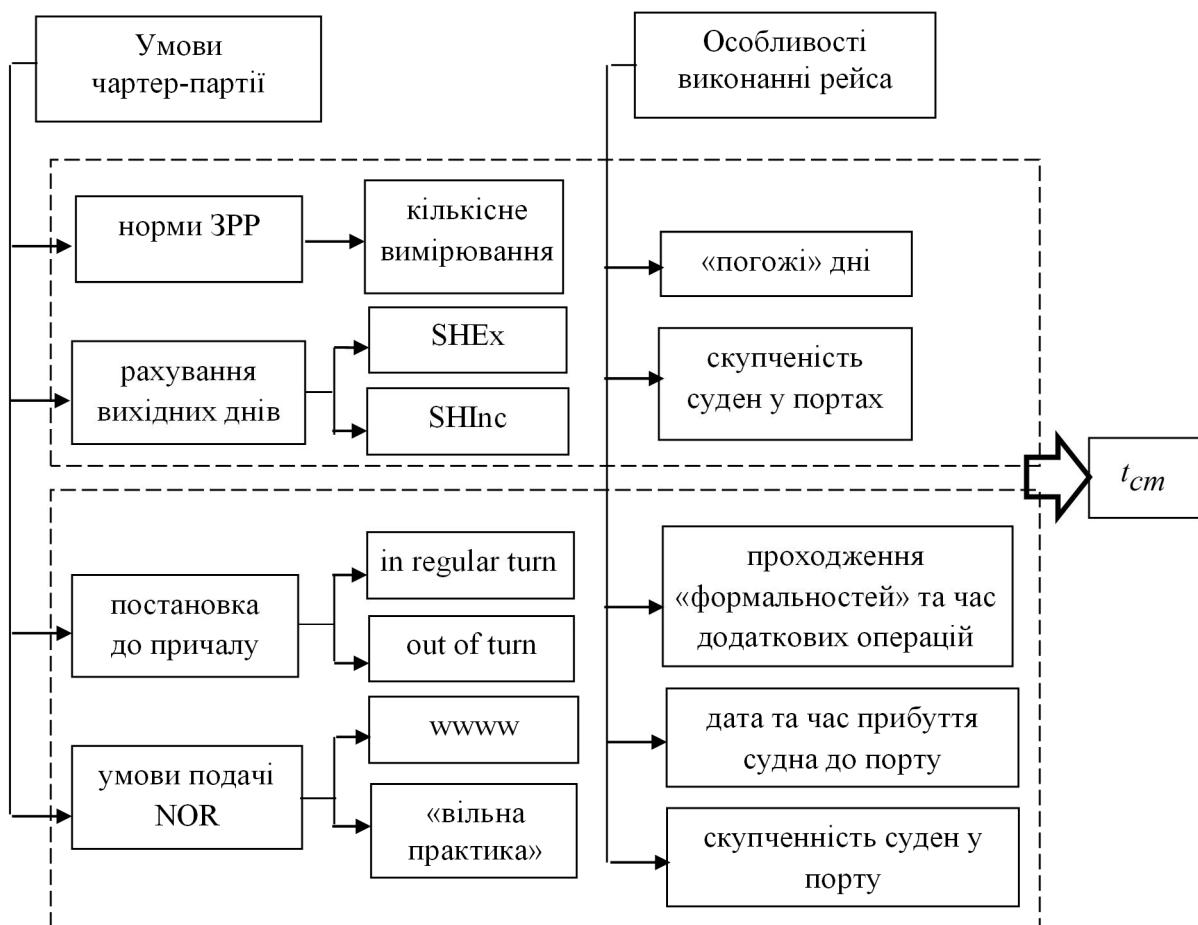
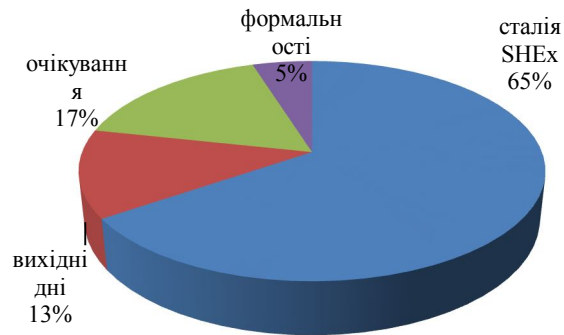


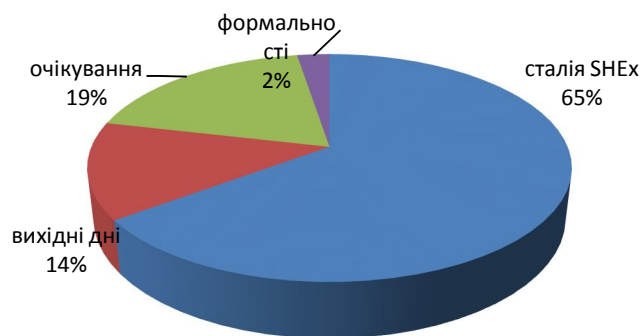
Рисунок 1 – Фактори, які впливають на формування стояночного часу судна

Як відомо, стояночний час рейса складається із сталійного часу – тривалості безпосереднього виконання вантажних робіт, а також так званих додаткових витрат часу – очікування постановки до причалу, проходження формальностей тощо. За підрахунками авторів, такі додаткові витрати часу становлять до 20 % загального стояночного часу. Зокрема, розрахунки виконувались по малотоннажних суднах, міні-балкерах та балкерах handysize як найбільш поширених суднах у Чорноморсько-Середземноморському регіоні. Авторами було проаналізовано статистичні дані про стояночний час знаходження суден у портах та визначено частки сталійного та «додаткового» часів у загальному стояночному часі. Результати обробки подано на рис. 2 а) для малотоннажних суден дедвейтом до 5000 т, в) міні-балкери, в) балкери handysize).

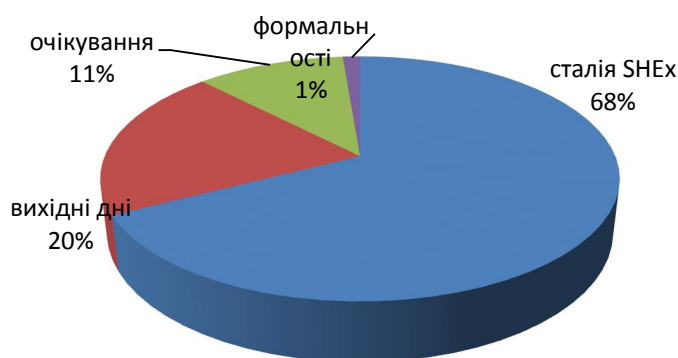
Як можна переконатися за усіма суднами сталійний час становить приблизно $\frac{2}{3}$ загального стояночного часу; відповідно третина перепадає на «додатковий» час. При цьому доволі вагомою є частка часу, доки судно очікує дати лейдейз, прибувши до порту завантаження раніше зазначеної у чартер-партії дати. По портах розвантаження такої ситуації, зрозуміло, немає. Тому час очікування у портах завантаження включає лише фактичний час в очікуванні постановки судна до причалу.



а) малотоннажні судна



б) міні-балкери



в) балкери-handysize

Рисунок 2 – Структура стояночного часу для балкерів

Першовихідним для оцінки тривалості стояночного часу рейса є, як вже зазначалось, чартерні умови про сталійний час. Здебільшого у чартер-партію вносяться норми відповідних вантажних робіт. Саме з використанням норм вантажних робіт судновласник може скалькулювати кількість днів, які надаються фрахтувальнику для виконання

завантаження та розвантаження (або обох цих операцій – за умови погодження так званого реверсивного сталійного часу):

$$t_{3PP} = \frac{Q}{M_{вр}}, \quad (2)$$

де t_{3PP} – кількість днів сталійного часу, діб; Q – кількість вантажу, який завантажується/розвантажується на/з судна, т; $M_{вр}$ – норми вантажних робіт (завантаження/розвантаження), т/судно-добу.

Слід зазначити, що договори перевезення можуть укладатися відразу ж із зазначенням цієї кількості днів, а не через норми вантажних робіт. Цифрові визначення кількості днів, які відводяться для виконання вантажних робіт, або вказівка норм вантажних робіт є для судновласника більш прийнятними, оскільки надають йому конкретну інформацію на відміну від чартерних формулювань на кшталт «із звичайною швидкістю», «за звичаями портів» тощо. Зрозуміло, за таких визначень розрахунок кількості днів на завантаження та/або розвантаження викликає певні складнощі у судновласника. Тим не менш так чи інакше, судновласник має можливість (щонайменше – приблизно) оцінити цю величину. У дослідженні розглядатимемо більш поширені варіанти, які практикуються при укладанні чартерних угод на перевезення вантажів – коли сталійний час у чартері зафіксовано або кількістю днів або через норми вантажних робіт. Слід зазначити, що умови чартерів зобов'язують проводити виконання завантаження та розвантаження лише у «погожі» дні – лише за умови, якщо погодні умови не перешкоджають виконанню вантажних робіт. Застереження про це завжди супроводжує кількісні домовленості про сталійний час: або певна кількість «погожих» днів, які надаються фрахтувальнику для вантажної обробки судна або, за вказівки норми вантажних робіт, використовують застереження «за погожий робочий день». При цьому за будь-яких варіантів кількісної вказівки сталійного часу «робочим» днем за замовченням вважається 24 години.

Наступним етапом є урахування у визначеній так чи інакше кількості днів порядку підрахунку сталійного часу – домовленостей щодо необхідності проведення вантажних робіт під час вихідних та святкових днів. Як відомо, існують два принципові варіанти погодження цих умов. Чартерне формулювання SHInc (Sundays and Holidays Included) включає вихідні та святкові дні до підрахунку сталійного часу. Відповідно, це зобов'язує фрахтувальника забезпечити виконання вантажних робіт у такі дні. Протилежна домовленість SHEx (Sundays and Holidays Excluded) навпаки, не включає вихідні та святкові дні до підрахунку сталійного часу, що надає фрахтувальнику право не виконувати вантажні роботи у оговорені дні. Відповідно до викладеного, кількість вихідних днів або включається до загальної величини стояночного часу (тобто тривалість знаходження судна у порту збільшується на можливу кількість вихідних та святкових днів, які перепадуть на період виконання вантажних робіт, і відповідно у розрахунку слід буде додати t_{SH}) або покладається рівною 0.

На цьому етапі оцінки тривалості знаходження судна у порту є визначення того дня, якого судно прибуде до порту для виконання вантажних робіт. Це є вкрай важливим, оскільки саме від цього дня залежатиме тривалість періоду, що виключається (вихідні та святкові дні), якщо це відповідну умову зазначено у чартер-партії (SHEx).

Визначити день та час прибуття судна до порту судновласник судна, яке працює у трамповому режимі, може лише орієнтовно, оскільки він залежить від віддаленості судна відносно порту, де виконуватимуться вантажні роботи. Слід також мати на увазі, що під час переходу можуть виникнути обставини, які затримують судно, що безумовно внесе певні корективи у розрахунки судновласника.

Для визначення дня прибуття судна (робочий чи вихідний згідно до умов чартер-партії) можна скористатися методом експертних оцінок.

Виконання чи невиконання вантажних робіт у вихідні та святкові дні зрозуміло у великому ступені впливає на загальну тривалість знаходження судна у порту. Наразі врахувати таке «збільшення» можливим є лише за умови, коли судовласник розуміє, якого дня розпочнуться вантажні роботи. А це є у свою чергу залежить не лише від чартерних домовленостей. Насамперед, це визначається днем та часом прибуття судна, на які слід «накласти» умови чартер-партії щодо подачі Нотіса про готовність судна (далі – Нотіса) до вантажних робіт та домовленостей щодо постановки судна до причалу. Якого б дня судно не прибуло до порту (вихідного або робочого, згідно до умов чартер-партії) час очікування початку «робочого» періоду часу згідно до чартерних домовленостей має бути врахований у тривалості стояночного часу. Він може бути меншим або більшим, залежно від того, чи прибуває судно у робочий чи вихідний день:

$$t'_{0ч}, t''_{0ч} \rightarrow 0; \quad (3)$$

$$t''_{0ч}, t'_{0ч} > t'_{0ч}, \quad (4)$$

де $t'_{0ч}$ і $t''_{0ч}$ – час очікування початку «робочого» часу відповідно до чартерних домовленостей, діб.

Початок відрахування сталійного часу в умовах чартер-партій пов'язується із поданням капітаном Нотіса про готовність судна до вантажних робіт (Нотіса). Класичне визначення «готовності» судна до вантажних робіт вимагає не лише факта фізичного знаходження судна у порту. Судно має повністю пройти усі портові формальності, які пов'язані із прибуттям, та дійсно бути готовим прийняти або здати вантаж, включаючи підготовленість вантажних приміщень та відкриття люків.

Постановка судна до причалу та проходження формальностей взагалі-то майже цілком залежить від оперативності дій фрахтувальника. У практичній діяльності відомі випадки, коли фрахтувальники, керуючись власними обставинами та ситуацією (зокрема – із наявністю, а точніше – відсутністю підготовленого вантажу у порту) навмисно «затримували» судно під формальностями для того, щоб унеможливити подачу Нотіса про готовність капітаном.

Щодо умов подачі Нотісу, то згідно до домовленостей сторін, його може бути подано або на умовах *www* без отримання судном «вільної практики» (що вважається більш прийнятним для судовласника варіантом, оскільки дозволяє подавати Нотіс фактично з рейда, не вимушує судно очікувати проходження формальностей та до того ж позбавляє фрахтувальника можливостей навмисно затримувати подачу Нотіса) або ж після отримання судном «вільної практики», тобто після фактично після проходження судном усіх митних, прикордонних та інших формальностей, пов'язаних із прибуттям судна, а тому вважається менш вигідним формулюванням для судовласника. Зазначимо, що ці умови є предметом торгування між сторонами, а отже судовласник має можливість наполягати на вигідних для себе умовах. Залежно від таких домовленостей, до загальної тривалості стояночного часу має бути включено тривалість проходження формальностей t_{ϕ} та так званий «пільговий» період часу t_{NOR} .

У чартер-партії може бути обумовлено постановку судна до причалу «in regular turn» або «out of turn». За першого формулювання час очікування постановки судна до причалу не включається до сталійного часу та його відрахунок почнеться лише з моменту постановки судна до причалу; за іншого – сталія почнеться відраховуватися після подачі Нотісу згідно до умов чартер-партії. Вочевидь, перший варіант є вкрай не вигідним для судовласника, оскільки ставить його у цілковиту залежність від фрахтувальника (наразі, він рідко практикується – частіш домовляються про те, що за рахунок судовласника буде віднесено певну кількість годин очікування причала). Так чи інакше, ці варіанти також є предметом обговорення під час проведення перемовин та обрання того чи іншого варіанту щодо «черги» також у певному розумінні знаходиться під контролем судовласника. Якщо

ж сторони погодили перший варіант домовленостей щодо постановки судна до причалу, то до загальної тривалості стояночного часу має бути включено час очікування черги:

$$t_{PPP} + t_{SH} + t''_{оч} + t_{\phi} + t_{NOR} + t_{черг}, \quad (5)$$

де $t_{черг}$ - час очікування черги, діб.

За другого варіанта маємо покласти:

$$t_{черг} = 0. \quad (6)$$

Щодо черговості постановки судна до причалу, то тут судновласник має також враховувати поточну ситуацію, яка складатиметься у порту на момент прибуття судна. Велике скупчення суден у певних портах у певні сезони може призвести до доволі тривалого очікування постановки судна до причалу – відомі факти простоїв судна у портах Китаю від двох до трьох тижнів залежно від обстановки у конкретному порту [21, 22]. Оглядові публікації, присвячені морському транспорту, також констатують «чергові» простої суден у портах під вантажними роботами [23, 24].

Ще один фактор, який вкрай складно урахувати під час попередніх розрахунків, це періоди часу, які виключатимуться за причини поганої погоди або такої погоди, яке не дозволяє виконання вантажних робіт. Тут за основу судновласник може покласти лише гідрометеорологічні прогнози, особливо – коли відомою є повторюваність опадів та штормових вітрів – два погодні явища, які у найбільшому ступені впливають на можливість виконання вантажних робіт [10].

Висновки. Подана у дослідженні деталізована структура тривалості стояночного часу рейса, з урахуванням чартерних умов та варіантів їх формулювань, є підставою для оцінки їх впливу на ефективність рейса, який виконується. Саме чартерні формулювання тих чи інших умов про сталійний час, разом із особливостями виконання рейсів впливатимуть на тривалість окремих складових стояночного часу рейса, і відповідно – на тривалість рейса. Враховуючи, що саме час виконання рейса є «витратноформулюючим» для судновласника, визначення найбільш прийнятних варіантів формулювання умов щодо знаходження судна у портах під вантажними роботами може бути використано ним під час проведення переговорів у конкретній угоді та враховуватися у торгуванні величини фрахтової ставки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бурмистров М. М. Организация фраховых и внешнеторговых транспортных операций: учебник для морских вузов. / Бурмистров М. М. – М. : Транспорт, 1982. – 288 с.
2. Панибратец Н. П. Организация коммерческой деятельности на морском транспорте: учебное пособие / Н. П. Панибратец, В. И. Сухоцкий. – М. : Транспорт, 1981. – 248 с.
3. Гуревич И. Н. Коммерческая эксплуатация морского судна / И. Н. Гуревич, Э. Л. Лимонов – М. : Транспорт, 1983. – 258 с.
4. Рылов С. И. Фрахтование судов: учебное пособие / С. И. Рылов, Я. А. Горшков, Ю. А. Коскина – Одесса : Изд-во Одесского национального морского университета, 2010. – 269 с.
5. Бабкин Е. В. Международные фраховые и транспортные операции / Е. В. Бабкин, А. Л. Мартынов. – СПб. : СПГУВК, 2002. – 204 с.
6. Забелин В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле / Забелин В. Г. – М. : Росконсульт, 2000. – 256 с.
7. Ярмолович Р. П., Джежер Е. В. Практика фрагования судов / Р. П. Ярмолович, Е. В. Джежер – О. : Фенікс, 2006. – 328 с.

8. Николаева Л. Л. Коммерческая эксплуатация судна / Николаева Л. Л. – О. : Фенікс, 2004. – 754 с.
9. Раховецкий А. Н. Эффективность рейса морского судна. / Раховецкий А. Н. – М. : Транспорт, 1989. – 141 с.
10. Раховецкий А. Н. Оперативная фрахтовая деятельность на морском транспорте / Раховецкий А. Н. – М. : Транспорт, 1986. – 160 с.
11. Gorton, L., Hileniua, P., Ihre, R. & Sandervan A. (2009). *Shipbrokering and Chartering Practice*. Infroma Law.
12. Collins, N. (2009). *The Essential Guide to Chartering and Dry Freight Market*. Clarkson Research Studies.
13. Isbester, C. J. (2010). *Bulk carrier practice: a practical guide*. Nautical Institute.
14. Cooke, J., Young QC, T., Kimball, J., LeRoy, L., Taylor, A. & Martowski, D. (2007). *Voyage Charters*. Informa.
15. Tsoudis, G. N. (2015). *The Shipbroker's Working Knowledge: Dry Cargo Chartering in Practice*. AKAKIA Publications.
16. Cooley, H. B. (1974). *Chartering & Charter Parties*. Cornell Maritime Press.
17. Summerskill, M. B. (1988). *Laytime*. Stevens & Son.
18. Davies, D. (2014). *Commencement of Laytime*. Informa Law from Routledge.
19. Семенов К. М. Стохастическое исследование продолжительности стоянки судов в порту / К. М. Семенов // Весник Астраханского государственного технологического университета. – 2014. – № 1. – С. 100–108.
20. Постан М. Я. Разработка метода оценки риска дополнительного простоя судна под грузовыми операциями из-за риска ограниченной возможности перегрузочных машин / М. Я. Постан, Т. Е. Корниец, Л. В. Москалюк // Технологический аудит и резервы производства. – 2014. – № 5/2(19). – С. 69–74.
21. Войниченко В. В. Вопреки прогнозам [Электронный ресурс] : <http://portsukraine.com/node/2310/>.
22. Войниченко В. В. Волны мирового фрахтового рынка [Электронный ресурс] : <http://portsukraine.com/node/1079/>.
23. Some Observations on Port Congestion, Vessel Size and Vessel Sharing Agreements [Электронный ресурс] : http://www.worldshipping.org/industry-issues/transportation-infrastructure/Observations_on_Port_Congestion_Vessel_Size_and_VSA_May_28_2015.pdf.
24. Ship congestion hits China's ports [Электронный ресурс] : <http://shipsandports.com.ng/ship-congestion-hits-chinas-ports/>.

REFERENCES

1. Burmystrov, M.M. (1982). *Orhanizatsiia frakhtovykh i vneshnetorhovykh transportnykh operatsii: uchenbnyk dlia morskikh vuziv*. Izd. 2, pererab. i dop. Moskva : Transport.
2. Panibratets, M.P. (1981). *Orhanizatsiia komertcheskoi deyatel'nosti na morskoy transporte: uchebnoye posobie*. Moskva : Transport.
3. Hurevych, I.M. & Lymonov, E.L. (1983). *Komertcheskaya ekspluatatsiia morskogo sudna*. Moskva : Transport.
4. Rylov, S.Y., Horshkov, Ya.A. & Koskina, Yu.A. (2010). *Frakhtovaniye sudov: uchebnoye posobie*. Odessa : Yzd-vo Odesskogo natsyonal'nogo morskogo unyversyteta.
5. Babkin, E.V. & Martynov, A.L. (2002). *Mezhdunarodniye frakhtovyye i transportnyye operatsii*. Sankt-Peterburg : SPGUVK.
6. Zabelin, V.G. (2000). *Frakhtovyye operatsii vo vneshnei torgovle*. Moskva : Roskonsult.
7. Yarmolovitch, R.P. & Dzheder, E.V. (2006). *Praktika frakhtovaniya sudov*. Odessa : Feniks.
8. Nikolaeva, L.L. *Komertcheskaya ekspluatatsiia morskogo sudna*. Odessa : Feniks.
9. Rakhovetskiy, A.N. (1989). *Effektivnost' reisa morskogo sudna*. Moskva : Transport.

10. Rakhovetskiy, A.N. (1986). *Operativnaya frakhtovaya deyatel'nost' na morskoy transporte*. Moskva : Transport.
11. Gorton, L., Hileniua, P., Ihre, R. & Sandervan A. (2009). *Shipbrokering and Chartering Practice*. Infroma Law.
12. Collins, N. (2009). *The Essential Guide to Chartering and Dry Freight Market*. Clarkson Research Studies.
13. Isbester, C. J. (2010). *Bulk carrier practice: a practical guide*. Nautical Institute.
14. Cooke, J., Young QC, T., Kimball, J., LeRoy, L., Taylor, A. & Martowski, D. (2007). *Voyage Charters*. Informa.
15. Tsoudis, G. N. (2015). *The Shipbroker's Working Knowledge: Dry Cargo Chartering in Practice*. AKAKIA Publications.
16. Cooley, H.B. (1974). *Chartering & Charter Parties*. Cornell Maritime Press.
17. Summerskill, M. B. (1988). *Laytime*. Stevens & Son.
18. Davies, D. (2014). *Commencement of Laytime*. Informa Law from Routledge.
19. Semyonov, K.M. (2014). Stokhasticheskoe issledovanie prodolzhitel'nostu stoyanki sudna v portu. *Vesnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta, 1*, 100-108.
20. Postan, M.Ya., Korniets, T.E, Moskaluyak, L.V. (2014). Razraborka metoda otsenki dopolnitelnogo prostoya sudna pod gruzovymi operatsiyami iz-za riska ogranichennoi vozmozhnosti peregruzochnih mashin. *Tekhnologicheskij audit i rezervy proizvodstva, 5/2(19)*, 69-74.
21. Vopreki prognozam. *portsukraine.com*. Retrieved from <http://portsukraine.com/node/2310/>.
22. Volny mirovogo frakhtovogo rynku. *portsukraine.com*. Retrieved from <http://portsukraine.com/node/1079/>.
23. Some Observations on Port Congestion, Vessel Size and Vessel Sharing Agreements. *worldshipping.org*. Retrieved from: http://www.worldshipping.org/industry-issues/transportation-infrastructure/Observations_on_Port_Congestion_Vessel_Size_and_VSA_May_28_2015.pdf.
24. Ship congestion hits China's ports. *shipsandports.com.ng*. Retrieved from: <http://shipsandports.com.ng/ship-congestion-hits-chinas-ports/>.

Онищенко С. П., Коскина Ю. А. ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ СТОЯНОЧНОГО ВРЕМЕНИ РЕЙСА СУДНА С УЧЕТОМ ЧАРТЕРНЫХ УСЛОВИЙ

В статье рассмотрены принципы формирования стояночного времени рейса, исходя из условий договора рейсового фрахтования и особенностей выполнения рейса. При этом продолжительность стояночного времени рейса рассматривается как суммарные временные затраты на грузовые работы (сталийное время) и дополнительные затраты времени, которые являются следствием формулировок чартерных условий и обстоятельств, возникающих при выполнении рейса, уже после заключения чартера. Последние находятся вне контроля судовладельца, в то время как каждое чартерное условие, связанное с нахождением судна в порту, предполагает несколько возможных формулировок и является предметом торга между судовладельцем и грузовладельцем. Соответственно, судовладелец может с одной стороны торговаться о наиболее приемлемых для себя формулировках, исходя из конкретной ситуации, а с другой – использовать их как основу калькуляции временных (и в дальнейшем – денежных) затрат. По результатам рейсов выполнен анализ структуры стояночного времени, и проиллюстрирована доля дополнительных затрат времени в общем стояночном времени (по типам судов, наиболее популярным в Черноморско-Средиземноморском регионе). Приведены возможные формулировки чартерных условий, которые формируют дополнительные затраты стояночного времени, и формализован порядок определения составляющих общего стояночного времени рейса.

Ключевые слова: стояночное время рейса, условия чартера.

Onyshchenko S. P., Koskina Yu. A. BASICS OF FORMING THE VESSEL'S TIME IN PORT CONSIDERING THE CHARTER PARTY'S TERMS

The article deals with the principles of the formation of the voyage time in port, based on the terms of the charter-party and the features of the voyage. The duration of the time in port is considered as time for loading operations (laytime) and additional time a consequence of the wording of the charter-party terms and circumstances arising during the voyage, after the fact that charter-party is already concluded. The last ones are out the control of shipowner while each charter-party term regarding the time in port has some possible wordings and they are the subject to discuss for shipowner and charterer. Hence the shipowner may form one hand chaffer for the most acceptable for him wordings on the assumption of current situation and from other hand – to use them in calculations of time duration (and voyage costs as a next step). The structure of time in port was analyzed and the percentage of the additional time is showed. The calculations were made for the most popular in Black Sea – Mediterranean region vessels. The possible wordings of the charter-party terms regarding the additional time listed and their calculation procedure is formulated.

Keywords: time in port, terms of charter party.

© Онищенко С. П., Коскіна Ю. О.

Статтю прийнято
до редакції 29.11.17