

На правах рукописи



**Зарезкая Екатерина Владимировна**

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРА ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ  
ФЛОТА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ В СОВРЕМЕННЫХ  
УСЛОВИЯХ**

Специальность 08 00.05. – Экономика и управление народным хозяйством  
(транспорт)

**Автореферат**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Москва 2005



2006-4  
11266

На правах рукописи



**Зарецкая Екатерина Владимировна**

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БЕРБОУТ-ЧАРТЕРА ДЛЯ ПОПОЛНЕНИЯ  
ФЛОТА СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ В СОВРЕМЕННЫХ  
УСЛОВИЯХ**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством  
(транспорт)

**Автореферат**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Москва 2005

2166103

Работа выполнена на кафедре коммерческой эксплуатации и  
внешнеэкономических связей Московской государственной академии  
водного транспорта

- Научный руководитель:** кандидат экономических наук  
Забелин Вадим Григорьевич
- Официальные оппоненты:** доктор экономических наук, профессор  
Грузинов Владимир Петрович
- кандидат экономических наук,  
Полянова Татьяна Николаевна
- Ведущая организация:** Государственный проектно-  
изыскательский и научно-  
исследовательский институт морского  
транспорта «Союзморинспроект»

Защита состоится 28 октября 2005 года в 15.00 часов на заседании  
диссертационного совета КР 223.006.19 Московской государственной  
академии водного транспорта по адресу: 117105, г. Москва,  
Новоданиловская наб. д.2 к.1, зал ученого совета, ком.336

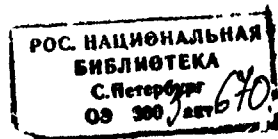
С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке МГАВТа

Автореферат разослан « 23 » сентября 2005г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
кандидат экономических наук

*Е.Б. Королева*

Е.Б.Королева



## Общая характеристика диссертационной работы

**Актуальность темы исследования.** Морской транспорт понес огромные потери в результате дезинтеграции СССР и последовавшей затем смены экономической формации – перехода от планового ведения хозяйства к рыночной экономике на основе частной собственности. Выход из СССР наделенных флотом республик, в первую очередь Украины и Латвии, лишил Россию рефрижераторного флота, флота газозовов, значительной части танкерного и пассажирского флота. Если в 1985 г. тоннаж морского флота превышал 22 млн. двт. то к 1995 г. он составлял 10 млн.двт, а в настоящее время сократился до 4 млн. двт. Более двух третей находящихся в эксплуатации судов отработали свой нормативный срок и подлежат списанию. Их средний возраст оценивается в 18-20 лет. Конкурентоспособность используемых судов крайне низка. В результате кризиса флота страна лишилась фрахтовой независимости, снизился уровень экономической безопасности, поставлены под угрозу стратегические позиции.

Можно выделить три основные взаимосвязанные причины кризисного состояния флота. Это, во-первых, несовершенство законодательств, а прежде всего налогового и таможенного, которое ставит отечественные судоходные компании в неравные условия с их иностранными конкурентами и не способствует формированию инвестиционного потенциала у российских судовладельцев. Во-вторых, отсутствие собственной грузовой базы, что лишает флот основы для расширенного воспроизводства. И, в третьих, крайняя слабость российской банковской системы, которая не имеет достаточных средств для долгосрочных инвестиций.

Определенные надежды преодоления кризисного состояния флота связываются с Федеральной целевой программой

«Модернизация транспортной системы России». Программой предусмотрено построить до 2010 г. 266 судов тоннажем 7,7 млн дwt., на что необходимо около 7 млрд. долл. США. Но этого флота недостаточно для решения проблемы фрахтовой независимости России и ее экономической безопасности. Помимо того, из 7 млрд. долл. США, необходимых для строительства запрограммированных судов, только 15% будет финансироваться из государственных источников. Нельзя не вспомнить, что предыдущая программа неудавшегося возрождения российского флота также была лишена необходимой государственной поддержки

Таким образом, проблему финансирования строительства флота при существующих стесненных материальных возможностях отечественных судоходных компаний следует считать одной из ключевых при решении поставленной задачи модернизации морского транспорта России.

Возможным способом ее решения может быть применение схемы бербоут-чартера с переходом фрахтователю (судоходной компании) права собственности на судно.

Целью данной работы является всестороннее исследование бербоут - чартерной схемы финансирования строительства новых судов и разработка рекомендаций по ее применению в современных условиях.

Поставленной целью определены основные задачи исследования.

- анализ накопленного опыта пополнения отечественного флота на разных этапах его развития;
- сравнительное исследование современных возможностей и имевших место на протяжении истории торгового флота методов финансирования отрасли, особенно в период её расцвета в 70-80 годы,

когда страна по праву занимала первые места среди судоходных держав;

- раскрытие сущности бербоут-чартера, в том числе как инструмента финансирования приобретения судов;
- разработка схемы финансово-кредитных отношений судоходных компаний и финансовых институтов, регулируемых бербоут – чартером;
- восстановление по документам и свидетельствам очевидцев истории возникновения и реализации метода пополнения флота на базе самофинансирования;
- расчет параметров эффективного применения бербоут-чартера как метода финансирования.

**Объектом исследования** являются методы и источники финансирования флота на разных этапах его развития.

**Предметом исследования** служит бербоут-чартер как один из методов финансирования строительства флота

**Теоретической и методологической основой** работы послужили труды отечественных ученых и практиков: Афонина Н.Н., Васильева Н.М., Витрянского В.В., Гранкова Л.М., Забелина В.Г., Конталева В.А., Левикова Г.А., Лещенко М.И., Могилевкина И.М., Павлова В.В., Плужникова К.И., Хаяина М.С. и др. Также в работе использовались публикации и воспоминания отечественных и зарубежных специалистов-практиков: Гуженко Т.Б., Осьминина И.С., А.Ларсона, принимавших непосредственное участие во внедрении схемы бербоута для внебюджетного финансирования операций по приобретению судов для пополнения торгового флота в условиях плановой экономики.

Кроме того, в работе нашли применение архивные материалы «Совфрахта», «Совкомфлота» и Министерства морского флота СССР, а также данные Министерства транспорта РФ, отечественных

судоходных компаний, научно-исследовательских и проектных институтов, отечественных и зарубежных изданий

При решении поставленных задач использовался комплексный экономический подход, применялись методы математического моделирования, сравнительный статистический анализ и метод экспертных оценок

**Научная новизна работы** заключается в теоретическом обосновании практики применения схемы бербоут-чартера для пополнения флота, как новыми судами, так и судами бывшими в эксплуатации.

**Практическая значимость работы** заключается в том, что в ней дается инструмент, позволяющий решать наиболее трудную в современных условиях проблему – проблему изыскания средств для финансирования развития флота и преодоления его кризиса

**Апробация работы и реализация результатов исследования.** Основные положения работы были обсуждены и получили положительную оценку на научно-практической конференции «Морские и речные порты России». Результаты исследования, обобщенные в диссертации и практические рекомендации, были использованы в бизнес-плане проекта строительства серии из 10 судов пр.006RSD05 для создания судоходной компании, специализирующейся на перевозках грузов в рамках логистических схем транспортировки грузов клиентуры компании «РЖД лизинг».

**Публикации.** По теме диссертационной работы опубликовано 4 статьи общим объемом 0,75 п.л.

**Структура и объем работы.** Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, библиографического списка (95 наименований) и приложений. Основной материал изложен на 162 страницах, включая 5 схем, 4 рисунка и 10 таблиц



## **Основное содержание работы**

Во введении обосновывается актуальность темы диссертации, сформулирована ее цель, научная, практическая и теоретическая значимость.

В первой главе «Отечественный морской торговый флот на разных этапах его развития» Рассматриваются этапы становления российского морского торгового флота. Развитие флота, средства, за счет которых рос его тоннаж, цели и задачи, которые при этом решались - все это дает возможность провести некоторые параллели и сделать практически полезные выводы для современной ситуации.

В дореволюционные времена наиболее успешно действовали компании, пользовавшиеся правительственной поддержкой в форме субсидий, что обязывало акционерные по форме предприятия обслуживать государственные потребности. Соединение имперской политики и коммерческого расчета послужило основой возникновения ведущих судоходных обществ, определивших лицо отечественного торгового флота в дореволюционный период

После Октября торговый флот, насчитывавший к 1921 г. около 108 судов, начал новую страницу своей истории. В результате национализации весь морской транспорт перешел в собственность государства, все работы, связанные с ремонтом, восстановлением и новым строительством, финансировались из средств государственного бюджета.

На 70-80 годы приходится период расцвета флота. Страна по праву считалась великой морской державой и была в числе первых по тоннажу своего флота, который к 1985 году насчитывал свыше 2500 судов общим тоннажем около 22млн.двт

Ускоренный рост флота в эти годы стал возможен в результате сочетания двух факторов: государственной поддержки и

предпринимательской инициативы, материализованной на уровне государственной хозяйственной организации на базе самофинансирования и хозрасчета.

В 90-е годы в результате дезинтеграции СССР и перехода к рыночной экономике флот понес огромные потери. Примененная к российской экономике «шоковая терапия» больно ударила и по торговому флоту. Упразднение государственной монополии внешней торговли открыло ворота внешнеторговой деятельности для тысяч непрофессионалов, которым не с руки было заниматься вопросами морской доставки проданных и купленных товаров. Поэтому экспортные контракты в массовом порядке стали заключаться на условиях FOB, а импортные - на условиях СИФ, что отдавало контроль за морской доставкой грузов в руки зарубежных контрагентов, которым были чужды интересы российского флота. Таким образом, были бессмысленно сданы трудно завоеванные в свое время позиции, в условиях которых около половины грузов морской внешней торговли перевозилось отечественным флотом. Это давало флоту гарантированную грузовую базу и возможность работать в режиме расширенного воспроизводства.

Кризисная ситуация, сложившаяся с флотом, обусловила ряд мер, направленных на преодоление кризиса и возрождение флота. Однако «Программа возрождения российского флота», а также ряд законов и законодательных актов, дающих флоту некоторые льготы и преимущества, не дали желаемых результатов. Принятая правительством «Морская доктрина», решения Морской коллегии при Правительстве России констатируют факт кризисного состояния флота и снова ставят задачу его восстановления, расширения его участия в перевозках российских внешнеторговых грузов.

Среди мер по возрождению флота предлагается, по примеру западных судоходных стран, учредить Российский международный судоходный реестр, который призван создать для флота на территории России своего рода оффшорную зону с большими налоговыми и таможенными льготами. Этот реестр должен способствовать тому, чтобы флот, построенный за рубежом для российских судоходных компаний и контролируемый ими, но зарегистрированный под подставными флагами Кипра, Мальты, Камбоджи и т.п., возвращался под российский флаг. Существует, однако, весьма скептически оценивающее перспективу перехода флота из оффшоров под российскую юрисдикцию

ФЦП «Модернизация транспортной системы России» также предлагает ряд мер, направленных на вывод флота из кризиса, но не подкрепляет их должной государственной поддержкой.

Таким образом, принимаемые решения и меры пока не дают желаемого результата. Флот под российским флагом продолжает сокращаться, стареть, его доля во внешнеторговых перевозках снижается. Налицо продолжение кризиса.

Во второй главе « Источники финансирования строительства и покупки судов» в качестве возможного решения одного из ключевых вопросов проблемы модернизации флота рассматривается применение бербоут-чартера как метода финансирования пополнения флота судоходных компаний.

В работе предлагаются к практическому использованию два метода. Каждый из которых имеет свои плюсы и минусы и рассчитан на разный уровень финансовых возможностей

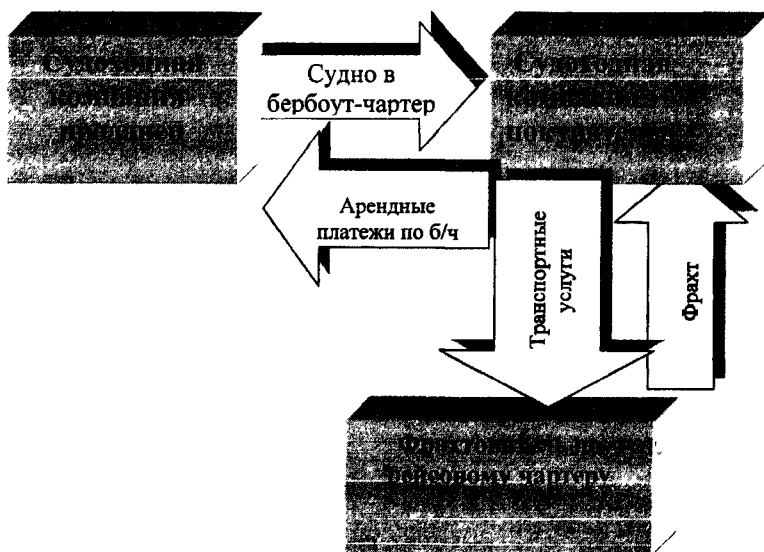
Один метод – это приобретение через бербоут-чартер судов уже бывших в эксплуатации. Судно, в зависимости от исходного возраста и срока бербоута, переходит в собственность фрахтователя уже не новым,

флот пополняется не новыми судами «на заказ», а теми, которыми располагает рынок

Во втором варианте судно с необходимыми технико-эксплуатационными характеристиками заказывается на судостроительной верфи. В заказе участвует посредник, который оплачивает из своих или заемных средств определенную часть строительной стоимости, а далее сдает судно в бербоут-чартер судоходной компании для эксплуатации. Этот посредник может выступать в форме некоего подконтрольного государству инвестиционного фонда, или банковского консорциума, или в иной приемлемой форме с поддержкой в виде государственных гарантий

В настоящее время в условиях научно-технического прогресса, когда моральный износ наступает задолго до физического, а требования к безопасности и защите окружающей среды ужесточаются, некоторые успешно работающие судоходные компании вынуждены регулярно обновлять свой флот. Приобретение их поддержанных судов в рассрочку может стать хорошим стартом для небольших судоходных компаний, не имеющих ни достаточных средств для покупки новых судов, ни стабильной грузовой базы для того чтобы привлечь инвесторов.

Механизм приобретения следующий: судно фрахтуется в бербоут с условием о переходе права собственности фрахтователю. По условиям бербоут-чартера фрахтователь имеет возможность эксплуатировать судно и из доходов от его эксплуатации выплачивает арендную плату, представляющую собой часть стоимости судна, выплачиваемой равномерными платежами в течение всего срока бербоут-чартера. Перечислив последний платеж, фрахтователи получают судно в собственность (Рис. 1)



**Рис. 1** Схема приобретения судна посредством аренды с переходом права собственности

Жесткие требования, предъявляемые банками при получении кредитов на строительство или покупку судов, наряду с ограниченными средствами судоходных компаний обуславливают вторую предлагаемую схему финансирования с участием посредника. В роли посредника между банком и судоходной компанией может выступить компания или группа компаний, располагающих достаточными финансовыми возможностями и хорошей репутацией для получения кредита в банке. Посредник может быть заинтересован в покупке судна, как объекта вложения средств с целью последующей перепродажи в рассрочку, или связывать свои выгоды с работой судна на определенных перевозках.



Судоходная компания, получив судно в бербоут, использует его для перевозки грузов финансирующего проект грузовладельца по заранее оговоренному графику и согласованным ставкам. В свободное от графика время судоходная компания использует судно по собственному усмотрению. Из средств, заработанных в результате эксплуатации судна, делаются ежемесячные арендные платежи, и в конце срока бербоут-чартера судно переходит в собственность судоходной компании.

При подобном сотрудничестве грузовладельца с судоходной компанией грузовладелец получает гарантированного перевозчика и страхует себя от нежелательных колебаний ставок фрахта на рынке. Кроме того, участвуя в финансировании строительства судна, грузовладелец становится акционером компании, приобретающей судно, по сути совладельцем судна и получает лохолы от его эксплуатации. Судоходная компания, в свою очередь, получает не только возможность эксплуатировать судно на условиях бербоут – чартера, но и готовую грузовую базу, которую она осваивает, получая за это фрахт по заранее просчитанным и согласованным ставкам, покрывающим все расходы по содержанию и эксплуатации судна. Основным дивидендом судоходной компании будет судно, которое она получит в собственность в конце срока бербоут-чартера.

Для посредника, компании-судовладельца, основной гарантией возврата вложенных средств является стоимость приобретаемого судна. В случае убыточности проекта компания-судовладелец может расторгнуть бербоут-чартер, передать судно другой компании на таких же условиях, или в оперативное управление или продать судно и вернуть вложенные средства.

Вне зависимости от того, покупается ли судно как наиболее ликвидный объект вложения средств с целью его последующей перепродажи в рассрочку и извлечения из этого выгоды финансовыми структурами, далёкими от сферы его использования, или компании, нуждающиеся в транспортных услугах, вкладывают средства в строительство судна, извлекая из этого двойную выгоду-для приобретения судна в условиях отсутствия собственных средств и недостаточных активов для получения банковского кредита подходит и тот вариант, где компания приобретает судно на своё имя, а затем сдает его в аренду, и другой вариант, в котором для финансирования и передачи в аренду судна создается специальная структура (акционерное общество, оффшорная компания и т.д.) Основная разница заключается лишь в том, что в первом случае судно приобретается компанией на свой баланс, а во втором - на баланс специально созданной для этой цели компании.

В третьей главе «Бербоут-чартер как альтернативный метод пополнения морского торгового флота СССР» исследуется имеющийся опыт пополнения флота путем самофинансирования. Речь идет о грандиозном проекте, реализованном в 70-80 годы Всесоюзным объединением "Совфракт" при поддержке Министерства морского флота на базе морских пароходств, который принес стране флот тоннажем свыше 2 млн. двт.

Несмотря на регулярное пополнение флота, централизованное плановое финансирование не всегда успевало за растущими потребностями советской внешней торговли. Часть внешнеторговых грузов перевозилась на иностранных судах. Для того чтобы снизить расходы валюты и повысить независимость внешнеторговой деятельности от иностранных флагов был внедрен в период



значительного импорта зерна альтернативный метод приобретения судов через бербоут-чартер

Этот метод внес большой вклад в развитие отрасли. Посредством бербоут-чартера с 1974 по 1987 гг флот пополнился без затрат государственных средств 63 судами для 5 пароходств, общим тоннажем более 2 млн. двт на сумму 357,9 млн инв.руб. В распоряжении АКП «Совкомфлот», сформировавшегося на базе Конторы коммерческих операций «Совфрахта», к 1990 году находилось около 100 судов.

Вместе с тем, в процессе реализации этого метода были заложены законодательные основы для дальнейшего применения бербоут-чартера как способа приобретения судов, что может быть использовано в современных условиях

**В четвертой главе « Расчет пополнения флота судоходной компании путем приобретения судов через бербоут-чартер в условиях современного рынка»** на основании изученного опыта сделана попытка рассчитать параметры описанной схемы бербоут-чартера для реальных условий, существующих в мировом судоходстве и на мировом фрахтовом рынке, с применением рыночных исходных данных по стоимости бункера, издержек на содержание экипажа, реальных ставок фрахта и пр.

Расчеты выполнены для судна смешанного река-море плавания. Это ставший уже признанным проект 006RSD05 судна 6970 двт. и чистой грузоподъемностью до 4500 т при осадке 3,5 м. Судно может успешно эксплуатироваться и как морское и как речное.

Контрактная стоимость судна составляет 9 млн. долл. США. Финансирование осуществляется по схеме показанной на рисунке 2. Специально созданная компания приобретает судно на свое имя, используя собственные средства и банковский кредит. Собственные

средства финансирующей проект компании составят 40% от его стоимости (3,6 млн. долл. США), а оставшиеся 60 % (5,4 млн. долл. США) привлекаются на внешнем финансовом рынке на 9 лет под 8% годовых. Кредит может быть взят под активы финансирующей проект компании или, что более вероятно, под залог приобретаемого судна. Таким образом, затраты финансирующей проект компании составляют с учетом стоимости кредита 11 млн. долл. США.

Источником возмещения затрат, а также получения прибыли инвестора являются арендные платежи по бербоут - чартеру.

Основная цель расчета - доказать возможность покрытия всех затрат на приобретение судна из доходов от его эксплуатации

Исходя из технико-экономических характеристик судна, основных направлений и объемов перевозок в бассейнах Средиземного, Черного и Азовского морей, были определены наиболее вероятные направления перевозок, номенклатура перевозимых грузов, смоделированы маршруты предполагаемой работы судна (Табл. 1). Класс судна КМ ЛУ1 ПСП А1 позволяет на выбранных маршрутах круглогодичную эксплуатацию. Запрещено лишь зимнее плавание в Бискайском заливе и вокруг побережья Испании и Португалии с декабря по май

Четырнадцать последовательных рейсов моделируют работу судна в условиях трампового судоходства. Общая продолжительность всех рейсов около года. Таким образом, этот набор рейсов образует годовой цикл работы судна

Таблица 1

## Маршруты и загрузка судна

Порты погрузки - выгрузки	Время погрузки-выгрузки, сут.	Груз	Ставка фрахта, долл. США за тонну	Количество перевозимого груза, двт.
Волжский - Алжир	5,0/9,0	трубы м/д	48,0	4300
Алжир - Констанца	6,5/5,5	металло-конструкции	26,0	6500
Темрюк - Специя	5,5/5,5	зерно	41,5	6500
Таранто - Темрюк	6,5/6,5	трубы м/д	30,0	6500
Керчь - Триест	5,4/6,5	удобрения	38,7	6500
Кьоджа - Мариуполь	4,3/5,5	оборудование	36,6	6500
Ростов - Стамбул	4,5/4,5	семена подсолнечника	45,0	6500
Стамбул - Туркменбаши	4,0/4,0	оборудование	50,0	4500
Туркменбаши - Пирей	5,0/4,0	алюминий	50,4	4000
Пирей - Усть-Дунайск	6,5/6,5	перлит	19,2	4000
Одесса - Лондон	4,3/6,5	металлопрокат	47,0	6500
Роттердам - Темрюк	4,3/5,4	оборудование	62,0	6500
Темрюк - Таранто	5,4/6,5	удобрения	30,0	6500
Специя - Темрюк	5,5/6,5	Трубы м/д	33,0	6500

Рассчитывается время продолжительности каждого рейса с учетом ходового и стояночного времени, структура которого изображена на рисунке 3. Далее определяются эксплуатационные издержки, исходя из суточного содержания судна на ходу и на стоянке, которые без учета арендной ставки по бербоут-чартеру составили 1540 и 3702 долл США соответственно. После этого вычисляется доход по каждому рейсу и годовой доход эксплуатации судна.

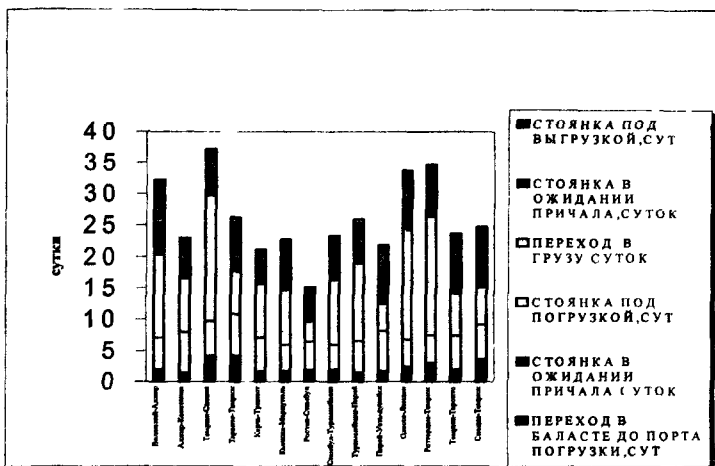
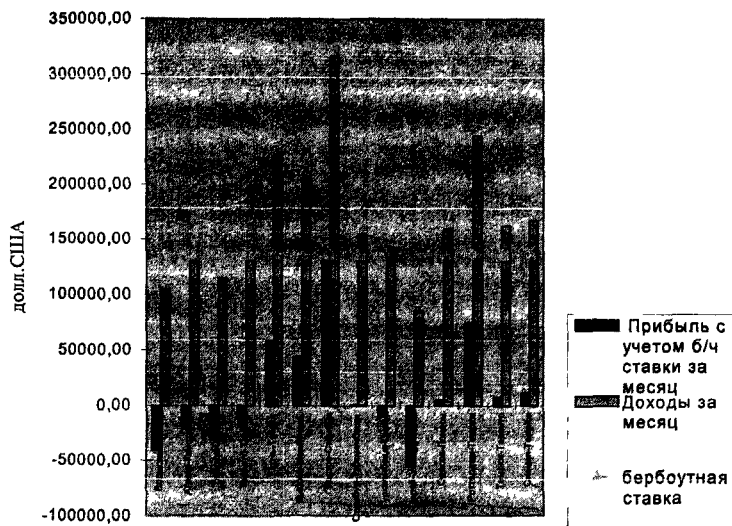


Рис.3 Гистограмма продолжительности рейсов

При заданных рейсах не каждый месяц прибыль судоходной компании имеет положительное значение. Доход от работы судна на некоторых рейсах даже не позволяет выплатить бербоутную ставку (Волжский - Алжир, Алжир - Констанца, Темрюк - Специя, Торонто - Темрюк, Туркменбаши - Пирей, Пирей - Усть - Дунайск). Однако, другие рейсы приносят доход не только перекрывающий все расходы, включая бербоутную ставку, но и оставляющие судоходной компании прибыль (Рис. 4).



**Рис.4 Прибыль от работы судна на заданных рейсах**

Допустив, что подобный набор рейсов будет повторяться из года в год, можно определить срок бербоут-чартера, за который судоходная компания сможет выплатить всю стоимость судна, включая расходы и прибыль судовладельца-инвестора.

Таблица 2.

**Финансовый результат работы судна**

1.Время цикла, суток	368,10
2.Количество циклов в год	0,95
3.Общая сумма фрахта за цикл, млн.долл. США	3,10
4.Общая сумма эксплуатационных издержек за цикл, млн. долл. США	1,10
5.Доход за цикл за вычетом эксплуатационных издержек, млн. долл. США	2,00
6.Средний доход за год, млн. долл. США	1,90
7. Общая сумма арендных платежей за весь период бербоут-чартера, млн. долл. США	14,8
8. Расчетное время бербоут-чартера, лет	7,8

При заданных параметрах доходы от эксплуатации судна позволяют выплатить его стоимость (14,8 млн. долл. США) менее чем за 8 лет, т.е. на один год раньше срока, предусмотренного бербоут - чартером, или в случае продолжения чартера получить прибыль в размере годового дохода (2 млн. долл. США).

Финансирующая проект компания, вложив в проект 3,6 млн. долл. США собственных средств и 5,4 млн. долл. США заемных, с учетом собственных затрат и комиссионного вознаграждения устанавливает ежемесячную арендную плату в размере 137 тыс. долл. США, что за весь 9-летний срок бербоут-чартера составит 14,8 млн. долл. США  $(14,8 - 3,6 - 5,4 - 2 = 3,8)$ . Таким образом, её собственная прибыль с учетом стоимости кредита 2 млн. долл. США составит 3,8 млн. долл. США

### Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы:

1. Отечественный торговый флот на протяжении всей своей истории пользовался в той или иной форме государственной поддержкой, которая в зависимости от политических и экономических обстоятельств выражалась в поддержке судоходного предпринимательства при частном финансировании, или в прямом государственном финансировании программ развития флота, или в сочетании разных методов. Это явление нельзя рассматривать в качестве российской национальной особенности. Морской флот развитых стран в той или иной степени всегда поддерживался государством
2. Централизованное финансирование является эффективным методом пополнения флота в условиях планового хозяйствования, административного управления и государственной собственности на средства производства. Его успешное применение обуславливается политической волей руководства и политикой закрепления грузовой

базы за национальным флотом на основе административных мер и межправительственных соглашений. Важное значение также имеет стабильность экономики, что позволяет осуществлять бесперебойное финансирование отрасли в пределах планов.

3 К решению проблемы обновления и пополнения флота в современных условиях необходим комплексный подход. Нужна взвешенная государственная политика с использованием налоговых и кредитно-финансовых методов регулирования, таких как уровень налогообложения, субсидирование и льготное кредитование, государственные гарантии по кредитам и т.п.. Создание для национальных судоходных компаний грузовой базы на основе грузов отечественной внешней торговли.

4 Для решения одного из основных вопросов пополнения флота – финансирование строительства и приобретение судов без привлечения бюджетных средств в условиях отсутствия инвестиционных возможностей у судоходных компаний, предлагается схема финансирования на базе бербоут-чартера.

5. Иллюстрацией возможностей применения бербоут-чартера для пополнения флота является опыт его использования в 70-80 годах при определенной поддержке со стороны государственных органов. Реализация проекта не только способствовала успешному выполнению поставленной задачи – внеплановому приобретению в условиях планового хозяйства дефицитных типов судов для перевозки внешнеторговых грузов. Это заложило также и основы законодательной базы для практики применения бербоута в современных условиях.

6. Предлагаемый в работе метод пополнения флота дает судоходным компаниям возможность при минимальных первоначальных затратах извлекать доход из эксплуатации арендованного судна, который позволяет покрывать собственные издержки, расходы на содержание

компания и выплачивать бербоутную ставку аренды и в конце оговоренного в чартере срока получить судно в собственность.

7. Наибольшие результаты в решении вопроса пополнения флота достигаются при сочетании коммерческой инициативы и государственной поддержки.

**Основные положения диссертации опубликованы в следующих печатных работах:**

1. Зарецкая Е.В. Опыт использования бербоут-чартера для пополнения советского морского флота//Сборник докладов и тезисов 26-й научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава и аспирантов МГАВТ, М.: Изд-во «Альтаир», 2004, С. 207-211.

2. Зарецкая Е.В. Методы финансирования строительства судов в современных условиях// Морские и речные порты России. Эксплуатация. Экономика и управление. Право: сборник докладов и тезисов, М.: Изд-во «Альтаир», 2004, С.189.

3. Зарецкая Е.В. Практический опыт использования бербоут-чартера для приобретения судов//Вестник транспорта, №5, М.:2005, С.35-40.

4. Забелин В.Г., Зарецкая Е.В.«Совкомфлот»: становление и развитие// Морской флот №3, 2005. С.4-9.

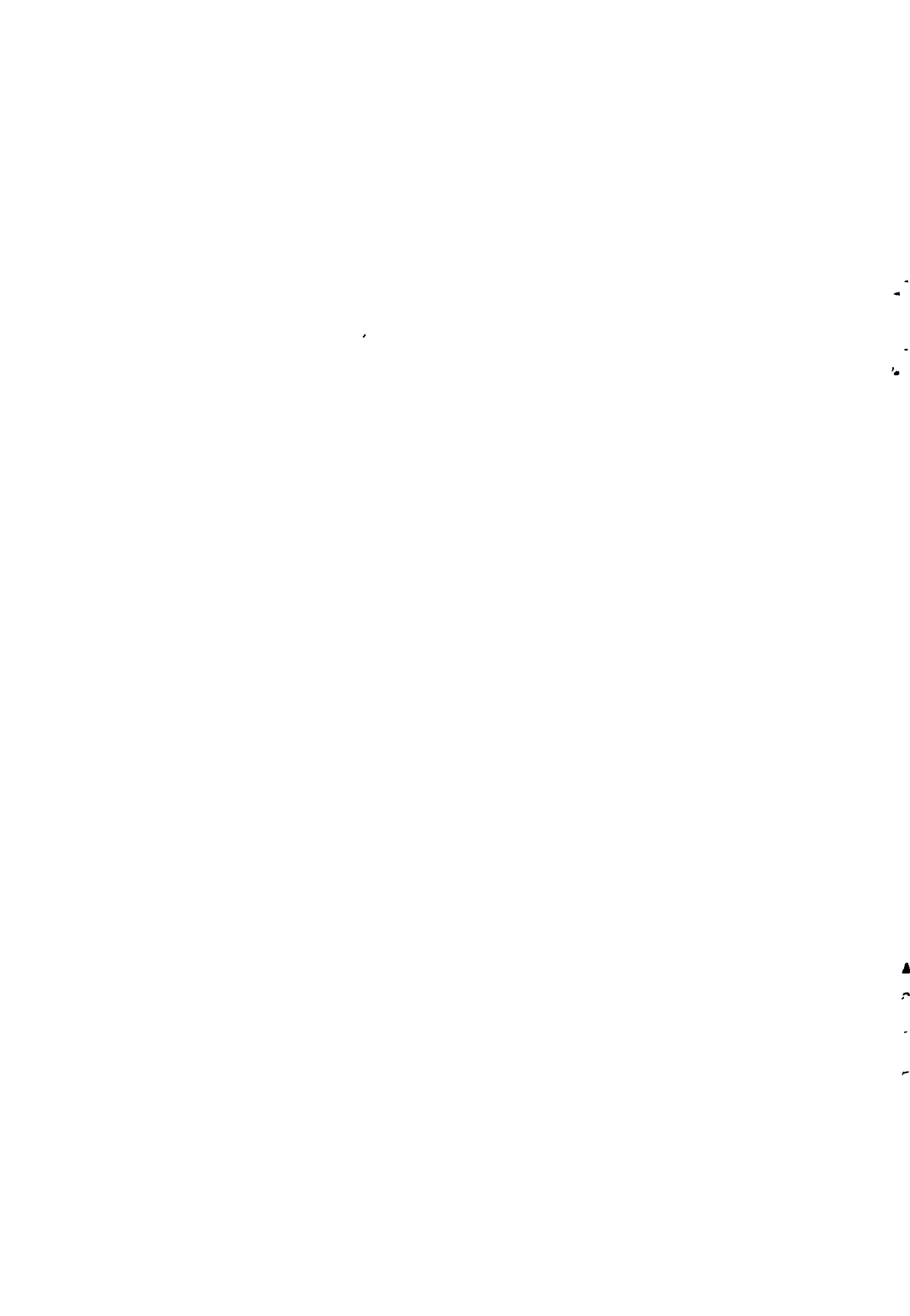


Подписано к печати 14.09.05 Заказ №708

Формат 60x84 Тираж 100 экз.

Издательство МГАВТ

117105, Москва, Новоданиловская наб., д.2 к.1



f  
f  
f  
f  
f

f

f  
f

f  
f  
f  
f

№ 16727

РНБ Русский фонд

2006-4

11266