

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ И
ГИДРОГРАФИЯ/OPERATION OF WATER TRANSPORT, WATERWAYS AND HYDROGRAPHY

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.146.158>

КОМПЕНСАЦИОННЫЙ СБОР ЗА БАЛЛАСТНЫЙ ПЕРЕХОД КАК ФАКТОР УЧЕТА
НЕРАВНОЗНАЧНОСТИ МЕСТА СДАЧИ И ВЫВОДА СУДНА ИЗ ТАЙМ-ЧАРТЕРА

Научная статья

Тимченко Т.Н.^{1,*}

¹ ORCID : 0000-0002-4093-8218;

¹ Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, Новороссийск, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (timchenkomga[at]gmail.com)

Аннотация

Фрахтование судна на время, в отличие от фрахтования на рейсовых условиях, когда фрахтовщик полностью сохраняет за собой контроль над судном и экипажем, предполагает переход части эксплуатационных затрат (бункер, портовые и канальные сборы) на фрахтователя. По мнению автора, при согласовании суммы арендной платы необходимо учитывать не только текущую конъюнктуру мирового фрахтового рынка, но и равнозначность места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него, поскольку балластный переход судна к месту грузовой базы может значительно снизить значение такого показателя как тайм-чартерный эквивалент судна за счет дополнительных расходов судовладельца на топливо. С учетом того, что данный вопрос не рассматривается в трудах отечественных и зарубежных авторов, актуальность заявленной темы не вызывает сомнений.

Ключевые слова: фрахтование флота, тайм-чартер, место передачи и вывод, неравнозначность, компенсация, авторский подход.

COMPENSATION FEE FOR BALLAST PASSAGE AS A FACTOR OF ACCOUNTING FOR INEQUALITY OF THE
PLACE OF DELIVERY AND WITHDRAWAL OF THE VESSEL FROM THE TIME CHARTER

Research article

Timchenko T.N.^{1,*}

¹ ORCID : 0000-0002-4093-8218;

¹ Admiral Ushakov State Maritime University, Novorossiysk, Russian Federation

* Corresponding author (timchenkomga[at]gmail.com)

Abstract

Time chartering of a vessel, unlike voyage chartering, when the charterer retains full control over the vessel and crew, implies transfer of a part of operating costs (bunker, port and channel dues) to the charterer. In the author's opinion, when agreeing the amount of the charter payment it is necessary to take into account not only the current situation of the world freight market, but also the equivalence of the place of the vessel's delivery to the time-charter and withdrawal from it, because the ballast transfer of the vessel to the place of the cargo base can significantly reduce the value of such indicator as the time-charter equivalent of the vessel due to additional expenses of the shipowner for fuel. Taking into account the fact that this issue is not discussed in the works of domestic and foreign authors, the relevance of the stated topic is beyond doubt.

Keywords: fleet chartering, time charter, place of transfer and withdrawal, inequality, compensation, author's approach.

Введение

Процесс выбора формы эксплуатации судна и его последующее отфрахтование представляет собой комплекс операций, связанных с оценкой мирового фрахтового рынка и выходом на него, проведением переговоров, а также заключением и подписанием соответствующего договора, с учетом достигнутых взаимных соглашений [1]. На сегодняшний день различают две основные формы работы судна – на рейсовых условиях (перевозка грузов морем) и в тайм-чартере (сдача судов в аренду вместе с экипажем) [2]. Выбор той или иной формы работы судна зависит, главным образом, от конъюнктуры фрахтового рынка. В случае, если прогнозируется снижение фрахтовых ставок на рейсовые перевозки, судовладелец стремится сдать значительное количество судов в тайм-чартер с целью обеспечения постоянного фиксированного дохода на период нестабильной ситуации на рынке.

По условиям аренды судна на время вместе с экипажем (тайм-чартера) судовладелец обязуется за обусловленную плату предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок (несколько месяцев или лет) для перевозки грузов или иных целей торгового мореплавания.

При заключении договора тайм-чартера судовладелец и фрахтователь, наряду с другими условиями, согласовывают место сдачи судна в аренду и возвращения из тайм-чартера. В соответствии с типовыми проформами тайм-чартера «Baltimе» и «Nipe» место сдачи и возврата судна устанавливается как безопасный причал конкретного порта или любой доступный, безопасный, свободный ото льда порт в пределах согласованного географического бассейна (Range) в опционе фрахтователя [3]. Возврат судна осуществляется в любом безопасном и доступном порту согласованного в тайм-чартере бассейна (Range) по усмотрению фрахтователя. При этом необходимо отметить, что в типовой проформе договора аренды не предусмотрена оценка равнозначности места сдачи и вывода из тайм-чартера.

Однако, в случае неравноценности места передачи судна в тайм-чартер и места возврата из тайм-чартера у судовладельца, как показывает практика, возникают значительные расходы на топливо и оплату канальных сборов, а

также потерянный доход от эксплуатации судна, что связано с переходом в географическую секцию фрахтового рынка с грузовой базой (предполагается длительный балластный переход судна или прохождение соответствующего канала).

В этой связи ключевая цель исследования состоит в оценке размера возможных убытков судовладельца, а также обосновании авторского подхода к расчету компенсационного сбора за неравноценность места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из тайм-чартера.

В рамках статьи, объектом исследования выступили операции по сдаче судов в аренду вместе с экипажем. Предметом исследования стали факторы, оказывающие влияние на возможные убытки судовладельцев при неравноценности места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него.

Методы и принципы исследования

Источником получения информации послужили основные положения типовых проформ тайм-чартера, научные труды отечественных и зарубежных авторов, а также собственные исследования, выполненные методом глубинного анализа и интервьюирования.

В ходе исследования были использованы такие методы как: сравнительный анализ, расчетный метод, факторный анализ, метод индукции и синтеза.

Для исследования заявленной к рассмотрению проблематики были рассмотрены труды таких отечественных и зарубежных авторов как Асланов Г.Г.О., Бажина М.А., Бураков Д.А., Вольничиков И.В., Головань Т.Н., Мурадов Д.Х., Судник Н.В., Тимченко Т.Н. и др. Результаты анализа основных положений исследований показали, что количество работ, посвященных изучению вопросом фрахтования флота на условиях тайм-чартера незначительно как в России, так и за рубежом. Кроме того, необходимо подчеркнуть, что учеными рассматриваются только такие проблемные аспекты как:

- разница между договором аренды транспортного средства и договором фрахтования [4], [5];
- управление военными рисками при сдаче судов в аренду с экипажем (тайм-чартер) [6];
- открытие новой контейнерной линии при условии аренды флота [7];
- выбор варианта фрахтования флота [8], [9];
- зависимость величины тайм-чартерного эквивалента от характеристик судна, элементов рейса и рискообразующих факторов [10], [11];
- максимизация прибыли тайм-чартерного судовладельца при субаренде флота [12].

Результаты интервьюирования 20 судовладельцев посредством устного опроса показали, что на практике они сталкиваются со значительными расходами на топливо и канальными сборами в случае возврата судна из тайм-чартера в регионе отсутствия грузовой базы, а также потерей потенциальных доходов от эксплуатации судна. При этом, на вопрос «включается ли в договор тайм-чартера оговора о компенсации за неравноценность места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из тайм-чартера» был получен 100%-ый отрицательный ответ. Таким образом, обобщив вышеизложенное, можно констатировать, что в настоящее время проблема компенсации потерь судовладельца из-за неравноценности места сдачи судна в тайм-чартер и возврата из тайм-чартера остается до конца неизученной.

Основные результаты

Для решения проблемы автором предлагается практический подход к определению размера компенсационного сбора с учетом неравноценности места передачи судна в тайм-чартер и возврата, основные этапы которого проиллюстрированы на рисунке 1.

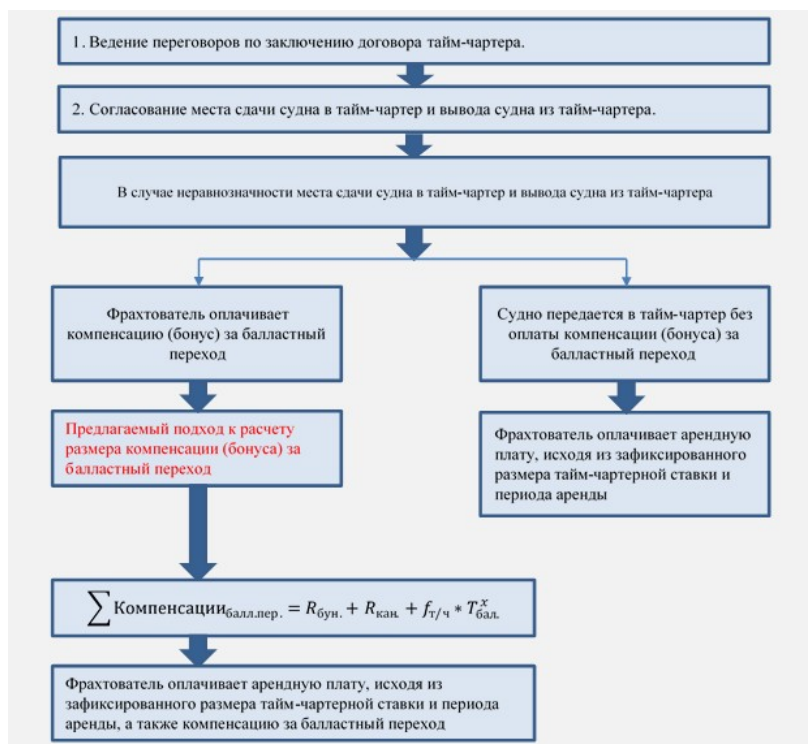


Рисунок 1 - Авторский подход к определению размера компенсационного сбора при неравноценности места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.146.158.1>

Из представленного иллюстративного материала видно, что на первоначальных этапах при заключении договора тайм-чартера согласовывается место сдачи судна в тайм-чартер и его возврата. На втором этапе необходимо выявить проблемные аспекты, связанные с неравноценностью места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него (наличие грузовой базы). На третьем этапе, по предлагаемому впервые автором оригинальному научному подходу, рассчитывается размер компенсационного сбора за неравноценность места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него с учетом величины расходов на топливо, канальных сборов и арендной платы за время балластного перехода.

По мнению автора, неравнозначность места сдачи судна в тайм-чартер и вывода судна из тайм-чартера с учетом текущей геополитической обстановки необходимо определять наличием загрузки судов, что подтверждают данные таблицы 1.

Таблица 1 - Географические секции фрахтового рынка с наличием и отсутствием грузовой базы наливных грузов
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.146.158.2>

Географические секции фрахтового рынка с наличием грузовой базы	Географические секции фрахтового рынка с отсутствием грузовой базы
Балтика	Китай
Черное море	Сингапур
Средиземное море	Индия

Для расчета размера компенсации (бонуса) за балластный переход, в случае неравнозначности места сдачи судна в тайм-чартер и возврата, автором предлагается применять формулу 1.

$$\sum \text{Компенсация}_{\text{балл.пер.}} = R_{\text{бун.}} + R_{\text{кан.}} + f_{\text{T/ч}} * T_{\text{бал.}}^x, \quad (1)$$

где $R_{\text{бун.}}$ – расходы на топливо за балластный переход, долл.;

$R_{\text{кан.}}$ – расходы за прохождение канала, долл.;

$T_{\text{Балл.}}^x$ – ходовое время судна в балласте, сут.

Практическую апробацию предложенного авторского подхода проведем на примере судна «NS Champion» компании «SUN SM» при условии сдачи данного судна в аренду в порту Стамбул (Турция) и выводе судна из тайм-чартера в порту Сингапур. Данные по условиям сдачи судна «NS Champion» в аренду (тайм-чартер) представим в таблице 2.

Таблица 2 - Условия сдачи судна «NS Champion» в тайм-чартер

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.146.158.3>

Показатель	Значение
Тайм-чартерная ставка, долл./сут	30000
Место передачи судна в тайм-чартер	Стамбул
Место вывода судна из тайм-чартера	Сингапур

Для проведения соответствующих расчетов в таблице 3 представим основные технико-эксплуатационные характеристики (ТЭХ) судна «NS Champion».

Таблица 3 - ТХК судна «NS Champion»

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.146.158.4>

Характеристика	Единица измерения	Значение
Тип судна	-	Нефтяной танкер
Место и год постройки	-	Корея, 2005-2007 гг.
Класс Регистра	-	Det Norske Veritas
Длина максимальная	м	243,97
Ширина максимальная	м	42,03
Осадка судна в полном грузу	м	14,92
Дедвейт	тонн	105926,6
Объем грузовых помещений	м ³	115873,4
Скорость судна на ходу в балласте	узлы	16
SUEZ NRT	рег. тонн	58944,00
Суточный расход мазута на ходу	т/сут	39

Ходовое время судна в балласте при переходе из порта Сингапур в порт Стамбул определим по формуле 2. В расчетах будем учитывать время ожидания в Суэцком канале 24 ч.

$$T_{\text{балл.}}^x = \frac{L_6 - L_{\text{огр}}}{V_6} + \sum \frac{L_{\text{огр}}}{V_{\text{огр}}} + t_{\text{ож}} ; \quad (2)$$

где L_6 – расстояние, пройденное судном от места его освобождения (по заданию) до порта погрузки по ofercie, мили;

$L_{\text{огр}}$ – участки, пройденные судном со сниженной скоростью, мили;

V_6 – скорость судна в балласте, узлы;

$V_{\text{огр}}$ – ограниченная скорость судна при прохождении каналов, проливов и т.п., узлы;

$t_{\text{ож}}$ – время ожидания при прохождении каналов, часы.

$$T_{\text{балл.}}^x = \frac{5907-87}{16} + \sum \frac{87}{8} + 24 = 398,63 \text{ ч}, 16,6 \text{ сут.}$$

Для определения расходов на топливо при переходе из порта Сингапур в порт Стамбул воспользуемся формулой 5.

$$R_{\text{бун}} = (q_M^x \cdot T_x \cdot K_{\text{шт}} + q_M^{\text{сТ}} \cdot T_{\text{сТ}}) \cdot C_m + (q_Z^x \cdot T_x \cdot K_{\text{шт}} + q_{\text{дТ}}^{\text{сТ}} \cdot T_{\text{сТ}}) \cdot C_d \quad (5)$$

где C_m, C_d – цена 1 тонны мазута и дизельного топлива.

Учитывая, что судно «NS Champion» на ходу использует только тяжелое топливо, расчеты проведем, исходя из цены мазута по состоянию на начало мая 2024 года в размере 650 долларов за тонну.

$$R_{\text{бун}} = (39 \cdot 16,6 \cdot 1,1) \cdot 650 = 462891 \text{ доллар.}$$

Далее рассчитаем возможную сумму компенсации за балластный переход из-за неравноценности места сдачи судна в тайм-чартер и места вывода судна из тайм-чартера. В расчетах необходимо учесть затраты на прохождение Суэцкого канала в размере 340000 долларов.

$$\sum \text{Компенсации балл.пер.} = 462891 + 340000 + 30000 \cdot 16,6 = 1300891 \text{ долл.}$$

Таким образом, на основе полученных результатов можно сделать вывод о том, что если при согласовании договора тайм-чартера судовладелец включит оговорку о компенсации с учетом неравенства места сдачи и возврата судна, то это позволит ему избежать дополнительных расходов в размере 1300891 доллар.

Для реализации авторской идеи получения компенсации за неравноценность места передачи судна в тайм-чартер и вывода из него в addendum (дополнение) к договору тайм-чартера необходимо внести соответствующую оговорку, авторская формулировка которой представлена в таблице 4.

Таблица 4 - Авторская формулировка статьи договора тайм-чартера «Компенсационный сбор»

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.146.158.5>

Английский вариант формулировки статьи	Русский вариант формулировки статьи
<p>The parties agreed that in connection with the delivery of the vessel in a region not agreed upon in the terms of the time-charter, the charterer pays a bonus in the amount calculated from the following terms:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cost of the bunker according to the latest bunker invoice/ 2. Quantity of bunker – based on the declared characteristics of the vessel in the time-charter (bunker consumption while underway). 3. Channel fees (if required) – according to channel agent calculations. 4. Lost profit – time charter rate x time to the nearest place of reelivery of the vessel, according to the charter party. 	<p>Стороны договорились, что в связи со сдачей судна в регионе, не согласованном в условиях тайм-чартера, фрахтователь оплачивает бонус в размере, рассчитываемом из следующих параметров:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Стоимость бункера согласно последнему счету. 2. Количество бункера – исходя из заявленных характеристик судна в тайм-чартере (расход бункера на ходу). 3. Канальные сборы (если потребуется) – согласно расчетам агента канала. 4. Упущенная выгода – произведение тайм-чартерной ставки на время перехода до ближайшего места возврата судна согласно чартеру.

По мнению автора, реализация предложенных мер позволит снизить риски непредвиденных расходов судовладельцев при сдаче судов в тайм-чартер.

Заключение

Обобщив изложенное выше, приходим к заключению, что для решения проблемы компенсации потерь судовладельца из-за неравноценности места сдачи судна в тайм-чартер и возврата из него автором предлагаются следующие практические рекомендации:

- во-первых, на стадии ведения переговоров по заключению договора тайм-чартера необходимо оценить равноценность места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него на основе оценки географической секции с позиции наличия или отсутствия грузовой базы, предложенной автором;

- во-вторых, в случае выявления неравноценности места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него, необходимо рассчитать величину компенсационного сбора по предлагаемой впервые автором формуле;

- в-третьих, в addendum (дополнение) к договору тайм-чартера необходимо внести авторскую формулировку статьи о компенсационном сборе за неравноценность места сдачи судна в тайм-чартер и вывода из него.

Предложенный автором практический подход к определению размера компенсационного сбора с учетом неравноценности места передачи судна в тайм-чартер и вывода из него может быть использован в практической деятельности судоходных, логистических и фрахтовых брокерских компаний с целью повышения эффективности их деятельности за счет своевременного выявления тенденций мирового фрахтового рынка, правильного определения размера арендной платы и компенсации в случае возврата судна в географической секции с отсутствием грузовой базы.

Кроме того, результаты данного исследования являются важным вкладом в развитие методического аппарата организации коммерческой эксплуатации флота и могут использоваться не только для решения проблемных аспектов повышения эффективности фрахтовой сделки судовладельцами, но и качества услуг, предоставляемых посредниками фрахтовых операций.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование. Но рецензент или автор статьи предпочли не публиковать рецензию к этой статье в открытом доступе. Рецензия может быть предоставлена компетентным органам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are peer-reviewed. But the reviewer or the author of the article chose not to publish a review of this article in the public domain. The review can be provided to the competent authorities upon request.

Список литературы / References

1. Volynchikov I.B. Provisions for the formation of a maritime shipping company's competitiveness management system / I.B. Volynchikov, T.N. Timchenko // International Journal of Economics and Business Administration. — 2019. — V.7. — № S1. — P. 93-100.
2. Hoar J. Economics of Sea Transport and International Trade / John Hoar. — 1st ed. — London : Institute of Chartered Shipbrokers, 2015.
3. Проформы чартеров. — СПб.: Издательство ЦНИИМФ, 2005. — 362 с.

4. Бажина М.А. К вопросу о разграничении договора аренды транспортного средства и договора фрахтования / М.А. Бажина // Бизнес, менеджмент и право. — 2017. — №3-4. — С. 49-52.
5. Бураков Д.А. Аренда транспортного средства с экипажем и без / Д.А. Бураков // Вестник научной мысли. — 2021. — №4. — С. 70-72.
6. Тимченко Т.Н. Управление военными рисками при фрахтовании флота в тайм-чартер / Т.Н. Тимченко, Г.Г.О. Асланов // Эксплуатация морского транспорта. — 2023. — №2 (107). — С. 58-66.
7. Тимченко Т.Н. Концепция принятия решений об открытии нового направления перевозок в линейном судоходстве / Т.Н. Тимченко, Г.Г.О. Асланов. — Эксплуатация морского транспорта, 2023. — №1 (106). — С. 3-11.
8. Головань Т.В. Методический подход по количественному измерению степени влияния условий чартера на эффективность фрахтовой сделки / Т.В. Головань, Д.Х. Мурадов // Эксплуатация морского транспорта. — 2023. — №1 (106). — С. 81–89.
9. Судник Н.В. Моделирование процессов принятия оператором решения по отфрахтованию арендованных судов / Н.В. Судник // Бизнес информ. — 2015. — № 4 (447). — С. 88-91.
10. Головань Т.В. Модель построения регрессионной зависимости отдельных характеристик судна и рейса под влиянием факторов риска / Т.В. Головань, Д.Х. Мурадов // Эксплуатация морского транспорта. — 2023. — №2 (107). — С. 5-58.
11. Головань Т.В. Моделирование процесса максимизации прибыли тайм—чартерного судовладельца при отфрахтовании флота / Т.В. Головань, Д.Х. Мурадов // Эксплуатация морского транспорта. —2022. — №4 (105). — С. 69-73.
12. Головань Т.В. Оценка эффективности рейса судна с учетом величины расходов судовладельца при рейсовом фрахтовании / Т.В. Головань, Д.Х. Мурадов // Эксплуатация морского транспорта. — 2022. — №2 (103). — С. 32-38.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Volynchikov I.B. Provisions for the formation of a maritime shipping company's competitiveness management system / I.B. Volynchikov, T.N. Timchenko // International Journal of Economics and Business Administration. — 2019. — V.7. — № S1. — P. 93-100.
2. Hoar J. Economics of Sea Transport and International Trade / John Hoar. — 1st ed. — London : Institute of Chartered Shipbrokers, 2015.
3. Proformy charterov [Charter forms]. — SPb.: TSNIIMF Publishing House, 2005. — 362 p. [in Russian]
4. Bazhina M.A. K voprosu o razgranichenii dogovora arendy transportnogo sredstva i dogovora frahtovaniya [On the issue of distinguishing between a vehicle rental agreement and a chartering agreement] / M.A. Bazhina // Business, Management and Law. — 2017. — №3-4. — P. 49-52 [in Russian]
5. Burakov D.A. Arenda transportnogo sredstva s ekipazhem i bez [Renting a vehicle with or without a crew] / D.A. Burakov // Vestnik nauchnoj mysli [Bulletin of Scientific Thought]. — 2021. — №4. — P. 70-72 [in Russian].
6. Timchenko T.N. Upravlenie voennymi riskami pri frahtovanii flota v tajm-charter [Managing military risks when chartering a fleet in a time charter] / T.N. Timchenko, G.G.O. Aslanov // Ekspluatatsiya morskogo transporta [Operation of marine transport]. — 2023. — №2 (107). — P. 58-66 [in Russian].
7. Timchenko T.N. Konceptsiya prinyatiya reshenij ob otkrytii novogo napravleniya perevozok v linejnom sudohodstve [The concept of decision-making on the opening of a new line of transportation in linear navigation] / T.N. Timchenko, G.G.O. Aslanov. — Ekspluatatsiya morskogo transporta [Operation of marine transport], 2023. — №1 (106). — P. 3-11 [in Russian].
8. Golovan' T.V. Metodicheskij podhod po kolichestvennomu izmereniyu stepeni vliyaniya uslovij chartera na effektivnost' frahtovoj sdelki [A methodological approach to quantifying the degree of influence of the terms of the charter on the effectiveness of freight work] / T.V. Golovan', D.H. Muradov // Ekspluatatsiya morskogo transporta [Operation of marine transport]. — 2023. — №1 (106). — P. 81–89 [in Russian].
9. Sudnik N.V. Modelirovanie processov prinyatiya operatorom resheniya po otfrahtovaniyu arendovannyh sudov [Modeling of the processes of decision-making by the operator on chartering leased vessels] / N.V. Sudnik // Business inform. — 2015. — № 4 (447). — P. 88-91 [in Russian].
10. Golovan' T.V. Model' postroeniya regressivnoj zavisimosti otdel'nyh karakteristik sudna i rejsa pod vliyaniem faktorov riska [A model for constructing a regression dependence of individual characteristics of a vessel and a voyage under the influence of risk factors] / T.V. Golovan', D.H. Muradov // Ekspluatatsiya morskogo transporta [Operation of marine transport]. — 2023. — №2 (107). — P. 5-58 [in Russian].
11. Golovan' T.V. Modelirovanie processa maksimizatsii pribyli tajm—charternogo sudovladel'ca pri otfrahtovanii flota [Modeling the process of maximizing the profit of a charter shipowner when chartering a fleet] / T.V. Golovan', D.H. Muradov // Ekspluatatsiya morskogo transporta [Operation of marine transport]. — 2022. — №4 (105). — P. 69-73 [in Russian].
12. Golovan' T.V. Ocenka effektivnosti rejsa sudna s uchetoм velichiny raskhodov sudovladel'ca pri rejsovom frahtovanii [Assessment of the efficiency of the ship's voyage, taking into account the amount of the shipowner's expenses during voyage chartering] / T.V. Golovan', D.H. Muradov // Ekspluatatsiya morskogo transporta [Operation of marine transport]. — 2022. — №2 (103). — P. 32-38 [in Russian].