

5. ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ (ЗА ВИДАМИ)

DOI: <https://doi.org/10.32782/2523-4803/D76-2-30>

УДК 656.612

Коскіна Ю.О.

доктор технічних наук, професор,
Одеський національний морський університет
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3164-6504>

Koskina Yuliia

Odesa National Maritime University

УМОВИ ДОГОВОРУ ФРАХТУВАННЯ СУДНА НА РЕЙС ЯК ОСНОВА ОЦІНКИ РЕЙСОВИХ ВИТРАТ СУДНОВЛАСНИКА

Витрати судновласника на виконання рейсу з перевезення вантажу на умовах договору фрахтування на рейс складаються з трьох складових – постійних витрат з утримання судна; витрат на бункерування; дисбурсментських витрат. Першовихідним для визначення двох найвагоміших статей витрат судновласника-перевізника (утримання судна та бункерування) є тривалість часу рейсу, основою калькуляції якої є, окрім інших даних, сформульовані у договорі фрахтування на рейс умови про порти завантаження і розвантаження, а також чартерні домовленості щодо сталійного часу. Виходячи з необхідності компенсувати витрати, пов'язані із виконанням рейсу, величиною фрахту, який судновласник-перевізник отримує, йому слід вкрай уважно ставитися до формулювань умов договору фрахтування на рейс щодо портів завантаження і розвантаження та сталійний час.

Ключові слова: рейсові витрати, договір фрахтування на рейс, судновласник, порти завантаження і розвантаження, сталійний час.

Постановка проблеми. Перевезення вантажу морським судном з порту відправлення до порту призначення є невід'ємною складовою загального транспортування товару від продавця до покупця, а для його реалізації відповідний учасник торговельної угоди (залежно від базисних умов поставки товару, на яких укладено договір купівлі-продажу) має залучати перевізника. Саме останній виконує перевезення вантажу, відфрахтовуючи судно для виконання певного рейсу. Така угода оформлюється договором фрахтування на рейс (рейсовим чартером), який укладається між судновласником-перевізником і особою, яка є відповідальною за організацію перевезення вантажу морським судном, і, уклавши відповідний договір, набуває статусу фрахтувальника. Виконання судном рейсу з перевезення вантажу очевидно пов'язано із певними витратами судновласника-перевізника, які наразі багато у чому визначаються домовленостями сторін щодо виконання рейсу, зафіксованими у рейсовому чартері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальний порядок калькуляції витрат на виконання судном рейсу з перевезення вантажу є наразі відомим: вра-

ховуючи окремі особливості рейсів, що виконуються, загальний порядок розрахунку витратних складових подано зокрема у роботах вітчизняних авторів Шибачева О. Г., Боровік С. С., Тихоніної І. І., Кравченко О. А., Стовби Т. А. [1,2,3] та іноземних науковців – таких, як Ерол С. [4], Цоудіс Дж. Н. [5], Стопфорд М. [6]. При цьому велика кількість теоретичних публікацій та наукових досліджень присвячені власне умовам договору фрахтування на рейс як підставі для виконання судном рейсу. Так, відомими є публікації іноземних фахівців у сфері фрахтового бізнесу – Стопфорд М. [6], Кук Дж. та ін. [7], Гортон Л. та ін. [8], Пломаріту Е. та Пападопулус А. [9], Кендалл Л. К. і Бакли Дж. Дж. [10], Ісбестер К. Дж. [11], які акцентують увагу на умовах договорів фрахтування суден (у тому рахунку – і договорів фрахтування на рейс для виконання перевезення вантажу), їх можливих формулюваннях, перевагах та недоліках кожного з них для сторін, які мають намір укласти відповідну угоду. У роботах вітчизняних авторів Шибачева О. Г. та ін. [12] окрім теоретичного підґрунтя, подано результати окремих досліджень впливу умов договорів рейсового фрахтування на ефективність діяльності судновласника-перевізника.

Формулювання цілей статті. Оглядовий характер більшості публікацій, а також індивідуальність окремих практичних результатів, отриманих у прив'язці до певних формулювань умов договору рейсового фрахтування, дозволяє сформулювати мету статті як систематизацію умов договору рейсового фрахтування за ступенем їх впливу на витрати судновласника-перевізника з виконання рейсу за укладеним договором.

Виклад основного матеріалу. Виконання судном рейсів з перевезення вантажів є для судновласників основним видом їх виробничої діяльності, реалізація якої передбачає отримання прибутку або принаймні забезпечення безбитковості виконання рейсу:

$$R_p \leq F_p$$

де R_p – витрати судновласника на виконання рейсу з перевезення вантажу, гр. од.; F_p – доход судновласника від виконання рейсу, гр. од.

Основним доходом судновласника за виконання рейсу з перевезення вантажу є фрахт, величина якого визначається кількістю перевезеного вантажу та погодженої сторонами величини фрахтової ставки. У договорах рейсового фрахтування кількість вантажу вказується орієнтовно – у вигляді мінімальної та максимальної партії вантажу, яка подаватиметься до перевезення із правом (зазвичай) судновласника визначити у погоджених межах ту кількість вантажу, яку судно фактично прийме на борт для подальшого перевезення у рейсі. При цьому останній керується величиною розрахункової чистої вантажопід'ємності судна на рейс, що детально викладено зокрема у [13]. Фрахтова ставка є договірною ціною перевезення вантажу, яку погоджують сторони договору фрахтування судна на рейс під час перемовин та, досягнувши компромісу, фіксують її у рейсовому чартері. Відповідно, після укладання угоди вона є незмінною величиною (не враховуючи можливих надбавок до неї за відхилення від базисних умов виконання рейсу, які, за їх погодження, наразі також фіксуються у договорі фрахтування на рейс).

Щодо витрат судновласника з виконання рейсу, то, враховуючи сутність та основні умови рейсового фрахтування, судновласник має нести усі витрати, пов'язані із виконанням рейсу. Виключення становлять лише витрати на завантажувально-розвантажувальні роботи – характерною практикою є укладання договорів рейсового фрахтування на умові FIO або її різновидах, відповідно до якої судновласника звільнено від витрат як на завантаження/розвантаження вантажу, так і супутні до них операції.

Структурно витрати судновласника на виконання рейсу складаються з наступних статей:

– утримання судна – забезпечення його технічно виправного та мореплавного стану, що включає витрати на утримання екіпажу, оформлення пакету судових документів, страхування судна, ремонтні відрахування тощо. У експлуатаційній практиці такі витрати називають постійними, адже їх величина, яка є незмінною у одиницю часу, жодним чином не залежить

від характеру роботи, яку виконує судно, зокрема – від того рейсу, який воно виконує;

– бункерування – судновласник власним коштом має забезпечити наявність на борту судна палива у кількості, щонайменше достатній для виконання судном того рейсу, на який воно зафрахтовано;

– судові збори і плати – збори та плати, які нараховуються на судно у портах заходу та при прямуванні «платними» магістральними вузкостями, мають сплачуватися судновласником у вигляді так званих дисбурсментських рахунків.

Порядок розрахунку витрат судновласника на виконання рейсу судна як підстави для ухвалення певних рішень щодо комерційної роботи судна, викладено у [14], що дозволяє, не обтяжуючи викладенням загального порядку визначення величин окремих витратних складних, проаналізувати вихідні дані, необхідні для їх розрахунків.

Отже, постійні витрати потребують добового нормативу відповідних витрат, який широко використовується у практиці судноплавних та операторських компаній [15–16], а його величина багато у чому залежить від типу та розміру судна. Рейсова величина постійних витрат відповідно залежить від кількості днів виконання рейсу – часу рейсу. Останній формується тривалістю ходового і стоянкового часу рейсу, які у свою чергу залежать відповідно від відстані переходів та швидкості руху судна і кількості вантажу та норм вантажних робіт.

Витрати на бункерування також залежать від часових параметрів рейсу – ходового і стоянкового часу, які, разом із добовими нормативами витрат палива, яке споживає судно, формують його кількість, яка необхідна судну для виконання рейсу. Наразі величина витрат, що відноситься на цю кількість палива, визначається і його ціною. Останні по різних портах світу є різними, іноді демонструючи доволі суттєві відмінності.

Витрати на дисбурсментські рахунки сплачуються у кожному порту заходу судна у рейсі відповідно до встановленого переліку і ставок зборів та послуг, враховуючи порядок їх нарахування. По різних портах світу, незважаючи на більше або менше однаковий перелік судових зборів та послуг, які надаються суднам, ставки таких платежів є різними, адже їх рівень визначається природно-кліматичними умовами розташування портів та техніко-технологічним рівнем їх розвитку. Аналогічним є і порядок визначення витрат на збори і плати за послуги за прямування судном під час виконання рейсу судноплавними каналами та тими протоками, де з суден стягуються відповідні платежі. Проходження останніми визначається маршрутом виконання рейсу – навігаційно рекомендованим курсом, якого судно має притримуватися, рухаючись між портами рейсу.

Викладене проілюстровано рис. 1, де схематично подано складові витрат судновласника на виконання рейсу та фактори, якими визначаються їх величини.



Рис. 1. Складові витрат судновласника-перевізника на виконання рейсу та параметри, від яких вони залежать

Джерело: сформовано автором

Отже порти як такі та маршрут виконання переходу між ними є ключовими для визначення усіх складових витрат судновласника на виконання рейсу. Саме портами виконання рейсу визначається відстань переходу між ними, що впливає (через тривалість складових часу виконання рейсу) на величину постійних витрат з утримання судна та витрат на бункерування судна паливом у кількості, необхідній для виконання рейсу. Щодо дисбурсментських витрат – то, як зазначено раніше, їх величина по кожному порту залежить від переліку та ставок зборів, які нараховуються на судна, і послуг, наданих судну, які по різних портах світу є індивідуальними.

Наразі порти, між якими судно має виконати перевезення вантажу, у рейсовому фрахтуванні однозначно «диктуються» фрахтувальником – опціон по портах є опціоном фрахтувальника. Саме фрахтувальник, як особа, відповідальна за організацію транспортування вантажу морською ділянкою, визначає, у якому порту судно має прийняти вантаж (порт завантаження) та видати його (порт розвантаження).

Умови рейсового фрахтування дають фрахтувальнику доволі широкі можливості внесення до договору вказівок портів – він точних їх назв до позначок щодо ренджу їх розташування. Останнє дає фрахтувальнику право направити судно під вантажні

роботи до будь-якого порту, розташованого на вказаному ренджі.

Точні назви портів завантаження і розвантаження, вказані у договорі, є більш прийнятним для судновласника варіантом, адже це дає можливість визначити відстань між ними та із більшою (порівняно із вказівкою ренджа) точністю скалькулювати тривалість переходу судна між ними. Звісно, фрахтування на рендж зменшує і без того орієнтовну точність калькуляції часу переходу. Так, відстань між крайніми точками ренджу Антверпен-Гамбург становить близько 350 миль, що за приблизної швидкості руху судна у 13 вузлів може додати додаткову добу переходу між названими портами, а це за інших рівних умов безпосередньо впливає на величини бункерних та постійних витрат у бік їх збільшення.

За необхідності фрахтувальник може обумовити у договорі фрахтування своє право направити судно до більше, ніж по одному порту завантаження і розвантаження. Втім, оскільки вони, як правило, розташовані близько один до одного, суттєвого впливу на тривалість ходового часу рейсу кількість портів завантаження та/або розвантаження, не має. Наразі це впливає на тривалість стоянкового часу рейсу – адже у кожному з портів на судно завантажуються або судном видається певна кількість вантажу, що, за визначеної інтенсивності

виконання вантажних робіт, формує тривалість стоянкового часу – другої складової загального часу рейсу. Окрім цього, кількість портів завантаження та/або розвантаження, більше, по одному, однозначно збільшить і рейсову величину дисбурсментських витрат.

Додаткове збільшення останніх названих витрат відбуватиметься за проходження судном на маршруті переходу між портами завантаження і розвантаження ділянок Світового океану, де для торговельних суден встановлено правила стягування платежів. Якщо по певних з них існує навігаційна можливість їх оминати (наприклад, навколо африканського континенту на маршрутах із Середземного моря до країн Сходу або навпаки замість руху Суецьким каналом, що наразі призведе до збільшення тривалості часу виконання рейсу), то по окремих ділянках такої можливості немає (Турецькі протоки зокрема є єдиною судноплавною ланкою між Чорним та Середземним морями).

Повертаючись до стоянкової складової часу рейсу, визначальними чартерними умовами, які впливають на її тривалість у кожному порту, є названі вище кількість вантажу, яка перевозитиметься судном у рейсі, і норми вантажних робіт – обидві позиції є позиціями договору рейсового фрахтування. Втім, у більшому або меншому ступені база їх внесення у договір є зрозумілою для судновласника. Зокрема, так чи інакше, кількість вантажу відповідає вантажопідйомності судна – ще на етапі вибору пропозицій роботи для судна судновласник орієнтується на ті з них, у яких до перевезення пропонується вантаж у кількості, яка потенційно забезпечить повне завантаження судна. У договір фрахтування на рейс вноситься базисна його кількість та можливі відхилення у менший та більший боки. Однак так чи інакше ця величина є для судновласника певним орієн-

тиром для попередніх калькуляцій тривалості стоянкового часу з метою подальшого визначення відповідних статей витрат.

Важливими є і норми вантажних робіт, вказані у договорі рейсового фрахтування – інтенсивність обробки судна також суттєво впливає на тривалість стоянки судна у портах. Тут позиції фрахтувальника, який, відповідно до практики рейсового фрахтування, опікується організацією та виконанням вантажних робіт, є сильнішими за позиції судновласника. Останній, зрозуміло, більше або менше обізнаний щодо норм завантаження та розвантаження вантажів. Втім, внесені до чартеру, норми обробки судна можуть відрізнятися від звичайних, адже фрахтувальник, утворюючи ці позиції по рейсовому чартеру, виходить зі своїх домовленостей зі стивідорною компанією, яка виконуватиме відповідні вантажні роботи.

Тривалість стоянки судна у портах залежить і від погодженого сторонами порядку рахування вихідних та святкових днів як таких, по яких мають (або не мають) виконуватися вантажні роботи. Це фіксується вказаними у договорі фрахтування відповідними формулюваннями SHInc і SHex. За інших рівних умов тривалість часу знаходження судна за формулювання SHex буде більшою, ніж за чартерних домовленостей SHInc. Наразі вплив цих формулювань на загальну тривалість часу знаходження судна у порту можна визначити лише за фактом приходу судна до порту виконання вантажних робіт та подання відповідного Нотісу про готовність судна [17].

Взаємозв'язок умов договору рейсового фрахтування та тривалостей елементів часу рейсу, які є визначальними для визначення витрат судновласника-перевізника на виконання рейсу, подано на рис. 2.

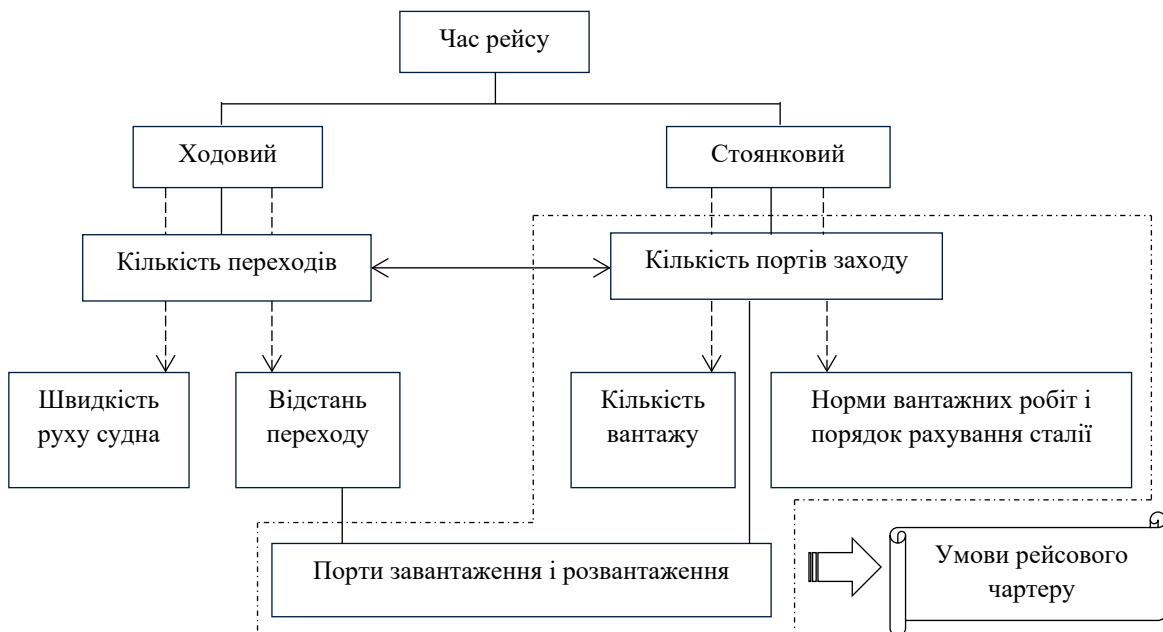


Рис. 2. Залежність та зв'язок тривалості часу виконання рейсу із умовами договору фрахтування на рейс

Джерело: сформовано автором

Висновки. Величина витрат, пов'язаних із виконанням судном рейсу, багато у чому визначається часом його виконання. Важливою є як загальна тривалість рейсу, так і тривалість окремих його складових – ходового та стоянкового часу. У свою чергу тривалість цих складових за виконання рейсу на умовах договору фрахтування на рейс, окрім інших факторів, багато у чому залежить від чартерних умов і формулювань по портах завантаження та розвантаження, а також домовленостей сторін за сталійним часом. Останні наразі включають норми вантажних робіт та порядок рахування сталії – за усього різноманіття можливих варіантів формулювань результатів домовленостей сторін за сталійним часом, вони є такими, за якими можливим є торгування сторін, що дає судновласнику певні

можливості дотримувати свої інтереси, наполягаючи на формулюваннях, прийнятних для нього. Наразі за портами, на виконання рейсу між якими судно фрахтується, судновласник не має можливості торгуватися – вони вказуються фрахтувальником, що робить судновласника доволі вразливим, враховуючи різноманітні варіанти можливих формулювань, включаючи доволі невизначені, зокрема – на рендж. Тож особлива його увага судновласника під час перемовин має фіксуватися саме на портах виконання рейсу, а будь-які невизначеності у їх формулюваннях мають призвести до його намагань компенсувати їх формулюваннями інших умов договору фрахтування на рейс на свою користь (наприклад – торгуванням щодо збільшення фрахтової ставки).

Список літератури:

1. Шибаєв О. Г., Боровік С. С., Тихоніна І. І. Основи теорії транспортних процесів і систем: навчальний посібник. Одеса, 2023. 125 с.
2. Шибаєв О. Г., Кравченко О. А., Тихоніна І. І. Управління роботою флоту: навчальний посібник. Одеса, 2023. 74 с.
3. Стівба Т.А. Методичні аспекти експлуатаційно-економічного аналізу роботи судна в рейсі. *Таврійський науковий вісник*. 2011. № 77. С. 327–332.
4. Erol S. Calculating the Unit Voyage Cost in Maritime Transportation: An Implementation Study. *International Social Science, Humanity and Education Research Congress SSHERC-16*. (Bali, 20–21 July, 2016). Bali, 2016. P. 24–28.
5. Tsoudis G. N. The Shipbroker's Working Knowledge: Dry Cargo Chartering in Practice. London: AKAKIA Publications, 2015. 655 p.
6. Stopford M. Maritime Economics. Third edition. New York: Informa Law from Routledge, 2009. 815 p.
7. Voyage Charters / Cooke J. et al. New York: Informa Law from Routledge, 2022. 1328 p.
8. Shipbroking and Chartering Practice / Gorton L. et al. New York: Informa Law from Routledge, 2009. 395 p.
9. Plomaritou E., Papadopoulos A. Shipbroking and Chartering Practice. . New York: Informa Law from Routledge, 2019. 770 p.
10. Kendall L.C., Buckley J.J. The Business of Shipping. Centerville : Cornell Maritime Press, 2005. 453 p.
11. Isbester C. J. Bulk carrier practice: a practical guide. London : Nautical Institute, 2010. 400 p.
12. Організація транспортного процесу та управління роботою флоту на ринку міжнародного судноплавства: монографія / О.Г. Шибаєв та ін. Одеса: КУПРІЄНКО СВ, 2017. 100 с.
13. Коскіна Ю.О., Дрожжин О.Л., Тихоніна І.І. Визначення завантаження судна «важким» вантажем у рейсі на умовах договору рейсового фрахтування. *Наукоємні технології*. 2024. № 4 (64). С. 529–538. DOI: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.63.19763>
14. Коскіна Ю.О. Оцінка судновласником пропозиції укладання угоди фрахтування судна на рейс. *Наукоємні технології*. 2022. № 4 (56). С. 331–338. DOI: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.56.17133>
15. Q4 2017 Earnings Call. Genco Shipping & Trading Limited. URL: https://s29.q4cdn.com/147998086/files/doc_presentations/2018/02/28/Genco-Earnings-Presentation_Q4-2017.pdf
16. Analysis of Daily Vessel Costs. URL: https://www.pacificbasin.com/upload/en/ir/financial_disclosure/report/2017/IR/06%20Analysis%20of%20Daily%20Vessel%20Costs.pdf
17. Wiśniewski B. , Korwin-Piotrowski T., Wielgosz M., Siódmak S. Navigational aspects of ship's voyage planning taking into account calculations of ETA (Estimated Time of Arrival). *Scientific Journals Maritime University of Szczecin*. 2012. no. 29 (101) P. 182–187.

References:

1. Shibaev O. G., Borovik S. S., Tikhonina I. I. Osnovi teorii transportnikh protsesiv i system [Fundamentals of the theory of transport processes and systems]. Odessa. (in Ukrainian)
2. Shibaev O. G., Kravchenko O. A., Tikhonina I. I. Upravlinnya robotoyu flout Odesa [Fleet management]. (in Ukrainian)
3. Stovba T.A. (2011). Metodichni aspekti yekspluatatsiino-ekonomichnogo analizu roboti sudna v reisi [Methodological aspects of operational and economic analysis of vessel operation during a voyage]. *Tavriiskii naukovii visnik*, no. 77, pp. 327–332.
4. Erol S. (2016). Calculating the Unit Voyage Cost in Maritime Transportation: An Implementation Study. *International Social Science, Humanity and Education Research Congress SSHERC-16*. (Bali, 20–21 July, 2016), pp. 24–28.
5. Tsoudis G. N. (2015). The Shipbroker's Working Knowledge: Dry Cargo Chartering in Practice. London: AKAKIA Publications.
6. Stopford M. (2009). Maritime Economics. Third edition. New York: Informa Law from Routledge.
7. Cooke J., Young T., Ashcroft M., Taylor A., Kimball J., Martowski D., Lambert L. & Sturley M. (2022). *Voyage Charters*. New York: Informa Law from Routledge.

8. Gorton L., Hillenius P., Ihre R. & Sandevärn A. (2009). *Shipbrokering and Chartering Practice*. New York: Informa Law from Routledge.
9. Plomaritou E. & Papadopoulos A. (2019). *Shipbrokering and Chartering Practice*. New York: Informa Law from Routledge.
10. Kendall L.C. & Buckley J.J. (2005). *The Business of Shipping*. Centerville : Cornell Maritime Press.
11. Isbester C. J. (2010). *Bulk carrier practice: a practical guide*. London : Nautical Institute.
12. Shibaev O. G. et al. (2017). *Organizatsiya transportnogo protsesu ta upravlinnya robotoyu flotu na rinku mizhnarodnogo sudnoplavstva* [Organization of the transport process and fleet management in the international shipping market]. Odesa: KUPRIENKO SV. (in Ukrainian)
13. Koskina Yu.O., Drozhzhin O.L., Tikhonina I.I. (2024). Viznachennya zavantazhennya sudna “vazhkim” vantazhem u reisi na umovakh dogovoru reisovogo frakhtuvannya. [Determination the loading of a vessel with “heavy” cargo on a voyage under the terms of a voyage charter party]. *Naukoemni tekhnologii*, no. 4 (64), pp. 529–538. DOI: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.63.19763> (in Ukrainian)
14. Koskina Yu.O. (2022). Otsinka sudnovlasnikom propozitsii ukladannya ugodi frakhtuvannya sudna na reis [Shipowner’s assessment of the proposition of the voyage charter deal]. *Naukoemni tekhnologii*, no. 4 (56), pp. 331–338. DOI: <https://doi.org/10.18372/2310-5461.56.17133> (in Ukrainian)
15. Q4 2017 Earnings Call. Genco Shipping & Trading Limited. Available at: https://s29.q4cdn.com/147998086/files/doc_presentations/2018/02/28/Genco-Earnings-Presentation_Q4-2017.pdf
16. Analysis of Daily Vessel Costs. Available at: https://www.pacificbasin.com/upload/en/ir/financial_disclosure/report/2017/IR/06%20Analysis%20of%20Daily%20Vessel%20Costs.pdf
17. Wiśniewski B., Korwin-Piotrowski T., Wielgosz M. & Siódmak S. (2012). Navigational aspects of ship’s voyage planning taking into account calculations of ETA (Estimated Time of Arrival). *Scientific Journals Maritime University of Szczecin*, no. 29 (101), pp. 182–187.

TERMS OF THE VESSEL VOYAGE CHARTER PARTY AS THE BASIS FOR ESTIMATING THE SHIPOWNER'S VOYAGE COSTS

The paper presents the structure of the shipowner-carrier's expenses for performing a cargo transportation voyage under a voyage charter party as three components: running costs; vessel bunkering costs; and disbursement costs. The general procedure for determining their amounts is indicated. As voyage expenses they are of a great influence of the voyage performance indicated in details in the voyage charter party. The primary factor in determining the two most significant items of expenditure for a shipowner-carrier (running costs and bunkering) is the duration of the voyage, broken down into its components – sailing time and time in port. The basis for calculating the elements of voyage time is, among other data, the terms and clauses of the voyage charter party regarding the ports of loading and discharging, which determine the distances between ports, as well as charter agreements on laytime – cargo handling rates and the procedure for calculating laytime as well as its running. The shipowner can negotiate the latter items during negotiations on the dealing of a voyage charter party, which is important given the fact the charterer has a more informed position when negotiating them. Currently, negotiations on the terms of ports of the voyage is not possible as far as it's the charterers option to nominate them as a consequence of the previous concluded trading deal. The terms of voyage chartering allow the charterer to choose a more acceptable option for him – from specifying clear names of the ports to including only ranges in the voyage charter. Another important factor in determining the shipowner's costs for the voyage is the number of ports of call, which may be more than one, which is also an option for the charterer. In addition to increased bunkering and vessels running costs, an increase in the number of ports of call during a voyage will mean increased disbursement costs for the shipowner-carrier. Given the need to compensate for the costs associated with the voyage, the amount of freight that the shipowner-carrier will receive, he should pay close attention to the wording of the terms of the voyage charter party regarding the ports of loading and discharging and laytime.

Key words: voyage expenses, voyage charter party, shipowner, ports of loading and discharging, laytime terms

Дата надходження статті: 20.03.2026

Дата прийняття статті: 10.04.2026

Дата публікації статті: 29.05.2026