

УДК 656.076.3:656.073.28

DOI 10.47049/2226-1893-2024-1-75-90

ДО ПИТАННЯ ВИБОРУ ВИДУ ФРАХТУВАННЯ СУДЕН ДЛЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

Ю.О. Коскіна

д.т.н., професор,
професор кафедри «Експлуатація флоту і технологія морських перевезень»

Одеський національний морський університет, Одеса, Україна

Анотація. Питання вибору виду фрахтування суден для перевезень вантажу, як одного з етапів доставки товару, розглянуто з позицій особи, яка, відповідно до умов поставки товару, є відповідальною за організацію та виконання перевезення вантажу на морській ділянці транспортування до пункту призначення. Залучаючи судна до перевезення вантажу, така особа укладає договір фрахтування судна, у якому виступає як фрахтувальник. Можливі варіанти, покладені до розгляду, відповідають сучасній практиці перевезень сухих масових вантажів – це залучення суден на умовах фрахтування на рейс (для виконання окремого перевезення партії вантажу) та використання на перевезеннях орендованих суден. Відмінності у сутності цих видів фрахтування передвизначають різний обсяг прав та відповідальності, які відносяться на фрахтувальника. Це, у свою чергу, формує різну структуру його витрат за залучення суден на різних умовах фрахтування. У статті викладено принциповий порядок обґрунтування вибору виду фрахтування судна, який ґрунтується на визначенні складових витрат фрахтувальника для залучення їх до перевезень вантажів на різних умовах фрахтування. Запропонований підхід може бути використаний для обґрунтування більш прийняттого для нього виду фрахтування судна (яким у цій роботі покладено менш витратний) з метою його залучення до перевезення вантажу. Порівняння видів фрахтування судна з цих позицій пропонується виконувати на підставі порівняння показників питомих витрат – фрахтової ставки (за рейсового фрахтування суден) та собівартості перевезення вантажу орендованим судном (за оренди суден на умовах тайм-чартера). Наразі окрім суто витратних міркувань, слід мати на увазі, що обов'язки фрахтувальника за залучення суден до перевезень вантажів у різних видах фрахтування є різними – від мінімальної відповідальності за рейсового фрахтування суден до самостійної організації виконання рейса за оренди судна у тайм-чартер.

Ключові слова: фрахтування суден, перевезення вантажів, сухі масові вантажі, морські перевезення.

UDC 656.076.3:656.073.28

DOI 10.47049/2226-1893-2024-1-75-90

REGARDING THE CHOICE OF CHARTERING MODE FOR CARRIAGES OF CARGOES

Yu.O. Koskina

Dr. Eng., professor

Department of Fleet Operation and Shipping Technology

Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine

Abstract. *The issue of choosing the mode of vessel chartering for cargo transportation, as one of the stages of goods delivery, is considered from the perspective of the person who, in accordance with the terms of delivery of goods, is responsible for the organization and execution of cargo transportation on the sea component of transportation to the destination point. By engaging the vessel in cargo transportation, such a person concludes a charter contract in which he acts as the charterer. The possible options put up for consideration correspond to the modern practice of transporting of dry bulk cargoes – this is the engagement of vessels on the terms of the voyage chartering (for carrying out a single lot of cargo) and the using of rented vessels for transportation. Differences in the essence of these modes of vessel chartering predetermine a different scope of rights and responsibilities attributed to the charterer. This, in turn, forms a different structure of his costs for engaging vessels under different chartering conditions. The paper sets out the principle procedure for the justification of the choice of the mode of vessel chartering, which is based on the determination of the component costs of the vessel charterer in order to involve them in the transportation of goods under different chartering modes. The proposed approach can be used to substantiate the mode of chartering that is more acceptable for him, which in this paper is assigned a less expensive mode of chartering of vessels in cargo transportation. The comparison of the modes of vessels chartering from these positions is proposed to be performed on the basis of the specific cost indicator – the freight rate (for voyage chartering of vessels) and the cost of transporting cargo by a leased ship (for rented vessels on time charter terms). Currently, in addition to purely cost considerations, it should be borne in mind that the charterer's responsibilities for engaging vessels in the transportation of cargo in various modes of chartering are different – from minimal responsibility for voyage chartering of vessels to organization of the voyage for renting a vessel for time charter on his own.*

Keywords: *vessels chartering, carriages of cargoes, dry bulk cargoes, sea carriages.*

Вступ. Наслідком та необхідною умовою реалізації укладеної угоди купівлі-продажу товару є його транспортування. Неможливо реалізувати торгівельну угоду, не доставивши товар від продавця до покупця, що власне і потребує

залучення різних видів транспорту. З іншого боку, і транспорт не може існувати без торгівлі, бо саме торгівля формує вантажну базу та роботу для транспортної галузі. Для зовнішньоторговельних товарів ключовим видом транспорту є морський – саме морем транспортується до 90 % [1] товарів світової торгівлі, забезпечуючи їх транспортування на великі відстані із меншими (порівняно із іншими видами транспорту) витратами на перевезення. Більш того, на багатьох напрямках світової торгівлі він наразі є єдиним можливим видом транспорту. Для нашої країни, зовнішня торгівля якої здебільшого сформована сировинними товарами [2] – зернові, руди, метал – морський транспорт відіграє значну роль, адже саме морський транспорт здебільшого залучається до перевезень сировинних товарів. Наразі якщо портова інфраструктура України є доволі розвинутою – обсяги перевалки є значними, що сприяє технічному та технологічному розвитку та досконаленню портів, то вітчизняний флот практично відсутній, що вимушує власників вантажів вдаватися до послуг суден, які належать іноземним власникам.

Постановка проблеми. Укладання контрактів на умовах СІФ, які названо у [3] найбільш популярними за торговельних операцій (із пшеницею зокрема), передбачають організацію морського перевезення вантажу продавцем, оскільки ціна товару СІФ включає вартість такого перевезення. До таких угод, як правило, вдаються торговельні підприємства, які володіють морським флотом та власне можуть забезпечити виконання перевезення вантажу морем. Наразі, як свідчать статистичні дані [4; 5], нажал, кількість суден, зареєстрована під українським прапором, є мізерною – вітчизняні судна практично не залучені до транспортування вантажів вітчизняної зовнішньої торгівлі. Саме цим пояснюється той факт, що вітчизняні експортери товарів та сировини укладають контракти на умовах FOB, згідно до яких їх відповідальність за організацію транспортування товару закінчується у порту відвантаження, а подальше перевезення – морським транспортом зокрема, є відповідальністю покупця. Так чи інакше, морське перевезення є складовою частиною загальної доставки товару, і, залежно від умов поставки товару, на яких укладено торговельний контракт, продавець чи покупець мають залучити судно до його виконання. Безумовно, особа, яка відповідальна за організацію перевезення товару, зацікавлена у залученні до перевезення судна на умовах, які забезпечать менші витрати серед можливих варіантів організації перевезення вантажу морським транспортом.

Огляд літератури. Питання залучення морських суден до перевезень вантажів, враховуючи важливу роль морського транспорту у транспортному забезпеченні світової торгівлі, є та будуть продовжувати залишатися актуальними. Широку увагу привертають окремі аспекти організації перевезень вантажів із залученням морського транспорту – правові [6-8], організаційні [9-11], економічні [12-15]. Важливим наразі є розмежування перевезень масових вантажів та вантажів у контейнерах, враховуючи специфіку трампової та лінійної організаційних форм роботи суден, яка у свою чергу, пов'язана саме із вантажною базою. Питання організації перевезень вантажів у лінійному судноплаванні із наголосом на його специфічні особливості детально розглянуті у роботах [16-20]. Операції із залучення суден трампового судноплавання – фрахтування суден – для транспортування

вантажів зокрема розглянуто на теоретичному рівні у [11; 21-23], а вирішення окремих питань, пов'язаних із фрахтуванням суден для транспортного обслуговування вантажопотоків, запропоновані у [9-10; 24; 25].

У [26] увагу акцентовано на морській складовій загальної системи доставки вантажу, зокрема – і економічній оцінці перевезення вантажів трамповими суднами. Такий підхід є доречним – морська складова за деяких систем доставки вантажів (зокрема – масових, які прямують у міжнародному сполученні) є невід'ємною та навіть єдиною можливою. Саме з таких позицій подано перевезення зовнішньоторговельних вантажів у [27-34]. У згаданих публікаціях автори обмежуються зазначенням необхідності врахування витрат на морську складову доставки товарів, наразі не поточнюючи, на яких саме умовах залучено судно, хоча саме умовами його фрахтування структура таких витрат і визначається – як наслідок розподілу між сторонами відповідних угод прав та відповідальності. Втім, огляду умов договорів фрахтування суден – як рейсового, так і орендних різновидів – присвячена численна кількість публікацій, у яких здебільшого викладено основні умови відповідних договорів [11; 22; 23]. Поза уваги авторів та дослідників залишилися питання обґрунтування вибору виду фрахтування суден як способу їх залучення до транспортного обслуговування вантажопотоків.

Метою цієї статті є розробка пропозицій з обґрунтування виду фрахтування суден для виконання перевезення вантажу морським транспортом – такого, який забезпечить мінімальні витрати на транспортування.

Основний матеріал. Перед особою, яка є відповідальною за організацію та сплату перевезення вантажу на морській ділянці його доставки, постає необхідність залучення морського судна для виконання перевезення з порту відправлення до порту призначення. Така особа може залучити судно на умовах рейсового фрахтування, фрахтуючи його під виконання перевезення кожної окремої партії вантажу – на рейс, або ж орендувати судно на умовах тайм-чартерного фрахтування і самостійно опікуватися організацією виконання судном рейса. Власне, такий договір можна укласти на період виконання одного рейсу, що дозволяє порівнювати орендний варіант залучення судна із фрахтуванням на рейс. Адже, якщо йдеться про вибір варіанту залучення судна для реалізації конкретного перевезення, то час виконання рейсу буде однаковим – одна і та сама кількість вантажу (суднова партія) має бути перевезена на одну і ту саму відстань. То час виконання перевезення – час рейсу, та час, на який укладатиметься орендна угода – буде однаковим, незалежно від того, на яких умовах залучено судно

$$t_p = t_{op}, \quad (1)$$

де t_p – час виконання перевезення вантажу (час рейсу), діб;

t_{op} – розрахунковий період оренди, діб.

У найбільш узагальненому вигляді час рейсу визначається підсумовуванням тривалостей усіх переходів судна у рейсі та тривалостей періодів часу стоянки

судна у портах. Тут наразі слід розмежувати «рейс судна» для судновласника та фрахтувальника. Важливим це є з огляду на перехід судна до порту завантаження, який судно має виконати за необхідності. З позицій судновласника безумовно це частина рейсу, який виконує судно. То тривалість такого переходу має бути врахована ним у визначенні загального часу рейса. Наразі з позицій фрахтувальника судна, який розглядає рейс як процес перевезення вантажу, який для нього власне і є об'єктом інтересу, баластний перехід не має жодного сенсу, адже не має відношення до процесу переміщення вантажу. Детальний порядок розрахунку складових загальної тривалості рейсу подано у [35], то тут не вважаємо за потрібне наводити його у цій роботі як такий, який є загальновідомим. Увагу цієї роботи зосереджено саме на виборі тих умов залучення суден, які забезпечать власнику вантажу найменші витрати на транспортування на морській ділянці його доставки.

Принциповим з цих позицій є розподіл між сторонами відповідних угод прав та відповідальності щодо виконання судном рейса і, як наслідок – витрат, які відносяться на кожну із сторін. За умовами фрахтування судна на рейс відповідальність фрахтувальника обмежується забезпеченням своєчасної готовності вантажу до відправлення, організацією і виконанням вантажних робіт зі сплатою відповідних витрат, а також сплатою фрахту. Орендні операції передбачають частковий перехід прав розпорядження судном до фрахтувальника – зокрема, прав комерційного розпорядження, що означає можливість фрахтувальника самостійно організувати роботу судна (у тому рахунку – і на перевезеннях вантажів) з відповідальністю за її виконання та відповідними витратами. За того виду оренди, що розглядається, це витрати:

- на придбання палива – їх величина залежить від позицій, які за оренди знаходяться саме під контролем фрахтувальника та реалізуються на його розсуд (тривалість рейса та місце придбання палива);

- витрати на сплату дисбурсментських рахунків – залежать від кількості портів заходу судна у рейсі (власне від переліку та ставок судових зборів та плат за послуги у портах) та маршруту прямування судном між ними, що також є відповідними рішеннями тайм-чартерного фрахтувальника.

Окремою статтею витрат за фрахтування суден на час є, зрозуміло, витрати на сплату оренди – набуте фрахтувальником право використовувати судно на свій розсуд.

Паливні витрати визначаються кількістю палива та цінами, за якими воно купується. Останні мають яскраво виражений географічний характер – по різних портах та регіонах світу вони є різними. Більш того, різними є ціни на паливо різних сортів; сорт палива, необхідний судну, наразі визначається головним двигуном. Географічні відмінності у цінах на паливо та цінові відмінності по сортах яскраво ілюструються рис. 1.

Кількість палива залежить від часових параметрів рейса та споживання судном палива на переході та під час стоянок у портах, розмежування яких є принциповим, адже на переходах, за рахунок роботи головного двигуна, добове споживання судном палива є у рази більшим, ніж під час стоянок у портах:

$$Q_n = t_x \cdot q_{n_x} + t_{cm} \cdot q_{n_{cm}}, \quad (2)$$

де Q_n – кількість палива, необхідна судну для виконання рейсу, т;

t_x – ходовий час рейсу, діб;

q_{n_1} – споживання судном палива на переходах, т/добу;

t_{cm} – стояночний час рейса, діб;

$q_{n_{cm}}$ – споживання судном палива під час стоянки у порту, т/добу.

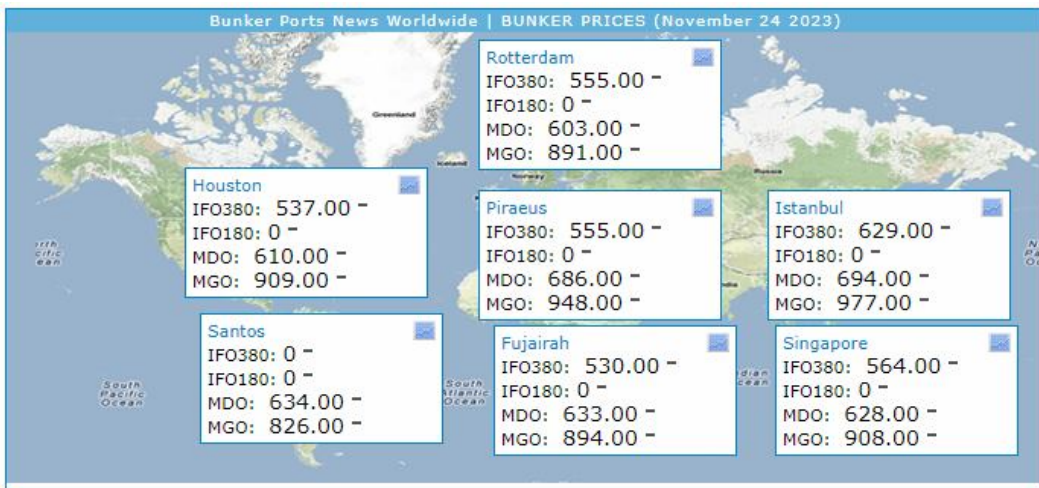


Рис. 1. Ціни на паливо, дол. США/т [36]

Відповідно витрати на придбання палива у кількості, необхідній судну для виконання рейсу, визначатимуться як

$$R_n = Q_n \cdot C_n, \quad (3)$$

де R_n – витрати на придбання палива у кількості, необхідній для виконання рейсу, дол. США;

C_n – ціна на сорт палива, необхідний судну, дол. США/т.

Рейсові витрати на сплату дисбурментських рахунків залежать від кількості портів та маршруту прямування судном між ними. У простому рейсі, де вантаж перевозиться повною судновою партією з одного порту завантаження до одного порту розвантаження, величина рейсових витрат визначатиметься як сума дисбурментських рахунків, сплачених у кожному з портів:

$$R_{da} = R_{da_{nz}} + R_{da_{np}}, \quad (4)$$

де R_{da} – рейсові витрати на сплату дисбурсментських рахунків, дол. США;

$R_{da_{nz}}$ – витрати на сплату дисбурсментського рахунку у порту завантаження,
дол. США;

$R_{da_{np}}$ – витрати на сплату дисбурсментського рахунку у порту розвантаження,
дол. США.

За прямування судном на шляху руху з порту завантаження до порту розвантаження каналами або протоками, де з суден стягується відповідна платня, такі витрати мають бути враховані у розрахунках витрат на виконання перевезення вантажу орендованим судном як витрати фрахтувальника, то (4) відтак набуває наступного вигляду:

$$R_{da} = R_{da_{nz}} + R_{da_{np}} + R_{da_{к/np}}, \quad (5)$$

де $R_{da_{к/np}}$ – витрати на сплату дисбурсментського рахунку за проходження судном каналів та/або «платних» проток, дол. США.

Окремою статтею витрат вантажовласника за організації перевезень вантажів орендованими суднами є власне витрати на сплату оренди, основою формування якої є величина орендної ставки, а загальна величина визначається тривалістю орендного періоду. Враховуючи (1),

$$R_{op} = r_{op} \cdot t_p, \quad (6)$$

де R_{op} – витрати на сплату оренди суден, дол. США;

r_{op} – орендна ставка на судно, дол. США/добу.

Остання є результатом домовленостей сторін – судновласника і фрахтувальника. Звісно, інтересам судновласника відповідає якомога більш високий її рівень, адже за укладання угоди з надання судна у оренду саме орендні виплати формуватимуть його доход. Для фрахтувальника орендна ставка є основою його витратної складової з організації перевезення вантажів орендованими суднами, то він зацікавлений у низькій величині орендної ставки. Так чи інакше, торгування сторін відбувається навколо усередненого ринкового рівня, адже ставки оренди суден є величинами ринкового походження та у великому ступені визначаються ринковими чинниками, станом фрахтового ринка. Більш того, у межах різних географічних секцій фрахтового ринка ставки на оренду суден є різними для суден різних типів та дедвейтів – рис. 2 красномовно підтверджує це: як можна переконатися, на різні типорозмірні групи балкерів орендні ставки по різних регіонах є різними залежно від періоду оренди.

Принциповим для вантажовласника, який орендував судна для організації перевезення вантажу є, як вказано раніше, мінімальна величина витрат.



ALIBRA Shipping Limited Updated Weds 22 Nov 2023

DRY TIME CHARTER ESTIMATES (\$/pdpr)

| PERIOD | 4/6 MOS | | 1 YR | | 2 YR | | | | | | | |
|-----------------|---------|--------|------|--------|------|--------|-----|--------|---|--------|---|--------|
| | SIZE | ATL | PAC | ATL | PAC | ATL | PAC | | | | | |
| HANDY (38k dwt) | ▲ | 10,500 | ▲ | 9,500 | ▼ | 10,000 | ▼ | 11,000 | ▼ | 9,500 | ▼ | 10,500 |
| SMAX/ULTRA | ▲ | 14,500 | ▲ | 12,500 | ▲ | 12,500 | ▲ | 12,500 | ▲ | 12,500 | ▲ | 12,500 |
| PANA/KMAX | ▲ | 13,900 | ▲ | 13,750 | ▲ | 13,500 | ▲ | 13,500 | ▲ | 13,000 | ▲ | 13,000 |
| CAPE SIZE | ▲ | 14,500 | ▲ | 14,500 | ▲ | 16,000 | ▲ | 16,000 | ▲ | 15,000 | ▲ | 15,000 |

Рис. 2. Ставки оренди у тайм-чартер суден балкерного типу [35]

Показником, який оцінював би витратну складову його витрат на транспортування (морською ділянкою за рахунок використання орендованих суден), визначатиметься на підставі питомого показника – собівартості перевезення, який визначатиметься за наступною формулою:

$$s_{op} = \frac{R_n + R_{da} + R_{op}}{Q_e}, \quad (7)$$

де s_{op} – собівартість перевезення вантажу орендованим судном, дол. США/т;

Q_e – кількість вантажу, т, яка у свою чергу, оскільки до розгляду цієї роботи покладено рейс судна, відповідає його рейсовому завантаженню, тобто

$$Q_e = Q_p, \quad (8)$$

де Q_p – рейсове завантаження судна, т.

У свою чергу рейсове завантаження судна є максимальною кількістю вантажу, яку судно може прийняти на борт та безпечно перевезти у певному рейсі, а його величина визначається залежно від співвідношення питомого навантажувального обсягу вантажу та питомої вантажомісткості судна. За перевезень кубатурного вантажу, питомий навантажувальний обсяг якого перевищує питому вантажомісткість судна, завантаження судна здійснюється за умови використання вантажомісткості судна, тобто рейсове завантаження судна визначатиметься як

$$Q_p = \frac{W_c}{u_e}, \quad (9)$$

де W_c – вантажомісткість судна, м³;

u_e – питомий навантажувальний обсяг вантажу, м³/т.

За перевезення дедвейтного вантажу – вантажу, питомий навантажувальний обсяг якого менший за питому вантажомісткість судна, рейсове завантаження лімітується величиною його рейсової чистої вантажопідйомності

$$Q_p = D_{cp}, \quad (10)$$

де D_{cp} – чиста вантажопідйомність судна на рейс, т, порядок розрахунку якої є відомим (зокрема, викладений у [35] – дозволяє розраховувати чисту вантажопідйомність судна у рейсах зі зміною вантажної марки).

Для ухвалення рішення щодо переважності фрахтування судна на рейс для перевезення вантажу або залучення його з цією самою метою на умовах оренди отриману величину собівартості перевезення орендованими суднами слід порівняти із фрахтовою ставкою – адже саме вона є питомими витратами власника вантажу на перевезення за фрахтування судна на рейс.

Фрахтова ставка, аналогічно до ставки оренди судна, є договірною величиною – її рівень погоджується сторонами угоди рейсового фрахтування під час перемовин щодо укладання договору. І саме навколо її рівня відбувається найжвавіший торг сторін. Адже саме у її рівні у певному сенсі акумулюються ті чи інші зиски сторін угоди, які відображуються у різних варіантах формулювань умов договору фрахтування на рейс. То, намагаючись сформулювати певну умову договору на свою користь, кожна із сторін повинна бути готова до намагань іншої сторони домовитися про ставку фрахту, яка відповідає її інтересам (підвищену – судовласником та, навпаки, меншу – фрахтувальником). Наразі фрахтові ставки є цінами на перевезення, які мають ринкове походження, у великому ступені вони зазнають впливу ринкових чинників – попиту та пропозиції на відповідних фрахтових ринках перевезень вантажів. То торгування сторін щодо фрахтової ставки на конкретне перевезення завжди відбувається навколо середньоринкового рівня фрахтових ставок на аналогічні перевезення. Не існує такої собі узагальненої ставки фрахта на усі перевезення – її рівень завжди співвідноситься щонайменше із певним вантажем та визначеним напрямком його транспортування. Вагомий вплив мають також і умови договору перевезення – ті, за формулюваннями яких можливим є торгування сторін [37].

Звісно, на етапі попередніх оцінок власник вантажу наразі навряд чи може оперувати величиною ставки фрахта як точно відомою величиною – у кожній конкретній угоді вона може бути різною за викладеними вище причинами. Втім, можливим є використання ринкової інформації, яку можна отримати, прокотирувавши перевезення у фрахтового брокера та оперуючи отриманими ринковими ставками, за якими власне потенційно і є можливим укладання угоди фрахтування судна на рейс.

То ухвалення вантажовласником рішення щодо вибору виду фрахтування судна для перевезення вантажу базується на результатах порівняння питомих величин – собівартості перевезення вантажу орендованими суднами та фрахтової ставки. За отримання нерівності вигляду

$$S_{op} > f, \quad (11)$$

де f – фрахтова ставка, дол. США/т, перевагу слід надати фрахтуванню судна на рейс, бо назагал витрати вантажовласника на перевезення партії вантажу будуть меншими порівняно із варіантом залучення судна на умовах оренди.

За нерівності протилежного вигляду

$$S_{op} < f \quad (12)$$

менш витратним є варіант залучення до перевезень орендованих суден, який власне і може бути рекомендовано власнику вантажу як варіант залучення суден до перевезень вантажів.

Висновки. Покладений до розгляду спосіб порівняння ґрунтується на одному з основних інтересів вантажовласника щодо транспортування вантажу – найменша величина витрат. Слід зазначити, що окрім витратних інтересів певний вплив на ухвалення вантажовласником рішення щодо фрахтування судна може базуватися і на обсязі тих прав та відповідальності, які покладаються на нього різними умовами фрахтування суден. Відповідальність його за фрахтові операції з рейсового фрахтування є наразі мінімальною – він має забезпечити готовність судової партії до відправлення (як у фізичному розумінні – наявність повної партії вантажу у певний момент часу у порту завантаження, так і у комерційному сенсі – оформлення повного пакету документів, необхідних для транспортування вантажу морським транспортом), забезпечення виконання вантажних робіт та сплата судовласнику фрахта за виконання рейса з перевезення вантажу. Натомість за залучення суден на умовах оренди його відповідальність охоплює коло питань, пов'язаних із організацією і виконанням судном рейса, що має бути забезпечено ним самостійно (зокрема – бункерування судна та організація його знаходження у порту, що передбачає, окрім названої вище організації та забезпечення вантажних робіт, сплату дисбурсментських рахунків).

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. *Review of Maritime Transport*. URL: https://unctad.org/system/files/official_document/rmt2022_en.pdf (дата звернення 04.01.2024)
2. *Товарна структура зовнішньої торгівлі України*. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 22.11.2023)

3. Вільшанюк М.С., Судник Н.В. Обґрунтування умов ефективного транспортування пшениці з України. *Наукоємні технології*, № 1(57), 2023. С. 101-107. DOI: 10.18372/2310-5461.57.17450
4. Статистичний збірник «Транспорт та зв'язок в Україні». URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/Arch_tr_zb.htm (дата звернення 04.01.2024)
5. Лисенко С. За роки незалежності український флот скоротився у 16 разів. URL: <https://gmk.center.ua/opinion/za-roki-nezalezhnosti-ukrainskij-flot-skorotivsyu-u-16-raziv/> (дата звернення 04.01.2024)
6. Пальченко А.А., Пищанська О.С. Правове регулювання міжнародних чартерних і лінійних морських перевезень. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*, № 3 (76), 2021. С.64-73. DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-64-73
7. Колодін А. Щодо особливостей договору чартеру (фрахтування) за цивільним законодавством України. *Юридичний Вісник*, № 1, 2020. С.292-297. DOI <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i1.1636>
8. Несімко Д. Особливості договору морського чартеру. *Вісник національного університету «Львівська Політехніка»*. *Юридичні науки*, № 807, 2014. С. 180-186.
9. Коскіна Ю.О. Формалізований опис процесу залучення судна для перевезення вантажу. *Збірник наукових праць ДУІТ. Серія «Транспортні системи і технології»*, 2019. Вип. 34. С. 267-279. DOI <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2019-34-2-9>.
10. Онищенко С.П., Коскіна Ю.О., Савельєва І.В. Розробка логіст-моделі для забезпечення процесу управління укладанням угод фрахтування на рейс. *Східно-Європейський журнал передових технологій*, 2016. № 6/3 (84). С. 26-31.
11. Лапкін О.І., Онищенко С.П., Коскіна Ю.О. *Теорія і практика фрахтових операцій*. Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2017. 151 с.
12. Стовба Т.А. Методичні аспекти експлуатаційно-економічного аналізу роботи судна в рейсі. *Таврійський науковий вісник. Економічні науки*. 2011. № 77. С. 328-332.
13. Adland, R., Cariou, P. and Wolff, F.-C. (2016). *The influence of charterers and owners on bulk shipping freight rates*. *Transportation Research. Part E: Logistics and Transportation Review*, 86, P. 69-82. DOI:10.1016/j.tre.2015.11.014
14. Brooks, M. R., Button, K.J., Nijkamp, P. (2002). *Maritime Transport*. Edward Elgar Pub., 558 p.
15. Kendall, L.C., Buckley, J.J. (2005). *The Business of Shipping*. Center-ville: Cornell Maritime Press, 453 p.

16. Plomaritou, E. (2013). *Marketing of Shipping Companies. A Tool of Improvement of Chartering Policy*. Stamoulis Publications, 233 p.
17. Вишневський Д.О. Методичні основи організації роботи універсальних суден на міжнародних лініях: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Одеськ. нац. мор. ун-т. Одеса, 2016. 171 с.
18. Дрожжин О.Л. Організація роботи суден-контейнеровозів на фідерних лініях: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Одеськ. нац. мор. ун-т. Одеса, 2019. 175 с.
19. Дрожжин О.Л., Коскіна Ю.О. Полісемічність понять «демередж» і «детеншен» у практиці лінійного та трампового судноплавства. *Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту*. 2019. № 3 (81). С. 27-35. doi.org/10.15802/stp2019/170209.
20. Drozhzhyn O.L., Koskina Yu.O., Tikhonina I.I. *Liner shipping: the evolution of the concept*. *Pomorstvo*, 2021. № 35, Т. 2, Р. 365-371.
21. Collins, N. (2000). *The Essential Guide to Chartering and Dry Freight Market*. Clarkson Research Studies, 446 p.
22. Pagonis, T. J. (2009). *Chartering Practice Handbook*. Dimelis Publications, 319 p.
23. Plomaritou, E., Papadopoulos A. (2017). *Shipbrokering and Chartering Practice*. London: Informa Law. 771 p.
24. Малаксіано М.О., Мельник О.М. Обґрунтування вибору судна для фрахтування на умовах тайм-чартеру з урахуванням можливості його використання для перевезень негабаритних вантажів. *Вісник ВПІ*, 2020. вип. 1, С. 90-96. DOI: <https://doi.org/10.31649/1997-9266-2020-148-1-90-96>.
25. Коскіна Ю.О. Планування складових часу рейса з урахуванням умов чартер-партії щодо сталійного часу. *Вісник ОНМУ*, 2019. Вип. 2 (59). С. 166-182. DOI: <https://doi.org/10.33082/2226-1915-2-2019-166-182>.
26. Коскіна Ю.О. Формалізація процесу організації системи доставки вантажів. *Наукоємні технології*, 2020. № 1. С. 111-117. DOI: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.45.14582>.
27. Мельник О.М. Організація перевізного процесу негабаритних вантажів за видами транспорту. *Роль та місце морського транспорту в цьому процесі. Комунальне господарство міст*, 2020, том 1, випуск 154. С. 231-239. DOI: [10.33042/2522-1809-2020.1.154.231.239](https://doi.org/10.33042/2522-1809-2020.1.154.231.239)
28. Рілов С.І., Коскіна Ю.О. Методичні засади розрахунку витрат на морські перевезенні та їх практичне використання. *Методи та засоби управління розвитком транспортних систем*. 2005. № 10. С. 150-163.
29. Butko, T. at al. (2019). *Forming an automated technology to manage freight transportation along a direction*. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 1/3(97), P. 6-13. doi.org/10.15587/1729-4061.2019.156098.

30. Melnyk O., Onishchenko O., Onyshchenko S., Golikov V., Sapiha V., Shcherbina O., Andrievska V. (2022). *Study of Environmental Efficiency of Ship Operation in Terms of Freight Transportation Effectiveness Provision. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Vol. 16, No. 4, P. 723-729.* <https://doi:10.12716/1001.16.04.14>.
31. Lingaitiene, O.A. (2008). *Mathematical model of selecting transport facilities of multimodal freight transportation. Transport. 23 (1). P. 10-15.* doi.org/10.3846/1648-4142.2008.23.10-15.
32. Павлова Н.Л., Шубаєв О.Г. Проектні рішення з обґрунтування доставки вантажів морським транспортом. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки, 2021. Том 32 (71) Ч. 2 № 1. С. 123-128.* DOI <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.1-2/20>
33. Onyschenko S.P., Koskina Yu.O. *Modelling of foreign trade carriages considering the capabilities of transport systems elements. Abstracts of the 15th International Conference Reliability and statistics in transportation and Communication. October 21-24, 2015. Riga, Latvia. P. 43-44.*
34. Безкровний Є.М., Тихоніна І.І. *Технологія морських перевезень. – Одеса: КУПРИЧКО СВ, 2015. – 277 с.*
35. *Bunker Prices Worldwide.* URL: <http://www.bunkerportsnews.com/BunkerPrices.aspx?ElementName=BunkerPrices> (дата звернення 22.11.2023).
36. *Weekly Dry Time Charter Estimates, November 22 2023.* URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/weekly-dry-time-charter-estimates-november-22-2023/> (дата звернення 22.11.2023).
37. Онищенко С.П., Коскіна Ю.О. Ідентифікація впливу умов оферти на успішність укладання фрахтової угоди. *Вісник ОНМУ. 2015. № 1 (43). С. 149-165.*

REFERENCES

1. *Review of Maritime Transport.* URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf (data zvernennia 04.01.2024).
2. *Tovarna struktura zovnishnoi torhivli Ukrainy.* URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (data zvernennia 22.11.2023).
3. Vilshaniuk M.S., Sudnyk N.V. *Obhruntuvannia umov efektyvnoho transportuvannia pshenytsi z Ukrainy. Naukoiemni tekhnologii, № 1(57), 2023. P. 101-107. DOI: 10.18372/2310-5461.57.17450.*
4. *Statystychnyi zbirnyk «Transport ta zv'iazok v Ukraini».* URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/08/Arch_tr_zb.htm (data zvernennia 04.01.2024).
5. Lysenko S. *Za roky nezalezhnosti ukrainskyi flot skorotyvsia u 16 raziv.* URL: <https://gmk.center/ua/opinion/za-roki-nezalezhnosti-ukrainskij-flot-skorotivsia-u-16-raziv/> (data zvernennia 04.01.2024)

6. Palchenko A.A., Pyshchanska O.S. *Pravove rehuliuвання mizhnarodnykh charternykh i liniinykh morskyykh perevezhen. Rozvytok metodiv upravlinnia ta hospodariuvannia na transporti*, № 3 (76), 2021. P. 64-73. DOI 10.31375/2226-1915-2021-3-64-73.
7. Kolodin A. *Shchodo osoblyvosti dohovoru charteru (frakhtuvannia) za tsyvilnym zakonodavstvom Ukrainy. Yurydychnyi Visnyk*, № 1, 2020. P. 292-297. DOI <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i1.1636>.
8. Nesimko D. *Osoblyvosti dohovoru morskoho charteru. Visnyk natsionalnoho universytetu «Lvivska Politehnika»*. Yurydychni nauky, № 807, 2014. P. 180-186.
9. Koskina Yu.O. *Formalizovanyi opys protsesu zaluchennia sudna dlia perevezennia vantazhu. Zbirnyk naukovykh prats DUIT. Seriia «Transportni systemy i tekhnolohii»*, 2019. Bun. 34. P. 267-279. DOI <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2019-34-2-9>.
10. Onyshchenko S.P., Koskina Yu.O., Savelieva I.V. *Rozrobka lohit-modeli dlia zabezpechennia protsesu upravlinnia ukladanniam uhod frakhtuvannia na reis. Skhidno-Yevropeiskyi zhurnal peredovykh tekhnolohii*, 2016. № 6/3 (84). P. 26-31.
11. Lapkin O.I., Onyshchenko S.P., Koskina Yu.O. *Teoriia i praktyka frakhtovykh operatsii*. Odesa : KUPRIENKO SV, 2017. 151 c.
12. Stovba T.A. *Metodychni aspekty ekspluatatsiino-ekonomichnoho analizu roboty sudna v reisi. Tavriiskyi naukovyi visnyk. Ekonomichni nauky*. 2011. № 77. C. 328-332.
13. Adland, R., Cariou, P. and Wolff, F.-C. (2016). *The influence of charterers and owners on bulk shipping freight rates. Transportation Research. Part E: Logistics and Transportation Review*, 86, P. 69-82. DOI:10.1016/j.tre.2015.11.014.
14. Brooks, M. R., Button, K.J., Nijkamp, P. (2002). *Maritime Transport*. Edward Elgar Pub., 558 p.
15. Kendall, L.C., Buckley, J.J. (2005). *The Business of Shipping*. Center-ville: Cornell Maritime Press, 453 p.
16. Plomaritou, E. (2013). *Marketing of Shipping Companies. A Tool of Improvement of Chartering Policy*. Stamoulis Publications, 233 p.
17. Vyshnevskiy D.O. *Metodychni osnovy orhanizatsii roboty universalnykh suden na mizhnarodnykh liniakh: dys. ... kand. tekhn. nauk: 05.22.01 / Odesk. nats. mor. un-t. Odesa*, 2016. 171 p.
18. Drozhzhyn O.L. *Orhanizatsiia roboty suden-konteinerovoziv na fidernykh liniakh: dys. ... kand. tekhn. nauk: 05.22.01 / Odes'k. naц. мор. ун-т. Odesa*, 2019. 175 p.
19. Drozhzhyn O.L., Koskina Yu.O. *Polisemichnist poniat «demeredzh» i «deten-shen» u praktytsi liniinoho ta trampovoho sudnoplavstva. Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu*. 2019. № 3 (81). C. 27-35. doi.org/10.15802/stp2019/170209.

20. Drozhzhyn O.L., Koskina Yu.O., Tikhonina I.I. *Liner shipping: the evolution of the concept*. *Pomorstvo*, 2021. № 35, T. 2, pp. 365-371.
21. Collins, N. (2000). *The Essential Guide to Chartering and Dry Freight Market*. *Clarkson Research Studies*, 446 p.
22. Pagonis, T. J. (2009). *Chartering Practice Handbook*. *Dimelis Publications*, 319 p.
23. Plomaritou, E., Papadopoulos A. (2017). *Shipbrokering and Chartering Practice*. London: *Informa Law*. 771 p.
24. Malaksiano M.O., Melnyk O.M. *Obhruntuvannia vyboru sudna dlia frakhtuvannia na umovakh taim-charteru z urakhuvanniam mozhllyvosti yoho vykorystannia dlia perevezen nehabarynykh vantazhiv*. *Visnyk VPI*, 2020. *bun. 1*, P.90-96. DOI: <https://doi.org/10.31649/1997-9266-2020-148-1-90-96>.
25. Koskina Yu.O. *Planuvannia skladovykh chasu reisa z urakhuvanniam umov charter-partii shchodo staliinoho chasu*. *Visnyk ONMU*, 2019. *Bun. 2 (59)*. P. 166-182. DOI: <https://doi.org/10.33082/2226-1915-2-2019-166-182>.
26. Koskina Yu.O. *Formalizatsiia protsesu orhanizatsii systemy dostavky vantazhiv*. *Naukoiemni tekhnolohii*, 2020. № 1. P. 111-117. DOI: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.45.14582>.
27. Melnyk O.M. *Orhanizatsiia pereviznoho protsesu nehabarynykh vantazhiv za vydamy transportu. Rol ta mistse morskoho transportu v tsomu protsesi*. *Komunalne hospodarstvo mist*, 2020, *tom 1*, *vypusk 154*. P. 231-239. DOI: [10.33042/2522-1809-2020.1.154.231.239](https://doi.org/10.33042/2522-1809-2020.1.154.231.239).
28. Rylov S.I., Koskina Yu.O. *Metodychni zasady rozrakhunku vytrat na morski perevezenni ta yikh praktychne vykorystannia. Metody ta zasoby upravlinnia rozvytkom transportnykh system*. 2005. № 10. C. 150-163.
29. Butko, T. et al. (2019). *Forming an automated technology to manage freight transportation along a direction*. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 1/3(97), pp. 6–13. doi.org/10.15587/1729-4061.2019.156098.
30. Melnyk O., Onishchenko O., Onyshchenko S., Golikov V., Sapiha V., Shcherbina O., Andrievska V. (2022). *Study of Environmental Efficiency of Ship Operation in Terms of Freight Transportation Effectiveness Provision*. *TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol. 16, No. 4, P. 723-729. <https://doi.org/10.12716/1001.16.04.14>.
31. Lingaitiene, O. A. (2008). *Mathematical model of selecting transport facilities of multimodal freight transportation*. *Transport*. 23 (1). pp. 10-15. doi.org/10.3846/1648-4142.2008.23.10-15.
32. Pavlova N.L., Shybaiev O.H. *Proiektni rishennia z obhruntuvannia dostavky vantazhiv morskym transportom*. *Vcheni zapysky TNU imeni V.I. Vernadskoho. Seriia: Tekhnichni nauky*, 2021. *Tom 32 (71) Ch. 2 № 1*. P. 123-128. DOI <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.1-2/20>.

33. Onyschenko S.P., Koskina Yu.O. *Modelling of foreign trade carriages considering the capabilities of transport systems elements. Abstracts of the 15th International Conference Reliability and statistics in transportation and Communication. October 21-24, 2015. Riga, Latvia. P. 43-44.*
34. *Bezkrivnyi Ye.M., Tykhonina I.I. Tekhnolohiia morskikh perevezen. Odesa: KUPRIENKO SV, 2015. 277 c.*
35. *Bunker Prices Worldwide. URL: <http://www.bunkerportsnews.com/BunkerPrices.aspx?ElementName=BunkerPrices> (data zvernennia 22.11.2023).*
36. *Weekly Dry Time Charter Estimates, November 22 2023. URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/weekly-dry-time-charter-estimates-november-22-2023/> (data zvernennia 22.11.2023).*
37. Onyshchenko S.P., Koskina Yu.O. *Identyfikatsiia vplyvu umov oferty na uspishnist ukladannia frakhtovoi uhody. Visnyk ONMU. 2015. № 1 (43). P. 149-165.*

Стаття надійшла до редакції 15.12.2023

Посилання на статтю: Коскіна Ю.О. До питання вибору виду фрахтування суден для перевезень вантажів: *Вісник Одеського національного морського університету*: 36. наук. праць, 2024. № 1 (72). С. 75-90. DOI 10.47049/2226-1893-2024-1-75-90.

Article received 15.12.2023

Reference a journalartic: Koskina Yu. Regarding the choice of chartering mode for carriages of cargoes: *Herald of the Odesa national maritime university*: Coll. scient. works, 2024. № 1 (72). 75-90. DOI 10.47049/2226-1893-2024-1-75-90.