

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ИСПАНСКИМИ СУДОВЕРФЯМИ, ВХОДЯЩИМИ В АССОЦИАЦИЮ ПИМАР, ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ РОССИЙСКОГО ПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

ПИМАР (PYMAR) – это Ассоциация средних и мелких судовой верфей Испании, занимающихся строительством и ремонтом судов валовой регистровой вместимостью более 100 т. В настоящее время членами ПИМАР являются 24 судовой верфи. Все они принадлежат частным судовладельцам.

Одной из главных задач ПИМАР является повышение конкурентоспособности своих акционеров путем координации и разработки предложений судовой верфей в следующих областях:

- технические вопросы;
- исследования и опытные разработки;
- финансы и налоги;
- производство;
- закупки;
- прочие вопросы, представляющие общий интерес.

С мая 2003 г., когда в Мадриде при спонсорской поддержке ПИМАР был проведен семинар «Финансовые механизмы поддержки обновления российского флота», судовой верфями-участницами Ассоциации был выполнен ряд задач в коммерческой, финансовой и общественной областях с целью определения существующих в России юридических, финансовых и коммерческих трудностей, с которыми сталкиваются испанские судовой верфи в ходе сотрудничества в сфере обновления российского флота, строительства и финансирования судов для российских судовладельцев.

В июне 2005 г. на 5-м заседании российско-испанского Межправительственного Комитета по экономике и промышленности, проведенном в Москве, представители администраций обеих стран приняли решение о создании подгруппы по судостроению в рамках рабочей группы по промышленным корпорациям. В задачи подгруппы входит выработка механизмов сотрудничества между двумя государствами в целях обновления российского флота при содействии входящих в ПИМАР судовой верфей. Координатором с испанской стороны был избран представитель ПИМАР.

Что касается рыбохозяйственной сферы, то все входящие в ПИМАР верфи имеют большой опыт строительства промысловых судов не только для испанских компаний, владеющих одним из крупнейших рыболовных флотов в мире, но и для судовладельцев практически всех стран, имеющих рыболовный флот, в том числе для России. Лишь за последние 20 лет для на испанских верфях было построено более 30 рыболовных судов для российских компаний.

Одним из механизмов, разработанных ПИМАР для обеспечения деятельности ее членов, стал *Гарантийный фонд* (FPG). Это независимый фонд, имеющий свою структуру и средства, созданный для того, чтобы способствовать заключению контрактов на постройку судов путем выдачи гарантий в зависимости от установленной FPG стоимо-

сти операций, рассчитанной с учетом оценки рисков для каждой операции. Гарантии FPG действуют в следующих областях:

– для судоверфей (краткосрочные): гарантии возврата, обеспечение выполнения контрактов и т.п.

– для судовладельцев (долгосрочные): дополнительные гарантии долгосрочного финансирования судов, построенных на судоверфях ПИМАР.

В случае если судовладелец, заключающий контракт на постройку рыболовного судна на верфи ПИМАР, нуждается в дополнительных гарантиях получения банковского финансирования, FPG может выдать дополнительную, помимо залога судна, гарантию в размере до 30% от суммы займа (в исключительных случаях процент может быть увеличен). Для выдачи такой гарантии ПИМАР может потребовать следующих встречных гарантий (однако каждая заявка рассматривается отдельно, ниже приводятся наиболее часто применяемые способы обеспечения):

– право суброгации для гарантий, изначально выданных в пользу банка.

– подтверждение наличия у судна квоты на вылов, достаточной для оплаты его текущих расходов и погашения обязательств по займу в течение финансового периода (либо периода, приемлемого для ПИМАР и для банка, предоставляющего финансирование).

– подтверждение возможности сохранить вышеуказанную квоту для судна в случае, если судовладелец не выполнит свои обязательства по займу и судно будет подлежать передаче другому судовладельцу.

– заключение соглашения с судовладельцем с целью контроля за поддержанием стоимости судна.

Как правило, для контроля за работой судна и выполнением обязательств судовладельца судно регистрируется в государстве с дружественной законодательной базой и сдается в аренду конечному пользователю.

FPG работал практически со всеми испанскими и международными банками. В феврале 2006 г. ассоциацией ПИМАР было подписано соглашение с «Внешэкономбанком» о сотрудничестве в области финансирования постройки судов для российских судовладельцев с использованием вышеупомянутых механизмов FPG.

A. Sánchez-Jauregi

Spanish Association of Small and Medium Shipyards, Avda.
Cardinal Herrera Oria, 57, 28034 Madrid, Spain

MECHANISMS OF THE SPANISH SHIPYARDS THROUGH PYMAR FOR THE RENEWAL OF THE RUSSIAN FISHING FLEET

PYMAR is the Association of the Medium and Small Spanish shipyards involved in the construction and repairing of vessels over 100 GT. Currently 24 Shipyards are members of PYMAR. All of them are private owned.

One of the main purposes of PYMAR is the improvement of the competitiveness of its shareholders through the coordination and development of shipyards' initiatives on the following domains:

- Technical;
- R + D + I;
- Finance/Tax;
- Production;
- Purchasing;
- Other common interest matters.

Since May 2003 when, with PYMAR as sponsor, a Seminar on *Financial frameworks for the support of the Russian Fleet renewal*, was held in Madrid, various functions have been held, in representation of the member shipyards, in commercial, financial and institutional spheres, all with the aim of identifying the legal, financial and commercial difficulties that exist in Russia for the Spanish shipyards that collaborate in the renewal of the Russian fleet, constructing and financing vessels for Russian owners.

In June 2005, and forming part of the 5th Session of the Spanish-Russian Inter-governmental Committee for Economic and Industrial Affairs, held in Moscow, it was decided by the representatives of both Administrations that a Sub-group of Shipbuilding would be formed within the Working Group of Industrial Corporation. The objective of this Sub-group is to establish the collaboration mechanisms between the two countries with the aim of helping with the renovation of the Russian fleet by the shipyard members of PYMAR. By the Spanish side a representative of PYMAR was elected as Coordinator.

In respect of the Fishing market, all PYMAR shipyards have a long experience in the construction of fishing vessels, not only for the Spanish Ship-owners, which own one the most important fishing fleets in the World, but also for fishing Owners of almost all the countries with fishing fleet, among them Russia. Only during the last 20 years more than 30 fishing vessels have been built for Russian Owners in the Spanish shipyards.

One of the mechanisms developed by PYMAR to support the activity of its members is the *Asset Guarantee Fund (FPG)*, which is an independent fund with its own structure and means, created with the purpose to promote ship contracting through the issuance of guarantees against its FPG value on the basis of the study of each operation risks assessment. The FPG guarantees may cover:

Shipyards (short term): refund guarantees, performance bonds, others, etc.

Ship-owners (long term): complementary guarantees for the long term financing of vessels built in PYMAR shipyards.

In the case that a Ship-owner contracting the construction of a fishing vessel in a PYMAR shipyard requires complementary guarantees for the obtaining of bank financing, the FPG is able to issue a complementary guarantee to vessel's mortgage up to 30% of the financing loan (exceptionally that rate could be higher). For the issuing of that guarantee, PYMAR will request the following counter guarantees (although each application must be individually studied, hereunder are listed the more usual):

Right of subrogation in the guarantees originally granted in favor of the bank. Evidence of the existence of sufficient fishing quota for the vessel to pay its running expenses plus loan duties during the financing period (or for a period acceptable for the financing bank and PYMAR).

Evidence of the possibility to keep the above quota for the vessel if the Ship-owner fails in his loan obligations and the vessel must be transferred to other Ship-owner.

Control through an agreement with the Owner of the follow up of the maintenance of the vessel's value.

For the control of vessel operation and Owner obligations usually the vessel is registered in a friendly legislation country and leased to the end user.

FPG has worked with almost all the Spanish and International Banks. On February of 2006 PYMAR signed an agreement with Vnesheconombank to cooperate in the financing of vessels for Russian Ship-owners using the above mentioned mechanisms of FPG.

В.А. Романов, Э.О.Егоров

Гипрорыбфлот, Санкт-Петербург, Россия

О СОСТОЯНИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ДОБЫВАЮЩЕГО ФЛОТА ДЛЯ РАБОТЫ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ АТЛАНТИКЕ

Основные направления развития рыбопромыслового флота, определенные Морской доктриной и Концепцией развития рыбного хозяйства страны на период до 2020 г., предусматривают:

- усиление государственного контроля за выловом рыбы и рациональное использование рыбопромыслового флота;
- создание условий для преимущественного размещения заказов на строительство рыбопромысловых судов на российских верфях;
- сохранение и развитие государственного лицензирования строительства новых и продажи эксплуатируемых судов в целях сохранения оптимального соотношения между количеством судов и величиной допустимых уловов, а также систематическое рациональное обновление рыбопромыслового флота;
- обеспечение соответствия добывающих мощностей рыбопромыслового флота объемам запасов биологических ресурсов.

Анализ тенденции изменения количественного, типового и возрастного состава рыбопромыслового флота северного бассейна говорит о том, что в течение последних 15 лет происходит систематическое уменьшение численности судов, в особенности крупных и больших. Количество судов, эксплуатирующихся за пределами нормативного срока службы, неуклонно возрастает и составляет около 70 % от их общей численности.

В результате значительного сокращения деятельности рыбопромыслового флота России в удаленных районах Мирового океана произошла передислокация судов в близлежащие районы промысла, что повлекло за собой нарушение баланса производственных мощностей и флота и ОДУ, в особенности на добыче высококорентабельных объектов промысла. В итоге общий производственный потенциал судов превысил их ОДУ. Как следствие, возникло неполное использование промыслового потенциала флота, снизилась экономическая эффективность его работы. Ситуация усугубляется еще и нерегулируемым, хаотичным пополнением флота в основном за счет приобретения и постановки на промысел бывших в употреблении судов.

Для обеспечения рационального и эффективного использования водных биологических ресурсов и сохранения среды их обитания необходимы только экологически безопасные и экономически эффективные рыбопромысловые суда. Пополнение флота должно происходить при обязательном соблюдении баланса между ОДУ и совокупными промысловыми мощностями добывающих судов.

При создании промыслового флота должна обеспечиваться финансовая поддержка государства судовладельцам при приобретении и эксплуатации ими новых су-