

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.147.27>

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ПОРЯДКУ РАСЧЕТА СТАЛИЙНОГО ВРЕМЕНИ ПРИ РЕЙСОВОМ ФРАХТОВАНИИ СУДНА

Научная статья

Головань Т.В.^{1,*}

¹ORCID : 0000-0001-7810-1395;

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

* Копирующий автор (golovantatyanav[at]gmail.com)

Аннотация

При согласовании условий рейсового чартера между судовладельцем и фрахтователем особенно остро стоит вопрос о согласовании такого условия как «сталийное время», поскольку зачастую платежи, связанные со сталийным временем, могут быть сопоставимы с суммами фрахта. Более того, при задержке судна сверх отведенного сталийного времени на проведение погрузо-разгрузочных операций, у судовладельца появляются дополнительные расходы на содержание экипажа и самого судна, и в качестве компенсации понесенных расходов фрахтователь выплачивает судовладельцу демередж. Цель данного исследования состоит в разработке авторского концептуального подхода к порядку расчета сталийного времени при рейсовом фрахтовании судна с учетом интересов судовладельца, заключающийся в получении дополнительной прибыли. Кроме того, в статье автором проведена практическая апробация предлагаемого концептуального подхода к расчету сталийного времени. В заключении автором сделаны выводы по результатам проведенного исследования.

Ключевые слова: рейсовое фрахтование, чартер, сталийное время, демередж, судовладелец, дополнительный доход.

CONCEPTUAL APPROACH TO THE PROCEDURE FOR CALCULATING LAYTIME ON VOYAGE CHARTERING OF A VESSEL

Research article

Golovan' T.V.^{1,*}

¹ORCID : 0000-0001-7810-1395;

¹Admiral Ushakov State Maritime University, Novorossiysk, Russian Federation

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

Abstract

When negotiating terms of voyage charter between the shipowner and the charterer, the issue of agreement of such terms as "laytime" is especially acute, because often payments related to stalemated time can be comparable to the freight sums. Moreover, if the vessel is delayed beyond the stalemated time for loading and unloading operations, the shipowner incurs additional expenses for the maintenance of the crew and the vessel itself, and the charterer pays demurrage to the shipowner to compensate for these expenses. The aim of this research is to develop the author's conceptual approach to the procedure of calculating the laytime at voyage chartering of a vessel taking into account the interests of the shipowner, which consists in obtaining additional profit. Besides, in the article, the author has carried out practical approbation of the proposed conceptual approach to the calculation of steel time. In the conclusion, the author makes findings based on the results of the research.

Keywords: voyage charter, charter, laytime, demurrage, shipowner, additional income.

Введение

В сфере морской торговли и в организации перевозки грузов морем важно понимать специфику фрахтования флота и применение его механизмов, что имеет фундаментальное значение для судовладельца и фрахтователя при заключении чартера [1]. В зависимости от конкретных потребностей и целей судовладельца и фрахтователя при заключении договора морской перевозки, а также от сложившейся конъюнктуры мирового фрахтового рынка, стороны согласовывают проформу чартера для осуществления перевозки груза. Какую бы проформу чартера не выбрали стороны к использованию, важное значение имеют коммерческие условия, одним из которых является сталийное время.

В ходе данного исследования автором был проведен анализ нормативно-правовых документов, изучены научные труды по обозначенной проблематике, статистические и аналитические отчеты для достижения поставленной цели. Применялись методы изучения и обобщения опыта, а также экспертный и аналитический методы, что позволило провести выборку наиболее значимой информации.

Основные результаты

Доходы судовладельца при организации морской перевозки напрямую зависят от количества перевозимого груза и согласованной фрахтовой ставки при заключении чартера [1], [2]. Тем не менее, судовладелец всегда заинтересован в сокращении времени рейса, и здесь важно отметить, что если на ходовое время он повлиять никак не может, то на стояночное время может, так как оно зависит от обеспечения фрахтователем необходимого погрузо-разгрузочного оборудования на терминале порта, а необоснованный простой судна судовладельцем рассматривается как потеря его

доходной составляющей. По этой причине судовой агент, который занимается оформлением судов в морских портах, представляя интересы своего принципала (судовладельца), особо акцентирует внимание на том, каким образом судно использует время, находясь на стоянке в порту. Наличие таких причин побуждают судовладельца заранее согласовать с фрахтователем срок, за который судно должно быть погружено или выгружено, и такое условие в морской практике называется сталийным временем [3]. Нельзя не отметить, что зачастую платежи, связанные со сталийным временем, сопоставимы с суммами фрахта.

При фрахтовании судна на один рейс судовладелец и фрахтователь заключают рейсовый чартер, и как уже было обозначено выше, условие сталийного времени является одним из самых важных, особенно для судовладельца, поскольку:

1) защищает имущественные интересы судовладельца в связи с ограничением срока, в течение которого фрахтователь вправе удерживать судно в портах при проведении погрузо-разгрузочных работ без дополнительной оплаты;

2) даёт возможность судовладельцу примерно определить длительность всего рейса, что позволит расчетным путем определить срок следующего рейса, а значит, и спланировать работу судна.

При ведении переговоров по согласованию условия сталийного времени в чартере, судовладелец и фрахтователь рассматривают следующие условия, которые оказывают прямое влияние на расчет использованного сталийного времени [2], [4]:

- момент начала отсчёта сталийного времени;
- способы фиксации в чартерсталийного времени;
- периоды, исключаемые из счёта сталийного времени или включаемые в его счет.

Рассмотрим каждое условие более подробно. В каждом чартере при организации конкретной сделки по перевозке грузов морским транспортом, судовладелец и фрахтователь определяют момент начала отсчета сталийного времени. Чаще всего это или пришвартовка судна к причалу, или капитан судна подает нотис о готовности (Notice of Readiness – NOR) судна к грузовым работам (подтверждает, что грузовые помещения судна готовы принять груз, что не повлияет на качество и пр.).

Продолжительность сталийного времени в чартере фиксируется одним из следующих способов [2]:

1) для сухогрузов – по норме погрузки/выгрузки на судно в сутки или по норме погрузки/выгрузки на люк в сутки (час);

2) для наливных судов – определенным числом суток (часов).

Также при проведении погрузо-разгрузочных операций в порту часто возникают перерывы при проведении таких операций ввиду непогоды (штормовые предупреждения, дождь, снег, обледенение, сильный ветер, шторм и пр.), смены бригад, перерывы на обед. Перечисленные обстоятельства, безусловно, не должны быть на ответственности фрахтователя за задержку судна и в чартере стороны обязаны установить периоды, исключаемые из счёта сталийного времени или включаемые в его счет (рисунок 1) [2], [4].

Нормы погрузки и выгрузки груза:	SHEX - Sunday and Holiday excluded - воскресные и праздничные дни исключаются,
	SHEX UU - Sunday and Holiday excluded unless used - воскресные и праздничные дни исключаются, если не используются,
	SHEX EIU - Sunday and Holiday excluded even if used - воскресные и праздничные дни исключаются, даже если используются,
	SHINC - Sunday and Holiday included - воскресные и праздничные дни включаются,
	SHINC UU - Sunday and Holiday included unless used - воскресные и праздничные дни включаются, даже если не использовались.

Рисунок 1 - Периоды, исключаемые из счёта сталийного времени или включаемые в его счет

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.147.27.1>

Очевидно, что у судовладельца при задержке судна фрахтователем при проведении погрузо-разгрузочных работ появляются дополнительные расходы – это расходы по содержанию судна (расходы на бункер, смазочные материалы и пр.) и экипажа на стоянке (провизия, средства гигиены и пр.). В морской практике за задержку судна сверх отведенного судовладельцем сталийного времени фрахтователь обязан возместить такой ущерб и выплатить демередж судовладельцу [4]. Отметим, что демередж носит исключительно компенсационный характер и с экономической точки зрения направлен на сохранение общей прибыльности рейса даже в условиях некоторого увеличения его продолжительности [2].

В рамках данного исследования автором предлагается концептуальный подход к порядку расчета сталийного времени при рейсовом фрахтовании судна с позиции интересов судовладельца, используя который судовладелец может не только получить дополнительную прибыль от сдачи судна в рейс помимо оговоренной суммы фрахта, но и обезопасить себя от непредвиденных расходов. Наглядно авторская концепция по расчету сталийного времени в условиях рейсового фрахтования представлена на рисунке 2.

Из представленного иллюстративного материала видно, что на первом этапе судовладельцу необходимо определить сталийное время на погрузо-разгрузочные операции в соответствии с нормами грузовых работ согласно условиям чартера. При этом важно отметить, что при фрахтовании танкерного флота сталийное время может быть определено двумя способами [2]:

1) как реверсивное время ("reversible time") – время погрузки и выгрузки считается отдельно, но дни демереджа и диспача взаимно засчитываются (осредняются), т.е. рассчитывается следующим образом;

2) время отдельно на каждый порт, как при погрузке, так и при выгрузке.

При фрахтовании сухогрузного флота, стальнойное время определяется как отношение коносаментного количества груза к нормам грузовых операций в порту.

На следующем этапе необходимо определить момент начала отсчета стальнойного времени, и как было обозначено ранее, существует несколько вариантов:

1) фиксация «прибывшего» судна – осуществляется в момент пришвартовки судна к причалу;

2) подача NOR и сроки их подачи: необходимо прописать в чартере какие виды нотисов будут применяться и в какие сроки должны быть поданы.

На третьем этапе необходимо определить каким образом будут исчисляться «стальнойные дни», а также определить периоды, исключаемые из его счета.

Четвертым этапом является учет подачи NOR. Приподаче такового NOR, если фрахтователя все устраивает, то он указывает дату и время его получения и подписывает NOR, если же нотис о готовности не принят, то фрахтователь в судовом журнале указывает причину отказа, далее будет инспекция судна по готовности к грузовым операциям. После устранения проблемы NOR повторно отправляют фрахтователю [5], [6].

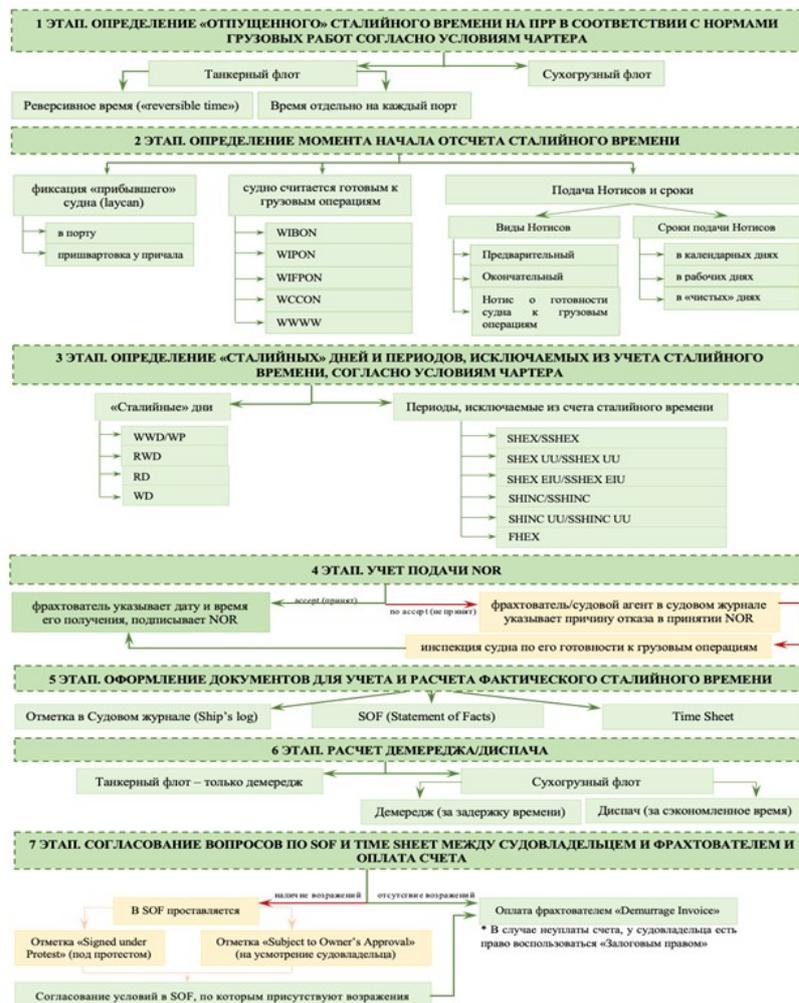


Рисунок 2 - Концепция по расчету стальнойного времени в условиях рейсового фрахтования
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.147.27.2>

На пятом этапе необходимо оформить документы для учета и расчета стальнойного времени: прежде всего проставляются требуемые отметки в судовом журнале, после оформляется Акт учета стояночного времени (Statement of Facts – SOF), в котором фиксируется вся обработка судна в порту [7], включая непогоду и пересменки, перерывы на обед и пр. Фактически истраченное стальнойное время ($T_{ФАКТ}^{СТ.СУХ}$) в порту для сухогрузов определяется по формуле:

$$T_{ФАКТ}^{СТ.СУХ} = T_{ТПК} + T_{ПОГР/ВЫГР} + T_{СЮРВ} + T_{ОП} + T_{КАЛ} + T_{СВ} + T_{КР.ГР.} + T_{ИЗМ,ПРОВ} + T_{ДОК} + T_{ШВ.ОП} \quad (1)$$

где: $T_{ТПК}$ – время на прохождение приходных/отходных государственных комиссий, таможенное оформление судна, сут.;

$T_{ПОГР/ВЫГР}$ – время на проведение погрузо-разгрузочных работ, сут.;

$T_{СЮРВ}$ – время на сюрвейерское инспектирование, сут.;

$T_{ОП}$ – время обеденные перерывы, сут.;

$T_{КАЛ}$ – время на калькуляцию, сут.;

$T_{СВ}$ – время на смену бригад (стивидоры, грузчики и пр.), сут.;

$T_{КР.ГР.}$ – время на крепление груза, сут.;

$T_{ИЗМ.ПРОБ}$ – время на определение количества груза и отбор проб, сут.;

$T_{ДОК}$ – время на оформление документов и их согласование, сут.;

$T_{ШВ.ОП}$ – время на швартовные операции, сут.

Фактически истраченное время ($T_{ФАКТ}^{СТ.НАЛ}$) на проведение погрузо-разгрузочных работ наливных грузов немного отличается от аналогичного расчета для сухогрузов, которое рассчитывается по следующей формуле:

$$T_{ФАКТ}^{СТ.НАЛ} = T_{ТПК} + T_{ПОГР/ВЫГР} + T_{СЮРВ} + T_{ПШ/ОШ} + T_{КАЛ} + T_{ИЗМ,ПРОБ} + T_{ДОК} + T_{ШВ.ОП} \quad (2)$$

где: $T_{ТПК}$ – время на прохождение приходных/отходных государственных комиссий, таможенное оформление судна, ч.;

$T_{ПОГР/ВЫГР}$ – время на проведение погрузо-разгрузочных работ, ч.;

$T_{СЮРВ}$ – время на сюрвейерское инспектирование, ч.;

$T_{ПШ/ОШ}$ – время на присоединение/отсоединение шлангов (рукавов), ч.;

$T_{КАЛ}$ – время на калькуляцию, ч.;

$T_{ИЗМ,ПРОБ}$ – время на определение количества груза и отбор проб, ч.;

$T_{ДОК}$ – время на оформление документов и их согласование, ч.;

$T_{ШВ.ОП}$ – время на швартовные операции, ч.

Кроме того, важно отметить, что при согласовании условий чартера между судовладельцем и фрахтователем в отношении учета стальной времени, одним из основных условий является определение периодов, исключаемых из счета стальной времени, что отражено на рисунке 2. Такое время принято называть фактически использованным стальным временем ($T_{ФАКТ.ИСП.}^{СТ}$), которое не зависит от типа судна и определяется как разность между фактически истраченным стальным временем по SOF и периодами, исключаемыми из него по условиям чартера:

$$T_{ФАКТ.ИСП.}^{СТ} = T_{ФАКТ}^{СТ} - T_{ИСКЛ.ПЕРИОДЫ} \quad (3)$$

где: $T_{ФАКТ}^{СТ}$ – фактически использованное стальное время по SOF, ч.;

$T_{ИСКЛ.ПЕРИОДЫ}$ – время периода, исключаемого из счета стальной времени по условиям чартера, ч.

По результатам Акта учета стояночного времени (SOF) составляется TimeSheet, в котором уже рассчитывается фактически потраченное время на проведение погрузо-разгрузочных работ (ППР) и оформление судна. Также в данном документе производится расчет диспача (за сэкономленное время обработки судна в порту) или демереджа [7], [8].

Как уже было отмечено, в TimeSheet производится расчет диспача или демереджа и этот этап является следующим в концепции по расчету стальной времени в условиях рейсового фрахтования.

При этом важно отметить, что при перевозках наливных грузов рассчитывается только демередж, при перевозках сухогрузных грузов – и демередж (за задержку судна сверх отведенного стальной времени), и диспач (за спасенное или сэкономленное время) [7], [8].

Так, контрстальной время ($T_{КОНТР}^{СТ}$) в сутках определяем по формуле:

$$T_{КОНТР}^{СТ} = \frac{T_{ФАКТ.ИСП.}^{СТ} - T_{СТ}}{24} \quad (4)$$

где: $T_{ФАКТ.ИСП.}^{СТ}$ – фактически использованное стальное время по SOF, ч.;

$T_{СТ}$ – отпущенное судовладельцем стальное время на проведение ППП согласно условиям чартера, ч.

После определения контрстальной времени, необходимо рассчитать демередж по следующей формуле:

$$Dem = f_{dem} \times T_{КОНТР}^{СТ} \quad (5)$$

где: f_{dem} – ставка демереджа, оговоренная в чартере, долл. США/сут.;

$T_{КОНТР}^{СТ}$ – контрстальной время, сут.

На заключительном этапе концепции по расчету стальной времени фрахтователь и судовладелец согласовывают все вопросы по Акту учета стояночного времени (SOF) и TimeSheet.

В случае если у сторон сделки по перевозке отсутствуют возражения, то фрахтователь оплачивает счет на демередж. В противном случае в документе SOF проставляется одна из требуемых отметок:

1) "signed under Protest" – под протестом;

2) "subject to Owner`s Approval" – на усмотрение судовладельца.

Стороны могут долго идти к компромиссу по урегулированию спорных моментов в Акте учета стояночного времени, однако все равно все разногласия будут урегулированы и после этого, фрахтователь оплачивает инвойс на демередж [7], [9].

Практическую апробацию авторского концептуального подхода к порядку расчета стальнойного времени при рейсовом фрахтовании с учетом интересов судовладельца проведем на примере чартера EххonMobilvoy 2005 [10] при рейсовом фрахтовании судна под перевозку нефти пароходом "TroitskyBridge" из порта Кавказ (Российская Федерация). Вводные данные отразим в таблице 1.

Таблица 1 - Вводные данные для расчета стальнойного времени при заданной перевозке

DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.147.27.3>

Наименование параметра	Условие чартера EххonMobilvoy 2005
Наименование груза	Нефть
Судно	"Troitsky Bridge"
Порт погрузки	Порт Кавказ
Отпущенное судовладельцем стальнойное время на порт погрузки, ч	84
Периоды, исключаемые / включаемые в счет стальнойного времени	SHINC
Подача NOR	по приходу на якорную стоянку
Ставка демереджа (f_{dem}), долл. США/сут.	22000

NOR по заданной перевозке был подан согласно условиям чартера по приходу судна на якорную стоянку, принят 02 мая 2024 года в 18:00, по причине ожидания причала, что предусмотрено условиями чартера.

Применим предложенный автором концептуальный подход к порядку расчета стальнойного времени при рейсовом фрахтовании на примере заданной перевозки:

1. Определение «отпущенного» стальнойного времени согласно условиям чартера – данное условие было прописано в чартере и составило 84 часа на порт погрузки (таблица 1). В данном примере стальнойное время устанавливается на каждый порт отдельно.

2. Определение момента начала отсчета стальнойного времени – по условиям чартера EххonMobilvoy 2005 отсчет стальнойного времени начинается с момента подачи NOR. В данном случае NOR, как уже было обозначено ранее, был подан незамедлительно по приходу на якорную стоянку.

3. Определение периодов, включаемых / исключаемых из счета стальнойного времени – согласно условиям чартера применяется условие SHINC (воскресные и праздничные дни включаются в счет стальнойного времени). Отметим, что данное условие является самым выгодным для судовладельца.

4. Учет подачи NOR: фрахтователь принял нотис 02 мая 2024 года в 18:00 (как отражено на рисунке 3).

5. Оформление документов для учета и расчета фактически использованного стальнойного времени: на данном этапе составляется SOF (рисунок 3), после чего на его основании и всех проведенных расчетов будет составлен TimeSheet.

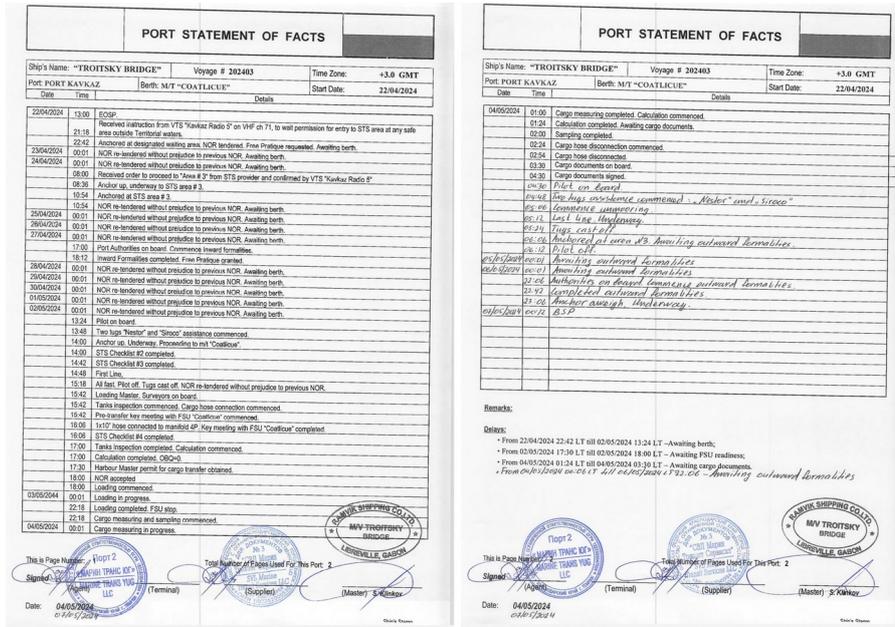


Рисунок 3 - SOF, оформленный в порту Кавказ при погрузке нефти на судно "TroitskyBridge"
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.147.27.4>

Применим формулу (2) для расчета фактически затраченного времени ($T_{ФАКТ}^{СТ.НАЛ}$) на проведение ПРП нефти в порту Кавказ. Исходя из данных SOF по заданной перевозке (рисунок 3), и принимая во внимание, что стальнойное время согласовано на условиях SHINC, сведем в таблицу 2 временные затраты по фактически использованному стальнойному времени.

Таблица 2 - Фактически понесенные временные затраты на погрузку нефти в порту Кавказ согласно данным SOF
DOI: <https://doi.org/10.60797/IRJ.2024.147.27.5>

Наименование параметра	Количественные данные, ч
Время на проведение погрузо-разгрузочных работ,	28,3
Время на определение количества груза и отбор проб,	3
Время на калькуляцию, $T_{КАЛ}$	0,7
Время на присоединение/отсоединение шлангов (рукавов), $T_{ПШ/ОШ}$	0,9
Время на оформление документов и их согласование, $T_{ДОК}$	1,6
Время на швартовные операции, $T_{ШВ.ОП}$	19,5
Время на прохождение приходных/отходных государственных комиссий, таможенное оформление судна, $T_{ПТК}$	46,7
Фактически использованное стальнойное время, $T_{ФАКТ.ИСП}^{СТ}$	100,7

Таким образом, учитывая, что с момента принятия NOR с 18:00 02 мая 2024 года начался отсчет стальнойного времени, и условием по чартеру является SHINC, при котором все периоды включаются в счет стальнойного времени, то фактически использованное стальнойное время ($T_{ФАКТ.ИСП}^{СТ}$) на проведение погрузочных операций в порту Кавказ составило 100,7 часов.

1. Расчет демереджа / диспача: на данном этапе осуществляется расчет демереджа или диспача, причем как видно из рисунка 3 при наливных перевозках диспача быть не может, оплачивается только демередж.

По данным таблицы 2 видно, что фрахтователь вышел на контрстальнойное время по заданной перевозке. Применим формулу (4) для расчета контрстальнойного времени:

$$T_{КОНТР}^{СТ} = \frac{100,7 - 84}{24} = 16,7 \text{ ч} / 24 = 0,7 \text{ сут.}$$

Следовательно, фрахтователь обязан за задержку судна сверх отведенного стальнойного времени, которое составило 0,7 суток, оплатить судовладельцу демередж по согласованной в чартере ставке, тем самым у судовладельца появляется такая дополнительная статья доходов как демередж.

Так как ставка демереджа (f_{dem}) по данному чартеру составляет 22000 долл. США/сут., то рассчитаем сумму демереджа, воспользовавшись формулой (5):

$$Dem = 22000 \text{ долл. США/сут.} \cdot 0,7 \text{ сут} = 15400 \text{ долл. США.}$$

1. Последним этапом концептуального подхода следует согласование вопросов по SOFi TimeSheet между судовладельцем и фрахтователем и оплата фрахтователем суммы демереджа. Здесь важно отметить, что в случае неуплаты фрахтователем суммы демереджа, у судовладельца есть возможность воспользоваться залоговым правом на груз и возполнить таким образом свои финансовые потери.

Как видно из предлагаемого автором подхода и представленного расчета суммы демереджа, как дополнительного дохода судовладельца от грамотного согласования условий чартера по стальнойному времени, важное место занимает подача NOR судна. Причем важно отметить, что NOR должен быть подан капитаном согласно условиям чартера, а не по указанию фрахтователя, как зачастую бывает на практике, из-за чего не начинается отсчет стальнойного времени и судовладелец теряет возможность получить дополнительный доход.

Предположим, что стороны в чартере согласовали бы условие SHEX вместо SHINC, исходя из того же SOF (рисунок 3), и принимая во внимание, что стальнойное время в данном случае согласовано на условиях SHEX, когда время на ППП в выходные и праздничные дни исключаются из счета стальнойного времени, то необходимо исключить из фактически затраченного времени ($T_{ФАКТ}^{СТ}$) на проведение ППП нефти в порту Кавказ работы, проводимые с 00:00 до 24:00 05 мая 2024 года (т.к. 05 мая 2024 года – воскресенье). Рассчитаем фактически использованное стальнойное время на условиях SHEX по формуле (3):

$$T_{ФАКТ.ИСП}^{СТ} = 100,7 \text{ ч} - 24 \text{ ч} = 76,7 \text{ ч}$$

Поскольку полученное значение $T_{ФАКТ.ИСП}^{СТ}$ на условиях SHEX не превышает отведенного судовладельцем стальнойного времени (84 часа), согласованного в чартере, судно не выходит на контрстальнойное время и судовладелец не получит дополнительного вознаграждения.

Заключение

Практическая апробация авторского концептуального подхода к порядку расчета стальнойного времени при рейсовом фрахтовании с учетом интересов судовладельца, приведенная в научном исследовании, доказывает, что благодаря грамотно сформулированным условиям чартера судовладелец помимо оговоренной суммы фрахта получит денежное вознаграждение при задержке судна в порту. Это позволит создать для судовладельца более выгодные условия по расчету стальнойного времени, при помощи которых судовладелец может не только получить дополнительную прибыль от сдачи судна в рейс помимо суммы фрахта (получить демередж), но и обезопасить себя от непредвиденных расходов.

Подводя итог проведенному научному исследованию, можно сделать вывод, что предложенный автором концептуальный подход к порядку расчета стальнойного времени при рейсовом фрахтовании может быть применен в практической деятельности судоходных компаний.

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. Головань Т. В. Оценка эффективности рейса с учетом величины расходов судовладельца при рейсовом фрахтовании / Т. В. Головань, Д. Х. О. Мурадов // Журнал «Эксплуатация морского транспорта». — 2022. — №2 (103). — С. 32-38.
2. Николаева Л. Л. Коммерческая эксплуатация судна: учебник / Л. Л. Николаева. — О.: Феникс. — 2006. — 754 с.
3. Российская Федерация. Законы. Кодекс торгового мореплавания РФ : федер. закон : [принят Гос. Думой 31 марта 1999 года : одобр. Советом Федерации 22 апреля 1999 года : ред. от 22.06.2024]. — Система Гарант. — URL: <https://base.garant.ru/12115482/> (дата обращения 20.05.2024)
4. Головань Т. В. Пошаговый алгоритм по определению и расчету стальнойного времени при фрахтовании судна морскими фрахтовыми брокерами / Т. В. Головань // Журнал «Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова». — 2021. — № 2(35). — С. 32-36.
5. Гумеров Р. Р. Особенности определения стальнойного времени при фрахтовании судна / Р. Р. Гумеров, Ю. Ю. Жабин // Судостроение и морская техника. — 2019. — № 3. — С. 45-52.
6. Головань Т. В. Методика по определению необходимого уровня увеличения фрахтовой ставки при проведении переговоров по фрахтовой сделке / Т. В. Головань, Д. Ж. О. Мурадов // Журнал «Эксплуатация морского транспорта». — 2022. — № 3 (104). — С. 67-71.

7. Ярмолович Р. П. Практика фрахтования судов: учебное пособие / Р. П. Ярмолович, Е. В. Джерем. — О.: Феникс. — 2006. — 328 с.
8. Головань Т. В. Демередж как инструмент компенсации убытков в торговом мореплавании / Т. В. Головань // Материалы национальной научно-практической конференции «Механизмы обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса юга России», 16-17 ноября 2023 года. — Новороссийск: РИО ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова. — 2024. — С. 27-29.
9. Шихлядаров Т. Р. Проблема выплаты демереджа в рейсовых чартерах при трамповых перевозках / Т. Р. Шихлядаров // Черные дыры в российском законодательстве. — 2010. — №1. — С. 72-75.
10. Типовая проформа чартера ExxonMobilvoy 2005 // Официальный сайт WordPress. — URL: <https://shippingforum.wordpress.com/wpcontent/uploads/2012/08/exxonmobil-voy2005-sept-1-2005.pdf> (дата обращения 20.05.2024)

Список литературы на английском языке / References in English

1. Golovan T. V. Ocenka jeffektivnosti rejsa s uchetom velichiny rashodov sudovladel'ca pri rejsovom frahtovanii [Evaluation of the voyage efficiency taking into account the amount of the shipowner's expenses during voyage chartering] / T. V. Golovan, D. Kh. O. Muradov // Zhurnal "Jekspluatacija morskogo transporta" [Journal "Operation of Marine Transport"]. — 2022. — No. 2 (103). — P. 32-38. [in Russian]
2. Nikolaeva L. L. Kommercheskaja jekspluatacija sudna: uchebnik [Commercial operation of a vessel: textbook] / L. L. Nikolaeva. — O.: Phoenix. — 2006. — 754 p. [in Russian]
3. Rossijskaja Federacija. Zakony. Kodeks torgovogo moreplavanija RF [Russian Federation. Laws. Merchant Shipping Code of the Russian Federation] : federal law : [accepted by the State Duma on March 31, 1999 : approved by the Federation Council on April 22, 1999 : as amended on June 22, 2024]. — Garant System. — URL: <https://base.garant.ru/12115482/> (accessed: 20.05.2024) [in Russian]
4. Golovan T. V. Poshagovyj algoritm po opredeleniju i raschetu staljnogo vremeni pri frahtovanii sudna morskimi frahtovymi brokerami [Step-by-step algorithm for determining and calculating laytime when chartering a vessel by sea freight brokers] / T. V. Golovan // Zhurnal "Vestnik gosudarstvennogo morskogo universiteta imeni admirala F.F. Ushakova" [Journal "Bulletin of the Admiral F.F. Ushakov State Maritime University"]. — 2021. — No. 2(35). — P. 32-36. [in Russian]
5. Gumerov R. R. Osobennosti opredelenija staljnogo vremeni pri frahtovanii sudna [Features of determining laytime when chartering a vessel] / R. R. Gumerov, Yu. Yu. Zhabin // Sudostroenie i morskaja tehnika [Shipbuilding and marine engineering]. — 2019. — No. 3. — P. 45-52. [in Russian]
6. Golovan T. V. Metodika po opredeleniju neobhodimogo urovnja uvelichenija frahtovoj stavki pri provedenii peregovorov po frahtovoj sdelke [Methodology for determining the required level of increase in the freight rate during negotiations on a freight transaction] / T. V. Golovan, D. Zh. O. Muradov // Zhurnal "Jekspluatacija morskogo transporta" [Journal "Operation of Marine Transport"]. — 2022. — No. 3 (104). — P. 67-71. [in Russian]
7. Yarmolovich R. P. Praktika frahtovanija sudov: uchebnoe posobie [The practice of chartering ships: a textbook] / R. P. Yarmolovich, E. V. Jerem. — O.: Phoenix. — 2006. — 328 p. [in Russian]
8. Golovan T. V. Demeredzh kak instrument kompensacii ubytkov v torgovom moreplavanii [Demurrage as a tool for compensating losses in merchant shipping] / T. V. Golovan // Materialy nacional'noj nauchno-prakticheskoj konferencii «Mehanizmy obespechenija konkurentosposobnosti transportnogo kompleksa juga Rossii», 16-17 nojabrja 2023 goda [Proceedings of the National Scientific and Practical Conference "Mechanisms for ensuring the competitiveness of the transport complex of the south of Russia", November 16-17, 2023]. — Novorossiysk: RIO GMU named after adm. F. F. Ushakov. — 2024. — P. 27-29. [in Russian]
9. Shikhlyadarov T. R. Problema vyplaty demeredzha v rejsovyh charterah pri trampovyh perevozkah [The problem of demurrage payment in scheduled charters during tramp transportation] / T. R. Shikhlyadarov // Chernye dyry v rossijskom zakonodatel'stve [Black holes in Russian legislation]. — 2010. — No. 1. — P. 72-75. [in Russian]
10. Tipovaja proforma chartera ExxonMobilvoy 2005 [Standard charter form ExxonMobilvoy 2005] // Oficial'nyj sajt WordPress [Official website of WordPress]. — URL: <https://shippingforum.wordpress.com/wpcontent/uploads/2012/08/exxonmobil-voy2005-sept-1-2005.pdf> (accessed: 20.05.2024). [in Russian]