

UDC 347.795.3:656.61

**ECONOMIC AND LEGAL ASPECTS OF TRANSFER OF
VESSELS IN BAREBOAT CHARTER BY THE ENTERPRISES
OF MARINE ECONOMY**

**ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПЕРЕДАЧІ СУДЕН У
БЕРБОУТ-ЧАРТЕР ПІДПРИЄМСТВАМИ
МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ**

Vyacheslav Kotlubay, Julia Khaiminova

Котлубай В.А., Хайминова Ю.В.

Рассматриваются тенденции развития мировых морских перевозок, предложения тоннажа, позиция украинского торгового флота на мировом фрахтовом рынке. Обосновывается целесообразность расчета размера бербоут-чартерного ставки в методических рекомендациях о порядке рассмотрения и предоставления согласия на заключение договоров фрахтования (чартера) судов и других плавсредств предприятий морского и речного транспорта, которые принадлежат к сфере управления Министерства инфраструктуры Украины.

Statement of the problem. The volume of maritime trade in 2010 exceeded the crisis in 2008 and reached 8.4 billion tons. In 2011, the volume of shipping increased to 8.9 billion tons. For 01.01.2012 the tonnage of world fleet reached 1,428 thousand tons.

On the background of growth in world shipping, supply of tonnage the position of Ukrainian commercial fleet in the global freight market continues to worsen. The main problem is the aging of fleet, which complicates its effective operation and handling and leads to the losses of state-owned shipping companies and bringing them almost to the critical limit of existence.

Overview of recent researches and publications. Questions of chartering vessels were studied by such domestic scientists as Kotlubay A.M., Rahovetsky O.O., Yarmolovych R.P., Rylov S.I. and others. Overall, the works [3, 4, 5, 6] deal with the chartering of vessels mainly in the time charter and the possibility of replenishment of the fleet by shipping companies by means of bareboat chartering [7]. Nevertheless, the transfer of vessels by the subjects of maritime industry into bareboat charter is theoretical and not sufficiently processed. There is still a problem of substantiation of the size bareboat of charter rates.

The aim of the article. The article is to reason the feasibility of calculating the size of the bareboat charter rate in methodical recommendations on the procedure of review and approval of signing contracts for affreightment (charter) of vessels and other floating crafts by the enterprises of sea and river transport belonging to the Ministry of Infrastructure.

The essential material of the research. In 2011 163.6 tons of deadweight of new vessels were supplied to the world market [8]. The dynamics of supply of tonnage is represented in Figure 1 [9].

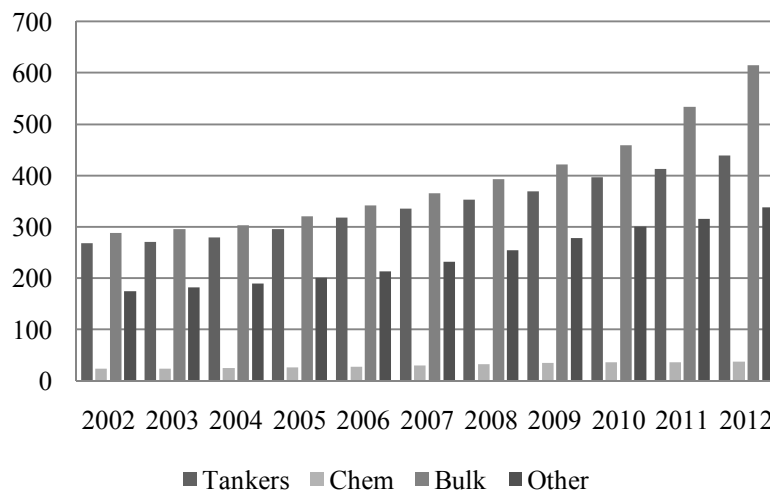


Fig. 1. Deadweight of the world fleet by groups of vessels, million tons

Excessive supply of tonnage contributed to reducing of market conjuncture (Fig. 2).

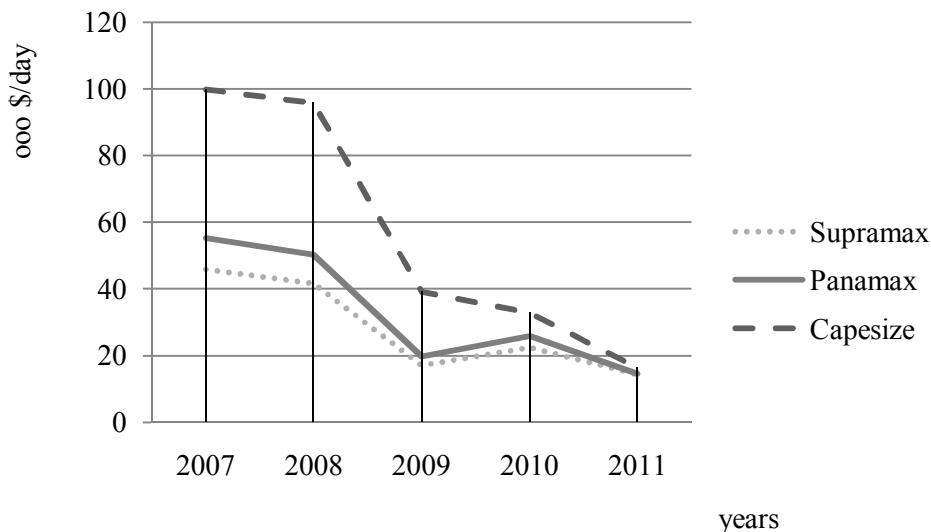


Fig.2. Dynamics of trip-charter rate of bulk carriers of fixed sizes

In 2011, it was ordered twice less vessels than in 2011. Low freight market conjuncture; big average age of vessels in service; stable demand on ship scrap from steel plants; shipyards competition between India, Bangladesh, Pakistan and China to obtain new orders for processing vessels for scrap, as well as the entry of new market

players such as Turkey; a sharp decline in global world order portfolio for newly-built vessels and the consequent conversion of some shipyards (mainly in China) into ship-dismantling factories have stimulated the ship scrap market's (Fig. 3). Renewal of ship scrap market was contributed by high prices for bunker fuel, at low freight rates causing unprofitable operation of a number of vessels; low efficiency of ship power plants, resulting in increased fuel consumption, especially on older vessels [1, 2, 8].

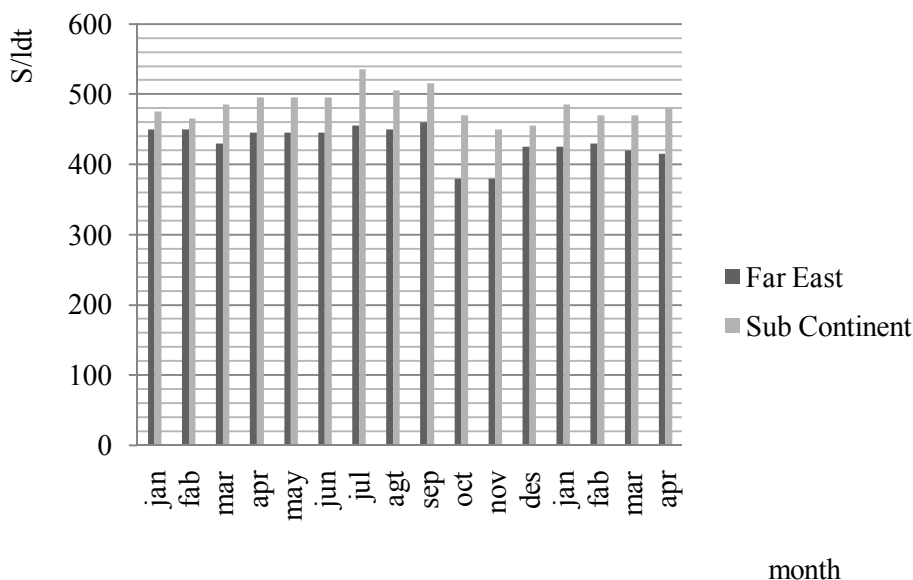


Fig.

3. The price of scrap metal for bulk carriers in 2011, beginning of 2012

Low freight rates, difficulties in obtaining credit resources have contributed to lower prices on second-hand vessels. Prices for all sizes of bulk carriers and their sales fell in 2011 and early 2012. The cost of 1 ton of deadweight of bulk carriers sold in the 1st quarter of 2012 was more than 30% lower than in 2010. According to the estimation of the Baltic Freight Exchange the cost of «Panamax» less than 5 years old in the first two months of 2012 dropped by 2.2 million, or 8.5%, and «Supramax» – by 2.3 million, or by 9.3 %. Compared with the peak of the market in 2007-2008 prices for certain transactions on the old bulk carriers in 2012 decreased from 3 to 5 times and compared to the year 2010 – twice. For bulk carriers aged 25 years and older, sold for further use, in 2012 continued to act a rule, under which the purchase price offered was scrap cost of vessels plus 10% with small differences in the validity of the documents, place of construction, the actual technical condition, etc. [1, 2].

Thus, low charter rates at high prices for bunker fuel and ship scrap metal, fast terms of delivery of new vessels were the main factors that determined the record write-off of bulk carriers for scrap in 2011. 21 million tons of bulk carriers was written off, including 64 «Capesize» vessels, 30 «Panamax» vessels, 78 «Handymax»

vessels, 181 «Handysize» vessels. By the deadweight bulk carriers made up 66,8% of all written-off for scrap transportation fleet in 2011. The number of bulk-carriers demolished for scrap in 2011 by 2.75 times exceeded the average figure of the the previous 11 years. It is expected that in 2012 the volume of deliveries of bulk-carriers for scrap exceeds the rate of 2011.

The average age of bulk carriers that have been written-off in 2011 was 30,7 versus 31,5 in 2010. The average age of demolished for scrap bulk carriers «Panamax» was 29 years old, «Handymax» - about 30 years and «Handysize» – 32 years. It is noteworthy that, according to BIMCO, ten years ago, similar figures were 24, 24 and 28 years respectively [1, 2].

Thus, the crisis in the freight market encourages shipowners rather to part with their old vessels.

Unfortunately from 1991 to 2010 the deadweight of Ukrainian commercial fleet decreased by more than 5.8 times. In 2010, according to UNCTAD Ukraine by deadweight of commercial fleet was on the 72 place with 0.9 million deadweight tons [9]. The share of Ukrainian fleet in the world trading fleet decreased from 0.9% in 1993 to 0.07% - in 2011 (Fig. 4) [9].

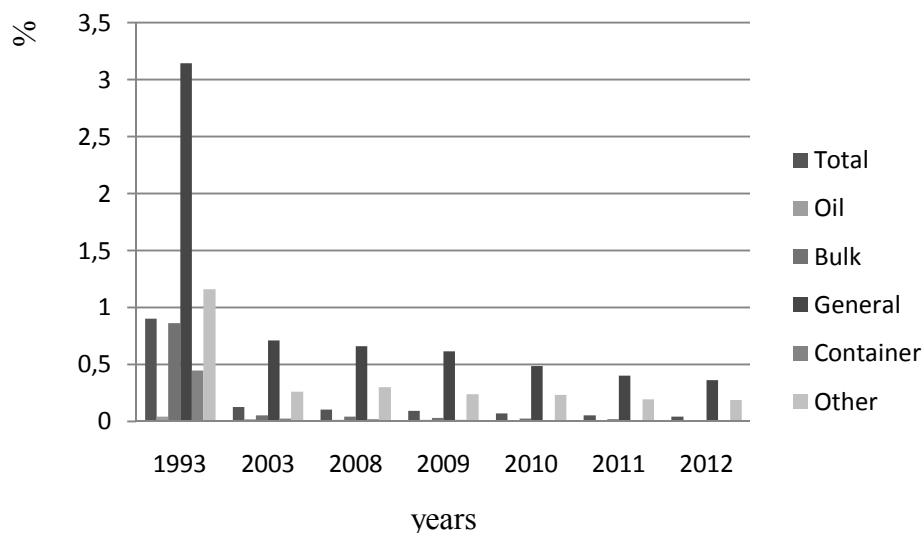


Fig.4. The share of Ukrainian fleet in the world fleet

For 01.01.2011, the fleet of Ukraine numbered 528 vessels with 789 thousand deadweight tons. For 01.01.2012 Ukrainian fleet was 0.59% of deadweight of 2008 or 523 vessels with 678 thousand deadweight tons. The structure of Ukrainian fleet is represented in Fig. 5.

The vessels of domestic cargo and technical fleet have been continuously used; they are morally and physically worn-out.

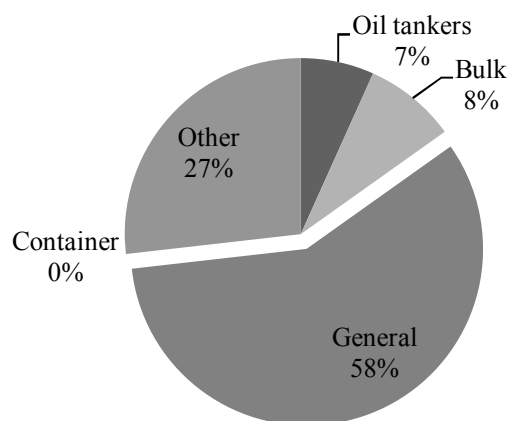


Fig.5. Structure of Ukrainian fleet for 01.01.2012

The lack of own funds and public financing for the purchase of new vessels, the need for constant repair and receiving documents of Shipping Register of Ukraine, the inflexibility of management vessels in comparison with private shipping companies largely determine the losses of the most of state-owned maritime enterprises.

There is virtually no state policy of supporting shipping companies. One of its main instruments is unrealized, namely Ukrainian International Shipping Register is not created, despite the decree of the President of Ukraine № 463/2008 regarding the decision of the National Security and Defense Council of Ukraine on May 16, 2008 "On measures to ensure Ukraine's development as a maritime country," the 10th point of which was entrusted to the Government of Ukraine to develop the bill in order to create an International Shipping Register.

Not implemented are the mechanisms of development of Ukrainian merchant fleet, proposed by specialized institutes in the Concept of Development of the Sea and River Transport of Ukraine till 2010 (and other industry documents and programs). Thus, actually, Ukraine accelerated the loss of flag-country status.

On the background of the above-mentioned, usually from an economic and legal point of view the operation of commercial fleet by the national state-owned shipping companies is unprofitable. One of the economically-viable ways out of this situation is the transfer of vessels and cargo fleet maintenance into charter. It certainly does not solve the fundamental problem of the gradual loss of Ukraine's own fleet, but in the short term it partly solves the problem of the existence of the state-owned shipping companies.

An advantageous option from an economic point of view is the bareboat charter. Bareboat charter allows permanent income, insuring the owner from unfavorable market conjuncture and the shift of the costs on operating, repairing, obtaining documents of the Shipping Register of Ukraine to the charterer. The shipowner is left only with the costs associated with depreciation. The same applies to the technical fleet.

This practice of transferring ships into bareboat charter has been used for a long time. For example, "TFD" Ltd. passed the whole fleet into bareboat charter of Cyprus company «ARDEMAR MARINE LIMITED, Cyprus», which hires crews through the company «UkrAzovCrewing» [10].

However, as it turned out even in simple way there exist certain legal and organizational problems.

In late 2008, the Ministry of Transport and Communications of Ukraine developed and approved «Methodological recommendations for signing contracts on chartering ships and other vessels for certain time by the enterprises of sea and river transport belonging to the Ministry of Transport and Communications of Ukraine» (Order of the Ministry Transport and Communications of Ukraine from 21.11.2008, № 1411). This order introduced a mandatory list of documents that were to be prepared and submitted for consideration to Ukrmorrichflot. One of the required documents was the calculation of the size of bareboat charter rates.

Bareboat charter rates are contractual by nature. It is very difficult for the experts of sea ports to calculate and prove to the relevant professionals of all structures, who coordinate the papers, the validity of the size of bareboat charter rates. In the sphere there are no methods or recommendations for calculating the rates of transmission of vessels of state-owned shipping companies into bareboat charter. This situation creates significant barriers for branch and regional inspecting organizations.

The above-mentioned Order implied that among the supplied documents for approval the transfer of vessels into charter there must be a conclusion of a research institute on the calculated by the enterprise (port) size of the bareboat charter rate.

In December 2010 the Ministry of Transport and Communications of Ukraine enacted new methodological recommendations for the review and approval of signing contracts on chartering vessels and other floating crafts by the enterprises of sea and river transport belonging to the Ministry of Transport and Communications of Ukraine (Order from 9.12.2010 № 886). In the new methodological recommendations in the list of required documents there is also present the calculation of the size of bareboat charter rates. In addition, the requirements for documentation were further strengthened.

Thus, the problem of determining the size of the bareboat charter rate by the state-owned enterprises still remains unsolved. Therefore, the authors of this article, basing on the experience of seaports, SE «UkrNDIMF», other research institutes and the enterprises of the branch, suggest the basic criteria that can be used as a basis for the method of determining the bareboat charter rates by the state-owned enterprises at the transfer of vessels into charter.

This method, in our view, should focus on the following criteria.

As an informational base for the analysis of the freight market it is necessary to use internationally recognized periodicals of the marine sphere: Lloyd 's List Magazines; Trade Winds; Freight Market Reports (produced by «Freight World Limited»); Freight News; Drewry Consultants; Fairplay Research; Clarkson's Daily Freight Report; Clarkson's Research Services Ltd Shipping Publications; Ports of Ukraine; Freight World and others.

Along with market research of freight market, the validity of the proposed by the state-owned enterprise bareboat charter rate there should be provided economic

benefits that will be received by the state-owned company from the transfer of a vessel into bareboat charter, and its payback period, considering the estimated market value (taken on the basis of independent assessment of the vessel's value).

The economic benefits, which will be received by the state-owned company from the transfer of vessels into bareboat charter, include:

- Saving the vessel in state property;
- Preservation of the vessel in good operational condition;
- Removal of losses on the vessel (or their decrease to minimum);
- Payment of wages debts;
- Carrying out major and minor repairs;
- Receipt of documents of the Shipping Register of Ukraine, etc.

Given the practice of shipping companies of the former Soviet Union, scientific researches of the SE «UkrNDIMF» the return on the vessel to be transferred into bareboat charter in seven years should be confirmed by the following equation:

$$F \geq \frac{MV * 0,15}{365}$$

where: MV - estimated market value of the vessel that is being transferred into bareboat charter, UAH.

0,15 - coefficient of return on investment;

365 - days;

F- the size of daily bareboat charter rate (including VAT), UAH/day;

$\frac{MV * 0,15}{365}$, UAH/day - determines the minimally possible size of daily bareboat charter rate at which can be achieved a payback

on a floating craft for seven years, based on current market value of the floating craft, but not including the remaining costs of the shipowner at the provision of the craft into bareboat charter.

Conclusion. Thus, to achieve the priority objective of facilitating the transfer of vessels into bareboat charter the Ministry of Infrastructure of Ukraine together with experts of Ukrmorriflot, state-owned shipping companies, commercial sea ports, research institutes and other experts in this field must promptly develop and adopt the appropriate methodological recommendations regarding the calculation of bareboat charter rates for the vessels of the state-owned shipping companies into bareboat charter. The main criteria in determining the size of the bareboat charter rate in the regarded method may be the criteria suggested in this article.

The next tasks for the support of domestic shipping companies should be: the development of the Law on Ukrainian International Shipping Register, providing domestic shipowners with the benefits associated with the construction of ships; granting sea and river transport with subsidies applying simplified customs, depreciation and tax policy to it; the development of effective long-term crediting of construction of ships for the Ukrainian shipowners, appealing for international financial institutions, establishing a system of leasing assets, including those involving state funds and more.

References

1. Войниченко В. Металлоломные рекорды / В. Войниченко // Порты Украины. – 2012. - № 3. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2577>.
2. Войниченко В. Фрахтовый бумеранг / В. Войниченко // Порты Украины. – 2012. - № 3. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2576>.
3. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / За заг.ред. Котлубая О.М. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
4. Раховецький А.Н. Оперативная фрахтовая деятельность на морском транспорте. – М.: Транспорт, 1986. – 160 с.
5. Рылов С.И., Коскина Ю.А., Судник Н.В. Выбор судна для тайм-чартерной аренды и критерии эффективности его отфрахтования // Вісник ОНМУ. Зб. наук. праць. – Вип. 27. – Одеса: ОНМУ, 2009. – С. 139-145.
6. Судник Н.В. Формирование стабилизационного фонда при покупке судов на условиях бербоут-чартера / Н.В. Судник // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.onma.edu.ua/index.php?nauka-sv_ru.
7. Ярмолович Р.П. Джежер Э.В. Практика фрахтования судов: учебн.пособие / Р.П. Ярмолович, Э.В. Джежер. – О.: Феникс, 2006. – 328 с.
8. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.Platou.com.
9. Review of Maritime Transport 2011 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.un.org.
10. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pr.ua/news.php?new=70>.

Анотація

Постановка проблеми. Обсяг морської торгівлі в 2010 р. перевищив до кризовий 2008 р. та досяг 8,4 млрд. т. У 2011 р. обсяг морських перевезень зрос до 8,9 млрд. т. На 01.01.2012 р. тоннаж світового флоту досяг 1428 тис.т. 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 призведе до збитковості державних судноплавних компаній, доведення їх майже до критичної межі існування.

Аналіз досліджень і публікацій. Питанням фрахтування суден займалися такі вітчизняні вчені Котлубай О.М., Раховецький О.О., Ярмолович Р.П., Рилов С.І. та інші. Загалом, в працях розглядаються питання фрахтування суден переважно в тайм-чартер [3, 4, 5, 6], та можливості поповнення флоту судноплавними компаніями через фрахтування у бербоут-чартер [7]. Але питання передачі суден підприємствами морського транспорту в бербоут-чартер носить теоретичний характер і не є достатньо опрацьованими. Залишається невирішеною проблема обґрунтування розміру бербоут-чартерної ставки.

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. В 2011 р. поставлено 163,6 тис.т нових суден [8, 9]. Надлишкова пропозиція тоннажу сприяла зниженню ринкової кон'юнктури. В 2011 р. було замовлено вдвічі менше суден ніж в 2010 р. Низька фрахтова кон'юнктура; високий середній вік суден, що знаходяться в експлуатації; стабільний попит на судновий металобрухт з боку металургійних комбінатів; конкуренція між верфями Індії, Бангладеш, Пакистану та Китаю за отримання нових замовлень на оброблення суден на скрап, а також вихід на ринок нових гравців, наприклад, Туреччини; різке зниження світового портфеля замовлень на новострой і, як наслідок, перепрофілювання деяких суднобудівних верфей (головним чином, в Китаї) в суднорозділювальні сприяли активності ринку суднового металобрухту [1, 2]. Пожвавленню ринку суднового металобрухту сприяли високі ціни на бункерне паливо, що викликають при низькому рівні фрахтових ставок збитковість експлуатації цілого ряду суден; низька ефективність суднових енергетичних установок, що призводить до підвищеної витрати палива, в першу чергу у старих суден [1, 2, 8]. Низькі фрахтові ставки, ускладнення отримання кредитних ресурсів сприяли зниженню цін на судна секонд-хенд. Ціни на все типорозміри балкерів і обсяг продажів скоротилися в 2011 році та на початку 2012 р. Вартість 1 тонни дедвейту проданих суховантажів в 1-му кварталі 2012 р. була більш ніж на 30 % нижче, ніж у 2010 р. За оцінками Балтійської фрахтової біржі, вартість «панамаксів» віком до 5 років протягом перших двох місяців 2012 р. знизилася на 2,2 млн доларів, або на 8,5 %, а «супрамаксов» - на 2,3 млн. дол., або на 9,3 %. У порівнянні з піком ринку в 2007-2008 роках ціни окремих угод на старі балкери в 2012 році знизилися від 3 до 5 разів, а в порівнянні з 2010 роком - в два рази. Для балкерів віком 25 років і старше, що продаються для подальшої експлуатації, у 2012 році продовжувало діяти правило, згідно якому покупці пропонували скрапову вартість судна плюс 10 % з невеликими відмінностями на строк дії документів, місце побудови, фактичний технічний стан і т.п. [1, 2].

Таким чином, низькі фрахтові ставки при високих цінах на бункерне паливо і судновий металобрухт, високі темпи поставки нових суден стали головними чинниками, що визначили рекордне списання балкерів на лом (скрап) в 2011 році. Було списано 21 млн. тонн балкерів серед яких 64 судна «кайпсайз», 30 суден «панамакс», 78 суден «хандімакс», 181 суден «хандісайз». За дедвейтом балкери склали 66,8 % всього списаного на лом в 2011 р. транспортного флоту. Кількість розібраних на скрап балкерів в 2011 р. у 2,75 рази перевершив середньостатистичний показник за попередні 11 років. Очікується, що в 2012 р. обсяг поставок балкерів на металобрухт перевищить показник 2011 р.

Середній вік балкерів що були списані в 2011 р. становив 30,7 р. проти 31,5 р. - у 2010 році. Середній вік розібраних на скрап балкерів «панамакс» становив 29 років, «хендімакс» - близько 30 років і «хендісайз» - 32 роки. Примітно, що, за даними BIMCO, десять років тому аналогічні показники

складали 24, 24 і 28 років відповідно [1, 2]. Таким чином, кризова ситуація на фрахтовому ринку стимулює судновласників позбавлятися своїх старих суден.

Нажаль с 1991 по 2010 рр. дедвейт українського торговельного флоту зменшився більш ніж у 5,8 рази. В 2010 р. за даними UNCTAD Україна по дедвейту торговельного флоту знаходилась на 72 місці маючи 0,9 млн. т. дедвейту [9]. Частка українського флоту у світовому торговельному флоті скоротилася з 0,9 % в 1993 р. до 0,07 % - в 2011 р [9]. 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. Вітчизняний вантажний флот та судна технічного призначення мають великий строк використання, є морально і фізично застарілими. 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 багато в чому обумовлює збитковість більшості державних підприємств морського транспорту.

Практично відсутня державна політика підтримки судноплавних компаній. Нереалізовано один з основних її інструментів, а саме не створений Українській міжнародний реєстр суден, незважаючи на указ Президента України № 463/2008 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», 10 пунктом якого розробка відповідного законопроекту про створення міжнародного реєстру суден була доручена Кабінету міністрів України. Не реалізовані запропоновані галузевими інститутами у Концепції розвитку галузі морського і річкового транспорту України на період до 2010 року (та інших галузевих документах та програмах) механізми стимулювання розвитку українського торговельного флоту. Таким чином, фактично, Україна прискорено втрачає статус держави прапора.

На тлі вищезазначеного, як правило, з економічної та правової 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 принципову 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 по експлуатації, ремонту, отримання документів Регістру судноплавства України на фрахтувальника. У судновласника залишаються тільки витрати, що пов'язані з амортизацією. Це ж стосується і технічного флоту.

Така практика передачі частини суден у бербоут-чартер використовувалася вже давно. Наприклад, ТОВ «ТФД» передало весь флот в бербоут-чартер Кіпрської компанії «ARDEMAR MARINE LIMITED, Кіпр», яка через компанію «УкрАзовКрюінг» наймає екіпажі суден [10]. Проте, як

з'ясувалося, і в цьому на першій погляд простому напрямку існують власні 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 Укрморрічфлоту. Одним з документів був обов'язковий розрахунок розміру бербоут-чартерної ставки. Бербоут-чартерні ставки носять договірний характер. Фахівцям морських торговельних портів дуже складно розрахувати і довести до відповідних фахівців усіх структур, що погоджують документи, обгрунтованість 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 не вирішеним. Тому авторами даної статті, з урахуванням досвіду роботи морських портів, ДП «УкрНДІМФ», інших галузевих інститутів та підприємств галузі пропонуються основні критерії які можуть бути покладені в основу методики визначення розміру бербоут-чартерної ставки державними підприємствами при передачі суден у чартер.

Така методика повинна орієнтуватися на наступні критерії. У якості інформаційної бази для аналізу фрахтового ринку необхідно використовувати авторитетні у морській міжнародній практиці періодичні видання: Lloyd's List Magazines; Trade Winds; Freight Market Reports (produced by «Freight World Limited»); Freight News; Drewry Consultants; Fairplay Research; Clarkson's Daily Freight Report; Clarkson's Research Services Ltd Shipping Publications; Ports of Ukraine; Freight World та інші.

Поряд з маркетинговими дослідженнями фрахтового ринку, обгрунтованість 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 можна віднести:

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

Враховуючи практику роботи пароплавств колишнього радянського союзу, виконання НДР ДП «УкрНДІМФ», окупність судна, що передається у бербоут-чартер, за сім років повинна підтверджуватися наступним рівнянням:

$$\frac{ОЦ \times 0,15}{365} \leq \Phi, \text{ де:}$$

ОЦ – оціночна ринкова вартість судна, що передається у бербоут-чартер, грн.;

0,15 – коефіцієнт окупності капіталовкладень;

365 – діб;

Φ – розмір добової бербоут-чартерної ставки, що оцінюється (з урахуванням ПДВ), грн./добу;

$\frac{ОЦ \times 0,15}{365}$, грн./добу - визначає мінімально можливу величину добової

бербоут-чартерної ставки, при якій може бути досягнена окупність плавзасобу за сім років, виходячи з актуальної ринкової вартості цього плавзасобу, але не враховуючи витрати, що залишаються за судновласником при наданні плавзасобу у бербоут-чартер.

Висновки. Таким чином, для вирішення першочергового завдання щодо спрощення процедури передачі суден у бербоут-чартер Міністерству інфраструктури України сумісно з фахівцями Укрморрічфлоту, державних судноплавних компаній, морських торговельних портів, дослідних інститутів та інших фахівців у цій сфері необхідно у найкоротший термін розробити та затвердити відповідні методичні рекомендації стосовно розрахунку бербоут-чартерних ставок при відфрахтуванні суден державними підприємствами у бербоут-чартер. Основними критеріями при визначенні розміру бербоут-чартерної ставки у відповідній методиці можуть бути критерії, що запропоновані у данній статті. Наступними завданнями для підтримки вітчизняних судноплавних компаній повинні стати: розробка законопроекту про Український міжнародний реєстр суден; надання вітчизняному судновласнику пільг, пов'язаних з побудовою суден; виділення для морського та річного транспорту субсидій, застосування до нього пільгових митної, амортизаційної та податкової політики; розробка ефективної системи довгострокового кредитування побудови суден для українських судновласників, привабливої для міжнародних фінансових інститутів; створення системи використання лізингових фондів, у тому числі за участю державних коштів та багато іншого.