

УДК: 656.073.7

Бєлова Н.М., к.е.н., доцент кафедри економічної теорії та міжнародної економіки, Чорноморський державний університет ім. Петра Могили, м. Миколаїв

ОСОБЛИВОСТІ ЛІЗИНГОВИХ ОПЕРАЦІЙ ПРИ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Бєлова Н. М. Особливості лізингових операцій при міжнародних морських перевезеннях. В статті розглядаються альтернативні шляхи фінансування придбання суден для українських судноплавних компаній при здійсненні міжнародних перевезень. Здійснено порівняльний аналіз специфічних форм лізингу суден: тайм-чартер, бербоут-чартер та дімайз-чартер, та їхніх особливостей згідно до законодавства різних країн. Визначено, що в сучасних економічних умовах для українських судноплавних компаній бербоут-чартер є найбільш придатною формою лізингу.

Бєлова Н. М. Особенности лизинговых операций при международных морских перевозках. В статье рассматриваются альтернативные пути финансирования приобретения судов для украинских судоходных компаний при осуществлении международных перевозок. Осуществлен сравнительный анализ специфических форм лизинга судов: тайм, бербоут-чартер и димайз-чартер, и их особенностей согласно к законодательству разных стран. Определено, что в современных экономических условиях для украинских судоходных компаний бербоут-чартер является наиболее пригодной формой лизинга.

Belova N. Features of Leasing Operations in International Maritime Transport. The article considers alternative ways of financing the acquisition of vessels for the Ukrainian shipping companies in international traffic, provides a comparative analysis of specific forms of ship leasing: time-charter, bareboat-charter and a demise-charter, and their characteristics according to the laws of different countries, shows that in the current economic conditions for Ukrainian shipping companies bareboat charter is the most suitable form of leasing.

Постановка проблеми в загальному виді та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Проблема ефективного управління діяльністю судноплавних перевезень завжди знаходилася в центрі уваги українського суспільства і його інституту – держави, оскільки флот державних компаній був втрачений, а приватним компаніям бракувало коштів для створення потужної технічної бази через повільне накопичення первинного капіталу. В результаті ринок перевезення українських вантажів було переділено між іноземними перевізниками, внаслідок чого обсяг перевезень вантажів національними перевізниками складає менше 5 % від загального обсягу імпортно-експортних операцій. У значній мірі це обумовлено тим, що середній вік українських суден становить за різними оцінками 17,3-22,6 років. Судна не відповідають вимогам світових морських конференцій і, відповідно, не мають права заходу в порти розвинених країн, що не дозволяє вийти на світовий ринок перевезень. Крім того, світова економічна криза 2008 року значно погіршила умови існування всіх судноплавних компаній через те, що на галузь морського судноплавства вплинула як промислова, так і фінансова криза.

Для забезпечення конкурентоспроможності українських транспортних компаній слід в першу чергу створити технічну базу, що буде відповідати як вимогам ринку, так і екологічному законодавству. При цьому вартість суден є найвищою серед вартостей

транспортних засобів інших галузей транспорту, тому питання пошуку джерел фінансування побудови/придбання нових суден постає особливо гостро, особливо при спадній кон'юктурі фрахтового ринку. Підтримка держави в рамках задекларованої програми оновлення транспортної галузі України неможлива через брак коштів в державному бюджеті. Комерційний кредит на загальних умовах є неприйнятним через досить високі ставки за кредитами. І хоча в поточний момент облікова ставка НБУ складає 7,75%, що є практично рекордно найнижчим значенням, проте кредити в комерційних банках надаються під значно більші відсотки. Ринок вантажних перевезень водним транспортом на даний момент часу є насиченим ринком, який не забезпечує норми прибутку, що покриє витрати на обслуговування кредиту.

Крім того, фінансово-кредитні установи вимагають гарантій погашення кредиту. Такими гарантіями є майно судноплавної компанії, оскільки на даний момент єдиною можливою заставою є судна в експлуатації. Судна, що знаходяться на балансі українських судноплавних компаній старші за 20 років, відповідно їх вартість оцінюється у вартість металобрухту, який можна отримати від їх утилізації. Відповідно, самі судна не є достатньою заставою для фінансово-кредитних установ. Беззаставний кредит є непридатним для позикодавців через чисельні випадки нелегальних фінансових операцій протягом перехідного періоду. Тому слід шукати альтернативні шляхи фінансування придбання суден для українських судноплавних компаній, одним з яких є лізинг.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання щодо різновидів лізингових операцій розглядалися багатьма українськими та іноземними дослідниками, проте в морському транспорті існують специфічні лізингові операції. Такі операції досліджували М.І. Лещенко, В.Е. Бочковим, Ю.М. Деміним та ін.

Визначення частини проблеми, що не вирішена раніше. Хоча лізингові операції в морському транспорті є широко висвітленим питанням, але турбулентне економічне середовище та особливості національної нормативної бази вимагають перегляду найбільш ефективних форм лізингу для сучасних українських судноплавних компаній.

Метою статті є здійснити аналіз лізингових операцій, як традиційних, так і специфічних для морського транспорту, систематизувати різні підходи до трактування термінів, визначити найбільш ефективний вид лізингу для українських судноплавних компаній з урахуванням особливостей національного законодавства.

Викладення основного матеріалу. Існує можливість використання сучасних нових суден без інвестицій в їх побудову через механізм оренди і лізингу [1, с. 287-295 2, с. 15-17]. Лізинг є довгостроковою орендою машин і обладнання дозволяє промисловим, торговим, транспортним та іншим підприємствам (орендаторам) отримувати в комерційних банках і лізингових компаніях (орендодавців) за певну орендну плату в довгострокове користування широкий перелік основних засобів. Стандартні форми лізингу це фінансовий та операційний. Фінансовий лізинг це договір лізингу, в результаті укладення якого лізингоодержувач на своє замовлення отримує в платне користування від лізингодавця об'єкт лізингу на строк, не менший строку, за який амортизується 60 відсотків вартості об'єкта лізингу, визначеної в день укладення договору.

Операційний лізинг характеризується більш коротким, ніж життєвий цикл виробу, терміном контракту, що передбачає неповну амортизацію обладнання за час оренди, після чого воно повертається лізингодавцю і може бути знову здано в оренду. Комерційними банками і лізинговими компаніями застосовується, як правило, фінансовий лізинг. Це найбільш типова і розповсюджена форма лізингу, що характеризується середньо- і довгостроковим характером контрактів, амортизацією повної або більшої частини вартості обладнання. Операційний лізинг, у свою чергу, охоплює рейтинг і хайринг. Рейтинг - короткострокова оренда від одного дня до одного року без права наступного придбання орендарем майна. Хайринг - середньострокова оренда, яка передбачає здачу в найм товарів, обладнання і машин на термін від одного до трьох років.

Для морського транспорту окрім стандартних форм існують специфічні форми лізингу і оренди у зв'язку з наявністю додаткових контрагентів, що зацікавлені в роботі судна. В світовій практиці застосовуються такі форми лізингу: тайм-чартер, бербоут-чартер, дімайз-чартер [3 с. 189-192, 4, с. 3-4].

Тайм-чартер - угода фрахту судна з екіпажем на певний час. За угодою тайм-чартера судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати фрахтувальнику судно і послуги членів екіпажу судна в користування на певний термін для перевезень вантажів, пасажирів або для інших цілей торгового мореплавання. Таким чином, судновласник приймає на себе всі витрати за утриманням екіпажу і оплачує всі постійні витрати по спільному володінню: страхову премію по страхуванню каско, відсотки по заставі, амортизаційні витрати тощо. Фрахтувальник, набуваючи права розпоряджатися судном на свій розсуд на умовах, визначених в чартері, приймає на себе змінні витрати по спільному володінню: вартість палива, мастила, води, навігаційні витрати і т. д. Умови тайм-чартера відносять на фрахтувальника більший в порівнянні з рейсовим чартером обсяг відповідальності й відповідних витрат. Разом з тим вони дають йому і більше можливостей — право розпоряджатися судном на певних умовах, здавати його в суборенду, відфрахтувати судно на умовах рейсового чартеру і т. д.

Найбільш поширена форми оренди судна в світовій практиці це бербоут-чартер. Судновласник передає судно в оренду на певний термін без судових запасів і екіпажу. Такий тип угоди дає орендарю найбільш широкі можливості експлуатації судна: лізингоотримувач має право самостійно обирати тип вантажу (з переліку безпечних), район плавання (за умов постійного знаходження судна на плаву або на стоянці), підбір екіпажу. Орендар також має право плавати під прапором країни фрахтувальника, який має право перейменувати судно.

Протягом визначеного терміну фрахтувальник несе експлуатаційні витрати судна, щомісячно або раз на півроку вносить плату власнику судна, яка залежить від терміну договору, валової реєстрової місткості судна та інших умов. Стандартну проформу договору лізингу морського транспорту було затверджено в 1989 році Радою Документації БІМКО під назвою «Берікон». Основні умови такого чартеру:

- фрахтувальник має право подати претензію на приховані дефекти протягом 12-ти (оренда нового судна) або 18-ти (старе судно) місяців;
- у разі невиконання вимог про погоджений з фрахтувальником ремонт судновласник має право відзиви судна з лізингу, при цьому лізингоотримувач має сплачувати лізингові платежі до кінця терміну дії договору;
- судновласник має право в будь-який момент провести сюрвеєрський огляд;
- у разі довгострокової оренди фрахтувальник зобов'язаний поновлювати класифікаційне свідоцтво судна;
- якщо під час дії договору міжнародні конвенції встановлять нові правила для суден певного класу, що призведе до необхідності купівлі нового обладнання, то такі витрати в межах 5% від страхової вартості судна несе фрахтувальник, всупереч договір має бути переглянуто за участю арбітра, який вирішує розподіл витрат між фрахтувальником і судновласником;
- вся відповідальність за організацію роботи, оплату страховок, ремонт покладається на фрахтувальника, при цьому вивід судна з оренди під час ремонту не дозволяється;
- несвоєчасність оплати лізингових платежів дає право судновласнику відізвати судно з оренди і вимагати виплати всіх платежів до кінця строку дії договору.

Таким чином, оренда суден накладає на фрахтувальника більше обов'язків, ніж прав.

Дімайз-чартер – вигляд чартеру, договір найму судна, коли судновласник передає його фрахтувальникові на обумовлений термін разом з командою, члени якої стають його

працівниками. Фрахтувальник приймає на себе всі витрати по судну, включно заробітну плату екіпажу і розплачується з судновласником щомісячно

В табл. 1 подані основні характеристики різних типів оренди/лізингу.

Таблиця 1

Порівняльна характеристика видів оренди суден

Характеристика	Безпосередньо перевезення	Рейсовий чартер	Тайм-чартер	Бербоут-чартер	Оперативна оренда	Фінансовий лізинг
Вид плати	Провізна плата	Фрахт у вигляді провізної плати	Фрахт у вигляді орендної плати	–	Орендна плата	Орендна плата
Ціль найму судна	Для перевезення	Для перевезення	В будь-яких цілях	В будь-яких цілях	В будь-яких цілях	В будь-яких цілях
Хто знаряджає судно і забезпечує екіпажем	Власник	Власник	Власник	Фрахтувальник	Орендар	Орендар
Кому підпорядкований екіпаж	Власник	Власник	Власник	Фрахтувальник	Орендар	Орендар
Хто несе ризик випадкового руйнування або пошкодження судна	Власник	Власник	Власник	Власник	Власник	Орендар
Хто володіє правом власності на судно	Власник	Власник	Власник	Переходить до фрахтувальника	Переходить до орендаря	Переходить до орендаря
Хто володіє правом використання судна	Власник	Власник	Фрахтувальник	Фрахтувальник	Орендар	Орендар
Хто несе постійні витрати	Власник	Власник	Власник	Фрахтувальник	Орендар	Орендар

Часто в торгівельному мореплаванні дімаїз чартер позначається як бербоут-чартер. Знак рівності між цими двома видами чартерів проводять і деякі правознавці, наприклад, Ст Н. Гуцуляк, відзначає, що «фактично це рівнозначне поняття з бербоут-чартером» [4, с. 36]. У результаті терміни «дімаїз-чартер» і «бербоут-чартер» вживають як синоніми, що, проте, не зовсім вірно, оскільки дімаїз-чартер, окрім звичайного поняття бербоут-чартеру охоплює і такі договірні стосунки, коли разом з судном надається і екіпаж (або частина екіпажа). Бербоут- і дімаїз-чартер, навпаки, можна віднести до різних договорів оренди. Відмінності між ними незначні: якщо в першому випадку судновласник не приймає взагалі жодної участі в комплектуванні екіпажа судна, то в другому — екіпаж, що раніше

підкорявся судновласникові, переходить в усіх відношеннях на службу до фрахтувальника. Слід зазначити, що в загальному праві США чартери розділені на дві основні категорії: дімайз-чартери і не-дімайз-чартери. «To demise» англійською означає «здавати в оренду». Отже, першу групу складають чартери, що є договорами оренди, другу — чартери, що мають правову природу надання послуг. Тайм-чартер розуміється як договір фрахтування, по якому судно використовується протягом певного проміжку часу для перевезення вантажів. Перевізник надає фрахтувальникові місткість судна, з тим, щоб той використовував її в своїх цілях. Фрахтувальник несе витрати, пов'язані з кожним рейсом, і сплачує перевізникові плату, розраховану виходячи з часу, протягом якого судно зафрахтоване. Договором фрахтування є договір з судновласником про найм судна або його частини з метою перевезення вантажів, зазвичай він полягає у формі чартер-партії або коносаменту. Таким чином, рейсовий чартер і дімайз-чартер є однотипними договорами, що мають правову природу перевезення. Відмінність полягає лише в тому, що якщо рейсовий чартер є просто договором перевезення певних вантажів протягом одного або декількох рейсів, то дімайз-чартером є договір, за допомогою якого фрахтувальник використовує судно протягом певного періоду часу.

Відмінність між дімайз- і тайм-чартером залежить від міри контролю, що зберігається судновласником. По дімайз-чартеру судновласник передає повне володіння і контроль над судном фрахтувальникові, який, у свою чергу, набирає екіпаж і забезпечує вантаж для судна. Отже, бербоут-чартерний фрахтувальник є судновласником на період дії договору. Тайм-чартер, навпаки, не надає такої міри контролю фрахтувальникові. Тайм-чартер всього лише наділяє фрахтувальника правом використовувати судно протягом певного часу. Судновласник зберігає за собою володіння і контроль над судном.

Деякі характеристики різняться ще в залежності від національного законодавства. Наприклад, в Кодексі Торгового мореплавства Росії передбачений перехід права власності на судно в кінці оренди за бербоут-чартером, а в українському – ні.

Використання специфічних лізингових договорів в Україні ускладнені тим, що чартерні договори визначаються Кодексами мореплавства і міжнародним законодавством, а механізм лізингу прописаний в загальнодержавному законодавстві, тому не враховує такі моменти, як зміна прапору тощо. Така невідповідність призводить до протиріч в законодавчих актах, що суттєво ускладнює процес використання більш ефективних форм оренди/лізингу.

З одного боку, судноплавна компанія має змогу отримати у використанні сучасне судно для ефективного функціонування, з іншого – отримує статтю додаткових витрат на обслуговування боргу. Внаслідок насиченості ринку вантажовідправники сплачують мінімальний прибуток перевізникам. Відповідно, цей прибуток у випадку експлуатації власного судна можна використати на модернізацію цього судна або для побудови нового. Якщо використовувати судно, орендоване за тайм-чартером, практично весь прибуток буде сплачений лізингодавцю, що ускладнює можливість акумулювати кошти для побудови власного флоту українським судноплавним компаніям.

Лізинг доцільно застосовувати в першу чергу для оренди контейнерів. Але треба зазначити, що лізинг є єдиним джерелом коштів для поповнення флоту на першому етапі розвитку, оскільки судноплавним компаніям бракує власного прибутку для побудови нових суден, за умов відсутності державної підтримки.

Висновки та перспективи подальшого розвитку. Українським судноплавним компаніям для забезпечення власної конкурентоспроможності слід оновити власну технічну базу в умовах спадної кон'юнктури фрахтового ринку. Це вимагає пошуку джерел фінансування при відсутності державної підтримки і високих кредитних ставках комерційних банків. Тому єдиним ефективним джерелом поповнення флоту є оренда. В статті є здійснено аналіз лізингових операцій, як стандартних (фінансовий і операційний лізинг), так і специфічних для морського транспорту (тайм-чартер, бербоут-чартер, дімайз-чартер), які в більшій мірі пристосовані до практичного використання у роботі

флоту. Згідно до різних наукових підходів тайм-чартер, бербоут-чартер та дімайз-чартер трактуються по-різному, причому бербоут-чартер та дімайз-чартер визначаються як синоніми. Проте аналіз національного законодавства дозволив довести, що рейсовий чартер і дімайз-чартер є однотипними договорами, що мають правову природу перевезення.

Список використаних джерел

1. Stopford M. Maritime Economics / M. Stopford // . - London: Harper Collins Academic. 2008. - 255 p.
2. Meyer J. Regional Economics: a Survey American Economic Review / J. Meyer // . - 2003. - 1056 p.
3. Белова Н.М. Аналіз оферт в трамповом судноходстві / Н.М. Белова // Стан та перспективи розвитку науки слов'янських країн: Збірник наукових праць до Дня науки в Україні. – Миколаїв: Вид-во Південнослов'янського інституту КСУ, 2008. – 189-192
4. Гуцуляк В.Н. Коносамент и чартер как правовая основа морских перевозок / В.Н. Гуцуляк // Морское право. - 2007. - 11 апреля. - С. 3-4.
5. Лещенко М.И. Лизинг в транспортном комплексе / М.И. Лещенко, В.Е. Бочков, Ю.Н. Демин.// . – М.: МГИУ, 2003. – 240 с.

Ключові слова: лізинг, судноплавні компанії, тайм-чартер, бербоут-чартер, дімайз-чартер.

Ключевые слова: лизинг, судноходные компании, тайм, бербоут-чартер, димайз-чартер.

Key words: leasing, shipping companies, time-charter, bareboat-charter, demise-charter.

УДК 339.16

Литвин А.Є., аспірант,
Інститут міжнародних відносин
Київського національного університету
імені Тараса Шевченка м. Київ

СТРАТЕГІЇ ЦІНОУТВОРЕННЯ ІТ-КОМПАНІЙ

Литвин А. Є. Стратегії ціноутворення ІТ-компаній. У статті досліджені характерні особливості моделі ієрархії покупок, яка описує фази еволюції ІТ-продуктів, проаналізовані стратегії ціноутворення ІТ-компаній, розглянута специфіка діяльності платформних лідерів.

Литвин А. Е. Стратегии ценообразования ИТ-компаний. В статье исследованы характерные особенности модели иерархии покупок, которая описывает фазы эволюции ИТ-продуктов, проанализированы стратегии ценообразования ИТ-компаний, рассмотрена специфика деятельности платформных лидеров.

Lytvyn A. Pricing Strategies of IT-companies. The article investigates the distinctive peculiarities of the purchase hierarchy model that describes the evolution stages of IT-products, analyses the pricing strategies of IT-companies, distinguishes the activity peculiarities of platform leaders.