

УДК 656.073.29  
DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5941/2024.3.2/23>

**Вільшанюк М.С.**

Одеський національний морський університет

**Берневек Т.І.**

Одеський національний морський університет

**Судник Н.В.**

Одеський національний морський університет

**Шибасєв О.Г.**

Одеський національний морський університет

## ТЕХНІЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ У МЕЖАХ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛІНІЙНОГО АГЕНТА

*Обслуговування суден в порту є доволі актуальною темою. Під час заходу судна в порт необхідно виконати усі необхідні функції: своєчасно оформити його прихід, а потім відхід, надати усю необхідну інформацію стосовно самого судна, оформити документи, організувати вантажні операції, забезпечити екіпаж і саме судно продовольством, матеріалами для машинного відділення, палубної частини та ін. Цей об'єм потрібно виконати в найкоротші терміни. Тому виникає потреба в послугах морського агента, який може забезпечити все це у найкоротші терміни. Він організовує постачання від шипчандлерських компаній, допомагає скласти та оформити документи на судно та вантаж, постійно підтримує зв'язок із капітаном судна та судновласником, портовою владою, контролюючими органами. Іншими словами агент є представником принципала та помічником капітана в порту. Такий об'єм функцій виконує портовий агент під час заходу судна в порт як у трамповому судноплаванні, так і в лінійному. В лінійному судноплаванні у морського агента з'являються додаткові функції, що пов'язані із специфікою роботи лінійних суден, наприклад, букирування, канвасінг. Як правило, на лінії стоять контейнеровози, в зв'язку з чим виникає необхідність у виконанні додаткових операцій, таких як обслуговування контейнерів, стеження за ними, повернення на лінію, укладання додаткових угод. У роботі розглядаються особливості функцій морського агента в лінійному судноплаванні. Особлива увага приділяється такій функції лінійного агента, як стеження за парком обладнання. До парку обладнання відносять: контейнери, флети, піддони і т.і. Агент повинен стежити за станом контейнерів, своєчасним поверненням контейнерів від вантажовласника, укладати угоди на експлуатацію контейнерів, ремонт контейнерів і т.д. При використанні контейнерів під час перевезень може виникнути дисбаланс парку обладнання, тому в роботі вивчається питання усунення подібного дисбалансу. Як версію раціонального використання парку обладнання пропонується розглянути три варіанти доставки контейнерів з урахуванням лінійних ставок і розкладу руху суден.*

**Ключові слова:** морське агентування, портовий агент, лінійний агент, контейнер, судно, рейс, судновласник.

**Постановка проблеми.** Агентування в лінійному судноплаванні має низку особливостей з огляду на дорожнечу суден з високою добовою вартістю утримання. Ефективність їх експлуатації залежить, зокрема, і від максимального скорочення часу їх перебування в порту. Крім організації з обслуговування судна в порту в максимально стислі терміни, в обов'язки лінійного агента входить значний обсяг робіт з контролю і стеження за парком обладнання. Однією з актуальних проблем у лінійному судноплаванні, що потребують термінового вирішення, є дисбаланс обладнання.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Діяльність морських агентів розглядаються в працях багатьох як вітчизняних, так і іноземних авторів. Наприклад, автори [1–5] висвітлюють функції і основні юридичні питання морського агента. Стосовно інформаційної підтримки агентської діяльності розглядаються питання в роботах спеціаліста по агентській діяльності [6–8]. У роботі [9] автор розглядає особливості роботи саме лінійного агента з боку безпеки контейнерних перевезень. Стеження за контейнерами в рамках митного контролю розглядається в роботах [10–11].

В роботі [12] були розглянуті питання специфіці роботи лінійного агента.

Особливості роботи лінійного агента під час виконання функцій стосовно обороту контейнерів були розглянуті у невеликому обсязі [13] і потребує більш детального вивчення.

**Постановка завдання.** В цій роботі пропонується розглянути виконання лінійним агентом функцій по відслідковуванню контейнерів на етапі вивантаження вантажу в порту і поверненням порожнього контейнеру на лінію. Під час укладання угоди з вантажовласником обговорюється умова стосовно своєчасного повернення контейнера лінії для уникнення дисбалансу. І одночасно з агентом може укладатися додаткова угода стосовно стеження за парком обладнання, якщо це не включено до основної угоди стосовно діяльності лінійного агента. Від ефективної роботи агента залежить безперебійна робота лінії в питаннях паритету чи дисбалансу парка обладнання.

**Виклад основного матеріалу.** Контейнери стають основним технологічним рішенням передового світового досвіду – мультимодальних перевезень, сприяють розвитку транспортного обладнання та підвищенню рівня інформатизації. Залежно від формування вантажних партій, забезпечення запитів щодо поставок розрізняють трампове і лінійне судноплавство. Лінійне судноплавство з'явилося з розвитком міжнародної торгівлі товарами, сформованими в невеликі партії за потребами покупців. Численність партій вантажів і вантажовласників дає можливість реалізації окремих зовнішньоторговельних договорів з узгодженням індивідуальної ціни на морське перевезення. Завдяки лінійній формі експлуатації суден стало можливим максимально скоротити резерв провізної спроможності флоту й оперативно реагувати на розстановку суден на лінії, враховуючи зміни ситуацій в окремих портах.

Лінійне судноплавство дає змогу в максимально короткі терміни доставити вантаж дрібними партіями, що є однією з переваг цього виду судноплавства.

Агентування спеціалізованих лінійних суден має ряд особливостей, оскільки це дорогі судна з високою добовою вартістю утримання і ефективність їх експлуатації залежить перш за все від максимального скорочення часу їх перебування в порту. Як правило, час стоянки в порту ролкерів і контейнеровозів – одна доба (максимум – дві). Звичайні судна таких же розмірів витрачають на вантажні операції в порту в 5–6 разів більше часу.

Агент, який обслуговує спеціалізовані судна, повинен тим не менш за цей короткий час здійснити весь комплекс робіт по обслуговуванню судна, вантажу і устаткування: організувати контроль за вантажними роботами, включаючи тальманської обслуговування, оформити документи, інкасацію фрахту, зробити заявки на всі види постачання і простежити за його доставкою, замовити лоцмана, буксири. Все це вимагає високої професійної підготовки, чіткості і злагожденості в роботі.

Крім того, лінійні агенти спеціалізованого флоту виконують великий обсяг робіт з контролю і стеження за парком устаткування. Під їх контролем і на відповідальності знаходяться трейлери, ролл-трейлери, контейнери, які представляючи велику матеріальну цінність, бувають розкидані часто на великій території. Тому не випадково, що більшість лінійних операторів, які експлуатують контейнеровози і ролкери, вважають за краще мати в іноземних портах агентські компанії, що знаходяться під їх оперативним і фінансовим контролем.

Агентування лінійних суден має ряд характерних особливостей, таких як:

- регулярність відправлень;
- дрібні партії;
- відсутність залежності від одного відправника вантажу;
- оформлення перевезень на підставі Booking note і коносаментів.

Необхідність спостереження за парком устаткування, дозволяє виділяти лінійне агентування як специфічну область при агентуванні морських суден.

Предметом постійної уваги сумлінного лінійного агента є:

- правова, фінансова, соціальна і навіть політична ситуація не тільки в портах сервісу, але і в сусідніх регіонах;
- наявність технічних проектів удосконалення обслуговуються портів і терміналів;
- наявність регіональних і національних програм розвитку і інвестиційних проектів в галузі;
- наявність умов і ступінь ймовірності виникнення страйків, публічних заворушень та інших екстраординарних подій, які можуть впливати на нормальний перебіг операцій принципала;
- різновид і обсяги вантажопотоків конкурентів на паралельних напрямках;
- дані про найбільших імпортерів та експортерів з метою залучення вантажопотоків і т.п.



Рис. 1. Функції лінійного агента

Згідно з типовою проформою лінійної агентської угоди, схваленої FONASBA, функціями лінійного агента є (див. рис. 1): оголошення розкладу лінії, котирування ставок, розсилка по запитам вантажовласників тарифів лінії і їх коригування, бронювання вантажів, прийняття вантажу до перевезення, укладання контрактів з стивідорними, тальманської, складськими і сюрвейерними компаніями, організація обробки суден в межах розкладу ліній, інформація вантажовласників про позицію судна (вантажу), організація перевезень вантажу по наскрізному або мультимодальному коносаменту, виготовлення і випуск вантажних документів, збір фрахту, надання допомоги судовласнику по зв'язку з лінійною конференцією. Обробка суден оплачується агентом за рахунок судовласника та проводиться завжди на одному і тому ж, постійному районі порту (причалі лінії). Подача/прийом вантажу на іншому причалі можливі для вантажовласника тільки за спеціальним погодженням з агентом лінії, при наявності великої партії вантажу. Як правило, агенти приймають вантажі на склади лінії (порту) і забезпечують безкоштовне зберігання їх до підходу судна. У портах вивантаження вантаж також приймається від судна на склад, звідки потім видається одержувачам. Агент оформлює коносаменти і маніфести на прийнятий до перевезення вантаж і підписує коносаменти від імені капітана. Все це дозволяє підвищити інтенсивність вантажних робіт, виключити непродуктивні простой і перешвартування судна в порту, забезпечити своєчасну підготовку вантажів і документів, тобто створює умови для виконання розкладу.

Лінійний агент повинен за короткий час здійснити весь комплекс робіт з обслуговування судна в порту, вантажу й устаткування: організувати контроль за вантажними роботами, оформити документи, інкасацію фрахту, зробити заявки на всі види постачання і простежити за його доставкою, замовити лоцмана і буксири. Усе це вимагає високої професійної підготовки, чіткості та злагоженості в роботі. Крім цього, під контролем у агента лінії і під його відповідальністю перебуває парк обладнання: трейлери, рол-трейлери, контейнери.

Лінійна компанія забезпечує агента необхідним контейнерним обладнанням: контейнерами, контейнерами Flat Rack, трейлерами. При цьому на агента покладається комплекс функцій з експлуатації цих засобів; оформлення документів і контроль технічного стану контейнерів під час передання і повернення їх від вантажовласників, зберігання на портовому терміналі та в депо, організація технічного обслуговування і ремонту. Під час перевезень контейнерів у міжпортовому сполученні агент забезпечує їхнє завантаження, опломбування, розтарювання, зачищення та спецобробку порожніх контейнерів (фумігація та дезінфекція).

Він також організовує видачу порожніх контейнерів з депо експедиторові під їх затарювання на складі відправника (порту).

Агентування парку обладнання – одна із самостійних функцій агента, виконання якої оплачується судовласником за спеціальними ставками. Функції агента з обслуговування парку обладнання залежать від низки факторів: виду

перевезення (експорт, імпорт, транзит); схеми роботи лінії; приналежності обладнання (воно може належати судовласнику, перебувати в нього в оренді, належати відправнику). Кожен із цих варіантів має свої особливості в частині обслуговування агентом.

Ефективна робота спеціалізованих ліній неможлива без налагодженої системи стеження за рухом парку обладнання. Основні завдання системи стеження:

- інвентарний контроль, для чого ведеться історія кожної одиниці обладнання; це дає змогу визначити їхнє місцезнаходження на будь-який момент часу;

- оперативне управління обладнанням і його оптимальне використання, для чого принципал і його агенти повинні регулярно отримувати інформацію про потреби та фактичну наявність обладнання як загалом у системі, так і в кожному порту, який обслуговується лінією;

- інформація про обіг обладнання на кожному напрямку роботи лінії і в кожному порту, а також інформація про технічний стан обладнання.

Для організації стеження агентські компанії укладають за дорученням принципала договори зі стивідорними компаніями, контейнерними депо, річковими портами (для ліхтерів) на отримання від них інформації про рух і статус обладнання. Усю інформацію щодня передають на комп'ютер, який видає агенту відомості про наявність і статус обладнання.

Використання контейнерів пов'язане з послідовним повторенням обов'язкових елементів: подачі порожнього контейнера до місця його завантаження, переміщення завантаженого контейнера до місця його розвантаження. Таким чином утворюється цикл використання контейнера.

Час обороту контейнера визначають як тривалість з моменту закінчення завантаження контейнера до моменту закінчення наступного його завантаження. Середнє значення (діб) для парку контейнерів може розраховуватися таким чином:

$$t_{>l} = \frac{ND}{n_k} \quad (1)$$

#### Скорочення часу обороту парку обладнання

Загальна кількість комплектів парку обладнання перебуває в прямо пропорційній залежності від часу їхнього обороту, який визначається часом перебування обладнання в портах навантаження і вивантаження. Судновласники практикують включення в агентську угоду пункту про забезпечення мінімального часу обороту обладнання в зоні їхньої дії.

Кількість комплектів обладнання необхідного для нормального функціонування лінії визначається за такою формулою:

$$n = \left[ \left( \frac{t_{\Pi}}{i} + \frac{t_B}{i} \right) + N \right] * k_{рем} * k_{рез} \quad (2)$$

Вирішення проблеми, пов'язаної з дисбалансом парку обладнання та його поверненням своїм власникам, у міжнародній практиці прийнято вирішувати за допомогою «зворотної логістики». У судноплавній галузі зворотна логістика застосовується здебільшого під час контейнерних перевезень. Зворотна логістика описує ланцюжок повернення контейнерів з метою скорочення управлінських витрат і невиробничих переміщень порожніх контейнерів. Сюди належать процеси повернення контейнерів від кінцевого одержувача до компаній, які займаються складуванням. У такому процесі беруть участь судноплавні компанії, контейнерні термінали, а також суміжні види транспорту.

Одним із варіантів скорочення дисбалансу парку обладнання є вибір виду транспорту для його доставки, а також складання раціональних маршрутів руху наземного транспорту.

Для підтвердження правильності припущення було обрано варіанти використання контейнерів на кількох маршрутах доставки вантажу дрібними партіями, враховуючи розклад ліній.

#### 1 варіант

Інтермодальний оператор використовує контейнери лінійної компанії, з оплатою перевезення за лінійним тарифом і зобов'язаннями за часом і місцем повернення порожніх контейнерів, з відповідною оплатою.

#### 2 варіант

Інтермодальний оператор використовує власні контейнери (придбані або орендовані). При цьому оплата перевезень навантажених і порожніх контейнерів інтермодального оператора проводиться за лінійним тарифом з певною знижкою (зазвичай від 10 до 15 %). Але всі витрати з утримання, зберігання та передислокації контейнерів лягають на інтермодального оператора.

#### 3 варіант

Власний контейнерний парк інтермодального оператора, але відносини між лінійним та інтермодальним оператором будуються на основі слот-чартерної угоди. За цією угодою інтермодальний оператор орендує частину місткості судна і оплачує орендну плату за кожну комірку (слот) на відміну від звичайного лінійного тарифу. При цьому орендна плата нараховується, незалежно перевозиться контейнер на судні чи ні.

Виходячи з проведених розрахунків, отримуємо результат, що найбільш вигідним є використання третього варіанта.

**Висновки.** В роботі було розглянуто питання, що стосуються вдосконалення операцій, спрямованих на використання агентом парку обладнання лінії для підвищення ефективності лінійних морських перевезень.

Для розв'язання задачі було проведено розрахунки часу обороту контейнера, використано методи вибору типу контейнера, усунення дисбалансу парку обладнання, розроблення варіантів

маршрутів і схем доставки вантажу, розрахунок «наскрізної» тарифної інтермодальної ставки.

Таким чином, найдоцільнішим вибором варіантом буде ставка за слот-чартерною угодою за 3 варіантом, завдяки низькій тарифній ставці та швидкій доставці, з огляду на інтереси судовласника і вантажовласника.

У цій роботі було показано, що використання власного парку лінії агента вигідніше для клієнта.

Вивчення розглянутої теми дозволить в подальшому ефективно використовувати парк обладнання лінії і забезпечить безперебійний оборот контейнерів.

#### Список літератури:

1. Полтавський О. В. Договір морського агентування у світлі поділу норм Кодексу торговельного мореплавства України на приватні та публічні. *Вісник Національного університету внутрішніх справ*. 2004. № 26. С. 250–254.
2. Агентування морського торговельного флоту. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0066697-03> (дата звернення 15.04.2024).
3. Кулієв А., Саліхоглу М. Правова основа діяльності морського агента. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/12/20.pdf> (дата звернення 12.03.2024).
4. Балобанов О.О., Пальченко А.А. Збірник лекційних і практичних матеріалів з правового регулювання морського агентування. Одеса : Олді-плюс, 2021. 104 с.
5. Локотей Т. Операції з агентування морських суден: правове регулювання, бухгалтерський та податковий облік. URL: [https://jurliga.ligazakon.net/ru/analytics/167198\\_operats-z-agentuvannya-morskikh-suden-pravove-regulyuvannya-bukhgalterskiy-ta-podatkoviy-oblk](https://jurliga.ligazakon.net/ru/analytics/167198_operats-z-agentuvannya-morskikh-suden-pravove-regulyuvannya-bukhgalterskiy-ta-podatkoviy-oblk) (дата звернення 23.02.2024).
6. Петров І.М., Рудніченко М.Д. Особливості використання концепції єдиного інформаційного простору для потреб сервісних ергатичних систем на морському транспорті. *Science and technology of the present time: priority development directions of Ukraine and Poland*, 2018. № 1. С. 106–108.
7. Петров І.М., Вичужанін В.В., Рудніченко М.Д., Шibaєва Н.О., Шibaєв Д.С. Проектування автоматизованої інформаційної системи підтримки діяльності морського агента в сервісних ергатичних системах. *Вісник сучасних інформаційних технологій*. 2018. № 1 (1). С. 36–48.
8. Петров І.М. Модель оптимізації управління запасами на консигнаційних складах в сервісних ергатичних системах на морському транспорті. *Науковий вісник Херсонської державної морської академії*. 2016. № 2 (15). С. 57–64.
9. Надибська О. Я. Безпека організації морських контейнерних перевезень. International scientific conference “Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats” : conference proceedings, December 23, 2021, Vol. 1. С. 218–221
10. Руда Т.В., Артеменко А.В. Розроблення програмного забезпечення з питань здійснення контролю над переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон України. *Приазовський економічний вісник*, 2019. № 6 (17). С. 62–66.
11. Коновалов Ю.О. Актуальні питання тимчасового ввезення морських контейнерів. *Розвиток міжнародної торгівлі в умовах глобальних економічних дисбалансів* : матеріали виступів Всеукраїнського форуму з проблем міжнародних економічних відносин (11 квітня 2019 року). Житомир : ЖДТУ, 2019. С. 287–259.
12. Москвіченко І.М., Стаднік В.Г. Логістичний аутсорсинг функцій лінійного агента в глобальні центри обслуговування бізнесу. *Науково-виробничий журнал*. 2020. № 2 (113). С. 139–146.
13. Холоденко А.М., Горб О.С. Оптимізація кругового маршруту контейнерної лінії. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2010. № 5. Т. 3 (161). С. 145–149.
14. Кодекс торговельного мореплавства України. 1994 р. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1995, № NN 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст. 349.
15. Постанова КМУ № 451 від 21.05.2012 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text> (дата звернення 23.02.2024)
16. Михайлова Ю.В., Доля О.Є., Вільшанюк М.С., Стеба А.А. Особливості агентування морських пасажирських суден на ринку туристичних послуг. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. 2023. Том 34 (73) № 2. С. 158–166.

17. Селютін А. Ринок морських перевезень України: контейнерні перевезення. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/rinok-morskih-perevezen-ukrayini-konteynerni-perevezennya.html> (дата звернення 13.03.2024)

18. Наказ Міністерства інфраструктури України № 430 від 27.06.2013 «Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту». <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13?find=1&text=%D1%8F%D1%85%D1%82#> (дата звернення 23.02.2024)

#### **Vilshaniuk M.S., Bernevek T.I., Sudnyk N.V., Shibaev O.G. TECHNICAL MANAGEMENT WITHIN LINE AGENT ACTIVITIES**

*Servicing ships in the port is a rather relevant topic. When a vessel calls at the port, it is necessary to perform all the necessary functions: to arrange its arrival and then departure in a timely manner, provide all the necessary information about the vessel itself, draw up documents, organize cargo operations, provide the crew and the vessel itself with food, materials for the engine room, deck area, etc. This volume needs to be completed in the shortest possible time. Therefore, there is a need for the services of a marine agent who can provide all this in the shortest possible time. He organizes deliveries from shipping companies, helps to draw up and execute documents for the vessel and cargo, and constantly keeps in touch with the ship's master and shipowner, port authorities, and regulatory authorities. In other words, the agent is the principal's representative and assistant to the master in the port. This is the scope of functions performed by a port agent when a vessel calls at a port, both in tramp shipping and in liner shipping. In liner shipping, the maritime agent has additional functions related to the specifics of liner vessels, such as bookkeeping and canvassing. As a rule, container ships are on the line, which makes it necessary to perform additional operations, such as servicing containers, keeping track of them, returning to the line, and concluding additional agreements. The article examines the peculiarities of the functions of a maritime agent in liner shipping. Particular attention is paid to such a function of a liner agent as equipment fleet tracking. The equipment fleet includes containers, flats, pallets, etc. The agent must monitor the condition of containers, timely return of containers from the cargo owner, conclude agreements for the operation of containers, repair of containers, etc. When using containers during transportation, an imbalance in the equipment fleet may arise, so the paper examines the issue of eliminating such an imbalance. As a version of the rational use of the equipment fleet, it is proposed to consider three options for the delivery of containers, taking into account the line rates and the schedule of vessels.*

**Key words:** *marine agency, port agent, line agent, container, ship, voyage, shipowner.*