

УДК 656.614.3.076.3

А.И. Лапкин

**ВЗАИМНЫЕ РАСЧЕТЫ СТОРОН ПРИ ОТФРАХТОВАНИИ СУДНА
НА УСЛОВИЯХ ТАЙМ-ЧАРТЕРА**

Представлен алгоритм расчета арендной платы при отфрахтовании судна на условиях тайм-чартера. Учтены все виды расходов, произведенные в течение чартера каждой из сторон, с отнесением ответственности на их покрытие, согласно условиям чартера. Показана авторская разработка программного оформления документа взаимных расчетов.

Ключевые слова: тайм-чартер, ставка, арендная плата, взаимный расчет, алгоритм.

Представлений алгоритм розрахунку орендної плати при фрахтуванні судна на умовах тайм-чартеру. Ураховано усі види витрат кожної з сторін протягом чартеру з віднесенням відповідальності за їх покриття відповідно умов чартеру. Показано авторську розробку програмного оформлення документу з взаємних розрахунків.

Ключові слова: тайм-чартер, ставка, орендна плата, взаємний розрахунок, алгоритм.

The algorithm for calculating time-charter hire was carried out. There were taken into account all types of payments during the Charter incurring each part with the sharing of their liability in accordance with the conditions of the Charter Party. The authoring software design for Statements of Account was offered.

Keywords: Time Charter, hire, final hire statement, statement of account, algorithm.

Введение. Аренда судна на условиях тайм-чартера получила распространение, как в виде аренды на длительный период (несколько месяцев), так и аренды для разовой перевозки грузов – т.н. тайм-чартер трип («Time Charter trip»), длящийся непродолжительное время. На протяжении тайм-чартера судовладелец и фрахтователь неоднократно выполняют расчеты, а фрахтователь производит выплаты арендной платы с указанием баланса. Представляемый сторонами взаимный расчет («Statement of Account», SOA) дает возможность выставить арендные платы в течение всего тайм-чартера за периоды, оговоренные в нем, а также производить и другие согласованные выплаты (балластный бонус, наем охраны, плата за уборку трюмов и т.д.).

© Лапкин А.И., 2017

Наиболее важным элементом такого расчета является арендная плата с учетом периодов, когда судно находилось вне аренды («Off-Hire Periods»), а также с учетом стоимости бункера, который был на судне на начало и после окончания тайм-чартера. Однако, кроме этого, существуют и другие виды расходов судовладельца, которые в течение чартера оплачиваются фрахтователем, а во взаимных расчетах отражаются в виде уменьшения значения арендной платы на соответствующую величину.

На основе SOA также производится окончательный расчет арендной платы («Final Hire Statement»). Основывая свои действия на должной кооперации, каждая из сторон представляет свой вариант SOA с указанием собственного видения того или иного аспекта взаимных расчетов, в результате чего стороны должны найти компромиссное решение.

Основные положения, касающиеся коммерческих условий фрахтования судна в тайм-чартер, изложены во всех базовых литературных источниках данного профиля, в частности, в [1-6]. Однако, вопросы документального сопровождения арендных платежей, выполняемых на протяжении договора аренды, окончательного расчета арендной платы на основе взаимных расчетов сторон, а также практического исполнения подобных документов своего отражения в специальной литературе на настоящий момент не имеют.

Автор в разное время уделял внимание вопросам информационно-технологического обеспечения процессов при выполнении морских перевозок [7-9].

Целью настоящего исследования является описание и формализация последовательности взаимных расчетов фрахтователя и судовладельца, как в процессе, так и по окончании тайм-чартера, отражение этой последовательности в окончательном документе, а также предложения по компьютерной форме составления такого документа.

Основной материал исследования. Ставка арендной платы, по которой фрахтователь рассчитывается с судовладельцем, согласовывается и может быть установлена за тонну дедвейта в месяц, за судно в сутки или за судно в месяц. Сумма арендной платы обычно оплачивается авансом за согласованный период. В современной практике оплата аренды судна производится авансом за каждые 15 суток [3-5]. Первый платеж должен быть сделан к моменту сдачи судна в тайм-чартер и до получения подтверждения его выполнения судовладелец может не приступать к исполнению рейсов. Последующие платежи должны осуществляться точно в указанные в тайм-чартере сроки.

Арендная плата не выплачивается за все время, в течение которого судно не было в состоянии безотлагательно выполнять предписанную фрахтователями работу. Обычно фрахтователь освобождается от арендной платы за время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния.

В случае, если судно становится непригодным к эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на арендную плату, предусмотренную тайм-чартером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков.

При сдаче судна в тайм-чартер и его возврате должны быть урегулированы вопросы, касающиеся распределения расходов, связанных с процедурами сдачи и возврата. Передача судна в тайм-чартер может быть предусмотрена в определенном порту либо с момента выхода его в согласованную географическую точку. В некоторых случаях согласовывается, что судно передается в тайм-чартер после прихода в обусловленный порт, но фрахтователь оплачивает судовладельцу согласованную сумму компенсации (бонус) за балластный переход. Особо оговаривается, где происходит передача судна в порту: на внешнем рейде или у причала. В соответствии с этим определяется, кто оплачивает портовые сборы по заходу судна в порт, – судовладелец или фрахтователь. Количество топлива на момент сдачи и возврата должно быть примерно одинаковым. Оплачивается оно при сдаче – фрахтователем, а при возврате – судовладельцем по текущим ценам в порту сдачи и возврата (длительный тайм-чартер) или по фиксированным ценам (тайм-чартер трип).

Фактическое время, потерянное из-за следующих событий, но не ограниченное только этими событиями, должно считаться исключенным из аренды, пока судно снова в том же самом месте не возобновит рейс и (или) работу:

если судно вернется в предыдущий порт из-за несчастного случая или поломки, а также в случае потери времени в порту или в море, связанной с неисправностью судна или механизмов, влияющих на выполнение рейса или грузовые работы;

если судно отклонилось от курса в рейсе без согласования с фрахтователем;

если капитан или команда судна отказались исполнять свои должностные обязанности.

Все расходы судна, включая потраченный бункер в течение периода приостановления аренды, должны относиться на счет судовладельца.

Таким образом, в конце периода, обусловленного тайм-чартером, судовладелец и фрахтователь должны произвести расчет арендной платы с указанием всех понесенных расходов каждой стороной и соответствующего баланса, представленного к оплате. На основе систематизации основных видов расходов и их соответствия ответственности сторон по тайм-чартеру предложен следующий алгоритм компьютерного составления SOA (табл.).

Таблиця

Пример заполнения SOA

| № | Наименование, значение характеристики | | Дата начала чартера/CP date | | Дата составления / SOA date | |
|---|---|---------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| | Судно / Vessel | OCEAN HAVEN | Дата начала чартера/CP date | Рейс № / Voyage № | 26.12.2016 | 04.01.2017 |
| | Фрахтователь / Charterer | WELL REACH | | OT10 | | |
| | Детали расчета периода аренды / On-Hire Details | Час, мин | Дата | Период в аренде / Days On-Hire | Ед. измерения | Период вне аренды / Days Off-Hire |
| | Ввод судна в тайм-чартер / Delivery | 08:30 | 03/01/17 | - | сут. /days | 0,00 |
| | Вывод судна из тайм-чартера / Redelivery | 08:30 | 23/01/17 | 20,00 | сут. /days | - |
| | Число чистых дней в аренде / Net Days On Hire | 20,00 | | | сут. /days | - |
| 1 | Ставка аренды / Hire per day | 4150,00 | | | \$/сут. / \$ per day | 83000,00 |
| 2 | Арендная плата / Hire Ballast Bonus | 0,00 | | | \$ | 0,00 |
| 3 | Комиссия / Commissio | 3,75 | | | % | 3112,50 |
| 4 | Адресная / Address Брокерская / Brokerage Бункер при вводе судна в тайм-чартер / Bunker on Delivery | 1,25 | | | | - |
| | Количество | Ед. измерения | Цена измерения | Ед. | Сумма | Ед. |
| | измерения | Всего, \$ | | | | |
| | HSFO | 281,80 | т / mt | 340,00 | \$/т | 95812,00 |
| | ULSFO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 |
| | HSMGO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 |
| | ULSMGO | 44,80 | т / mt | 500,00 | \$/т | 22400,00 |
| | Всего бункер при вводе судна в тайм-чартер / Total Bunker on Delivery | 118212,00 | | | | |

Продолжение табл.

| | | | | | | | | |
|---|---|------------------------------------|---------------|---------------------|---------------|----------|---------------|-----------|
| 4 | Бункер при вводе судна в тайм-чартер / Bunker on Delivery | Количество | Ед. измерения | Цена | Ед. измерения | Сумма | Ед. измерения | Всего, \$ |
| | HSFO | 281,80 | т / mt | 340,00 | \$/т | 95812,00 | \$ | - |
| | ULSFO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | HSMGO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | ULSMGO | 44,80 | т / mt | 500,00 | \$/т | 22400,00 | \$ | - |
| | Всего бункер при вводе судна в тайм-чартер / Total Bunker on Delivery | | | | | | | |
| | 118212,00 | | | | | | | |
| 5 | Бункер при выводе из тайм-чартера / Bunker on Redelivery | Количество | Ед. измерения | Цена | Ед. измерения | Сумма | Ед. измерения | Всего, \$ |
| | HSFO | 281,80 | т / mt | 340,00 | \$/т | 95812,00 | \$ | - |
| | ULSFO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | HSMGO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | ULSMGO | 44,80 | т / mt | 500,00 | \$/т | 22400,00 | \$ | - |
| | Всего бункер при выводе судна из тайм-чартера / Total Bunker on Redelivery | | | | | | | |
| | Бункер в период вне аренды / Off-Hire Bunker Cost | | | | | | | |
| 6 | HSFO | Количество | Ед. измерения | Цена | Ед. измерения | Сумма | Ед. измерения | Всего, \$ |
| | HSFO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | HSDO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | Всего бункер в период вне аренды / Total Off-Hire Bunker Cost | | | | | | | |
| 7 | Перерасход бункера на переходе / Total Bunker Over Consumption | Количество | Ед. измерения | Цена | Ед. измерения | Сумма | Ед. измерения | Всего, \$ |
| | HSFO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | HSDO | 0,00 | т / mt | 0,00 | \$/т | 0,00 | \$ | - |
| | Всего перерасход бункера на переходе / Bunker Over Consumption as per Weather Routing | | | | | | | |
| 8 | Расходы на связь с судном / Cable/Victualing/Entertainment | Средние расходы за месяц в 30 сут. | Ед. измерения | Число дней в аренде | Ед. измерения | Сумма | Ед. измерения | Всего, \$ |
| | | 1350,00 | \$ | 20,00 | сут. /days | - | - | 887,67 |

I. Расчет первого арендного платежа (1-st Hire on).

А. В нотисе о вводе судна в тайм-чартер, полученного от капитана, указывается время ввода – местное и общеевропейское (Local и UTC), а также количество топлива на борту («Bunker on Board») по маркам, сверенное с сюрвейером. На его основе в электронной форме документа заполняется строка «Ввод судна в тайм-чартер» («Delivery») и пункт 4 «Бункер при вводе судна в тайм-чартер» («Bunker on Delivery») с указанием согласованных цен на бункер. Соответственно выполняется автоматический расчет расходов на топливо (см. табл.).

В случае, если фрахтователь, согласно договору, должен вывести судно с таким же количеством бункера, то в пункте 5 указывается количество бункера, отмеченное в пункте 4. В случае, если фрахтователь оплачивает бункер, который будет потрачен в течение рейса, то в пункте 5 указывается значение бункера за вычетом того количества, которое будет израсходовано в рейсе, исходя из расчетов капитана.

В. Во второй строке «Ввод судна в тайм-чартер» («Delivery») указывается то же время, что и в верхней строке, а в ячейке «Дата» к дате «Delivery» прибавляется то количество дней, за которое должна производиться предоплата (как отмечалось выше, обычно – 15 суток).

С. В пункте 1 указывается «Ставка аренды» («Hire per day») и автоматически производится расчет общей суммы первой арендной платы («1-st Hire on»).

Д. В пункте 2 указывается балластный бонус, если таковой был оговорен в чартере.

Е. В пункте 3 указывается согласованный сторонами процент адресной и брокерской комиссии, которую оплачивает фрахтователь за счет судовладельца. Производится автоматический расчет указанных сумм.

Ф. В пункте 8 указывается согласованная месячная стоимость расходов на связь с судном, которую компенсирует фрахтователь. Расчет производится по формуле пропорционально затраченным дням. При этом возможны два варианта:

- если указываются средние расходы на средства связи за месяц в 30 сут., расчет выполняется по формуле: Средние расходы на средства связи за месяц в 30 дней × Число дней в аренде : 30;

- если указываются средние расходы за месяц, расчет выполняется по формуле: Средние расходы на средства связи за месяц × Число дней в аренде : 365.

Г. В графе «Balance Due to (from) Owners» автоматически представляется сумма, которую должен оплатить фрахтователь в первую арендную плату («1-st Hire on»).

II. Расчет последующих арендных платежей («2-nd, 3-rd, ... Hire on»).

А. В пункте 14 «Арендные платежи» («Payments») указывается сумма, полученная на счет судовладельца.

В. Во второй графе строки «Ввод судна в тайм-чартер» («Delivery») к значению в ячейке «Дата» прибавляется то количество дней, за которое должна производиться вторая предоплата (обычно – 15 суток).

С. В случае получения нотиса о «Выводе судна из тайм-чартера» («Redelivery») во второй графе строки «Delivery» добавляется то количество дней, которое достигает указанной даты «Redelivery».

III. Окончательный расчет арендной платы («Final Hire»).

А. В строке «Вывод судна из тайм-чартера» («Redelivery») указывается точное время вывода судна из тайм-чартера согласно нотису капитана.

В. В строках пункта 5 «Бункер при выводе из тайм-чартера» («Bunker on Redelivery») указывается количество бункера по маркам, подтвержденное сюрвейером, которое было на борту согласно нотису капитана.

С. В пункте 9 «Зачистка трюмов» («Hold Cleaning») указывается сумма, которую компенсирует фрахтователь судовладельцу за зачистку или мойку трюмов от остатков груза и сепарации.

Д. В пункте 10 «Расходы на инспекцию при вводе-выводе судна» («On-Off Hire Survey») указываются согласованные расходы на сюрвейерский осмотр судна (замеры бункера) на ввод и вывод из тайм-чартера; 50 % компенсации суммы фрахтователю рассчитывается автоматически.

Е. Заполняются другие расходы, связанные с выполнением рейса, в пунктах 11,12,13.

Ф. В графе «Расчет баланса арендной платы в пользу судовладельца (или фрахтователя)» («Balance Due to (from) Owners») автоматически рассчитывается сумма, которую должен оплатить фрахтователь по аренде судна.

Особое место в SOA занимают «Statement of Off-Hire», т.е. расчеты, связанные с тем периодом времени, в течение которого судно находилось выведенным из аренды по причинам неудовлетворительного технического состояния. В случаях, когда судно находилось вне аренды («Off-Hire»), из периода аренды вычитается то время, пока судно находилось в неудовлетворительном техническом состоянии, в связи с, например, поломкой кранов, грейферов, закрытий трюмов и т.д., а также из оплаты вычитается тот бункер, который был потрачен за это время.

Возможны следующие два типа периодов вне аренды («Off-Hire»):

1. На стоянке («Port Off-Hire»), когда не могут производиться полностью или частично грузовые операции.

2. На ходу, когда судно не может продолжать рейс по причинам, связанным с: а) неисправностью двигателя; б) невыполнением заданной скорости.

В первом случае потери времени определяются так же, как и при стоянке. Во втором случае фрахтователь заказывает у специализированных компаний т.н. «роутирование» (Weather Routing). Такие компании осуществляют проложение оптимального маршрута и следят за выполне-

нием скорости и расходов топлива на переходе [10; 11]. На основе этих данных фрахтователи рассчитывают потери времени на переходе «Time Lost as per Weather Routing» и расход бункера в период вне аренды («Bunker Consumption During Off-Hire»).

Рассмотрим последовательность расчета «Statement of Off-Hire».

А. Фрахтователь фиксирует каждый случай и причину, приведшую к состоянию судна вне аренды («Off-Hire») в порту, на переходе и суммирует все отмеченное время, в течение которого судно находилось вне аренды.

В. В электронной форме документа это время автоматически вычитается из деталей расчета периода в аренде («On-Hire Details») с соответствующим уменьшением величины арендной платы в пункте 1.

С. Отдельно в «Statement of Off-Hire» указывается бункер, который был потрачен за период времени вне аренды. Расчет производится по нормативам тайм-чартерного описания судна.

Д. В электронной форме документа расчетное количество бункера автоматически фиксируется в пункте 6 «Бункер в период вне аренды» («Off-Hire Bunker Cost»), а также в пункте 7 «Перерасход бункера на переходе» («Bunker Over Consumption During as per Weather Routing»). Выполняется калькуляция общей суммы расходов судовладельца, которые вычитаются из общей арендной платы.

Следует учесть, что в периоды вне аренды («Off-Hire»), связанные с потерями времени на стоянке по вине судна и на ходу, автоматически уменьшается брокерская и адресная комиссии, а периоды вне аренды, связанные с «роутингом» на величину комиссий не влияют.

Все расходы, связанные с «Off-Hire», проверяются судовладельцем с участием капитана и подтверждаются фрахтователю только в том случае, если они реально произошли по вине судна (с подтверждающими документами).

Выводы. Представленная форма и алгоритм компьютерного составления документа взаимных расчетов между судовладельцем и фрахтователем при аренде судна в тайм-чартер позволяет в автоматизированном режиме многократно выполнять расчет арендных платежей за любые желаемые интервалы времени с учетом периодов пребывания судна вне аренды. При этом одновременно производится учет всех составляющих расходов (на связь, сюрвейерский осмотр, зачистку трюмов и пр.), информация представляется в компактной форме и логичной последовательности структурных элементов, исключаются возможные ошибки и неточности, ускоряется процесс информационного обмена между сторонами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Bes` Chartering and Shipping Terms. Eleventh edition by Norman J. Lopez. – London: Baker & Howard Ltd, 1992. – 641 p. (P. 110-111).*
2. *Gorton L. Shipbroking and Chartering Practice / Lars Gorton, Rolf Ihre, Arne Sandervärn / Fourth edition. – London: Lloyd`s of London Press Ltd., 1995. – 337 p. (P. 91, 231-237).*
3. *Гуревич Г.Е., Лимонов Э.Л. Коммерческая эксплуатация морского судна / Г.Е. Гуревич, Э.Л. Лимонов. – М.: Транспорт, 1983. – 264 с.*
4. *Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки / Э.Л. Лимонов. – СПб.: 000 «Модуль», 2006. – 379 с.*
5. *Николаева Л.Л. Коммерческая эксплуатация судна / Л.Л. Николаева. – Одесса: Феникс, 2006. – 754 с.*
6. *Оберг Р.Р, Фафурин Н.А. Внешняя торговля и фрахтование тоннажа / Р.Р. Оберг, Н.А. Фафурин. – М.: Транспорт, 1970. – 288 с.*
7. *Стрельчук Е.Н., Лапкин А.И. Особенности информационного взаимодействия с морскими судами при оперативном учете состояния процесса перевозки / Наукові праці УДАЗ ім. О.С. Попова: Період. наук. зб. – Одеса, 2000. – № 1. – С. 94-98.*
8. *Лапкин А.И. Состав информации при оперативном анализе результатов работы флота / Наукові праці УДАЗ ім. О.С. Попова: Період. наук. зб. – Одеса, 2000. – № 3. – С.104-107.*
9. *Лапкин А.И. Применение современных технологий в диспетчерском управлении работой флота / Вісник Одеського національного морського університету: Зб. наук. праць. – Вип. 9. – Одеса: ОНМУ, 2010. – С. 106-116.*
10. <https://global.weathernews.com>
11. <http://www.amiwx.com>

Стаття надійшла до редакції 20.03.2017

Рецензент – доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри «Морські перевезення» Одеського національного морського університету
О.Г. Шибасв