

УДК 347.794

*Вячеслав Котлубай*

**ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПЕРЕДАЧІ СУДЕН  
У БЕРБОУТ-ЧАРТЕР ПІДПРИЄМСТВАМИ  
МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

*У статті розглянуто економіко-правові питання передачі суден підприємств, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України у бербоут-чартер. Запропоновано заснований на міжнародному досвіді метод розрахунку розміру бербоут-чартерної ставки.*

*Ключові слова:* судноплавні компанії, морські торговельні порти, бербоут-чартер, фрахтування, тайм-чартерний еквівалент.

*В статье рассмотрены экономико-правовые вопросы передачи судов предприятий, принадлежащих к сфере управления Министерства инфраструктуры Украины, в бербоут-чартер. Предложен основанный на международном опыте метод расчета размера бербоут-чартерной ставки.*

*Ключевые слова:* судоходные компании, морские торговые порты, бербоут-чартер, фрахтование, тайм-чартерный эквивалент.

*In the article the housekeeper and legal issues of transfer of vessels owned enterprises to the management of the Ministry of Infrastructure of Ukraine, in the bareboat charter. Offered based on the international experience of the method of calculating the size of a bareboat charter rates.*

*Keywords:* shipping companies, maritime merchant ports, bareboat charter, charter, time charter equivalent.

**Постановка проблеми.** На фоні зростання обсягів світових морських перевезень, пропозиції тоннажу позиція українського торговельного флоту на світовому фрахтовому ринку продовжує погіршуватися. Основною проблемою є старіння флоту, що ускладнює його ефективну експлуатацію, оперування та призводить до збитковості діяльності державних судноплавних компаній, і доводить їх майже до критичної межі існування.

**Аналіз і огляд останніх досліджень.** Питанням фрахтування суден займалися вітчизняні вчені, серед яких: Котлубай О. М., Раховецький О. О., Ярмолевич Р. П., Рилов С. І. та інші. Загалом, в працях розглядаються питання фрахтування суден переважно в тайм-чартер [1, 2, 3, 4], та можливості поповнення флоту судноплавних компаній через фрахтування у бербоут-чартер [5]. Питання передачі суден підприємствами морського транспорту в бербоут-чартер носить теоретичний характер і не є достатньо опрацьованим. Залишається невирішеною проблема обґрунтування розміру бербоут-чартерної ставки.

© *Котлубай В. О., 2013*

**Мета статті.** Метою статті є обґрунтування доцільності розрахунку розміру бербоут-чартерної ставки в методичних рекомендаціях щодо порядку розгляду та надання згоди на укладання договорів фрахтування (чартеру) суден та інших плавзасобів підприємств морського і річкового транспорту, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури.

**Виклад основного матеріалу.** Середній вік балкерів, що були списані в 2011 р., становив 30,7 років проти 31,5 років – у 2010 р. Середній вік розібраних на брухт балкерів «панамакс» становив 29 років, «хендімакс» – близько 30 років і «хендісайз» – 32 роки. Зауважимо, що, за даними ВІМСО, десять років тому аналогічні показники склали 24, 24 і 28 років відповідно [6, 7]. Таким чином, кризова ситуація на фрахтовому ринку стимулює судновласників позбавлятися своїх старих суден.

На жаль, з 1991 до 2010 рр. дедвейт українського торговельного флоту зменшився більше ніж у 5,8 разів. У 2010 р., за даними UNCTAD, Україна за дедвейтом торговельного флоту посідала 72 місце, маючи 0,9 млн т дедвейту [8]. Частка українського флоту у світовому торговельному флоті скоротилася з 0,9 % в 1993 р. до 0,07 % – в 2011 р. [8]. Частка флоту України в світовому флоті подана на рис. 1.

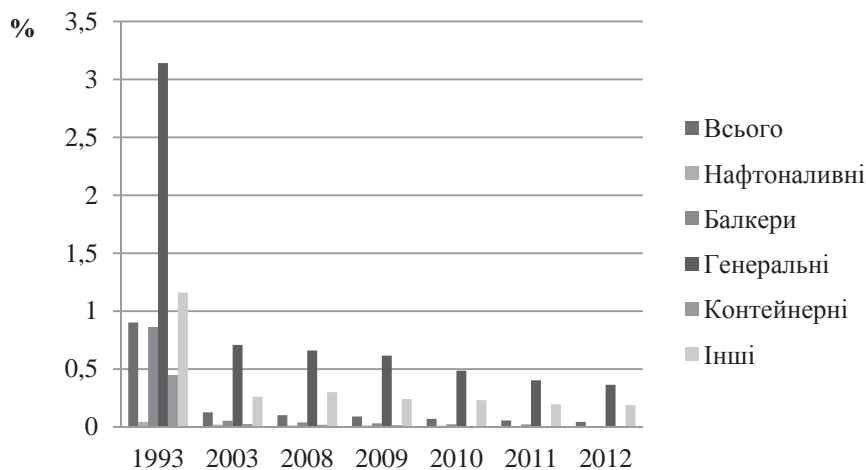


Рис.1. Частка флоту України в світовому флоті

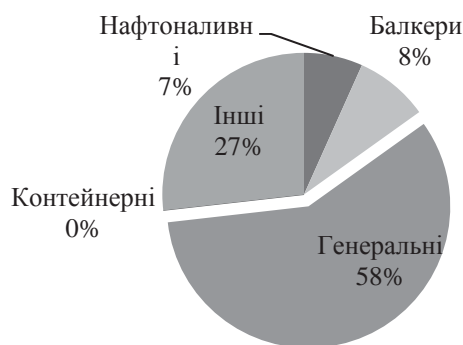


Рис.2. Структура українського флоту на 01.01.2012 р.

## РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

На 1.01.2011 р. флот України налічував 528 суден дедвейтом 789 тис. т. На 01.01.2012 р. дедвейт українського флоту складав 0,59 % від дедвейту 2008 р. або 523 судна дедвейтом 678 тис.т. Структура флоту України подана на рис. 2

Що ж стосується торговельних суден, які мають право плавання під державним прапором України, то їх середній вік значно перевищує 30 років, що підтверджується статистичними даними про зареєстровані у Державному судновому реєстрі України судна (валова місткість понад 500 р.т.), відповідно до року побудови, починаючи з 1984 р., що наведено у табл. 1 [9].

**Таблиця 1. Кількість побудованих суден, що зареєстровані у Державному судновому реєстрі України судна за період 1984 – 2012 рр.**

Рік побудови	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Кількість суден	83	112	98	93	55	48	63	127	48	21
Рік побудови	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Кількість суден	12	15	-	8	25	-	14	12	16	8

Рік побудови	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Кількість суден	7	5	9	3	7	-	2	3	6

Відсутність власних коштів та державного фінансування для придбання нових суден, необхідність проведення постійного ремонту та отримання документів Регістру судноплавства України, негнучкість використання менеджменту суден в порівнянні з приватними судноплавними компаніями значною мірою обумовлюють збитковість більшості державних підприємств морського транспорту.

Практично відсутня державна політика підтримки судноплавних компаній. Не реалізовано один з основних її інструментів, а саме не створений Українській міжнародний реєстр суден.

Не реалізовані запропоновані галузевими інститутами у Концепції розвитку галузі морського і річкового транспорту України на період до 2010 р. (та інших галузевих документах та програмах) механізми стимулювання розвитку українського торговельного флоту. Таким чином, Україна фактично прискорено втрачає статус держави прапора.

На тлі вищезазначеного, як правило, з економічної точки зору експлуатація торговельного флоту вітчизняними державними судноплавними компаніями є нерентабельною. Одним з економічно-доцільних виходів з такої ситуації є передача частини суден технічного і вантажного флоту у чартер. Це, звісно, не вирішує принципово проблему щодо поступової втрати Україною власного флоту, проте у короткостроковій перспективі частково вирішує проблему самого існування державних судноплавних компаній.

Найвигіднішим варіантом з економічної точки зору є бербоут-чартер. Бербоут-чартер дозволяє забезпечити постійний дохід, страхуючи судновласника від несприятливої ринкової кон'юнктури та перекласти витрати з експлуатації, ремонту, отримання документів Регістру судноплавства України на фрахтувальника. У судновласника залишаються тільки витрати, що пов'язані з амортизацією. Це саме стосується і технічного флоту.

Така практика передачі частини суден у бербоут-чартер використовувалася вже давно. Наприклад, ТОВ «ТФД» передало весь флот в бербоут-чартер Кіпрській компанії «ARDEMAR MARINE LIMITED, Кіпр», яка через компанію «УкрАзовКрюінг» наймає екіпажі суден.

Проте, як з'ясувалося, і в цьому на першій погляд простому напрямку існують правові та організаційні проблеми.

Наприкінці 2008 р. Міністерство транспорту та зв'язку України розробило та затвердило «Методичні рекомендації щодо укладання договорів фрахтування суден та інших плавзасобів на певний час підприємствами морського і річкового транспорту, які належать до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України» (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 21.11.2008 р. № 1411). Цим наказом вводився обов'язковий перелік документів, який необхідно підготувати та надати на розгляд до Укрморрідфлоту. Одним з обов'язкових документів був розрахунок розміру бербоут-чартерної ставки.

На фрахтовому ринку бербоут-чартерні угоди мають дуже обмежений характер, а їхні умови є строго конфіденційними.

На відміну від тайм-чартерного чи рейсового фрахтування говорити про якийсь рівень ставок, властивий бербоут-чартерному ринку, взагалі неможливо, тому що його не існує.

Фахівцям державних підприємств дуже складно розрахувати і довести відповідним фахівцям усіх структур, що погоджують документі, обґрунтованість розміру бербоут-чартерної ставки. У галузі не існує методики або рекомендацій з розрахунку ставок при передачі державними підприємствами суден у бербоут-чартер. Така ситуація також створює суттєві перешкоди галузевим та обласним перевіряючим організаціям.

Вищенаведеним наказом вводилося також те, що у комплекті документів на погодження передачі суден у чартер повинен бути висновок науково-дослідного інституту стосовно розрахованого підприємством (портом) розміру бербоут-чартерної ставки.

У грудні 2010 р. Міністерством транспорту та зв'язку України введені в дію нові методичні рекомендації щодо порядку розгляду та надання згоди на укладання договорів фрахтування (чартеру) суден та інших плавзасобів підприємств морського і річкового транспорту, що належать до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України (наказ від 9.12.2010 №886). У нових методичних рекомендаціях у переліку документів також присутній обов'язковий розрахунок розміру бербоут-чартерної ставки. Крім цього в них ще більш посилені вимоги до оформлення документів.

Таким чином, питання щодо визначення державними підприємствами розміру бербоут-чартерної ставки залишається досі невирішеним. Тому, узагальнюючи міжнародний досвід, досвід роботи державних судноплавних компаній, галузевих інститутів та інших підприємств галузі, автором пропонуються основні критерії, які

можуть бути покладені в основу методики визначення розміру бербоут-чартерної ставки державними підприємствами при передачі суден у чартер.

Поряд з маркетинговими дослідженнями фрахтового ринку, обґрунтованість пропонованої державним підприємством бербоут-чартерної ставки повинна підтверджуватись економічними вигодами, які отримає державне підприємство від передачі судна у бербоут-чартер, та його окупністю, з урахуванням величини оціночної ринкової вартості (прийнятої на основі незалежної оцінки щодо вартості судна).

До економічних вигод, які отримає державне підприємство від передачі судна у бербоут-чартер, належить:

- збереження судна у державній власності;
- збереження судна у відповідному технічному стані;
- зняття збитковості судна (або зменшення її до мінімального рівня);
- виплата заборгованості по заробітній платі робітникам;
- проведення капітального та поточного ремонту;
- отримання документів реєстру судноплавства України тощо.

На думку автора, перші два критерії є головними. Інші критерії не є визначальними. Враховуючи вітчизняну та міжнародну практику розрахунку державними підприємствами розміру бербоут-чартерної ставки, можна виділити два основних методи.

Перший – це метод, що застосовувався ще у пароплавствах колишнього Радянського Союзу, який базується на окупності судна за 7 років. Цей метод автором вже був розглянутий у своїх попередніх публікаціях, як один із можливих варіантів розрахунку державними підприємствами розміру бербоут-чартерної ставки [10].

Проте такий метод не зовсім підходить до ринкових відносин, що склалися на сьогоднішній день, та не враховує деякі інші фактори. Враховуючи вищенаведене, автором пропонується використовувати інший метод розрахунку річної бербоут-чартерної ставки, який враховує міжнародний досвід.

Мінімальне допустиме значення річної бербоут-чартерної ставки, що забезпечить лише повернення вкладених грошових коштів судовласника, розраховується

так:

$$f_{\min}^{\text{судновл}} = \frac{I_o - \frac{S}{(1 + \frac{P}{100})^T}}{C_{pv}}$$

де  $I_o$  – оціночна вартість судна. Визначається залежно від віку, спеціалізації судна та стану ринку, ден. од.;

$P$  – відсоток приросту власних коштів (як правило встановлюється на рівні відсотку по депозиту по відповідній валюті), %;

$T$  – перспективний період експлуатації до моменту його продажу на брухт, діб;

$S$  – вартість продажу брухту, ден. од.;

$C_{pv}$  – коефіцієнт для розрахунку вхідних потоків грошових коштів, який розраховується таким чином [11]:

$$C_{pv} = \frac{1 - (1 + \frac{P}{100})^{-T}}{\frac{P}{100}}$$

## РІЗНІ ВИДИ ТРАНСПОРТУ

Максимально допустиме значення річної бербоут-чартерної ставки, що забезпечить лише повернення грошових коштів для фрахтівника, можна розрахувати як:

$$f_{\max}^{\text{фр}} = (TЧЕ_{\text{доб.}} \cdot T^{\text{експ.}} - R_{\text{пост.}} \cdot 365) \cdot (100 - P),$$

де  $TЧЕ_{\text{доб.}}$  – тайм-чартерний еквівалент – постійний середньодобовий доход судна, ден. од. на добу;

$T^{\text{експ.}}$  – річний експлуатаційний період, діб;

$R_{\text{пост.}}$  – постійні витрати, ден. од.;

$P$  – відсоток приросту власних коштів, %.

Надання судна у бербоут-чартер можлива лише за умови:

$$f_{\max}^{\text{фр}} \geq f_{\min}^{\text{судновл.}}$$

При цьому судновласник намагається збільшити бербоут-чартерну ставку, а фрахтувальник – зменшити.

**Висновки.** На підставі приведеної методики, маючи усі необхідні вихідні данні, можливо провести розрахунок максимального та мінімального значення бербоут-чартерної ставки по будь-якому судну. Впровадження цієї методики на підприємствах, що підпорядковані Міністерству інфраструктури України, які здійснюють передачу суден у чартер, дозволить уніфікувати розрахунки розмірів бербоут-чартерних ставок, а також дозволить оцінювати відповідність розміру бербоут-чартерної ставки по судну рівню ставок, прийнятих у морський міжнародній практиці.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України* / За заг. ред. Котлубая О. М. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
2. *Раховецкий А. Н. Оперативная фрахтовая деятельность на морском транспорте* / А. Н. Раховецкий. – М.: Транспорт, 1986. – 160 с.
3. *Рылов С. И. Выбор судна для тайм-чартерной аренды и критерии эффективности его отфрахтования* / С. И. Рылов, Ю. А. Коскина, Н. В. Судник // Вісник ОНМУ: зб. наук. праць. – Вип. 27. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 139-145.
4. *Формирование стабилизационного фонда при покупке судов на условиях бербоут-чартера* // [електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.onma.edu.ua/index.php?nauka-sv\\_ru](http://www.onma.edu.ua/index.php?nauka-sv_ru).
5. *Ярмолович Р. П. Практика фрахтования судов: учебн. пособие* / Р. П. Ярмолович, Э. В. Джежер // Одесса: Феникс, 2006. – 328 с.
6. *Металлоломные рекорды* // [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2577>.
7. *Фрахтовый бумеранг* // [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2576>.
8. *Review of Maritime Transport 2011* // [електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.un.org](http://www.un.org).
9. *Современное состояние и перспективы развития торгового флота Украины* // [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://sealawyer.azovmar.com/index.php?name=news&op=readfull&news=219>.
10. *Kotlubay V. A. Economic and legal aspects of transfer of vessels in bareboat charter by the enterprises of marine economy* / V.A. Kotlubay, U.V. Khaiminova // Економічні інновації: зб. наук. праць. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – № 47. – С. 175-181.
11. *Виленский П. Л. Оценка эффективности инвестиционных проектов* / П. Л. Виленский, В. Н. Лившиц, С. А. Смоляк // Теория и практика. – М.: Дело, 2008. – 1104 с.