

Т. Б. ГУЖЕНКО В. Д. КОРНИЛОВ

СОВКОМФЛОТ

**(Историко-документальный рассказ
о зарождении без госинвестиций
в условиях плановой системы
и выживании в постсоветский период)**



Т.Б. ГУЖЕНКО / В.Д. КОРНИЛОВ

СОВКОМФЛОТ

(Историко-документальный рассказ
о зарождении без госинвестиций
в условиях плановой системы
и выживании в постсоветский период)

1999

МОСКВА

О Г Л А В Л Е Н И Е

ОТ РЕДАКТОРА		5-8
ВВЕДЕНИЕ		9-14
ГЛАВА 1.	НЕМНОГО ПРЕДЫСТОРИИ <i>Некоторые особенности развития международного судоходства в период 1969-1970 гг.</i>	15-18
ГЛАВА 2.	РИСК – БЛАГОРОДНОЕ ДЕЛО <i>Решение министра – фрахтовать</i>	19-27
ГЛАВА 3.	РЕЗОЛЮЦИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР А.Н. КОСЫГИНА: СОГЛАСИТЬСЯ	28-33
ГЛАВА 4.	ПЕРВЫЙ НОРМАТИВНЫЙ ДОКУМЕНТ	34-37
ГЛАВА 5.	ГЛАВНЫЙ И ВСЕОБЪЕМЛЮЩИЙ ВЕДОМСТВЕННЫЙ ДОКУМЕНТ ПРАКТИЧЕСКОГО ДЕЙСТВИЯ	38-54
ГЛАВА 6.	НЕКОТОРЫЕ ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ <i>Валютный оборотный фонд коммерческих операций (ВОФКО) и его роль в развитии коммерческо- предпринимательской деятельности, включая обновление флота для пароходств</i>	55-65
ГЛАВА 7.	ВЕТРЫ ПЕРЕМЕН <i>а) первые удары по «Совкомфлоту» и интриги вокруг ВОФКО</i>	66-93

- б) реванш догматиков от плановой системы*
- в) еще один колосник на шею «Совкомфлота»*
- г) спасение утопающего – дело профессионализма самого тонущего*
- д) смутная приватизация в смутные времена*

ГЛАВА 8.

ДВЕ ПОУЧИТЕЛЬНЫЕ ИСТОРИИ ИЗ ЖИЗНИ «СОВКОМФЛОТА»

94-118

- а) как пароходства-операторы хотели присвоить в собственность суда «Совкомфлота», находившиеся у них в оперативном управлении*
- б) как усилиями председателя Комитета Госдумы РФ по собственности, приватизации и хозяйственной деятельности П.Г. Бунича пытались утопить остававшийся на плаву «Совкомфлот»*

ПОСЛЕСЛОВИЕ

119

Повествование истории зарождения крупнейшей российской судоходной компании «Совкомфлот», ее сохранения и развития в постсоветский период ставит своей целью, по мнению авторов – экс-министра морского флота Т. Гуженко и Генерального директора ОАО «Совкомфлот» В. Корнилова – показать на основе документальных источников – правительственных, правовых и ведомственных нормативных актов – как в условиях регулируемой плановой экономики, фактически в отсутствии государственной поддержки, в сфере международного морского судоходства мог появиться феномен – «Совкомфлот», который несмотря на трудности объективного, а подчас и субъективного характера, смог не просто выжить, но и развиваться, уверенно идти вперед.

Хронологически история охватывает период с начала 70-х годов и подводит читателя к совсем свежим событиям времени, в которое мы живем и которое историки будущего, скорее всего, назовут: «Рекламная пауза...», отделяющая нас от лет «хрущевской оттепели», «брежневского застоя» и «горбачевской перестройки».

С болью в сердце авторы говорят о преградах и барьерах, чинимых на пути выживания и развития компании, о желании определенных кругов растащить с помощью бюрократии то, что работает нормально. Создать что-то свое куда сложнее, чем сохранить, а тем более преумножить то, что создавалось четверть века – это ни у кого не вызывает сомнений. Речь идет о том, чтобы не мешать «Совкомфлоту» осуществлять свою повседневную деятельность и активно работать над расширением грузовой базы и обеспечением потребностей внешней торговли России, из которой отечественный флот благополучно вытеснен иностранным.

Давая объективную оценку происходящих явлений, авторы не ввергают читателя в состояние обреченности, а несут положительный заряд, показывая преимущества и реальные достижения компании и ее многочисленного коллектива – береговых работников и плавсостава, обеспечивающих высокую конкурентоспособность российских судов по сути, а не по флагу, который на них поднят.

К авторам истории «Совкомфлота» вполне применимы слова : «В жизни всегда есть место подвигу», поскольку очевидцы произошедших в России серьезных перемен и потрясений способны оценить, насколько сложно быть пионером в отрасли, опередив время, по меньшей мере, на 10 лет и как трудно идти против течения... Это под силу лишь решительному и упорному, мужественному и сильному русскому характеру.

Тимофей Борисович Гуженко родился 15 февраля 1918 года на Орловщине. Окончил в 1942 году Одесский институт инженеров морского флота, а позже – Ленинградскую академию морского флота. Работал в прифронтовом порту Мурманск, начальником Холмского и Корсаковского портов, возглавлял Сахалинское морское пароходство до получения «путевки» в Москву – в министерство. Проработав начальником Управления кадров министерства, был выдвинут на работу в Отдел транспорта и связи ЦК КПСС, но никогда не порывал своих связей с отраслью, которую возглавил в 1970 году в качестве Министра морского флота СССР и работал в этой должности до октября 1986 года.

С именем Т.Б. Гуженко связывают превращение морского флота в передовую отрасль народного хозяйства СССР, впитавшей в себя лучшую техническую мысль, новейшие достижения науки, направленные на

развитие его материально-технической базы и комплексного развития инфраструктуры, применения новых принципиальных подходов в организации работы морского транспорта.

В условиях проводимой западными странами политики протекционизма в международном морском судоходстве бесспорным успехом того времени явилось заключение ряда двусторонних межправительственных соглашений по морскому судоходству, позволивших российскому торговому флоту равноправно участвовать в международных перевозках грузов.

Успешный научно-практический экспериментальный рейс атомохода «Арктика» в район Северного полюса в 1977 году, имевший важное народно-хозяйственное значение, прибавил к арсеналу высоких правительственных наград руководителя экспериментального рейса Министра Т. Гуженко Орден Ленина и золотую медаль «Серп и Молот».

Жизнь Вадима Дмитриевича Корнилова также неразрывно связана с морским транспортом. Родившись 25 марта 1932 года во Владимире (история показывает, каких богатырей дает орловская и владимирская земля!), В.Д. Корнилов окончил в 1955 г. Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова по специальности инженер-судоводитель. До 1961 года плавал помощником капитана на судах Мурманского морского пароходства, а сойдя на берег по решению руководства был направлен в Торгпредство СССР в Норвегии в качестве представителя Балтийского морского пароходства. Годы работы за рубежом меняли лишь местонахождение (Англия, Швеция) и прибавляли практический опыт, столь необходимый в решении вопросов организации морского судоходства и развития взаимовыгодных двусторонних связей в

этой области. Этот опыт был как нельзя кстати на посту заместителя председателя В/О «Совинфлот», а затем и члена Коллегии – руководителя Управления внешних связей Министерства морского флота.

За годы работы в УВС В.Д. Корнилов значительно расширил традиционные формы уже сложившегося сотрудничества в области организации международных морских перевозок и получившего свое закрепление в ряде межправительственных соглашений по морскому судоходству, наиболее важными из которых были соглашения с США и ФРГ, а также в создании совместных предприятий в сфере судоходства.

Проводимая отраслью и УВС как основным идеологом судоходная политика нашей страны была направлена прежде всего на защиту национальных интересов и надежное транспортное обеспечение собственной внешней торговли, равноправное участие в международном судоходстве на взаимовыгодной коммерческой основе. В качестве руководителя советских делегаций на различных международных форумах В.Д. Корнилов отстаивал принципы свободы международного морского судоходства, боролся против дискриминации, против монополизации мирового торгового мореплавания отдельными государствами и их группировками, в том числе на сессиях руководящих органов ИМО, ЮНКТАД, Дунайской Комиссии.

«Знак почета», орден Дружбы Народов, медали имеет этот гражданин России, возглавивший в 1991 году компанию «Совкомфлот» и продолжающий сегодня в качестве ее Генерального директора идти вперед.

Начиная, пожалуй, с Петровских времен стала хрестоматийной истина о том, что для успешного развития экономики и социальной сферы, равноправного экономического и политического сотрудничества в мировом сообществе, государство должно располагать морским флотом с соответствующей инфраструктурой, гарантирующей эффективную внешнюю торговлю в рыночных условиях международного судоходства.

За всю многовековую историю Российского государства эту задачу удалось решить лишь в годы Советской власти, когда все виды транспорта развивались по народнохозяйственному плану как единая транспортная сеть страны; инвестиции и объемы перевозок распределялись между различными видами транспорта с учетом преимуществ каждого из них для наиболее полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения в перевозках с наименьшими издержками.

За этот исторический промежуток времени морской транспорт дважды проходил нелегкие периоды восстановления и развития: после первой мировой и гражданской войн, и после второй мировой войны.

Мы не вдаемся в причины, но к концу гражданской войны интервенты и белогвардейцы угнали за границу 326 судов, 60 судов погибло в ходе войны.

В 1921 г. в составе советского флота на Северном бассейне осталось всего лишь 21 судно, на Балтийском – 38 и на Черноморско-Азовском – 49 транспортных судов. На Дальнем Востоке почти все транспортные суда в октябре 1922 г. были угнаны.

К началу Великой Отечественной войны (22 июня 1941 г.) морской транспорт СССР располагал уже 870 судами общим дедвейтом 2,1 млн. тонн, 51 морским портом и 27 судоремонтными предприятиями с общим контингентом работников около 100 тыс. человек.

В годы войны погибло или попало в руки врага 310 транспортных судов; 43% причального фронта, 54% всех складов и 47% всего парка перегрузочного оборудования морских портов было уничтожено.

Благодаря большой поддержке государства и добросовестному творческому труду работников отрасли уже к началу 50-х годов удалось в основном восстановить материально-техническую базу морского транспорта, а по некоторым ее элементам даже превзойти довоенный уровень.

В последующие годы развитие морского флота шло весьма высокими темпами. В 1965 г. флот под флагом СССР вышел на шестое место в мире. В период 60-х годов он каждую неделю пополнялся двумя- тремя судами. К началу 1970 г. с учетом большого списания старых судов транспортный торговый флот имел в своем составе 1500 судов общим дедвейтом 12 млн. тонн. Бурно развиваясь на протяжении нескольких послевоенных десятилетий, к началу так называемой «перестройки» морской транспорт уже полностью удовлетворял потребности страны в каботажных и внешнеторговых перевозках. Он превратился в высокорентабельную отрасль народного хозяйства: своими прибылями полностью обеспечивал все инвестиции во флот, береговое хозяйство и социальную сферу, а также сдавал в бюджет государства ежегодно около 2,5 млрд. долл. США свободного остатка для финансирования других потребностей страны.

В канун распада СССР морской транспорт владел одним из крупнейших в мире торговым флотом, в составе которого была представлена вся гамма судов разного назначения, в том числе крупнейший в мире ледокольный, ледокольно-транспортный и пассажирский флот. Численность только транспортных судов на конец 1990 г. составляла свыше 1800 единиц общей грузоподъемностью 22,3 млн. тонн.

В составе отрасли морского транспорта было более 70 портов, оснащенных хорошим подъемно-транспортным оборудованием и перегрузочными комплексами высокой производительности. Имелось 30 мощных судоремонтных заводов и 19 баз технического обслуживания флота, оснащенных доками и разнообразным современным станочным оборудованием.

Подготовка и повышение квалификации кадров велась в 5 высших и 15 среднетехнических учебных заведениях. Рядовой состав для флота, портов и заводов готовился в 15 мореходных школах и 29 профтехучилищах с ежегодным выпуском до 13 тыс. работников массовых профессий.

В конце 1991 г. был разрушен Союз Советских Социалистических Республик и на его территории образовались суверенные государства, одним из которых стала Российская Федерация – Россия. Было ликвидировано Министерство морского флота как союзный орган управления. Пароходства со своими структурными подразделениями (портами, заводами, строительными организациями, научно-исследовательскими и проектно-конструкторскими институтами, учебными заведениями и др.) отошли

со всей находящейся в их распоряжении собственностью под юрисдикцию независимых государств, возникших из бывших союзных республик.

Из 17 парокходств Минморфлота СССР под российским флагом осталось 10. Нынешние парокходства, в отличие от своих предшественников, образованы не как транспортные комплексы со всей необходимой инфраструктурой, а как чисто судоходные компании без портов, баз технического обслуживания и других организаций, которые превратились в разрозненные коммерческие предприятия, главной целью которых стало не снижение совокупных транспортных издержек, а получение максимальной прибыли даже при существенном снижении уровня сервиса, а иногда и просто способом выживания бывших работников отрасли.

Первые постсоветские правительства, начав по рекомендации зарубежных консультантов и советников разрушение плановой экономики страны, не имели и до сих пор не имеют четких программных целей реформирования отраслей народного хозяйства, а те программы, которые были популистски декларированы, утверждены решениями правительства и даже Указами Президента, не выполняются. Пример тому – «Программа возрождения торгового флота России», утвержденная 8 октября 1993 г. Этой программой предусматривалось за период до 2000 г. построить 589 судов транспортного флота дедвейтом 8,4 млн. тонн. По состоянию на 1 января 1998 г. было построено всего лишь 77 судов. Главная причина – отсутствие должной финансовой и нормативно-правовой государственной поддержки.

Морской торговый флот России продолжает неудержимо стареть и количественно сокращаться. Только в 1997 г. списано на слом 78 судов суммарным дедвейтом 894,3 тыс. тонн, а введено в эксплуатацию лишь 16 общим дедвейтом 171,5 тыс. тонн.

Справедливости ради, как положительный факт, можно отметить, что, несмотря на известные причины, по которым сменявшиеся одно за другим правительства оказались неспособными выполнить свои программные обязательства, специалисты судоходных компаний, морских администраций портов, Генеральной дирекции государственного заказчика по возрождению торгового флота России, а также работники центрального аппарата Минтранса России и Службы морского флота находили новые источники финансирования. Использовали они, конечно, опыт коммерческо-предпринимательской деятельности на рынках международного судоходства, приобретенный в годы плановой социалистической системы.

За годы реализации Программы возрождения флота России вошедшие в эксплуатацию транспортные суда профинансированы из федерального бюджета в соответствии с Указом Президента и Постановлениям Правительства всего лишь на 0,3%, а остальная часть: 74% – кредитами, привлеченными акционерными обществами под собственные риски, и 25,7% – составили собственные средства заказчиков.

Лидером в этом деле и примером для науки и подражания является «Совкомфлот», отметивший свое 25-летие в мае 1998 г. Эта одна из крупнейших в мире судоходных компаний имеет самый

современный флот, который непрерывно обновляется, приспособливаясь к требованиям фрахтового рынка. При чем руководство «Совкомфлота» осуществляет это за счет самофинансирования, как было установлено еще с начала организации данной системы предпринимательской деятельности в условиях планового ведения народного хозяйства страны.

При нынешней экономической ситуации в России, когда из года в год почти повсеместно продолжается спад производства, неустойчиво функционирует финансово-банковская система, не отработано нормативно-правовое законодательство для устойчивого осуществления предпринимательства как внутри страны, так и в сфере международного судоходства, опыт, накопленный «Совкомфлотом», представляет несомненный интерес для людей, связанных или собирающихся связать свою жизнь с судоходным или судостроительным бизнесом, а также и для широкого круга специалистов правительственных, законодательных и финансовых учреждений, торгово-промышленных и контрольно-фискальных структур, если они не на словах, а на деле намерены возродить Отечество.

ГЛАВА 1. НЕМНОГО ПРЕДЫСТОРИИ

Некоторые особенности развития международного судоходства в период 1960-1970 гг.

Развитие мировой экономики и международной торговли обуславливает рост морских перевозок и тоннажа морского флота. Особенно заметными в истории судоходства и судостроения были шестидесятые и первая половина 70-х годов, когда объемы перевозок массовых грузов (нефть и нефтепродукты, уголь, железная руда, удобрения, зерно) из года в год резко возрастали на 10 и более процентов.

Фрахтовый бум, вызванный высокими темпами роста морских международных перевозок, обусловил стремительное развитие судостроения. На увеличение потребности в морском тоннаже существенно сказалось также закрытие судоходства по Суэцкому каналу (1967-1975 гг.) в результате израильской агрессии против Египта в 1967 г.

Судостроительному буму способствовали в этот период также практически неограниченные возможности получения банковских кредитов на выгодных условиях под заказы новых судов. Ежегодные поставки флота за десятилетний период (1966-1975 гг.) увеличились более чем в 3 раза (с 17,5 до 56,2 млн. тонн).

В начале 70-х годов в странах развитого капитализма разразился мировой экономический кризис, выразившийся в спаде производства. Общий объем мировых морских перевозок массовых грузов начал сокращаться и в 1975 г. был ниже, чем в 1974 г. на 204 млн. тонн. Такое снижение объема перевозок, начиная с 1964 г., наблюдалось впервые. В

последующие годы падение объемов морских перевозок основных сырьевых товаров продолжалось в еще больших объемах.

Произошел резкий разрыв между потребностями во внешнеторговых перевозках и наличием свободного тоннажа на фрахтовых рынках. В итоге к концу 1975 г. излишек тоннажа достиг 105 млн. тонн или 35% мирового флота. При такой конъюнктуре фрахтовые ставки после бума 60-х годов катастрофически покатились вниз. Их уровень не только не давал разумно необходимой прибыли, но даже, особенно по крупнотоннажному танкерному флоту, не покрывал издержек производства по двум основным статьям: расходам на бункер и заработную плату.

Судовладельцы, чтобы избежать вывода флота на отстой, стали различными мерами снижать эксплуатационные расходы, в частности, путем снижения скорости судов (на 30% и более). Эта мера применительно только к мировому танкерному флоту была равнозначна выводу из эксплуатации 40 млн. тонн тоннажа. Танкеры суммарным дедвейтом 7 млн. тонн простаивали месяцами в ожидании загрузки.

Аналогичная картина была характерной и для сухогрузного флота, особенно для балкеров и в целом трампового судоходства.

Появилась, особенно в странах, владеющих наиболее крупным морским флотом, занятым в международных перевозках (Греция, Норвегия и др.), новая сфера деятельности – содержание флота на приколе с неплохим бизнесом для ее организаторов и разорением для судовладельцев. Многих из них не смогли спасти даже довольно значительные правительственные субсидии.

В стремлении поскорее избавиться от ставшего разорительным судоходного бизнеса немало судоходных компаний и отдельных

судовладельцев начали сдавать флот в аренду в качестве складов и продавать на металлолом. Некоторые супертанкеры, не сделав ни одного рейса, замерли на приколе или превратились в плавучие емкости для хранения нефти.

А между тем бурно развивающаяся судостроительная промышленность ряда стран при лидерстве Японии продолжала по контрактам, заключенным в период фрахтового бума, поставлять в больших количествах все новый и новый тоннаж. Даже в 1976 г. общий дедвейт судов для перевозки массовых грузов по сравнению с 1975 г. увеличился на 43,5 млн. тонн или на 10%.

Для советского морского транспорта, как и для всей экономики Советского Союза, 60-70-е годы были периодом устойчивого роста, без кризисов, спекулятивных конъюнктурных взлетов и потрясений, характерных для капиталистического морского транспорта и всей экономики капитализма. Это подтверждается данными о развитии материально-технической базы советского морского транспорта и технико-экономическими показателями, характеризующими его роль и место в транспортной системе страны и международном судоходстве. Основные фонды морского транспорта за этот период увеличились втрое, дедвейт транспортного флота – в 2,9 раза.

В 1975 г. морские перевозки внешнеторговых грузов СССР составили 174,3 млн. тонн или 51% общего объема советской внешней торговли. При этом отечественным флотом было перевезено 52,3% грузов, а остальная часть по условиям купли-продажи перевозилась судами под иностранными флагами.

Морфлот в целях заработка валюты предоставлял свой тоннаж в аренду иностранным фрахтователям (экспорт транспортных услуг). В

1975 г. удельный вес таких перевозок составил 24% или 29,5 млн. тонн. Этот вид перевозок грузов иностранных фрахтователей (ГИФ) развивался, главным образом, на попутных направлениях в интересах сокращения балластных пробегов судов после выгрузки экспортных грузов в портах назначения, а также, как сезонный, после освобождения флота от сезонных каботажных перевозок в районах Арктики и Дальнего Востока.

Внешняя торговля Советского Союза в годы послевоенных пятилеток, как правило, развивалась более высокими темпами, чем в целом народное хозяйство. За 1971-1975 гг., например, валовый общественный продукт увеличился в 1,3 раза, а оборот внешней торговли – в 2,3 раза.

Для внешней торговли СССР были характерными не только высокие темпы роста объемов, но и стремительное расширение ее географии. Достаточно вспомнить, что количество зарубежных стран, с которыми осуществлялись экспортно-импортные торговые связи с использованием морского флота, увеличилось с 39 стран в 1950 г. до 80 стран в 1970 г. и до 130 стран в 1980 г.

И хотя морской флот, начиная с 70-х годов, устойчиво обеспечивал внешнеторговую независимость страны от диктата судоходных компаний зарубежных стран, тем не менее, сотрудничая в рамках международного судоходства на взаимовыгодной основе, мы, когда это требовалось, фрахтовали и иностранный тоннаж.

ГЛАВА 2. РИСК — БЛАГОРОДНОЕ ДЕЛО

Решение министра — фрахтовать

В начале 70-х годов в силу объективных (погодные условия) и субъективных (низкий уровень хозяйственно-организаторской работы) причин СССР вынужден был в значительных размерах импортировать продовольственное и фуражное зерно.

Основная часть закупок производилась в США, отношения с которыми от длительного периода конфронтации и «холодной войны» стали переходить в фазу разрядки напряженности и разностороннего взаимовыгодного сотрудничества в духе подписанной в мае 1972 г. руководителями государств «Декларации о взаимоотношениях между СССР и США».

Под давлением фермеров, испытывавших трудности со сбытом накопившихся излишек зерна и, будучи заинтересованным в их поддержке на президентских выборах, правительство Ричарда Никсона в развитие Декларации дало согласие на ведение переговоров по предоставлению Советскому Союзу кредита на закупку зерна и промышленного оборудования, увязав этот вопрос с переговорами по погашению задолженности СССР за поставки вооружения и других товаров в годы второй мировой войны по ленд-лизу. Перед работниками морского флота сразу же возник вопрос: как перевезти это зерно из портов США в советские порты?

Дело в том, что после Карибского кризиса в октябре 1962 г. торгово-экономические связи между СССР и США были сведены до минимума, а тот товарообмен, который как-то теплился, обеспечивался судами под флагами третьих стран, зафрахтованными

советской или американской стороной в зависимости от условий контрактов купли-продажи товара СИФ-ФОБ.

Советские суда, которые когда-либо посещали порты Кубы, Вьетнама, КНДР, числились в «черных списках», их заход в порты США был запрещен. Для других судов был установлен порядок, согласно которому за 3 месяца до предполагаемого захода советского судна в американский порт надо было направить в американское посольство судовую роль с подробными данными на каждого члена экипажа. При подаче нотиса в порт за три дня до предполагаемого прихода судна и независимо от профессии, стажа плавания на судне всегда можно было получить запрет на несколько человек, в том числе и тех, без которых судно не могло безопасно продолжать рейс. Ненормальность такого положения во взаимоотношениях двух стран, располагающих крупным торговым флотом и не имеющих возможности его использовать в национальных интересах, становилась все более нетерпимой для деловых торгово-экономических и судоходных кругов обеих стран.

Вопрос о судоходстве между СССР и США приобрел безотлагательную актуальность еще и потому, что правительство США, выделив кредит Советскому Союзу и продав зерно, удовлетворяло требования фермеров, но игнорировало законные требования своих судовладельцев на участие в перевозках так называемых правительственных грузов США, к которым в данном случае относилось зерно.

С обеих сторон были приняты срочные меры, исходя из принципиальных положений Декларации, разработать и подписать до начала отгрузки зерна соглашение о судоходстве, которое позволяло бы судам под флагами договаривающихся сторон на равноправной

основе участвовать в перевозках. Такое соглашение под названием «Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенными Штатами Америки по некоторым вопросам морского судоходства» было подписано в Вашингтоне 14 октября 1972 г. (за три недели до президентских выборов). О драматических перипетиях с подписанием этого документа более подробно рассказывается в книге Т. Гуженко «Записки экс-министра» (изданной в 1997 г., стр. 183-195). Содержание Соглашения по некоторым вопросам морского судоходства не похоже ни на одно из более чем трех десятков имевшихся на тот момент у нас межправительственных соглашений по этому вопросу. И это не удивительно, так как за годы «холодной войны» и конфронтации со стороны США было принято множество санкций против тех или иных действий СССР на международной арене, противоречивших интересам США.

Соглашение по некоторым вопросам судоходства сыграло положительную роль в транспортном обеспечении торгово-экономических отношений между двумя странами в период начавшейся с 70-х годов так называемой разрядки напряженности. Но потребовалось почти 18 лет, чтобы трудные переговоры завершились подписанием в 1989 г. нового Соглашения о морском судоходстве, основанного на принципах свободы судоходства, честной и справедливой конкуренции.

Для перевозки в сжатые сроки значительного количества зерна в дополнение к отечественному флоту потребовалось фрахтовать и иностранный тоннаж. Это диктовалось также и условиями контрактов и действовавшим в 1973 г. Соглашением о некоторых вопросах судоходства, согласно которым во избежание упреков третьих стран в

части равноправного доступа к перевозкам грузов, весь объем перевозок между двумя странами делился на три части и одна треть предназначалась для тоннажа третьих стран.

Учитывая наличие на фрахтовом рынке избыточного тоннажа, такое деление объемов перевозок признавалось объективным, без дискриминации кого бы ни было.

Для коллектива работников «Совфрахта», который в то время возглавлял ныне покойный талантливый специалист и организатор Николай Иванович Зуев, наступила горячая пора. Требовалось не только в сжатые сроки зафрахтовать большое количество судов соответствующих размеров, отвечающих требованиям перевозок продовольственных грузов и условиям их обработки в портах отправления и назначения, но и увязать их графики движения с наличием зерна по номенклатуре и количеству согласно контрактам. При этом нельзя было допустить спекулятивного роста фрахтовых ставок, а следовательно, и неоправданного перерасхода государственных валютных средств. При заключении сделок на первой стадии использовались два вида фрахтования, наиболее распространенные в практике международного судоходства: рейсовый чартер и тайм-чартер, обязательства сторон по которым прекращаются по выполнении одного конкретного рейса или после истечения определенного календарного срока использования судна на перевозках грузов фрахтователем.

Внимательно изучая информацию о положении дел в международном судоходстве и прежде всего на фрахтовом рынке, а также устную информацию руководителей «Совфрахта» и его представителей за рубежом, руководство министерства приходило к выводу о целесообразности воспользоваться появившимися

предложениями о фрахтовании судов по схеме бербоут-чартера. Бербоут-чартер означает аренду судов, как правило, на долгосрочной основе без экипажей с последующим (после оплаты стоимости судна и процентов по кредитам) переходом этих судов в собственность арендатора, хотя такой договор может предусматривать и возвращение судна его владельцу.

Первое конкретное предложение на имя министра представил председатель «Совфрахта» Н. Зуев (подготовленное им совместно со специалистами фрахтового дела Е. Коршуновым, И. Осмининим и А. Презанти) о фрахтовании в бербоут-чартер двух балкеров дедвейтом по 44,5 тыс. тонн, построенных соответственно в 1967 и 1969 гг. Расчеты показывали: стоимость этих судов, включая проценты по кредитам, может быть полностью оплачена фрахтом от перевозок зерна этими судами из портов США в порты на Черном море в срок менее пяти лет. Каждое из судов до их списания на металлолом через 10-15 лет может заработать 13-15 млн. инвалютных рублей чистой прибыли.

Реальность этих расчетов не вызывала особого сомнения даже в случае прекращения их работы на перевозках зерна, так как государственная монополия внешней торговли и монополия фрахтового дела, осуществляемые Министерством внешней торговли и «Совфрахтом» Минморфлота, устойчиво гарантировали грузовую базу для этих судов по среднемировым фрахтовым ставкам на перевозках отечественных товаров внешней торговли или грузов иностранных фрахтователей.

Вторым важным вопросом при принятии решения по бербоутчартеру судов был вопрос обеспечения их квалифицированными кадрами моряков. Этот вопрос к середине

70-х годов мог быть также решен без особых трудностей, т.к. созданная в соответствии с Постановлением Государственного комитета обороны СССР от 5 марта 1944 г. «О мероприятиях по подготовке кадров для морского флота» и принятым в его развитие Постановлением СНК СССР система, позволила к началу 70-х годов ежегодно выпускать для морского флота более 6 тыс. инженеров и техников. В 1970 г. каждый пятый труженик морского транспорта имел высшее или среднее специальное образование, а на судах транспортного флота – каждый третий моряк. Во всех парокходствах уже имелся резерв специалистов и даже целых экипажей для подмены плавающих моряков на период отпуска или отгула выходных дней, а также для приема в эксплуатацию вновь построенных судов.

Самым трудным и неприятным по возможным последствиям для руководства Министерства при принятии положительного решения (а его мог принять только министр, единолично ответственный перед Политбюро ЦК КПСС и Правительством за положение дел в отрасли) было отсутствие нормативно-правовой базы, регулирующей коммерческо-предпринимательскую деятельность в условиях рыночной экономики, а планово-распределительная система была обюрокращена и заформализована порой до абсурда, что приводило к значительным потерям для государства.

По условиям бербоут-чартера с приходом каждого из этих судов в первый советский порт требовалась замена экипажей на советские с соответствующим снабжением бункером и другими необходимыми эксплуатационными материалами и продовольствием. Сразу же возникало множество финансово-правовых и трудовых вопросов,

связанных, прежде всего, с уровнем оплаты услуг, оказываемых этим судам в советских портах, условиями найма и оплаты моряков и многие-многие другие.

Отдавая себе отчет о трудностях, с одной стороны, и несомненной выгоде для государства – с другой, председателю «Совфрахта» было дано разрешение – **ФРАХТОВАТЬ**.

Первым двум зафрахтованным в бербоут-чартер судам были присвоены названия «Совфрахт» и «Совинфлот». Эксплуатация этих судов, в том числе и техническая, комплектование кадрами были поручены Черноморскому пароходству на правах оператора, с оплатой ему всех затрат, связанных с обслуживанием судов, включая содержание соответствующих береговых работников. При «Совфрахте» была создана небольшая управленческая ячейка под названием «Контора коммерческих операций» во главе с директором А. Презанти. На балансе Конторы сосредоточивались все бербоут-чартерные суда с договорами и финансовыми обязательствами перед оригинальными судовладельцами и банками-кредиторами. Она же осуществляла финансовый контроль за работой этих судов и своевременным исполнением графика погашения всех платежей по ним.

Для большей надежности и оперативности в решении многих практических вопросов, связанных с бербоут-чартерными и другими, так называемыми коммерческими операциями, руководствуясь поговоркой: «Доверяй, но проверяй» и золотым правилом хорошей морской практики – чувствовать себя ближе к опасности – контроль за этой новой сферой деятельности на тернистых путях ее становления был поручен первому заместителю министра, ныне покойному, В. Тихонову, который с большой охотой и энтузиазмом воспринял это

поручение и на протяжении длительного времени успешно его выполнял.

А тернистых преград со стороны аппаратов Минфина, Госплана, Госснаба и некоторых других, в том числе контролирующих организаций, было немало. Догматически взирая на сложившуюся в стране плановую систему ведения народного хозяйства как единственно правильную и, не желая допускать на ниву этой системы разрушительных бацилл свободно-рыночных отношений, чиновники разных рангов стали чинить препятствия нормальному развитию этой выгодной формы предпринимательской деятельности, которая успешно решала острую на тот момент проблему бесперебойной доставки импортного продовольственного и кормового зерна. Не желали видеть, что сэкономленная иностранная валюта превращалась в источник пополнения транспортного флота без отвлечения на эти цели государственного финансирования.

Арсенал «блошинных укусов» был столь изощрен, чем чиновный люд всех времен и народов всегда славился, что дело часто доходило до абсурда. Особенно это касалось лимитов на бункерное топливо. О плановом выделении топлива, как всему остальному флоту министерства, и слушать никто не хотел. Наши предложения выделять нам топливо из так называемых экспортных ресурсов с оплатой свободно конвертируемой валютой по внутренним советским ценам также не находили поддержки. И было немало случаев, когда даже для собственного, находящегося на балансе министерства флота, при наличии плановых лимитов на бункерное топливо Госснаб с нефтебаз загружал наш танкер топливом на экспорт, выдав собственно самому танкеру топлива только на переход

в ближайший иностранный порт. Здесь этот танкер передавал привезенное топливо как товар иностранному покупателю, который тут же продавал его для бункеровки того же танкера, но уже по более высокой цене (дома сами себе не хотели иметь «телушку за полушку...»).

ГЛАВА 3. РЕЗОЛЮЦИЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР А.Н. КОСЫГИНА: СОГЛАСИТЬСЯ

По мере увеличения количества бербоут-чартерных судов лавинообразно стал возрастать поток нормативно-правовых вопросов, на которые не было ответов в актах планового хозяйства при государственной собственности на орудия и средства производства. Аппарату Министерства, руководству «Совфрахта» с привлечением узкого круга специалистов НИИ надлежало в срочном порядке разработать и согласовать с заинтересованными центральными органами необходимые документы.

Первые попытки согласования одного из документов в Минфине завершились тем, что начальник отдела финансирования транспорта, высококвалифицированный и уважаемый специалист своего дела В. Врублевский, выслушав гонцов из Морфлота – первого заместителя министра В. Тихонова и начальника Валютно-финансового Управления Я. Чиликина – поблагодарил за информацию и отказался визировать без поручения Правительства любые документы, чреватые проникновением буржуазных рыночных порядков на ниву социалистического способа производства. А на прощание пообещал визитерам из Морфлота, как они доложили министру, возвратясь из Минфина, в перспективе строгие наказания, а министру – импичмент (только что появившееся в обороте понятие, связанное с отрешением Р. Никсона от президентства). Будучи глубоко уверенным в правильности начатого дела и не собираясь отступать, министр обратился с официальной запиской на имя главы Правительства, содержание которой ныне уже не является секретом. Вот она.

Председателю Совета Министров СССР

товарищу Косыгину А.Н.

В дополнение к личному докладу Вам по вопросу фрахтования иностранного тоннажа в бербоут-чартер (фрахтование судов на условиях долгосрочной аренды без экипажа, с последующим переходом права собственности на судно фрахтователю) Министерство морского флота сообщает, что аренда флота на таких условиях позволила бы с наименьшими валютными затратами перевезти зерно, закупленное в США, и некоторые другие экспортно-импортные грузы, а также пополнить морской флот без валютных расходов.

Для обеспечения перевозок зерна из США в СССР во втором квартале 1973 года Минморфлоту необходимо зафрахтовать иностранный тоннаж для перевозки 1 млн. т.

Уровень фрахтовых ставок на перевозку зерна из Мексиканского залива на Черное море на условиях порейсового фрахтования в настоящее время составляет 13,5-14,0 долларов США за перевозку одной тонны, следовательно затраты иностранной валюты составят около 14 млн. ам. долларов или по 4,6 млн. долларов США в месяц.

Это количество зерна можно перевезти, зафрахтовав около 700 тыс. т тоннажа в бербоут-чартер.

Фрахтовая ставка при бербоут-чартере ниже, чем при рейсовом фрахтовании, т.к. содержание экипажа, топливо, продовольствие и снабжение, а также портовые расходы в советских портах будут оплачиваться в советских рублях.

Иностранный судовладелец, рассчитывая арендную ставку по бербоут-чартеру, обычно исходит из рыночной стоимости одной тонны грузоподъемности судна, которая в настоящее время составляет от 200 до 250 долларов США в зависимости от класса судна и его возраста.

Расчеты показывают, что арендная плата за 700 тыс. т тоннажа по бербоут-чартеру составит 2,8-3,0 млн. долларов США в месяц или 8,4-9,0 млн. долларов США за квартал.

Таким образом, имеется возможность сократить расходы иностранной валюты на фрахтование иностранного тоннажа на перевозку 1 млн. т зерна примерно на 5 млн. долларов США.

Современный рудовоз в течение года может сделать 6 рейсов с зерном из США в СССР, каждая тонна грузоподъемности заработает в среднем 70 долларов США чистой валютной выручки в год, т.е. 30% от рыночной стоимости одной тонны грузоподъемности. При этих условиях в течение 3-3,5 лет судно заработает такое количество иностранной валюты, которое полностью покроет его рыночную стоимость.

В настоящее время Минморфлот имеет предложения от иностранных судовладельцев на фрахтование судов в бербоут-чартер с переходом права собственности на судно Советскому Союзу.

Условия такого фрахтования предусматривают, что за время аренды судовладелец в виде арендной платы получит полную стоимость судна и право собственности на это судно перейдет Советскому Союзу.

Если заключить бербоут-чартер сроком на 5-7 лет и зафрахтовать 700 тыс. т тоннажа, а такая возможность имеется, то чистая валютная выручка, получаемая за перевозку грузов на этих судах в течение года, будет на 3 млн. инвалютных рублей превышать стоимость арендных платежей. Таким образом, не отвлекая иностранную валюту из государственного бюджета, имеется возможность обеспечить перевозки зерна с меньшими инвалютными расходами на фрахтование иностранного тоннажа и в конечном счете получить право собственности на суда.

Если зафрахтовать в бербоут-чартер суда в возрасте 3-5 лет, то после окончания аренды эти суда 8-10 лет будут работать в составе советского флота.

Для проведения в жизнь указанного предложения необходимо разрешить Минморфлоту:

- 1. Фрахтовать иностранные суда в бербоут-чартер с переходом права собственности Советскому Союзу.*
- 2. Оплачивать арендную плату иностранным судовладельцам за счет чистой валютной выручки, полученной от перевозок внешнеторговых грузов на этих судах.*

Учитывая предстоящие перевозки зерна, прошу Вашего согласия на осуществление указанных операций.

С Министерством финансов (т. Борисов), Минвнешторгом (т. Семичастнов) согласовано.

Министр

Т. Гуженко

Записка была направлена в Совмин СССР 9 марта, а уже 22 марта 1973 г. Председатель Правительства А.Н. Косыгин на докладной Министра коротко начертал решение: **СОГЛАСИТЬСЯ**.

Такое однозначное решение Председателя Совета Министров СССР, принятое в рекордно короткий отрезок времени, даже без обсуждения на Совете Министров и Политбюро ЦК КПСС, как того требовал существовавший порядок по столь важным вопросам, характеризует его как высокоэрудированного, ответственного и мужественного государственного деятеля.

Такое решение, вместе с тем, свидетельствовало и о трудностях продовольственного обеспечения страны, доверии главы высшей

исполнительной власти к морякам, их профессионализму, о понимании не на словах, а на деле роли и значения морского транспорта для экономики страны в обеспечении ее внешнеэкономической независимости от диктата капиталистических судоходных компаний и их объединений.

Получив такое решение по концептуальным предложениям Морфлота, «Совфрахт» развернул активную работу по фрахтованию судов в бербоут-чартер, согласовывая в оперативном порядке со специально определенными работниками центрального аппарата и пароходств (в составе которых предполагалось использовать эти суда) технические характеристики каждого судна, сроки и порты приемки судов советскими экипажами, а также порядок исполнения других процедур, связанных с оформлением всех судовых документов, включая право поднятия флага СССР, символизирующего национальную принадлежность.

Первые рейсы судов, принятых в бербоут-чартер, показали, что квалификация наших моряков позволяет без какого-то дополнительного обучения принять под свою ответственность любое судно иностранной постройки, обеспечить его техническую и коммерческую эксплуатацию с соблюдением всех норм и правил, действующих в международном судоходстве, и получать валютную выручку, позволяющую покрывать все финансовые обязательства перед оригинальным судовладельцем. Кроме того, образовывался еще некоторый остаток для покрытия непредвиденных расходов и формирования резервного валютного фонда коммерческо-предпринимательской деятельности.

О результатах работы судов, взятых в бербоут-чартер, Министерство регулярно докладывало в Совет Министров, а

существовавшая при нем специальная Комиссия по внешнеэкономическим вопросам во главе с заместителем Председателя Правительства рассматривала в оперативном порядке возникавшие вопросы и готовила соответствующие проекты решений для Совета Министров.

ГЛАВА 4. ПЕРВЫЙ НОРМАТИВНЫЙ ДОКУМЕНТ

По поручению этой комиссии (иначе чиновников других ведомств совместно работать над серьезным документом не заставишь) силами специалистов аппарата «Совфрахта», Минморфлота совместно с Госпланом, Минфином, Внешэкономбанком и Внешторгом была разработана в качестве нормативного документа «Инструкция о порядке образования и использования валютного оборотного фонда коммерческих операций, отчетности по использованию этого фонда и судов, принятых Минморфлотом от иностранных фирм в долгосрочную аренду с последующим переходом права собственности на них к Советскому Союзу, и судов, приобретенных за счет средств указанного фонда».

Эта инструкция в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР от 1 июля 1976 г. была утверждена Министром морского флота после нелегких, если не сказать мучительных, согласований, лишь 16 декабря 1976 г., как первый официальный нормативный правительственный документ, в котором в развернутой форме конкретизировалось решающее слово Председателя Правительства – СОГЛАСИТЬСЯ.

В этом документе констатировалось, что создается Валютный оборотный фонд коммерческих операций (ВОФКО) в размере 30 млн. руб. в свободно конвертируемой валюте для проведения коммерческих операций на рынках международного судоходства. Указанный фонд образуется за счет прибылей, получаемых Минморфлотом от перевозок грузов и пассажиров на судах, принятых в бербоут-чартер, и на судах, приобретенных в последующем за счет средств фонда; от продажи судов,

приобретенных по бербоут-чартеру или за счет средств фонда; от продажи иностранным судам через бункеровочные базы в иностранных портах бункеровочного топлива за счет специально выделенных для этих целей фондов или приобретенного за счет средств Валютного оборотного фонда; других поступлений от коммерческих операций на внешнем рынке, проведенных за счет средств Валютного оборотного фонда, включая комиссионные вознаграждения, а также и прибыли от деятельности акционерных компаний и бункеровочных баз, акционерный капитал которых создан за счет средств Валютного оборотного фонда коммерческих операций.

Инструкция определяла целевое назначение расходования средств Валютного оборотного фонда. Они могли быть израсходованы на:

- оплату арендных платежей, эксплуатационных и других расходов по судам, принятым в бербоут-чартер или приобретенным за счет средств фонда;
- оплату советской доли акционерного капитала при создании смешанных (с участием иностранного капитала) компаний по эксплуатации бункеровочных баз, долевое участие в строительстве специализированных причалов, складов, бункеровочных баз и других объектов в зарубежных портах с целью обеспечения наиболее выгодных условий для грузовых операций и обслуживания советских судов;
- фрахтование за счет средств этого фонда иностранных судов для целей более эффективного использования бербоут-чартерного флота;
- оплату бункерного топлива, приобретаемого для продажи иностранным судам через бункеровочные базы за границей;

- оплату иностранным фирмам стоимости судов, приобретаемых через В/О «Судоимпорт» Министерства внешней торговли за счет средств указанного фонда сверх установленного для Минморфлота плана поставок судов. Расчеты Минморфлота с В/О «Судоимпорт» за приобретенные суда осуществляются по импортной стоимости;
- погашение задолженности по кредитам Внешторгбанка СССР и процентов по ним;
- обмен свободно конвертируемой валюты на советские рубли во Внешторгбанке СССР для оплаты эксплуатационных и других расходов в советской валюте, связанных с работой бербоут-чартерных судов и расходов по другим операциям, проведенным за счет средств Валютного оборотного фонда коммерческих операций;
- оплату стоимости складов, машин, оборудования, закупаемых для советских портов через объединения Минвнешторга для увеличения валютных поступлений от работы советского флота;
- перечисление в доход государственного бюджета через Внешторгбанк СССР 10% превышения доходов над расходами от перевозок грузов и пассажиров на судах, находящихся в бербоут-чартере, и других коммерческих валютных операций по результатам работы за год; указанные суммы отражаются по исполнению валютного плана Минморфлота.

Средства Валютного оборотного фонда коммерческих операций в пределах установленного размера фонда и средств в советских рублях изъятию не подлежат и используются Минморфлотом в последующие годы.

Суда, принятые Минморфлотом от иностранных фирм в долгосрочную аренду с последующим переходом права собственности на них к Советскому Союзу, и суда, приобретенные за счет средств Валютного оборотного фонда коммерческих операций, прикрепляются к пароходствам специальным приказом Министра, на них **не начисляется** амортизация и **не производится** плата за производственные фонды.

Учет операций, связанных с эксплуатационной деятельностью этих судов, осуществляется на отдельном балансе.

Отчет об использовании Валютного оборотного фонда коммерческих операций направляется Минморфлотом в Госплан, Минфин, Внешторгбанк, ЦСУ в сроки, установленные для представления отчета об исполнении валютного плана.

ГЛАВА 5. ГЛАВНЫЙ И ВСЕОБЪЕМЛЮЩИЙ ВЕДОМСТВЕННЫЙ ДОКУМЕНТ ПРАКТИЧЕСКОГО ДЕЙСТВИЯ

Первый нормативный документ – «Инструкция о порядке образования и использования Валютного оборотного фонда коммерческих операций», разработанный по поручению и в соответствии с Постановлением Совмина СССР от 1 июля 1976 года, официально разрешал Минморфлоту заниматься коммерческо-предпринимательской деятельностью в сфере международного судоходства и уже «не вопреки», как утверждали некоторые догматики, а в интересах планового социалистического народного хозяйства. Это постановление, творчески обобщая опыт стран т.н. свободной регистрации судов (оффшорных зон) в целях сохранения вновь приобретаемого флота под флагом СССР, как дополнительного реального транспортного потенциала страны, предусматривало ряд финансовых и налоговых льгот, направленных не «на удушение», а на стимулирование этой новой для плановой системы формы деятельности. В частности, налог на прибыль от эксплуатации этих судов был строго фиксирован на уровне 10%. На суда не начислялась амортизация и они освобождались от платы за производственные фонды. Был установлен и строго соблюдался принцип, в соответствии с которым средства Валютного оборотного фонда коммерческих операций в пределах установленного размера и средства в советских рублях изъятию не подлежат и используются Минморфлотом в последующие годы в целях воспроизводства.

Для успешной реализации этого исторического в жизни и деятельности Минморфлота решения, с учетом его масштабности и

новизны, требовавшего участия многих управленческих структур в центре и на бассейнах, необходимо было в кратчайший срок разработать обстоятельный ведомственный документ, который содержал бы все специфические подробности.

Поручить эту ответственную работу практического применения какому-нибудь ведомственному НИИ, где работало достаточно много научных работников, добросовестно написавших и публично защитивших диссертации, не представлялось возможным, т.к. большинство из них не владело ни опытом, ни теоретическими знаниями коммерческо-предпринимательской деятельности в международном судоходстве. Их исследования, как правило, базировались на отечественной практике централизованной плановой экономики, ее нормативно-правовом обеспечении.

Необходимыми для разработки такого документа знаниями и информацией владели, в основном, ведущие специалисты «Совфрахта», некоторые специалисты из числа основных управлений и служб центрального аппарата министерства и пароходств, которые имели опыт работы в зарубежных организациях, знали практику судоходного дела, правовые и финансовые основы судоходно-фрахтового дела, судебную и арбитражную практику ведущих морских государств. Помимо зарубежного опыта при разработке документа, который в окончательной редакции был назван: «Основные положения по аренде в бербоут-чартер с переходом права собственности, приобретению иностранных судов за счет средств ВОФКО и организации их работы», требовались специалисты-знатоки отечественной науки и практики планирования и организации эксплуатации флота, финансового и трудового законодательства, оперативного и бухгалтерского учета.

Было решено поручить разработку этого документа Управлению по эксплуатации флота и портов, которое в это время возглавлял Б. Черепанов, выдвинутый на работу в Министерство из Черноморского пароходства; Плановому и валютно-финансовому управлению во главе с крупным специалистом морского дела В. Дьяконенко; коллективу «Совфрахта», который после ухода по пенсию Н. Зуева возглавил признанный в международных морских кругах крупный юрист-международник, владеющий в совершенстве вопросами фрахтования и агентирования судов Г. Маслов, и главному бухгалтеру Министерства В. Медову. Они имели право привлекать к разработке документа специалистов из других подразделений отрасли.

Этот нормативно-правовой ведомственный документ был утвержден Министром морского флота 15 декабря 1980 г. и ему было суждено стать первым документом, успешно объединившим принципы планово регулируемой экономики с правилами экономики, регулируемой свободным рынком в сфере международного судоходства.

«Основные положения...» стали документом повседневного практического действия для работников, связанных с бербоут-чартерным флотом, начиная с момента разработки бизнес-планов на аренду или постройку того или иного судна с использованием ВОФКО и их эксплуатацию до списания или продажи другому судовладельцу, включая возврат оригинальному судовладельцу, если это было предусмотрено договором.

Документ состоял из семи разделов. В вводной части констатировалось, что аренда иностранных судов на условиях бербоут-чартера имеет целью пополнение советского торгового флота различными типами судов для более полного обеспечения

потребностей внешней торговли в перевозках грузов морем, а также для заработка валюты от перевозок этими судами грузов иностранных фрахтователей или извлечения иной коммерческой выгоды.

Основным критерием экономической целесообразности заключения таких сделок является получение чистой валютной выручки от эксплуатации судов, достаточной для возмещения расходов на их аренду или приобретение в согласованный договором срок.

Операции по аренде в бербоут-чартер или приобретению иностранных судов осуществлялись за счет средств ВОФКО или коммерческих кредитов Внешторгбанка СССР или допускалось привлечение кредитов иностранных банков под его гарантию.

Был детально регламентирован порядок принятия решений об аренде иностранных судов в бербоут-чартер. Предложения пароходств должны были исходить из их потребностей по обеспечению перевозок грузов МВТ и ГКЭС на бассейне и возможностей заработка иностранной валюты на перевозках грузов иностранных фрахтователей. В предложениях указывались типы судов, их основные размерения и технические характеристики.

«Совфрахт» после проработки рынка должен был сообщать пароходству и УЭФиП о наличии на рынке требующегося тоннажа с указанием основных характеристик судов, их цены и базисные условия финансирования (срок кредита и размер процента за кредит). Получив согласие на проведение переговоров по конкретному судну, «Совфрахт» докладывал руководству Министерства предварительные расчеты экономической эффективности предполагаемой сделки. Проведение переговоров по каждой конкретной сделке велось «Совфрахтом» только после получения принципиального разрешения Министра или его первого заместителя.

«Основные положения...» определили порядок заключения сделок на аренду и приемку судов в бербоут-чартер, перечень процедур, который обязаны строго выполнять «Совфрахт», соответствующие структуры центрального аппарата Министерства и пароходств. В частности, «Совфрахт», получив принципиальное согласие руководства Министерства на заключение сделки:

- организует получение технической документации на предлагаемый тоннаж и передает его на рассмотрение в ГХО, которое в трехдневный срок обязано дать заключение о приемлемости документальных технических характеристик предлагаемого тоннажа;
- по получении от ГХО положительного заключения по технической документации проводит окончательные переговоры о цене судна;
- организует совместно с ГХО и заинтересованным пароходством предварительную инспекцию судна на плаву в одном из портов захода;
- в случае невозможности срочного выезда представителей пароходства к месту предъявления судна для инспекции, организует такую инспекцию при помощи иностранной сюрвейерской компании;
- в случае положительных результатов предварительной инспекции проводит окончательные переговоры по условиям контракта на аренду в бербоут-чартер и заключает сделку, которая приобретает характер безусловного обязательства только после организации ее финансирования и одобрения руководством Министерства;
- организует финансирование сделки при помощи Внешторгбанка СССР или по согласованию с ним через

иностранные банки под его гарантию или без таковой, или же с разрешения руководства Министерства за счет средств ВОФКО;

- после окончания проработки вопросов финансирования докладывает руководству Министерства в форме рапорта основные условия, на которых сделка может быть окончательно заключена;
- оформляет сделку с учетом срока, необходимого для подбора и оформления экипажей в установленном порядке, только после получения согласия руководства Министерства на ее заключение;
- при оформлении бербоут-чартера принимает меры к включению в чартер условия, предусматривающего право его досрочного прекращения по инициативе фрахтователя.

После заключения сделки:

- «Совфрахт» информирует УЭФиП, ГХО и пароходство об основных условиях сделки и датах передачи судна пароходству, составляет график платежей арендной платы до конца срока аренды и передает его ЦВА (Центральное валютное агентство ММФ), ГХО, УЭФиП и управлению кадров (только дату передачи судна пароходству);
- ГХО совместно с Главморинспекцией подготавливает проект приказа Министра о принятии судна в бербоут-чартер, присвоении судну нового названия и закрепления его эксплуатации за соответствующим пароходством;
- управление кадров и пароходство, для которого арендуется судно, в установленном порядке оформляют выездные документы на экипаж и обеспечивают прибытие приемной

комиссии и экипажа на судно в сроки, сообщенные «Совфрахтом».

При приемке судна:

- «Совфрахт» обеспечивает получение оригинала купчей, участвует в приемке судна для обеспечения соблюдения всех коммерческих условий заключенных контрактов и надлежащего оформления передачи вместе с судном необходимой документации (свидетельств, сертификатов и т.п.);
- доковая инспекция судна производится представителями пароходства в соответствии с условиями контракта на аренду судна. В случае возникновения разногласий между представителями пароходства и классификационного общества, осуществляющего надзор за судном, по вопросам соответствия технического состояния отдельных механизмов судна имеющимся на судне сертификатам, представители пароходства привлекают к инспекции независимых сюрвейеров по рекомендации «Совфрахта»;
- к доковой инспекции судна, по возможности, привлекаются представители Регистра СССР или представители иностранного классификационного общества по уполномочию Регистра СССР с тем, чтобы на основании предусмотренной контрактом необходимой судовой документации выдать сертификаты с учетом нового названия судна;
- во время доковой инспекции пароходством совместно с представителем «Совфрахта» должен быть определен и выполнен объем неотложного ремонта или дооборудования судна с учетом требований Международного союза

электросвязи, а также требований санитарного и пожарного надзоров, органов охраны труда и техники безопасности.

После приемки судна пароходство в установленном порядке вносит судно в Государственный судовой реестр, оформляет приписку судна к порту и присвоение судну радиопозывных.

На суда, принятые в бербоут-чартер, распространяются все нормативные документы, действующие в Минморфлоте. Коммерческая и техническая эксплуатация этих судов, обеспечение безопасности мореплавания осуществляются наравне с основным флотом пароходства.

Страхование бербоут-чартерного флота было возложено на «Совфрахт» через САО «Ингосстрах». В отличие от основного флота, построенного или приобретенного за счет государственных инвестиций, все суда бербоут-чартерного флота страхуются, начиная с момента приемки их в аренду и подъема государственного флага Союза ССР. Политику и условия страхования определяет «Совфрахт» по согласованию с УЭФиП. Он же совместно с пароходствами и, в случае необходимости, с юридическим отделом ММФ оформляет и страховые случаи в САО «Ингосстрах». «Совфрахт» сообщает в УЭФиП и ЦВА расчет страховой премии по каждому судну немедленно по получении страхового полиса от САО «Ингосстрах». Контроль за своевременным поступлением страхового возмещения при наступлении страхового случая и учет этих поступлений осуществляли также «Совфрахт» и ЦВА.

Эксплуатация судна после приемки его в бербоут-чартер допускалась при наличии на судне:

- временного свидетельства, выданного консулом СССР, удостоверяющего право плавания под государственным флагом СССР;

- документа, подтверждающего передачу права собственности на судно;
- мерительных свидетельств (в том числе Панамского и Суэцкого каналов).

Дополнительно к этому на судне должны были быть все документы, предусмотренные международными конвенциями, участником которых являлся СССР, в частности:

- свидетельство о грузовой марке;
- свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;
- свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;
- свидетельство о безопасности пассажирского судна (для пассажирских судов);
- свидетельство о безопасности грузового судна по радиотелеграфии;
- свидетельство, удостоверяющее наличие страхования ответственности за ущерб от загрязнения (для судов, перевозящих более 2000 тонн нефти наливом в качестве груза).

Срок действия свидетельств, выданных судну иностранными классификационными обществами, должен быть не менее 9 месяцев до следующего классификационного освидетельствования.

В целях своевременной выдачи Регистром СССР в советском морском порту мерительного свидетельства, свидетельства о годности судна к плаванию и других необходимых документов принятые в бербоут-чартер суда должны были иметь следующие одобренные компетентным органом документы:

- протокол обмера судна;
- протокол и расчет надводного борта;

- расчет остойчивости и непотопляемости;
- протокол кренования судна;
- основную техническую документацию по вновь построенным судам.

Принятое в бербоут-чартер судно вносилось в Государственный судовой реестр.

После внесения судна в Государственный судовой реестр свидетельство о праве плавания под Государственным флагом СССР выдавалось судну безотносительно к тому, переходит ли право собственности на это судно к Советскому Союзу или оно по истечении срока договора подлежит возврату собственнику.

Мерительные свидетельства для Панамского и Суэцкого каналов, свидетельство о грузовой марке выдавались Регистром СССР на основании соответствующих иностранных свидетельств.

Было зафиксировано принципиальное положение о том, что все бербоутные суда эксплуатируются на принципах хозяйственного расчета и полной самоокупаемости с учетом специфических особенностей, связанных с обстоятельствами по своевременному взносу всех платежей по договору об аренде в соответствующей валюте.

Расстановка судов по регионам и направлениям должна была осуществляться с расчетом выбора наиболее оптимальных в коммерческом отношении вариантов их использования на перевозках грузов внешней торговли и, с учетом предложений «Совфрахта» – на перевозках грузов иностранных фрахтователей и сдачи судов в аренду.

Инвалютные расходы рассчитывались по каждому судну по статьям затрат на базе разрабатываемых пароходствами нормативов. В расходы, оплачиваемые пароходствами, включались все расходы, связанные с эксплуатацией судов:

- инвалюта экипажу взамен суточных;
- расходы на закупку продовольствия по существующим нормам;
- расходы на страхование, оплачиваемые централизованно «Совфрахтом»;
- на приобретение бункера, причем транспортные и пассажирские суда, принятые в бербоут-чартер и используемые на перевозках с оплатой фрахта в иностранной валюте, оплачивали стоимость бункера в иностранной валюте. При бункеровке в советских портах оплата производилась из фондов, выделенных для продажи иностранным судам по ценам, установленным для иностранных судов, с зачислением валюты на счет по аналогии с поступлениями для иностранных судов.

При бункеровке из фондов пароходства оплата стоимости бункера производилась в инвалюте через систему обменных операций.

Суда и буксиры портофлота и буксиры-спасатели при работе с советскими судами приобретали бункер за счет фондов по внутренним отпускным ценам; при работе с иностранными судами или буксировке иностранных объектов бункер приобретался за инвалюту в порядке, предусмотренном для других бербоутных судов.

(Комментарий авторов – смазочные материалы, как правило, закупались в советских портах и оплачивались в советских рублях.)

- на закупку предметов материально-технического снабжения;
- расходы на ремонт и техническое обслуживание;
- навигационные расходы;
- на обмен валюты на соврубли для оплаты расходов в советских портах и соврублевой части зарплаты экипажей;

- к валютным расходам также относятся: диспач, уплачиваемый за досрочную обработку судов в иностранных портах, а также убытки в иностранной валюте за невыполнение условий договоров перевозки, расходы на аварийный ремонт судов и ликвидацию последствий аварий, расходы на приобретение продуктов для ресторанов и товаров для торговли в барах и киосках на пассажирских судах.

При разработке проектов планов пароходства должны были предусматриваться поступления от эксплуатации флота, принятого в бербоут-чартер, в сумме, достаточной для уплаты расходов пароходства, связанных с эксплуатацией каждого судна, а также расходов, оплачиваемых централизованно из ВОФКО (арендная плата, погашение кредитов и процентов по ним, страхование и взнос в Госбюджет – 10% отчислений от ЧВВ).

Ответственность за обеспечение финансовых результатов от эксплуатации бербоут-чартерных судов в иностранной валюте, достаточной для полного покрытия всех расходов и обеспечения платежей в установленные сроки, возлагалась на пароходства и ГХО.

Пароходства были обязаны организовать работу бербоутных судов по аналогии с работой всего флота, находящегося на их балансе, по непрерывным план-графикам (НПГРФ), осуществлять рейсовое планирование с выдачей плана-задания на каждый рейс, производить учет и анализ работы судов, обеспечивать своевременное поступление фрахтовых платежей, проверять сальдо по кассовому исполнению планов по каждому судну. В необходимых случаях, диктуемых объемами и сложностью эксплуатационно-коммерческой работы, пароходствам разрешалось создавать специализированные хозрасчетные группы (ХЭГСы) для руководства работой бербоутных судов.

На «Совфрахт» возлагалась задача обеспечивать парокходства и ГХО регулярной информацией о конъюнктуре фрахтового рынка, осуществлять поиск путей наиболее эффективного использования бербоутных судов и предлагать парокходствам и ГХО наиболее выгодные варианты использования судов для перевозки грузов иностранных фрахтователей. Через своих представителей и зарубежные компании «Совфрахт» осуществлял контроль за обработкой бербоутных судов в иностранных портах с целью сокращения стояночного времени и валютных расходов судов, изучал конъюнктуру рынка купли-продажи судов и, в случае коммерческой целесообразности, совместно с УЭФиП вносил предложения о досрочном прекращении бербоут-чартера и реализации судов в установленном порядке.

При получении сверхплановой чистой валютной выручки (ЧВВ) от работы бербоутного флота в целом по Министерству по итогам работы за год парокходства имели право на получение за счет ВОФКО средств в размере 25% от чистой валютной выручки, заработанной бербоутными судами. Указанные отчисления расходовались парокходствами для закупки за границей через Центральное валютное агентство ММФ в установленном порядке машин, оборудования, вычислительной техники, навигационных приборов и т.п.

Ремонт бербоутных судов производился по отдельному, утвержденному руководством Министерства годовому плану на иностранных и отечественных заводах. Аварийный ремонт этих судов на заграничных базах производился по разрешению руководства Минморфлота, исходя из коммерческой целесообразности.

Периодичность, объем и сроки ремонта бербоутных судов устанавливались в соответствии с «Положением о технической

эксплуатации морского флота» и «Положением о заводском ремонте судов ММФ».

Техническое обслуживание бербоутных судов осуществлялось членами судового экипажа, ремонтными бригадами, береговыми предприятиями (базы технического обслуживания, судоремонтные заводы, электрорадионавигационные камеры) ММФ и ремонтными базами в иностранных портах. Такое обслуживание разрешалось производить по заявкам капитанов в пределах лимитов валютных средств, выделенных для этой цели на каждое судно.

Аналогичным порядком приобретались сменно-запасные части и оборудование для бербоутных судов.

В период ремонта судна допускалось выполнение модернизационных работ, связанных с обеспечением требований конвенций и повышением экономических показателей работы судна. Решение о выполнении этих работ в пределах лимита стоимостью до 50 тыс. инв. руб. принималось главным инженером пароходства по согласованию с органами надзора. Объем модернизационных работ сверх указанной суммы подлежал утверждению руководством ММФ по представлению «Совфрахта».

Утвержденные руководством ММФ лимиты валютных средств на ремонт, техническое обслуживание и приобретение сменно-запасных частей для каждого бербоутного судна на заграничных базах сообщались пароходствам для руководства и исполнения. Перераспределение утвержденных средств между судами производилось в процессе ремонта судов с разрешения «Совфрахта» в пределах до 25% от установленных сумм для каждого судна. Оплата расходов по ремонту судов, согласно утвержденному плану ремонта или разрешению руководства ММФ по отдельным видам работ, производилась

Центральным валютным агентством по поручению «Совфрахта» через В/О «Судоимпорт».

Учет доходов и расходов по судам, принятым в долгосрочную аренду от иностранных фирм, и судам, приобретенным за счет ВОФКО, осуществлялся в инвалютных и советских рублях по времени фактических поступлений и платежей. Операции по валютному оборотному фонду коммерческих операций отражались на отдельных балансах парокhodств Центрального валютного агентства ММФ.

Все расчеты по доходам и расходам судов производились через Внешторгбанк СССР отдельно в инвалютных и советских рублях Центральным валютным агентством.

«Совфрахт» при отфрахтовании бербоут-чартерных судов под перевозку грузов иностранных фрахтователей должен был указывать в договорах-чартерах номер субрасчетного счета ЦВА для зачисления средств на субрасчетный счет ВОФКО и в установленные сроки (для отфрахтования советского тоннажа) направлять в парокhodства и ЦВА ММФ уведомления об отфрахтовании бербоут-чартерных судов под перевозку грузов иностранных фрахтователей и копии чартеров.

При перевозке грузов иностранных фрахтователей на бербоут-чартерных судах парокhodства осуществляли контроль за своевременным получением фрахта от иностранных фирм в соответствии с условиями оплаты, указанными в чартерах и полученными от «Совфрахта». Контроль за дебиторской задолженностью иностранных фирм по перевозкам грузов иностранных фрахтователей на бербоут-чартерных судах, ведение претензионной переписки и принятие мер по своевременному взысканию фрахта осуществляли парокhodства.

Центральное валютное агентство оформляло в течение двух рабочих дней с момента получения от пароходств счета-платежные требования по перевозкам внешнеторговых грузов на бербоут-чартерных судах и предъявляло их соответствующим объединениям МВТ, осуществляло централизованный учет по поступлениям от перевозок внешнеторговых грузов на счет валютного оборотного фонда коммерческих операций и по прохождению сумм по выпискам Внешторгбанка СССР. Оно же осуществляло централизованный учет по поступлениям из-за границы фрахта от перевозки грузов иностранных фрахтователей на бербоут-чартерных судах и зафрахтованных за счет средств фонда иностранных судов и зачисление фрахта на субрасчетный счет Валютного оборотного фонда коммерческих операций и правильное отражение по его статьям.

Дисбурсментские счета за обслуживание судов, принятых в бербоут-чартер в иностранных портах, поступали от инофирмы в пароходства. После проверки пароходства акцептовали счета и направляли в ЦВА заявку на перевод средств за границу с указанием наименования судов и статей по платежам субрасчетного счета.

Учет всех эксплуатационных расходов в советских рублях по бербоут-чартерным судам по времени их фактического возникновения осуществлялся пароходствами в балансе основной деятельности по конкретным судам и статьям затрат как дебиторская задолженность, которая подлежала возмещению за счет обмена свободно конвертируемой валюты на советские рубли.

Платежи арендной платы, погашение кредита Внешторгбанка СССР, процентов по ним и по страхованию судов осуществлялись ЦВА ММФ на основании писем «Совфрахта».

Отчисления в доход госбюджета СССР 10% прибыли в иностранной валюте от перевозок грузов и пассажиров бербоут-чартерным флотом и свободного остатка Валютного оборотного фонда коммерческих операций сверх установленной предельной суммы этого фонда на конец года производились ЦВА ММФ и отражались на его учете по расчетам с государственным бюджетом СССР.

Из краткого пересказа и фрагментарного описания «Основных положений...» читателю, интересующемуся этой непростой, хотя весьма интересной и важной сферой коммерческо-предпринимательской деятельности на рынках международного судоходства, становится, по мнению авторов, ясно, что этот документ получился не только нормативно-правовым, но и своеобразным алгоритмом-путеводителем, детально отражающим все процедуры, соблюдение которых должно было неукоснительно выполняться всеми его участниками для успеха дела.

Дальнейшая практическая работа подтвердила правильность принципиальных решений развития коммерческо-предпринимательской деятельности на рынках международного судоходства.

ГЛАВА 6. НЕКОТОРЫЕ ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Валютный оборотный фонд коммерческих операций (ВОФКО) и его роль в развитии коммерческо-предпринимательской деятельности, включая обновление флота для пароходств

После начала в феврале 1973 г., на свой страх и риск, удачной сделки по двум судам и после получения уже в марте принципиального письменного одобрения Председателя Правительства на проведение таких операций, «Совфрахт», его представители и агенты на международных фрахтовых рынках развернули масштабную работу по бербоут-чартерным операциям в деловом и творческом содружестве со специалистами Министерства и пароходств.

Оценивая результаты коммерческо-предпринимательской деятельности Минморфлота на рынках международного судоходства по фрахтованию судов в бербоут-чартер с переходом их в собственность Советского Союза как положительные, Совет Министров СССР (Постановление от 1 июля 1976 г.) разрешил Минморфлоту в рамках ВОФКО использовать заработанные бербоутным флотом средства в размере 30,0 млн. инв. руб. на цели воспроизводства. Фонд стал финансовой базой не только для бербоут-чартерных операций, но и для развития других разнообразных форм предпринимательской деятельности, характерных для судоходства и его инфраструктуры.

По состоянию на начало 1988 г. в составе бербоутного флота находилось 113 судов общим дедвейтом 1438,3 тыс. тонн. Этими судами было перевезено более 60 млн. тонн внешнеторговых грузов, в том числе 13,2 млн. тонн импортного зерна, 10,3 млн. тонн гвинейских

бокситов, 23,3 млн. тонн нефтеналивных грузов и 8,0 млн. тонн сжиженного аммиака. Кроме того, перевезено 28,7 млн. тонн грузов иностранных фрахтователей.

За время проведения коммерческих операций по аренде судов в бербоут-чартер в полную собственность государства без затрат государственных средств перешло 67 судов дедвейтом 996 тыс. тонн первоначальной стоимостью 456,9 тыс. инв. руб. и частично оплачена стоимость еще 44 судов.

Первенцы и родоначальники бербоут-чартерного флота теплоходы «Совфрахт» и «Совинфлот», которые обошлись Морфлоту (арендные платежи плюс проценты) соответственно в 7118 и 7137 тыс. инв. руб., за 15 лет эксплуатации под флагом СССР полностью покрыли платежи заработанным фрахтом и принесли чистой прибыли соответственно 21169 и 22761 тыс. инв. руб. каждый.

Специалисты «Совкомфлота», пользуясь хорошей деловой репутацией среди судоходных и банковских кругов на внешнем рынке, успешно осуществили крупномасштабную операцию по омоложению флота – продажу устаревших судов и покупку более совершенных для нескольких пароходств. Так были заменены 21 танкер типа «София» Новороссийского пароходства, достигшие 20-25-летнего возраста, и 10 теплоходов такого же возраста типа «Ленинский Комсомол» Черноморского пароходства. Средний возраст вновь приобретенных судов колебался до 5,5 лет. При этом стоимость этих судов была в 10 и более раз ниже новых судов планового пополнения.

Всего таким путем было приобретено 63 судна для 5 пароходств, общим дедвейтом 2102,1 тыс. тонн на сумму 357,9 млн. инв. руб.

Учитывая естественное старение бербоут-чартерного флота и финансовые возможности ВОФКО, с середины 80-х годов началось обновление и бербоутного флота судами-новостройками с высокими технико-экономическими характеристиками. Первыми среди них были 5 танкеров-продуктовозов дедвейтом по 29900 тонн каждый для перевозки грузов иностранных фрахтователей по долгосрочному контракту.

Реализуя предоставленные Правительством права на другие виды предпринимательской деятельности, «Совкомфлот» за счет ВОФКО осуществлял другие виды коммерческо-предпринимательской деятельности, а именно:

а). Фрахтование судов для перевозок грузов иностранных фрахтователей. По этому виду деятельности с начала операций до конца 1987 г. было получено чистой прибыли 23442, 0 тыс. инв. руб.

б). Эксплуатация иностранных судов совместно с иностранными компаниями на внешнем рынке. С 1982 по 1987 г. совместно с иностранной компанией «Херроу Файненс» за счет кредитов иностранных банков было приобретено 8 судов дедвейтом 440,0 тыс. тонн. На их приобретение было затрачено 27,6 млн. руб. Суда эксплуатировались под иностранным флагом на перевозках грузов иностранных фрахтователей. За пятилетний срок их работы были полностью покрыты затраты на их покупку, а чистая прибыль, полученная от операции по продаже этих судов в 1987 г., составила 7,0 млн. инв. руб. 50% этой суммы поступило на счет ВОФКО.

в). Самостоятельная эксплуатация иностранных судов под иностранным флагом на перевозках грузов иностранных фрахтователей.

В порядке эксперимента в 1985 г. за счет кредита иностранного банка на рынке за 6,4 млн. долл. США был куплен т/х «Фортуни». Судно было передано иностранной компании в техническое обслуживание и коммерческую эксплуатацию под контролем «Совкомфлота». Через два года, используя благоприятную конъюнктуру рынка, судно было продано. За счет выручки от продажи и доходов от эксплуатации кредиты банка были погашены, а чистая прибыль от этой операции, поступившая на счет ВОФКО, составила 2,3 млн. долл. США.

г). Использование конъюнктуры рынка купли-продажи судов с целью извлечения валютной выгоды. В 1985 г. за счет кредита иностранного банка за 8,3 млн. долл. США был приобретен для перевозки суперфосфорной кислоты танкер «А. Каверзнев», переданный в эксплуатацию на правах оператора Латвийскому пароходству, которое специализировалось на перевозках этих грузов. В течение последовавших двух лет пароходство получило по плановым поставкам флота четыре аналогичных судна, а заключение контрактов по расширению грузовой базы по ряду причин задержалось. Учитывая наметившийся рост стоимости подержанных судов, в конце 1987 г. танкер был продан за 9,5 млн. долл. США. За счет поступлений от перевозок и выручки от продажи судна кредит банка был полностью погашен, а чистая прибыль от этой операции составила 5,5 млн. долл. США.

д). Консигнационные операции.

За счет средств ВОФКО в портах Черноморского, Новороссийского, Балтийского и Дальневосточного пароходств были построены склады и закуплено оборудование и средства транспорта на

сумму 2383,8 тыс. инв. руб. для хранения консигнационных товаров и их доставки на суда.

К концу 1987 г. от консигнационных операций на счет ВОФКО поступило 3388,4 тыс. инв. руб. в виде комиссии от иностранных поставщиков. 50% от этих поступлений было перечислено в государственный бюджет.

е). Деятельность смешанных компаний за границей, акционерный капитал которых оплачивался за счет средств ВОФКО.

Со времени образования Валютного оборотного фонда коммерческих операций за счет средств фонда начали создаваться смешанные агентские, фрахтовые, стивидорные, бункерные компании во многих зарубежных странах, представляющих интерес для судоходного бизнеса и коммерческо-предпринимательской деятельности. Такие компании, акционерный капитал которых формировался за счет средств ВОФКО, были созданы в 19 странах. Советская доля акционерного капитала в них составляла немногим более 10 млн. инв. руб. К концу 1987 г. компании владели уже движимым и недвижимым имуществом на сумму свыше 41 млн. инв. руб. за вычетом амортизации. Советская доля в собственности компаний составляла 22012,1 тыс. инв. руб. Все компании работали на принципах полного хозрасчета и самофинансирования.

С момента организации компаний в виде дивидендов, различного рода комиссий в ВОФКО было перечислено 62378,7 тыс. инв. руб. За счет разницы в окладах советских работников в госбюджет перечислено 7712,8 тыс. инв. руб. Только за один 1987 г. компании

обслужили 24471 судозаходов советского флота в иностранные порты, привлекли на советские суда международных линий грузы иностранных фрахтователей на сумму фрахта 155123,0 тыс. инв. руб., отфрахтовали советские суда под перевозки грузов иностранных фрахтователей на сумму фрахта

23254,0 тыс. инв. руб. и зафрахтовали иностранные суда для перевозки внешнеторговых грузов на сумму фрахта 20734,0 тыс. инв. руб.

ж). Безвозмездное выделение валюты из ВОФКО на развитие материально-технической базы парокhodств.

По состоянию на 1.01.88 г. были выданы разрешения на закупку по импорту различного оборудования для парокhodств, портов, заводов, учебных заведений, вычислительных центров на сумму 105105,0 тыс. инв. руб. За поставляемую часть этого оборудования платежи в сумме 50635,8 тыс. инв. руб. уже были перечислены до 1.01.88 г. в виде авансовых платежей.

з). Выдача беспроцентных возвратных ссуд парокhodствам на ремонт судов и другие неотложные нужды.

К началу 1988 г. за счет средств ВОФКО были выделены возвратные ссуды парокhodствам и некоторым другим организациям Минморфлота на сумму 87368 тыс. инв. руб.; к этому времени парокhodствами возвращены ссуды на сумму 70988 тыс. инв. руб.

и). Финансирование строительства терминала для совместной стивидорной компании «Эллайд Стивидоринг» в порту Антверпен.

На строительство терминала в порту Антверпен для обработки советских судов совместной компании «Эллайд Стивидоринг» из ВОФКО был предоставлен кредит на сумму 8248 тыс. инв. руб. из расчета 12,5% годовых. По состоянию на 1.01.88 г. компания в соответствии с графиком погашения платежей возвратила 4913,2 тыс. инв. руб. основного долга, а также выплатила ВОФКО 2983,5 тыс. инв. руб. процентов за пользование кредитом. Остальная часть была погашена в соответствии с графиком платежей.

к). Операции с бункерным топливом через смешанную компанию «Боминфлот».

С целью дополнительного заработка валюты свободные средства ВОФКО переводились в компанию «Боминфлот» для закупки при выгодной конъюнктуре рынка бункерного топлива целыми пароходными партиями по оптовым ценам с последующей его реализацией мелкими партиями при бункеровке судов.

В результате таких операций ВОФКО получил прибыль в сумме 12126 тыс. инв. руб.

л). Размещение временно свободных средств в Московском народном банке.

Через компанию «Совфрайт» (Лондон) в Московском народном банке, расположенном в этом же городе, по решению Валютного Комитета Совета Министров СССР от 23 ноября 1983 г. был открыт специальный счет для размещения средств ВОФКО, предназначенных для выплаты арендной платы за суда по мере наступления сроков платежей. За время нахождения средств на депозитах Московский народный банк (филиал Внешторгбанка

СССР) выплачивал соответствующие проценты. Это гарантировало сохранность накапливаемых средств, своевременную оплату всех платежей, а также получение дополнительных поступлений в фонд ВОФКО. За пятилетний срок сумма процентов составила 4469 тыс. инв. руб.

В результате указанного использования Валютного оборотного фонда коммерческих операций в доход государства направлено около 100 млн. руб. в свободно конвертируемой валюте, и по судам, принятым в бербоут-чартер, полностью произведены расчеты по платежам за аренду судов в сумме свыше 600 млн. инв. руб. На баланс парокходств переданы суда стоимостью 81,2 млн. инв. руб. На конец 1987 г. «Совкомфлот» имел в своем составе 122 морских транспортных судна общим дедвейтом 1,6 млн. тонн. Это выдвинуло его в разряд крупных морских парокходств.

За счет средств ВОФКО закупалось оборудование для флота, заводов, механизмы для погрузо-разгрузочных работ в портах, электро-радионавигационные приборы, обеспечивающие повышение безопасности мореплавания, и многое другое, на что централизованно валюта не выделялась.

Таким образом, идея организации и развития коммерческо-предпринимательской деятельности в сфере рыночной экономики международного судоходства государственными структурами, базирующимися на плановом регулировании производственно-экономической деятельности, подтвердила достаточно эффективную жизнеспособность в условиях рыночного производства с его законами конкурентной борьбы.

Профессионализм моряков и береговых работников, причастных к этой новой сфере деятельности, четкое исполнение договорных

обязательств, высокий уровень сервиса при относительно низких ценах как на перевозках товаров, так и особенно в работе пассажирских судов в круизах, неизменно повышали спрос на суда под советским флагом.

Характерным в этом отношении было наше участие в пассажирском круизном бизнесе судами бербоутного флота. Первым на условиях бербоут-чартера был приобретен у немецкой фирмы турбоход «Максим Горький», построенный немецкими судостроителями для туристических путешествий соотечественников. Но в первые же годы эксплуатации престижного лайнера вместо ожидаемых прибылей на судовладельцев обрушился вал возрастающих из круиза в круиз убытков, которые вынудили фирму расстаться с одним из лучших и комфортабельных по тому времени судов. Мы передали этот лайнер в оперативное управление Черноморскому пароходству, которое в то время было самым крупным из всех пароходств Советского Союза и обладало достаточным количеством опытных кадров и хорошей инфраструктурой для организации и поддержания на должном уровне пассажирского бизнеса.

Возглавил экипаж ныне покойный капитан Сергей Леванович Дондуа, который начинал свою морскую службу матросом пассажирского катера Ялтинского порта в канун Великой Отечественной войны. Годы войны С. Дондуа провел в составе аварийно-спасательной службы Черноморского военно-морского флота. День Победы встретил в румынском порту Констанца. После демобилизации в 1948 г. поступил на четвертый курс Одесского мореходного училища и в том же году его окончил. Пройдя все ступени штурманской практики, в 1953 г. поднялся на борт сухогруза «Карл

Маркс» капитаном. В 1957 г. заочно окончил Одесское высшее инженерное морское училище и с 1960 г. перешел работать капитаном на пассажирских судах. Успешно возглавлял экипажи «Литвы», «Белоруссии», «Тараса Шевченко», в 1974 г. был назначен капитаном пассажирского лайнера «Максим Горький».

С мая 1975 г. пассажирский турбоход «Максим Горький» первым из советских судов стал совершать круизы с иностранными туристами в Карибском море и у берегов США, а затем по Средиземному морю в северные порты Западной Европы, Скандинавии и Шпицбергена. Судно стало своеобразным центром подготовки экипажей для работы на круизных судах, его экипаж внес большой вклад в развитие морского туризма и в укрепление взаимопонимания между народами. За период с 1975 по 1980 г. гостеприимством экипажа «Максим Горький» воспользовалось свыше 65 тыс. пассажиров.

В течение неполных восьми лет эксплуатации судна под флагом СССР «Совкомфлот» полностью рассчитался с прежним судовладельцем и погасил проценты банка общей суммой 25576 тыс. инв. руб., а после модернизации и расширения видов сервисных услуг повысил суточную доходность на 10 тыс. инв. руб. «Максим Горький» продолжил успешную конкуренцию на круизном рынке, доставляя радость и удовольствие людям. По состоянию на начало 1988 г. чистая валютная выручка от эксплуатации этого судна составила 30187 тыс. руб.

Противники разрядки напряженности в годы «холодной войны» прибегали нередко к угрозам и шантажу в отношении судов под советским флагом. В 1975 г. при стоянке «Максима Горького» в Нью-Йоркском порту подводные диверсанты установили на днище судна радиоуправляемые мины, взрывом судну были нанесены значительные

повреждения. Проявленные капитаном С.Дондуа организаторские и дипломатические способности, слаженные и самоотверженные действия экипажа позволили устранить нанесенные судну значительные повреждения, не допустить паники среди пассажиров и продолжить круиз в соответствии с расписанием.

За выдающийся вклад в развитие морского транспорта страны Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 июля 1982 г. С.Л. Дондуа было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

ГЛАВА 7. ВЕТРЫ ПЕРЕМЕН

Терпеливому и заинтересованному читателю, надо полагать, стало ясно, что для успешного становления и развития «Совкомфлота» достаточной законодательной базой являлись:

- рыночная практика международного судоходства;
- резолюция Председателя Правительства на докладной записке Министра морского флота;

- межведомственная «Инструкция о порядке образования и использования Валютного оборотного фонда коммерческих операций, отчетности по использованию этого фонда и судов, принятых Минморфлотом от иностранных фирм в долгосрочную аренду с последующим переходом права собственности на них к Советскому Союзу, и судов, приобретенных за счет средств указанного фонда», утвержденная по поручению Правительства СССР Министром морского флота 16 декабря 1976 г. по согласованию с Госпланом, Минфином, Внешэкономбанком, Минвнешторгом СССР;

- ведомственная инструкция «Основные положения по аренде в бербоут-чартер с переходом права собственности, приобретению иностранных судов за счет средств Валютного оборотного фонда коммерческих операций (ВОФКО) и организации их работы», утвержденная Министром морского флота 15 декабря 1980 г.

Все эти документы, особенно последние два, хотя и сформулированы не всем понятным чиновничьим языком профессионалов, выдержали испытание временем и в своей основе не утратили хозяйственно-экономического значения.

Это не наукообразное словоблудие, допускаемое в различного рода диссертациях, начиная с названия. Помните старый анекдот о диссертации на тему: «Влияние духовых инструментов на духовную жизнь духовенства», когда на вопрос: «А нельзя ли это глубоко философское понятие изложить попроще?», последовал ответ: «А на хрена попу гармонь!».

а) первые удары по «Совкомфлоту» начались с интриг вокруг ВОФКО

С ростом результативности коммерческо-предпринимательской деятельности Минморфлота, с одной стороны, и углублением застойных явлений в других отраслях народного хозяйства, работавших на потребительский рынок, с другой, возрастали требования валютных затрат на импорт потребительских (в том числе продовольственных) товаров.

В поисках источников дополнительных валютных поступлений мудрые и не в меру находчивые товарищи из Комиссии по внешне-экономическим вопросам Совмина, Госплана и Минфина СССР обратили свои взоры на Валютный оборотный фонд коммерческих операций Минморфлота, который изначально был создан не по их инициативе, а скорее наоборот, и успешно развивался, не требуя бюджетных вливаний. В то же время многие внешнеэкономические организации других министерств и ведомств, созданные в соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19 августа 1986 г. № 991 «О мерах по совершенствованию управления внешнеэкономическими связями» и последующим Постановлением Совета Министров СССР от 24 марта 1988 г. № 376 «О совершенствовании организационной

структуры внешнеэкономических организаций министерств и ведомств СССР», испытывали трудности и неприглядно выглядели в сравнении с Морфлотом.

По неписанным законам чиновничьих игр, по давным-давно сложившейся практике в библейском духе: вначале было слово — появилось вдруг поручение Комиссии по внешне-экономическим вопросам Совета Министров СССР от 17 сентября 1987 г. Госплану, Минфину совместно с Минморфлотом и Внеш-экономбанком рассмотреть вопрос «О дальнейшем функционировании Валютного оборотного фонда коммерческих операций Минморфлота СССР».

В докладной записке за подписями заместителя Председателя Госплана Ю. Хоменко и заместителя Министра финансов Г. Панскова говорилось: «В результате деятельности Валютного оборотного фонда, образованного по решению Совета Министров СССР от 1 июня 1976 г., направлено в доход государства около 100 млн. руб. в свободно конвертируемой валюте и по судам, принятым в бербоут-чартер, полностью произведены расчеты по платежам за аренду в сумме свыше 699 млн. руб., приобретено судов стоимостью 81,2 млн. руб.».

Вместе с тем, в процессе работы выявились и отдельные недостатки, в частности, передача судов на баланс парокходств после выплаты арендной платы, по мнению Госплана СССР и Минфина СССР, была недостаточной. (Заметим в скобках — это не входило в изначальные задачи коммерческих операций). Не всегда соблюдался порядок возмещения эксплуатационных расходов судов в советских рублях путем получения этих рублей за счет обмена на свободно конвертируемую валюту во Внешторгбанке СССР... И далее говорится,

что, по мнению Госплана и Минфина, в новых хозяйственных условиях, когда с 1987 г. пароходства и предприятия Минморфлота перейдут на полный хозяйственный расчет и самофинансирование с получением права самостоятельного осуществления экспортно-импортных операций, создания фондов валютных отчислений, постановка вопроса о целесообразности изменения условий деятельности Валютного оборотного фонда является правомерной. (Казалось бы, в чем же дело: переводите пароходства на новые условия, создавайте там флот, но зачем разрушать хорошо действующее хозяйство?)

По мнению Госплана и Минфина СССР в новых хозяйственных условиях работу, направленную на дальнейшее совершенствование и расширение предпринимательской деятельности пароходств, целесообразно вести за счет средств Валютного оборотного фонда, т.е. прекратить централизованные за счет бюджета поставки флота всем пароходствам, а это примерно 1 млрд. долл. США в год, повесив их на ВОФКО.

И, наконец, самое существенное и драматическое по своим последствиям: «В целях устранения отмеченных недостатков, дальнейшего совершенствования и развития предпринимательской деятельности на внешнем рынке с широким привлечением к ней морских пароходств и других советских организаций Минморфлотом СССР внесено новое предложение о создании на базе ВВО «Совкомфлот», которое в настоящее время осуществляет предпринимательскую деятельность за счет средств Валютного оборотного фонда, морского акционерного объединения на принципе полного хозяйственного расчета, самофинансирования и валютной окупаемости, с передачей на баланс этого объединения основных и

оборотных средств Валютного оборотного фонда». (Кстати, передавать было нечего, т.к. они были в его распоряжении изначально.)

Госплан СССР и Минфин СССР считали возможным создание такого акционерного объединения, осуществляющего хозяйственную деятельность без привлечения государственных средств. (А разве до этого государство что-то выделяло?) Минморфлоту поручалось подготовить проекты необходимых учредительных документов и по вопросам, требующим решения Совета Министров СССР, внести предложения в установленном порядке.

б) реванш догматиков от плановой системы

Появилось повторное поручение Комиссии по внешне-экономическим вопросам Совмина СССР от 23 декабря 1987 г. – представить согласованные с Минморфлотом и Внешэкономбанком предложения «О дальнейшем функционировании Валютного оборотного фонда коммерческих операций Минморфлота». В конце января 1988 г. такой документ был представлен. Кроме подписей руководства Госплана и Минфина СССР под ним стояли еще две подписи: Министра морского флота Ю. Вольмера и Председателя Правления Внешэкономбанка Ю. Московского.

В сопроводительной записке к проекту постановления Совмина СССР констатировалось, что предпринимательская деятельность Минморфлота СССР в сфере международного судоходства на базе указанного фонда, осуществляемая с 1973 г. без привлечения государственных средств и материальных ресурсов, получила значительное развитие и является эффективной.

Фонд имеет в своем распоряжении 122 морских транспортных судна общим дедвейтом 1,6 млн. тонн. По многим из этих судов

произведены расчеты по арендным платежам и они полностью перешли в собственность государства. Достигнутые масштабы деятельности фонда сравнимы с объемом работы крупного морского пароходства.

Однако в организации деятельности этого фонда в современных условиях имеют место недостатки.

В соответствии с принятыми в 1976 г. и действующими документами, регламентирующими предпринимательскую деятельность Минморфлота СССР за счет средств фонда, она развивалась самостоятельно вне государственного плана и параллельно основной эксплуатационной деятельности пароходств Минморфлота СССР. (Но ведь в этом и состояла первоначальная идея, оказавшаяся продуктивной!)

На базе средств фонда возникло подобие многопрофильного коммерческого предприятия, которое до недавнего времени не было оформлено организационно и не обладало правами юридического лица по законодательству СССР, а вопросами его деятельности занималось несколько структурных подразделений Министерства. В результате имели место отдельные недостатки в организации бухгалтерского учета и отчетности. (Вот она технология чиновников – не суть дела, а форма, напоминающая анекдот: «Вам такси нужно или ехать?»)

Всесоюзное внешнеторговое объединение «Совкомфлот», созданное в 1986 г. для руководства деятельностью фонда в условиях перехода пароходств и предприятий Минморфлота СССР на полный хозяйственный расчет и самофинансирование и расширения их самостоятельности в области внешнеэкономической деятельности, с хозяйственной точки зрения также не полностью соответствовало

характеру современной и перспективной деятельности на базе этого фонда.

Учитывая изложенное, высказывалось мнение о целесообразности создания на базе имущественных и денежных средств ВОФКО акционерного коммерческого предприятия «Советский коммерческий флот» (АКП «Совкомфлот»), являющегося юридическим лицом по законодательству СССР, находящегося в ведении Минморфлота СССР и осуществляющего предпринимательскую деятельность в сфере международного судоходства с участием в качестве акционеров морских пароходств, а в дальнейшем, возможно, и других советских организаций. (Обеспечить существование ежа и трепетной лани в одном загоне под присмотром Госплана с надеждой на высокий приплод?)

Основными задачами АКП «Совкомфлот» являлись: увеличение валютных поступлений за счет использования на перевозках грузов и пассажиров судов, арендуемых на условиях бербоут-чартера и приобретенных у иностранных фирм, и осуществления других видов коммерческих операций, имеющих целью извлечение прибыли от оперативно складывающейся обстановки на мировом рынке в сфере международного судоходства, а также участия в развитии на этой основе материально-технической базы морского транспорта.

Свою хозяйственную деятельность АКП «Совкомфлот» осуществлял с применением положений закона СССР о государственном предприятии (объединении) на принципах полного хозяйственного расчета, самофинансирования и валютной самоокупаемости и обеспечивал свое хозяйственное, научно-техническое и социальное развитие полностью за счет собственных

или заемных средств без использования государственных капитальных вложений и материальных ресурсов.

В связи с этим предприятие самостоятельно планировало все виды своей деятельности и освобождалось от платы за производственные фонды, созданные без использования государственных капиталовложений, но вносило в бюджет плату за используемые трудовые и природные ресурсы.

Предлагалось увеличить более, чем в два раза размеры перечислений в доход государства средств в иностранной валюте, зарабатываемых АКП «Совкомфлот».

Предлагаемые меры по совершенствованию организации и принципов предпринимательской деятельности Минморфлота СССР в сфере международного судоходства с привлечением к участию в ней морских пароходств были призваны способствовать росту дополнительных валютных поступлений в доход государства.

На основании этой записки вышло Постановление Совета Министров СССР от 16 апреля 1988 года № 474, которое принципиально изменяло, не в лучшую сторону, цели и правовое поле, при которых успешно стартовала и эффективно действовала на протяжении более 11 лет на рынках международного судоходства коммерческо-предпринимательская организация Минморфлота СССР.

И в самом деле, если обратиться к нормативным документам, то по первому из них приобретение иностранных судов за счет средств ВОФКО имеет целью пополнение советского торгового флота различными типами судов для более полного обеспечения потребностей внешней торговли в перевозках грузов морем.

Основным критерием экономической целесообразности заключения таких сделок является получение чистой валютной

выручки от эксплуатации судов, достаточной для возмещения расходов на их аренду или приобретение в согласованный договором срок.

Операции по аренде в бербоут-чартер или приобретению иностранных судов осуществляются за счет средств ВОФКО и/или коммерческих кредитов Внешторгбанка СССР без привлечения средств из государственного бюджета. С согласия Внешторгбанка СССР или под его гарантию допускается привлечение кредитов иностранных банков.

Для стимулирования этой важной для государства формы коммерческо-предпринимательской деятельности и учитывая особенности рыночной экономики в сфере судоходства, выражающихся в частых колебаниях фрахтового рынка, государственные налоги ограничивались 10% от чистой валютной выручки, получаемой от эксплуатации этих судов.

Новое же акционерное коммерческое предприятие – АКП «Совкомфлот», созданное взамен просуществовавшего всего лишь 23 дня на бумаге Всесоюзного хозрасчетного внешнеторгового объединения «Совкомфлот», должно было действовать на тех же принципах полного хозяйственного расчета, самофинансирования и валютной самоокупаемости, но основные задачи сведены уже к одной – увеличение поступления иностранной валюты для защиты интересов госбюджета. В два раза увеличиваются отчисления в бюджет от чистой валютной выручки, и введен дополнительный вид налога за использование трудовых и природных ресурсов (т.е. введена политика удушения, а не развития).

Новое постановление, которое чиновники Госплана и Минфина сумели экономически необоснованно навязать Морфлоту, получив

согласительную подпись еще недостаточно наученного горьким опытом Министра на проекте, представленном в Правительство, наносило смертельный удар основополагающей концепции, вытекавшей из резолюции А.Н. Косыгина: **СОГЛАСИТЬСЯ**, философская суть которой состояла в том, что валютные средства, выделяемые государством для фрахтования иностранного тоннажа под перевозки внешнеторговых товаров, купленных или проданных на условиях доставки советской стороной (СИФ-ФОБ), рациональнее расходовать не столько на оплату транспортных услуг, сколько использовать через кредитно-финансовые механизмы свободного рынка для приобретения флота без привлечения финансовых ресурсов государства.

Теперь же было установлено: средства АКП «Совкомфлот» в иностранной валюте формируются только за счет поступлений от коммерческой деятельности на внешнем рынке, средства в советских рублях, используемые для оплаты эксплуатационных расходов судов в рублях, включая оплату труда моряков, аппарат управления и других расходов – за счет обмена свободно конвертируемой валюты во Внешторгбанке СССР, доходов в советских рублях от перевозки грузов и пассажиров и других поступлений.

Этим же постановлением устанавливалось, что АКП «Совкомфлот» является юридическим лицом по советскому законодательству, т.е. изменялось и юридическое поле его деятельности.

Все эти изменения не слишком ясные и понятные неискушенному читателю определили курс на разорение и смерть крупного, хорошо функционирующего коммерческого судоходного предприятия: оно лишалось реальных источников для

финансирования обновления и развития флота и было обречено довольствоваться эксплуатацией до сдачи на металлолом того тоннажа, который был приобретен за предшествующие полтора десятка лет.

Дальнейшая перспектива вырисовывалась похожей на предпринимательскую деятельность персонажа из старого одесского анекдота, который покупал на Привозе сырые яйца, варил их и там же продавал по той же цене. А когда друзья спрашивали, в чем смысл бизнеса, отвечал: во-первых, при деле и, во-вторых, имею бесплатный бульон.

в) еще один колосник на шею «Совкомфлота»

В дополнение к правам и функциям, установленным постановлением Совета Министров СССР, Приказом Министра морского флота от 3 июля того же года № 81-пр на АКП «Совкомфлот» возлагалось выполнение брокерских функций, в частности, закупка на внешнем рынке по поручениям пароходств судов и плавсредств в капиталистических странах.

В связи с наметившейся тенденцией сокращения централизованных поставок судов для пароходств Минморфлота из-за сложного положения в стране с валютными ресурсами стало заметно ощущаться старение транспортного флота (средний возраст судов в отрасли достиг 15 лет), что в перспективе угрожало потерей его конкурентоспособности на фрахтовом рынке и снижением эффективности из-за увеличения расходов на техническое обслуживание. Учитывая это обстоятельство, Минморфлот разработал и в 1988 г. приступил к реализации программы замены флота за счет мобилизации валютных средств фонда валютных отчислений Министерства и пароходств, установленных для них постановлением Совмина СССР в

связи с переходом с 1 января 1987 г. на полный хозяйственный расчет и самофинансирование, а также за счет привлечения кредитов банков через АКП «Совкомфлот» и его зарубежные компании.

Используя предоставленное АКП «Совкомфлот» право свободной работы на международном рынке, его высокую репутацию в судоходных, судостроительных и финансовых кругах, через него как брокера на протяжении 1988-1990 гг. были подписаны контракты на приобретение и строительство на иностранных верфях для пароходств 85 судов различных типов общим дедвейтом 1,2 млн. тонн, контрактной стоимостью более 1,7 млрд. долл. США.

Расчеты по финансовому обеспечению этой программы обновления флота отрасли строились на базе экономических условий, в которых отрасль и АКП «Совкомфлот» работали в тот период.

Однако за эти два года экономические условия в стране резко изменились. Одной из проблем, с которыми столкнулось АКП «Совкомфлот» при финансировании программы, явилось введенное в это время обязательное лицензирование на кредиты в иностранных банках. По этой причине АКП «Совкомфлот», чтобы не обременять государство дополнительной задолженностью перед иностранными банками, вынуждено было организовывать получение кредитов через иностранные финансовые институты.

Учитывая высокий уровень советских рисков, иностранные банки прекратили принимать в залог советскую собственность. Они потребовали, чтобы отдаваемые в залог суда, были зарегистрированы под иностранным флагом, находились в оперативном управлении у иностранных компаний и обслуживались иностранными моряками. Последнее требование, учитывая общеизвестный высокий уровень квалификации советских моряков, в ходе переговоров удалось снять.

Тем не менее, чтобы получить кредиты у банков, пришлось переводить под иностранные флаги практически весь тоннаж «Совкомфлота» и передать оперативное управление судами от советских парокходств иностранной компании, созданной для этих целей «Совкомфлотом» в партнерстве с иностранным оператором.

Возврат полученных таким путем кредитов осуществлялся из фонда валютных отчислений Минморфлота. Однако ликвидация этого фонда в связи с распадом СССР нарушила систему финансирования программы обновления флота.

Несмотря на принятые ранее обязательства по ряду контрактов, парокходства Украины, Грузии, Латвии, а также Балтийское, Дальневосточное и Новороссийское парокходства стали отказываться от оплаты кредитов, взятых АКП «Совкомфлот» для приобретения судов этим парокходствам, несмотря на то, что значительную часть судов и оборудования они уже получили и эксплуатировали.

Иными словами, в период, когда суда распределялись между парокходствами Минморфлотом, наши судовладельцы были готовы забрать любые суда, а когда наступили времена, требовавшие, чтобы парокходства оплачивали флот из собственных средств, вот здесь и произошла осечка. Все парокходства, которые непосредственно участвовали в выборе типов судов, их укомплектовании, определении технических параметров, внезапно потеряли к ним всякий интерес и письменно аннулировали свои заказы. Процесс уговоров и отказов происходил в течение 1991-92 гг. и явился следствием распада Советского Союза и существовавшей системы народного хозяйства.

По состоянию на начало 1992 г. просроченная задолженность парокходств уже составляла около 141 млн. долл. США. Кроме того,

предстоящие платежи по кредитам иностранных банков, полученным «Совкомфлотом» и использованным для приобретения судов, контейнеров и другого оборудования для пароходств бывшего СССР, составляли сумму около 363 млн. долл. США, в том числе по пароходствам Украины около 103 млн. долл. США; Латвии – 1,5 млн. долл. США; Эстонии – 1,1 млн. долл. США. Сумма прямых долгов пароходств «Совкомфлоту» составляла в это время 32,3 млн. долл. США, в том числе: Балтийского пароходства – 6,5 млн., Черноморского – 4,9 млн., Дунайского 6,4 млн., Латвийского – 8,4 млн. и Эстонского – 5,7 млн. долл. США.

В результате АКП «Совкомфлот» во избежание банкротства вынуждено было принять на себя финансовые обязательства по всем контрактам. Так, например, за 1991 и 1992 гг. только по двум контрактам, заключенным по заявкам Дальневосточного, Балтийского и Черноморского пароходств (строительство 18 многоцелевых судов в Японии и 10 контейнеровозов в Германии), АКП «Совкомфлот» вынуждено было произвести платежи в сумме 77,2 млн. долл. США. В случае же отказа только от этих контрактов сумма неустойки превысила бы 700 млн. долл. США. А отказ от обязательств по всему пакету пароходских заказов грозил неустойкой в сумме примерно в 1,75 млрд. долл. США. Совокупные кредитные обязательства, включая заказы для обновления собственного флота АКП «Совкомфлот», за этот драматический период его истории оценивались примерно в 3,5 млрд. долл. США.

г) спасение утопающего – дело профессионализма самого тонущего

Для выживания в условиях реальной угрозы банкротства и разорения «Совкомфлотом» с одобрения Министерства транспорта и

Службы морского флота были приняты и осуществлены неординарные коммерческие решения по переводу судов предприятия под иностранный флаг с последующим их залогом в качестве обеспечения по кредитам иностранных банков и по продаже части устаревших судов для покрытия платежей по новостройкам.

Этот процесс проходил в условиях обостряющихся изо дня в день трудностей, связанных с реформированием экономики страны и выходом республик из Союза ССР.

Помимо отказа от платежей по заказанным через АКП «Совкомфлот» судам и оборудованию многие пароходства бывшего Минморфлота СССР предприняли активные попытки раздела флота АКП «Совкомфлот» между собой по той же схеме, как это было сделано с балансовым флотом отрасли, который пополнялся, как известно, за счет бюджетного общесоюзного финансирования. Если бы этому было суждено осуществиться, то обязательства перед иностранными банками в сумме более 2,5 млрд. долл. США должны были быть включены в состав внешнего долга России, как правопреемника СССР.

Смутное время всегда вызывает вопросы о поведении в этот период как групп людей, так и отдельных личностей. Совершаются поступки, о которых в нормальных условиях нормальные люди никогда бы не подумали: некоторые руководители пароходств заявляли иностранным журналистам, что «Совкомфлот» не просуществует и 6 месяцев.

Руководство морских пароходств как должное принимало морские суда и оборудование для портов, которые приобретались для их предприятий за счет и через механизмы «Совкомфлота». Всего на эти цели «Совкомфлот» с 1981 по 1990 гг. затратил собственных средств

около 500 млн. долл. США и, казалось бы, следовало сказать спасибо «Совкомфлоту». Однако не тут-то было.

Дальневосточная конференция советских пароходств принимает обращение, в котором говорится, что «Совкомфлот» – неплохая и даже полезная организация, но как, мол, морское пароходство может быть расположено в Москве? Пусть он строит и выкупает суда, а после они бесплатно должны передаваться «настоящим морским пароходствам» на бассейнах.

Письма (во времена Лжедмитрия их называли подметными) посылались в адрес Председателя Правительства, Генерального прокурора, Председателя КГБ-ФСБ. Содержание было почти всюду одно и то же: «Совкомфлот» весь в долгах (более 3,5 млрд. долл. США), расплатиться не сможет никогда, он окажется в дефолте и кредиторы начнут арестовывать суда. Цены на них упадут, вырученных средств окажется недостаточно и, вследствие того, что кредиты иностранных банков были получены под гарантии Минморфлота СССР, начнутся аресты судов других пароходств. В результате возникнет катастрофическая ситуация – нечем будет возить импортное зерно, в стране наступит голод. Выход только один – чтобы спасти флот страны, суда «Совкомфлота» следует передать на бассейны.

Даже начальник Среднеазиатского пароходства на Аму-Дарье требовал несколько судов «во имя дружбы народов».

Ушедший с 1 августа 1991 г. в отставку бывший Председатель Правления И. Осминин обратился с письмом к помощнику Премьера с очень любопытным предложением – продать суда «Совкомфлота», а вырученные средства потратить с тем, чтобы расплатиться за рыболовные траулеры «Соврыбфлота», приобретенные по кредитам

иностранных банков. Тогда не надо будет продавать рыбу, выловленную этими траулерами, и рыбная продукция пойдет на потребление голодному народу России. Такое же письмо, слово в слово, Председатель Комитета по рыболовству направил Председателю Правительства (в то время Е. Гайдар).

Впоследствии небезызвестный Сергей Каузов (зять греческого судовладельца Онасиса) признался, что он был автором этой разрушительной идеи.

Все проясняется, если учесть, что С. Каузов был совладельцем «Соврыбфлота», а И. Осминин из «Совкомфлота» перешел работать в Москве в принадлежащую С. Каузову фирму «Океаник Интернэшнл».

Впоследствии И. Осминин будет выступать в арбитражном суде на стороне Латвийского пароходства против «Совкомфлота», а также попытается «спасти» Балтийское пароходство от банкротства. Где вы теперь, спасители России и ее голодного народа?!

Все это происходило на фоне клеветнических статей в прессе, в том числе в морской; одесситы и их начальник В. Пилипенко использовали и то, что сейчас называется электронными средствами информации. Знаете, как у иезуитов: «Все средства хороши, если они оправдывают цели». Мудрый был основатель иезуитского ордена Лойола: знал, что у него найдутся последователи, особенно в смутные времена.

Пришлось отбиваться от всех наскоков и было обидно тратить драгоценное время, потому что одновременно существовала острая необходимость в осуществлении структурной перестройки компании. Поэтому большинство нападков мы оставляли без внимания, так как «караван должен идти вперед, даже когда лают собаки».

До распада СССР «Совкомфлот» сумел вывести из союзных республик все приписанные в их портах 42 судна грузоподъемностью

около 1 млн. тонн и тем самым спас их для России путем регистрации под «удобными» флагами. Да в России и флага-то своего в те времена еще не было!

Однако, когда нас проверяла Счетная палата в 1996 г., у проверяющих возник вопрос: «А на каком основании вы вывели этот флот из республик?», и тут же подтвердили, что если бы суда остались в республиках, то у Счетной палаты не возник бы такой вопрос.

Особенно показательна операция с пассажирскими судами «М. Горький» и «Ф. Достоевский». Черноморское пароходство считало их своими, приписаны они были к Одессе, экипажи также были одесские. Мы же считали их принадлежащими «Совкомфлоту» и соответствующие документы на право владения у нас имелись. Но в конце 1991 г. прав был не тот, у кого было право, а тот, как говорится, у кого было больше прав.

Мы решили взять эти суда, рыночная цена которых кстати в сумме составляла 130-140 млн. долл. США, в Германии в период ремонта в декабре 1991 г. Только три человека знали и осуществляли эту операцию: подготовили документацию и обратились в немецкий суд.

Одесситы правильно догадались, что мы можем предпринять определенные шаги по восстановлению нашего права на владение этими замечательными и лучшими в Советском Союзе пассажирскими судами. На суда приехали начальник ЧМП В. Пилипенко со своими специалистами, включая начальника юридического отдела. Его указание капитанам судов было недвусмысленно категорическим: «Если «Совкомфлот» предпримет какие-то нежелательные действия, по моей команде суда с пассажирами на борту поворачивают в Одессу, а неустойку пассажирам будет платить «Совкомфлот».

Решение немецкого суда было получено за несколько часов до выхода теплоходов в круиз. Судебный исполнитель появился на судах в сопровождении наших представителей и предъявил решение: судовладельцем является «Совкомфлот», за невыполнение его указаний капитанам грозит либо заключение на срок 6 месяцев, либо штраф в размере 600 тыс. марок ФРГ.

По выходе в рейс оба капитана обратились с радиограммой к Президентам России и Украины, обвиняя «Совкомфлот» в разрушении братской дружбы между двумя республиками. В это же самое время в Москве исполняющий обязанности Министра морского флота СССР, с которым вопрос не согласовывался, требовал возвращения этих судов под советский флаг и сопровождал это требование соответствующими угрозами. Нам, однако, удалось отбиться и от этих угроз, и от обвинений.

В качестве неотъемлемой части условий предоставления кредитов западные банки потребовали от «Совкомфлота» организовать коммерческую и техническую эксплуатацию судов на уровне мировых стандартов в части технического состояния флота, уровня подготовки экипажей, условий отфрахтования и безопасности мореплавания. Такая система управления и эксплуатации флота руководством «Совкомфлота» была создана оптимально экономной и действующей эффективно.

Компании, осуществляющие управление судами, территориально расположены в Москве, Лондоне, Женеве и на Кипре. В них работают высококвалифицированные специалисты из многих судоходных стран, в том числе, разумеется, из России.

По структуре «Совкомфлот» состоит из материнской и трех дочерних компаний.

Генеральный директор «Совкомфлота» является Председателем Совета директоров во всех действующих дочерних компаниях. Это необходимо для беспрепятственного проведения в жизнь решений материнской компании.

Материнская компания находится в Москве и насчитывает 60 сотрудников. Она принимает все важнейшие решения по вопросам общей политики, финансам, кадрам и т.п., в то время, как каждодневная оперативная работа передана зарубежным филиалам.

Самым крупным филиалом является «Юником (Кипр)», управляющим директором которой с 1991 г. является г-н Макбрум и где трудится 140 сотрудников. Компания осуществляет оперативное и техническое управление флотом и набор членов экипажей судов, зарегистрирована в 1991 г. в городе Лимассол. «Юником» является первой компанией, которая была признана как соответствующая Стандарту качества управления ИСО9002.

В январе 1998 г. Норвежское классификационное общество (ДНВ) провело проверку «Юникома» на предмет соответствия компании и судов «Совкомфлота» требованиям Международного Кодекса управления безопасностью (МКУБ), принятого ИМО, и подтвердило, что «Юником» и технически управляемые им суда отвечают всем требованиям указанного Кодекса, вступившего в силу 1 июля 1998 г.

По итогам этой проверки ДНВ отметило, что «Юником» стал «одной из ведущих компаний морской индустрии по вопросам безопасности и качества управления флотом, располагает хорошо отработанной системой управления и высококвалифицированными кадрами, как в офисе, так и на судах».

Компании «Совчарт (Женева)» и «Фиона (Лондон)» осуществляют коммерческое управление соответственно танкерным и сухогрузным флотом, организацию финансирования и администрирование кредитов.

Компания «Фиона (Кипр)» предоставляет финансовые и бухгалтерские услуги, обеспечивает все офисы «Совкомфлота» компьютерным обслуживанием. Несмотря на то, что суда «Совкомфлота» ходят под иностранными флагами, экипажи на всех судах российские.

Около 4000 моряков работают на судах «Совкомфлота» на условиях Коллективного договора, заключенного с Российским профсоюзом моряков. Этот договор согласован с Международным профсоюзом транспортных рабочих, что гарантирует морякам высокую оплату труда.

В настоящее время «Совкомфлот» является одним из авторитетных и крупнейших работодателей для российских моряков, обеспечивающим им регулярный и высокий уровень заработной платы по сравнению с другими работодателями. Заработная плата матроса 1 класса – 1200 долл. США, капитана около 4000 долл. США в месяц.

Здесь уместно вспомнить, что до 1 июля 1992 г. зарплата морякам делилась на 2 части: 40% зарплаты выдавалось на руки, а 60% переводилось соответствующим профсоюзным организациям и пароходствам, в которых набирались моряки для работы на судах «Совкомфлота».

Профсоюзам эта система была очень симпатична, если не сказать больше без намеков, и руководству «Совкомфлота» стоило больших трудов убедить «защитников интересов трудящихся», чтобы

вся зарплата целиком выплачивалась морякам, а не тем, кто претендовал на звание радетеля их интересов. Причем здесь, как и в случае с принадлежностью судов, профсоюзы уже всех независимых стран бывшего СССР «вновь объединились против «Совкомфлота». Лишь после нашего категорического заявления в пользу моряков профсоюзы поняли, что волей-неволей им придется согласиться. Переговоры продолжались несколько дней, мы настаивали также на том, чтобы моряки выплачивали взносы из зарплаты сами и чтобы работодатель не высчитывал эти суммы из заработка в пользу профорганизаций. Но пришлось столкнуться с правилами Международной федерации транспортных рабочих (г. Женева), и стало ясно, что «рука руку моет».

Проблемы с профсоюзами продолжались и в последующем, хотя периодически возникала мысль: причем здесь профсоюзы, и почему моряки должны оплачивать их безбедную жизнь, если предприятие без участия профсоюза нанимает моряков и сполна регулярно выплачивает им зарплату?

С учетом перспективы потребностей в кадрах моряков компания разработала и реализует собственную концепцию укомплектования судов экипажами. В соответствии с ней, начиная с 1992 г., была организована сеть филиалов «Юникома» по найму моряков в Санкт-Петербурге, Риге, Новороссийске и Владивостоке.

При отборе и найме моряков командного и рядового состава особое внимание уделяется уровню их квалификации в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков, несении вахты (ПДНВ 78/95) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС 74/93).

Для поддержания знаний моряков на должном уровне сотни из них проходят переподготовку на различных курсах с отработкой практических задач на тренажерах в морских центрах и академиях Санкт-Петербурга, Новороссийска и Владивостока. На реализацию этой программы ежегодно затрачивается более 400 тыс. долл. США.

Для этих же целей «Совкомфлот» профинансировал приобретение у фирмы «Транзас Марин» специального новейшего навигационного тренажера для Морской академии Санкт-Петербурга.

К началу 1996 г. флот «Совкомфлота» увеличился до 3,2 млн. тонн дедвейта и стал одним из самых молодых среди крупнейших судоходных компаний мира, средний возраст судов – 6,7 лет, идет его постоянное обновление.

С 1991 критического для «Совкомфлота» года, когда на него обрушились непрогнозируемые ураганы, исходящие от «парада суверенитетов» и антикоммунистического угара, приправленного национализмом и русофобией, в том бушующем океане страстей, творчески опираясь на многолетний опыт на рынке международного судоходства, «Совкомфлот» и прежде всего руководители и ведущие специалисты предприятия, проявили высокие гражданские качества, устояли перед соблазном «прихватиловки» и не только спасли предприятие от банкротства, но и сумели снизить к 1996 г. свои финансовые обязательства перед западными компаниями и банками с 3,5 до 1,4 млрд. долл. США. Это подвиг настоящих предпринимателей постсоветского периода в жизни морского флота России.

Сегодня с уверенностью можно говорить, что положение ОАО «Совкомфлот» – надежное и стабильное, общество имеет хорошую репутацию на международном рынке морских транспортных

услуг и является первоклассной мировой судоходной компанией. В состав флота предприятия входят: 25 танкеров, 8 нефтерудовозов, 40 контейнеровозов и многоцелевых сухогрузных судов, 2 пассажирских лайнера.

Успешно реализуется контракт на строительство 9 танкеров на верфях Хорватии дедевейтом 47,7 тыс. тонн каждый. Конструкция этих судов, разработанная по нормам Регистра Ллойда, позволяет перевозку как нефтепродуктов, так и широкой номенклатуры химических грузов 2-го класса по классификации ИМО, таких как бензол, ксилол, гексан, толуол и др.

На судне имеется 10 танков, разделенных центральной переборкой на пять изолированных групп, позволяющих одновременно производить погрузку/выгрузку пяти различных грузов погружными насосами, которыми оснащен каждый из 10 танков судна. Изнутри танки защищены специальными эпоксидными покрытиями, позволяющими перевозить в них различные указанные химические грузы.

Все танкеры имеют двойной корпус, отвечают международным требованиям, включая нормы Федерального закона США о предотвращении загрязнения нефтью 1990 г. (OPA 90).

д) смутная приватизация в смутные времена

Летом 1992 г. вышел Указ Президента, по которому всем предприятиям предписывалось осуществить приватизацию до 1 сентября текущего года. В случае затяжки этого процесса трудовые коллективы имели право провести собрание, низложить директора и затем организовать приватизацию с новым директором, избранным коллективом.

Что означала и что могла принести с собой приватизация – никто толком не знал, слышали лишь обещания А. Чубайса, что за один ваучер можно будет получить автомашину «Волгу». И мы в «Совкомфлоте» тоже не знали, однако из зарубежного опыта делали предположение о том, что вопрос не так прост, как может представляться. Доходили сведения о том, что в результате наносится ущерб предприятиям, падает дисциплина: зачем работать, я же стал совладельцем; или – начальник мне не указ, я такой же акционер, как и он.

Вспоминали, как во времена «культурной революции» в Китае на судне во время рейса экипаж выбрал в капитаны популярного матроса, который при входе судна в порт выбросил судно на камни, после чего выборы капитанов на морских судах в Китае были запрещены.

Мы чувствовали себя между молотом и наковальней: с одной стороны, Указ Президента, с другой, последствия приватизации для предприятия представлялись во мгле – система морского флота трещала по швам. В пароходствах появились зарубежные инвесторы, которых, как подтвердилось позже, судьба предприятий не интересовала, они искали лишь то, что плохо лежало – и находили.

В портах горластые из докеров вставали во главе профорганизаций и пытались обеспечить свою жизнь не путем труда, а за счет получения сборов с судов по портовой инфраструктуре – маячные, канальные, причальные и др. сборы, не имеющие никакого отношения к погрузке-выгрузке.

Наши опасения имели основание – Балтийское пароходство, как известно, потеряло весь флот из 280 судов и объявлено банкротом, многие суда и целые линии отошли к тем самым доброхотам-инвесторам. То же произошло и с Черноморским пароходством на Украине.

Сейчас трудно поверить, но сознание населения было так «запудрено», что большинство, казалось, верило, ...вот-вот придет добрый дядя из Западной Европы, а может быть и сам дядя Сэм, и мы заживем, как тогда говорили, как в цивилизованных странах. Одному из авторов пришлось видеть в городке Германии, как на площади в палатке собирали барахло для отправки в Россию, а невдалеке наши кочующие музыканты играли «Катюшу» и собирали подачки. Музыканты выглядели как ветераны 2-й мировой войны из страны-победителя. Бóльшего позора не приходилось испытывать никогда!

Итак, имущество раздаем «инвесторам» за так, а народ вынужден побираться по европейским закоулкам.

В общем, основная мысль приблизительно сформулировалась: нельзя поддаваться на посулы и приманки стать совладельцем предприятия, главная задача сохранить его, как таковое, тогда и мы – все его работники – будем жить нормально.

Была создана межправительственная комиссия по приватизации «Совкомфлота» из представителей различных ведомств и, несмотря на тот факт, что «Совкомфлот» за всю свою историю с 1973 г. никогда не получал каких-либо средств от государства, комиссия рассудила мудро:

«Совкомфлот» – это не колхозно-кооперативная собственность, не профсоюзная собственность, не личная собственность, следовательно, оставалась только одна форма собственности из признаваемых законными в то время – государственная.

После этого вывода вновь потянулись бюрократические проволочки, переговоры, собрания, которые завершились тем, что по просьбе коллектива, поддержанной Минтрансом России, Правительство приняло 26 июня 1995 г. распоряжение, в соответствии с которым «Совкомфлот» преобразовывался в

акционерное общество, все 100% акций которого сохранялись в собственности государства.

Этим постановлением устанавливалось, что Генеральный директор и представители государства в Совете директоров акционерного общества, включая председателя Совета директоров, назначаются и освобождаются от исполнения обязанностей Правительством Российской Федерации по согласованному представлению Минтранса России и Госкомимущества России. Генеральный директор входит в состав Совета директоров по должности.

Решения о реорганизации или ликвидации акционерного общества принимаются Правительством Российской Федерации.

Позднее, распоряжением Правительства от 31 декабря 1997 г. было введено дополнение о том, что решения по вопросам, относящимся в соответствии с Законом об акционерных обществах к компетенции общего собрания акционеров, принимаются Мингосимуществом России по согласованию с Минтрансом России. Председатель Совета Директоров стал выбираться из числа членов Совета большинством голосов.

13 июля 1998 г. был утвержден Устав открытого акционерного общества «Современный коммерческий флот» (ОАО «Совкомфлот») в новой редакции. В преамбуле говорится, что ОАО «Совкомфлот» создано путем преобразования Акционерного коммерческого предприятия «Совкомфлот» в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 июня 1995 г. № 863-р и действующим законодательством с учетом особенностей, установленных правительственными актами Российской Федерации о приватизации. Устав был зарегистрирован 17 августа 1998 г. в

Московской регистрационной палате и включает в себя некоторые особенности, вытекающие из истории образования «Совкомфлота» и его 100%-ной принадлежности государству. Во всем остальном Устав общества полностью соответствует Закону Российской Федерации об акционерных обществах 1996 г.

Поскольку «Совкомфлот» действовал как акционерное предприятие со своим Уставом с 1988 г., можно сказать, что Минморфлот СССР, создавая «Совкомфлот», опередил время на 10 лет.

ГЛАВА 8. ДВЕ ПОУЧИТЕЛЬНЫЕ ИСТОРИИ ИЗ ЖИЗНИ «СОВКОМФЛОТА»

Каждая из них поучительна по-своему, но обе относятся к так называемому перестроечному периоду, когда в результате «парада суверенитетов» был разрушен Союз Советских Социалистических Республик, начался раздел общесоюзной собственности между государствами – бывшими республиками, а затем внутри каждой из них путем приватизации и прихватизации. При положительном исходе процесса авторам этих строк не пришлось бы говорить о «Совкомфлоте» в настоящем времени, тем более в будущем, разве что отважиться на исторический некролог в несколько строк.

а) как пароходства-операторы хотели присвоить в собственность все суда «Совкомфлота», находившиеся у них в оперативном управлении

После развала СССР, когда первый и он же последний Президент страны – гарант Конституции М.С. Горбачев добровольно отказался от своих полномочий и объявил о независимости всех союзных республик, вся собственность Союза, находившаяся на территориях республик, автоматически вместе с предприятиями, на балансах которых она числилась, переходила под юрисдикцию вновь возникших государств.

Применительно к морскому флоту – весь морской торговый флот, числившийся на балансе пароходств, переходил в собственность вновь образовавшихся суверенных государств.

У некоторых пароходств Украины, Прибалтики и России помимо собственного (балансового) флота, находился в оперативном управлении флот Всесоюзного внешнеторгового

объединения «Совкомфлот», за что пароходства получали от ВВО «Совкомфлот» соответствующие вознаграждения и компенсации всех расходов по содержанию аппарата специалистов, обеспечивающих оперативное управление и эксплуатацию этого флота. Собственником флота, созданного, как рассказывалось ранее, в результате коммерческо-предпринимательской деятельности на рынках международного судоходства без использования средств из госбюджета, являлось ВВО «Совкомфлот», преобразованное постановлением Совета Министров СССР от 16 апреля 1988 г. в акционерное коммерческое предприятие «Советский коммерческий флот» (АКП «Совкомфлот»).

На баланс АКП «Совкомфлот» были переданы суда, числившиеся на балансе Валютного оборотного фонда коммерческих операций Минморфлота, а также денежные средства этого фонда в отечественной и иностранной валюте.

Во исполнение постановления Совета Министров СССР Приказом Министра морского флота СССР от 3 июля 1988 г. № 82-пр «Об акционерном коммерческом предприятии «Советский коммерческий флот» устанавливалось, что акционерный капитал АКП «Совкомфлот» создается за счет накоплений прибыли ВОФКО, материализованной в стоимости судов, и рекомендовалось учредительному собранию установить конкретные начальные доли участия акционеров в АКП «Совкомфлот». Учредительное собрание акционеров эти рекомендации приняло, установило для пароходств-членов образуемого акционерного предприятия доли участия для каждого из них. В дальнейшем решениями Общего собрания АКП «Совкомфлот» доли в «акционерном капитале» перераспределялись, в

состав АКП «Совкомфлот» принимались новые «акционеры», однако осуществлялось это без увеличения уставного капитала и внесения средств вновь оформленными «акционерами».

Решения, принятые Общим собранием акционеров 24 декабря 1990 г. (протокол № 4) о выпуске акций и их выкупе акционерами, не были выполнены в течение всего срока существования АКП «Совкомфлот», несмотря на неоднократные напоминания Правления Общества в 1991 и 1992 гг.

Вследствие этих обстоятельств получилось, что созданное АКП «Совкомфлот» по своей экономической и юридической сути могло рассматриваться как акционерное общество закрытого типа, поскольку все «акции» предполагалось распределять между учредителями, в котором 100% акций стало принадлежать государству в лице Российской Федерации. Кстати сказать, за всю историю «Совкомфлота» его акции никогда не печатались и не распределялись, а также никогда никем не выкупались.

В короткой жизни АКП «Совкомфлот» в этот смутный период дележа и разграбировки был еще один смертельно пахнувший эпизод. Дело в том, что Министерство морского флота, обладавшее согласно учредительным документам 89% «акций» АКП «Совкомфлот», провело на Общем собрании решение, в результате которого часть акций АКП стали считаться оплаченными пароходствами в определенной доле «... за счет дивидендов, которые могли бы причитаться пароходствам-акционерам в случае распределения дивидендов по результатам работы за 1988-1990 гг.» Такое решение противоречит закону Российской Федерации от 31 октября 1990 г. «Об обеспечении экономической основы суверенитета РСФСР», согласно которому, расположенные на территории РСФСР объекты государственной собственности, включая

имущество государственных предприятий, учреждений, организаций союзного подчинения, их основные производственные и непроизводственные фонды или иные общесоюзные фонды, имущество, находящееся в управлении общесоюзных органов, является собственностью РСФСР. Распоряжение и управление государственным (республиканским) имуществом в соответствии с этим законом было возложено на Совет Министров РСФСР. Поэтому передача любого вида имущества Черноморскому морскому пароходству, Латвийскому морскому пароходству, Советскому Дунайскому пароходству, в сущности, по решению Министерства морского флота СССР являлось бы ничем иным, как безвозмездным изъятием собственности Российской Федерации в пользу иностранных предприятий.

Что же касается Балтийского морского пароходства, Новороссийского морского пароходства, Дальневосточного и Сахалинского морских пароходств, то в соответствии с тем же протоколом № 4 Общего собрания акционеров выделенная для каждого доля акций не была выкуплена в течение трех лет. Таким образом, на протяжении 1990-1993 гг. ими не были выполнены требования Положения об акционерных обществах, утвержденного постановлением Совета Министров РСФСР от 25 декабря 1990 г. № 601, согласно которому акционер обязан в течение 30 дней после регистрации общества оплатить не менее 50% уставного капитала, а в течение первого года деятельности – вторую его половину.

«Итак, – заключили привлеченные для правовой оценки возникшего спора в качестве экспертов известные доктора юридических наук профессор Е.А. Суханов и А.Е. Шерстобитов, – перечисленные в указанных нормативных актах Совета Министров

СССР и Министерства морского флота СССР субъекты с точки зрения действующего российского законодательства не могут быть признаны акционерами и никакими правами в отношении АКП «Совкомфлот» не обладают».

Многочисленные попытки игнорировать юридическую несостоятельность раздела имущества «Совкомфлота» и перевести решение на административные методы, вплоть до постановки вопроса о разделе флота на Межправительственной Комиссии, успехом не увенчались.

Твердая, юридически аргументированная позиция и последовательные активные действия АКП «Совкомфлот» позволили сохранить целостность флота предприятия с его возможностями к воспроизводству и саморазвитию в новых социально-экономических условиях и, как прежде, без бюджетного финансирования.

Выведя флот из оперативного управления пароходств путем перерегистрации судов и смены флага, АКП «Совкомфлот» сохранило для России флот дедвейтом 1,2 млн. тонн, стоимостью 1281 млн. руб., состоящий из:

- 22 балкеров общим дедвейтом 788,1 тыс. тонн;
- 3 танкеров общим дедвейтом 108 тыс. тонн;
- 4 танкеров-химовозов общим дедвейтом 40 тыс. тонн;
- 9 газовозов общим дедвейтом 91,2 тыс. тонн;
- 2 лихтеровозов общим дедвейтом 17,5 тыс. тонн;
- 2 пассажирских круизных судов общей пассажировместимостью 1400 человек.

Руководству АО «Совкомфлот» удалось правильными, глубоко продуманными и энергичными действиями не только вывести компанию из-под реально нависшей угрозы банкротства, но и

справиться с расчетами по заказанным для других пароходств судам, от которых последние отказались. К началу 1995 г. предприятие стало на «ровный киль»: обязательства, включая кредитные, были уменьшены на 2,2 млрд. долл. США. Все заказанные суда приняты, некоторые из старых проданы, организовано новое финансирование и реструктуризация кредитов. Переговоры по вопросам страхования всех видов рисков за этот период позволили в 2 раза сократить сумму годовых платежей по страховым премиям.

Регулярные переговоры с консорциумами и отдельными банками привели к значительному сокращению так называемой «маржи», и общий процент по кредитам был уменьшен до 6,7% (с 9-13%).

Все это стало возможным на базе улучшения качества коммерческой и технической эксплуатации флота, а повышение качества явилось результатом в том числе и структурных изменений корпоративного характера.

Например, из-за того, что брокер по сухогрузному флоту в Лондоне фирма «Сивэйв» находилась под контролем С. Каузова, пришлось из нее уходить и создавать свою – «Фиона Мэритайм Эйдженси», на 100% принадлежащую «Совкомфлоту».

Танкерный флот находился в техническом и оперативном управлении у компании «Акомарит», которой принадлежало 30% акций в компании «Юником».

Мы выкупили эти 30% акций у «Акомарита» и передали танкерный флот полностью своей компании «Юникуму». Этот процесс не был, конечно, простым, но по нашим грубым прикидкам он принес сокращение расходов на 12-14 млн. долл. США в год.

Характерен пример с пассажирскими судами «М. Горький» и «Ф. Достоевский».

Оба судна были отфрахтованы немецким туроператорам, но одновременно были переданы в управление в «Престиж круизы» – совместную компанию с итальянской «Коста лайн», со штаб-квартирой в Монте-Карло. В совместную компанию было внесено также 12,7 млн. долл. США.

На первом заседании Совета директоров «Престиж круиза» через 11 месяцев существования фирмы выяснилось, что наши убытки составляют 180 тыс. долл. США. Через 3 месяца мы «развелись» с этим партнером, техническое управление передали в «Юником» и в результате вернули взнос в размере 12,7 млн. долл. США, а оба судна стали приносить в то время чистую прибыль в сумме, превышающей 5 млн. долл. США ежегодно.

Очень большое значение для «Совкомфлота» имел краткосрочный кредит, полученный для финансирования строительства 10 танкеров класса «Суэцмакс» грузоподъемностью 150 тыс. тонн каждый. Сумма основного долга и процентов по кредиту выплачивалась более или менее регулярно, но за три месяца до истечения срока кредитного соглашения осенью 1993 г. долг по нему составлял 208 млн. долл. США, и не было видно никаких признаков появления похожих сумм на наших счетах. Нельзя сказать, что мы сидели сложа руки и ждали у моря погоды – мы целый год вели переговоры с одним очень серьезным судовладельцем из Индии, который, казалось, был заинтересован в приобретении нескольких танкеров. Обсуждалось несколько вариантов совместной деятельности, которые в конце года переговоров закончились ничем. Параллельно велись переговоры в других странах как с банками, так и с потенциальными покупателями судов. Безрезультатно. А время платежа неукоснительно приближалось. Условия кредита были

плохие – процентная ставка очень высокая, консорциум банков во главе с норвежским «Си-Би-Кей» не проявлял никаких признаков умиротворения. Поскольку и других проблем было более, чем достаточно, любой звонок из «Си-Би-Кея» вызывал соответствующий типично русский рефлекс.

И тут начались «случайности». Случайная командировка в Лондон, случайная мысль встретиться в Лондоне с индусами, их случайное согласие и целая неделя переговоров с ними с раннего утра и до позднего вечера. Выяснилось, что индусам необходимы 3 танкера, а в Индии заканчивался через несколько месяцев период, в течение которого их компания могла претендовать на получение государственных субсидий.

Наши бдения закончились тем, что мы продали этой уважаемой компании 4 танкера по 52 млн. долл. США за каждый, получили 208 млн. и рассчитались с консорциумом банков своевременно.

Любопытная деталь состоит в том, что, по сообщениям газет указанная индийская компания продала один из этих танкеров 2 месяца спустя за 48 млн. долл. США. Невольно в таких случаях начинаешь задумываться над созидательной ролью Провидения.

Любопытен еще один эпизод наших отношений с российскими судоходными предприятиями. В Советском Союзе существовала Ассоциация советских судовладельцев – АССОС – общественное объединение морских предприятий, куда входил и «Совкомфлот», задачей которой было, в основном, представление интересов судоходных предприятий за рубежом.

Так вот. После распада СССР традиционные парокходства собрались весной 1992 г. и на развалинах АССОС'а создали СОРОСС – Союз Российских судовладельцев. Организаторы собрания «забыли»

пригласить одного из своих членов – «Совкомфлот». Причина вполне понятная – они ведь уже были готовы делить «Совкомфлот» между собой. Так же великодержавно пароходства вели себя по отношению к нарождающемуся частному сектору – мелким судовладельческим компаниям, предпринимали также попытки их подавления, используя свой вес в местных властных структурах и на бассейнах.

Здесь и вступил в силу физический закон о равенстве действия и противодействия. По инициативе «Совкомфлота» была создана Российская ассоциация независимых судовладельцев (РАНС), объединившая более 25 судоходных компаний. Генеральным секретарем РАНС'а был избран известный и уважаемый в морских кругах специалист, бывший заместитель министра морского флота А. Голдобенко. РАНС была принята в Международную палату судоходства и много сделала полезного по защите интересов своих членов, на равных выступая как в России, так и за рубежом.

Со временем настроения в стране стали меняться, люди начали задумываться о том, не пора ли собирать камни. Глупости в поведении менялись местами с разумными шагами. Под влиянием Министра транспорта Н. Цаха в 1998 г. произошло объединение двух судовладельческих союзов в один на условиях РАНС'а: сохранились минимальные ежегодные взносы, существовавшие в РАНС'е, были закреплены 3 должности вице-президентов и т.п. Мы с сожалением расставались с дружеской обстановкой в Ассоциации и переходили в забюрократизированный СОРОСС.

б) как усилиями председателя Комитета по собственности Госдумы РФ П.Г. Бунича пытались утопить оставшийся на плаву «Совкомфлот»

Не успели успокоиться от психических атак бывших коллег по «Совкомфлоту», которые за услуги по оперативному управлению судами регулярно получали положенное им вознаграждение, а при выходе из состава СССР захотели присвоить себе эти суда, как вскоре попали под правовую чехарду т.н. переходного периода Российской Федерации. В адрес АО «Совкомфлот» посыпались упреки и обвинения в незаконном распоряжении собственностью и неправильном использовании зарабатываемых им средств. Основными обвинениями были: передача судов дочерним иностранным компаниям со сменой российского флага и противоречащее российским законам использование доходов. На основании этого делался вывод о неэффективном управлении компанией со 100% пакетом акций, принадлежащих теперь государству. Говорилось о необходимости исправления положения и передаче управления из рук того Правления, которое в самый смутный период развала СССР сумело сохранить для России весь тоннаж морских судов, в доверительное управление «Госинкору», который уже несколько лет добивался этого. Причем «Госинкор» предлагал сразу же передать управление «Совкомфлотом» своей дочерней компании «Госинкор Траст», учредителями которой являлись физические лица. (Ох уж эти физические лица! Каково их настоящее лицо?) «Госинкор» написал письмо Председателю Комитета по собственности, приватизации и хозяйственной деятельности Госдумы П. Буничу. Госдума своим Постановлением от 22 марта 1996 г. автоматически пропечатала и поручила Счетной палате осуществить проверку финансово-хозяйственной деятельности АО «Совкомфлот».

Проверка была обстоятельной и продолжалась с марта по ноябрь 1996 г., хотя, как оказалось, имела заранее определенные выводы и

предложения, отнюдь не вытекающие из своих трудов и анализа более 6000 листов различных затребованных документов и справок.

Состав комиссии был достаточно представительным и по служебному положению, и по профилю деятельности. В нее входили: три начальника профильных инспекций – А.А. Титкин, А.И. Довгяло и В.И. Мешалкин, главный инспектор Т.Л. Грицко и три ведущих инспектора – В.М. Ломакин, Н.М. Сальников и Ю.А. Цветков.

Проверка проводилась в АО «Совкомфлот» (Москва), дочерней компании «Фиона Мэритайм Эйдженси Лтд.» (Лондон), Министерстве финансов и Министерстве транспорта РФ, Государственном комитете по управлению государственным имуществом.

При проверке использовались и анализировались, как писал 25 ноября 1996 г. в своем представлении на имя Генерального директора АО «Совкомфлот» В.Д. Корнилова аудитор Счетной палаты М.И. Бесхмельницын, учредительные документы АО «Совкомфлот» и его дочерних компаний, годовые отчеты и балансы, банковские документы, договора, протоколы собраний Совета директоров, акционеров и Правления, другие финансовые и юридические документы.

По результатам проверки было составлено несколько актов, на одном из которых, по мнению авторов, есть смысл остановиться поподробнее. Этот акт излагал результаты проверки хозяйственной деятельности АО «Совкомфлот» в части правового статуса учредительных документов и отношений собственности и роли представителей государства в компании. На основании акта делался вывод о том, что преобразование АО «Совкомфлот» в 1995 г. происходило с серьезными нарушениями российского

законодательства. В течение 1990-1992 гг. весь флот АКП «Совкомфлот» был передан руководством компании не в оперативное управление, а в собственность иностранной судовладельческой компании «Гленас» без соответствующего решения правительства СССР и Российской Федерации. С юридической точки зрения, эти действия руководства АКП «Совкомфлот» означают, мол, что переданные морские суда находятся на правах собственности у иностранных компаний-судовладельцев. А, посему, пунктом первым предлагалось возвратить в собственность АО «Совкомфлот» морские суда, незаконно принадлежащие иностранным компаниям-судовладельцам.

Не посчитался аудитор М.И. Бесхмельницын и с заключением о правовых основаниях организации и деятельности АО «Совкомфлот» и, в частности, с заключением такой авторитетной организации как Ассоциация международного морского права, которая специально исследовала этот вопрос под непосредственным руководством своего Президента, известного специалиста по морскому международному праву, доктора юридических наук, профессора А.Колодкина и дала развернутый, глубоко аргументированный документ «По вопросу о собственности судов АО «Совкомфлот».

Правление АО «Совкомфлот» дважды рассматривало результаты проверки с приглашением представителей Счетной палаты и свои аргументированные решения – несогласие с предписанием Счетной палаты по всем пунктам – направило в ее адрес.

На заседании Совета директоров 6 декабря 1996 г., заслушав информацию Председателя Совета директоров Н. Цаха и Генерального директора В. Корнилова о проверке Счетной палатой РФ финансово-хозяйственной деятельности АО «Совкомфлот», выводы палаты были

признаны необоснованными. Были даны четкие объяснения по каждому пункту, ссылаясь на нормы советского, российского и международного права, которые являлись правовым полем деятельности «Совкомфлота» с момента его зарождения.

Учитывая, что практического опыта работы в условиях рыночной экономики в переходный период нашей страны накоплено еще недостаточно, и законодательные нормативы в должной мере еще не отработаны, представляется целесообразным в порядке обмена опытом подробнее изложить аргументы руководящих органов предприятия по некоторым принципиальным вопросам, придерживаясь почти дословно их редакции.

Первое возражение касалось юридической несостоятельности утверждения аудитора о нарушении закона при преобразовании АКП «Совкомфлот» в АООТ «Совкомфлот» без оплаты акций вновь, якобы, созданной организации.

Дословная формулировка возражения гласит: «Согласно статей 57, 58, 59 Гражданского кодекса Российской Федерации реорганизация юридического лица может осуществляться в форме преобразования. При преобразовании юридического лица к вновь возникшему юридическому лицу переходят все права и обязанности реорганизованного юридического лица, что оформляется передаточным актом, содержащим положения о правопреемстве и утверждаемым учредителями юридического лица либо органом, уполномоченным на это учредительными документами. Никакой оплаты акций при реорганизации юридического лица в форме преобразования быть не должно».

В связи с этим преобразование АКП «Совкомфлот» в АООТ «Совкомфлот» полностью соответствует закону. Передача имущества

по передаточному акту, а также утверждение его распоряжением Госкомимущества России от 26 июля 1996 г. означает, что акционерный капитал АООТ «Совкомфлот» сформирован полностью и его регистрация произведена на законных основаниях.

Второе возражение касалось, якобы, противоправной передачи судов дочерним компаниям не в оперативное управление, как было в советские годы во взаимоотношениях с советскими пароходствами, а в собственность, чем нанесен ущерб государству в размере стоимости переданных судов и потери транспортного потенциала для перевозки грузов российского происхождения.

В своем возражении Совет директоров писал: «...Утверждение о том, что АКП «Совкомфлот» передало суда своим дочерним компаниям без соответствующего решения Правительства СССР и Российской Федерации не соответствует законодательству, Уставу АКП «Совкомфлот», Постановлению Совета Министров СССР от 16 апреля 1988 г. № 474, специально посвященному созданию АКП «Совкомфлот». В соответствии с этим Постановлением Правительства СССР в изъятие из действовавших норм советского права, предприятие могло нормально функционировать как акционерное коммерческое предприятие в рамках действовавшего в СССР правового поля. Указанное постановление, Приказ Министра морского флота СССР от 3 июня 1998 г. и Устав предприятия предоставили ему особые права по владению, пользованию и распоряжению своим имуществом. В отличие от других морских пароходств, которые в своей деятельности руководствовались «Положением о морском пароходстве», «Совкомфлот» имел утвержденный Устав с целью ограничения ответственности государства по обязательствам АКП «Совкомфлот» только пределами той доли уставного капитала, которой владело

государство. Об этом прямо говорит ст.3 Устава: «АКП «Совкомфлот» отвечает по своим обязательствам принадлежащим ему имуществом; государство, его органы не отвечают по обязательствам «Совкомфлота», а АКП «Совкомфлот» не отвечает по обязательствам государства и его органов». Какого-либо дополнительного решения Совета Министров СССР и Правительства Российской Федерации «Совкомфлоту» для передачи права собственности на суда своей дочерней компании не требовалось. Это право было предоставлено АКП «Совкомфлот» в момент его создания Постановлением Совета Министров СССР № 474 и соответствующими статьями Устава предприятия. Эти два нормативных документа наделяли «Совкомфлот» следующими правами.

«Покупать, продавать, отчуждать, брать или сдавать в аренду с переходом права собственности к арендатору или без такового, как в СССР, так и за границей суда и другие плавсредства, другое движимое и недвижимое имущество;

– принимать на баланс и регистрировать в Государственном судовом реестре СССР и соответствующих регистрах иностранных государств морские суда и другие плавучие средства;

– списывать со своего баланса и исключать из Государственного судового реестра СССР и соответствующих регистров иностранных государств суда и другое имущество в случае их продажи или передачи в аренду с переходом права собственности арендатору;

– учреждать в установленном порядке свои компании, отделения и представительства за границей».

Все действия по переводу судов АКП «Совкомфлот» осуществлены строго в соответствии с Уставом и Постановлением СМ СССР № 474.

Дочерняя компания «Гленас», которой переданы суда, является 100-процентной российской заграничной компанией (как российские заграничные банки, акции которых принадлежат Центральному банку РФ, и т.п.). По месту регистрации – она иностранная, по месту нахождения владельца – российская. «Гленас» управляется из Москвы и не может самостоятельно осуществлять никаких действий.

Передача судов АКП «Совкомфлот» дочерней компании «Гленас» соответствует закону, и дочерние компании АО «Совкомфлот» владеют судами на законных основаниях.

Совет директоров считает, что, хотя исполнение Представления Счетной палаты о переводе всех судов непосредственно в собственность АО «Совкомфлот» возможно, но экономически это необоснованно.

В представленных Счетной палате документах был передан список кредитных обязательств АО «Совкомфлот», обеспеченных под залог его судов. При этом было разъяснено, что для перевода судов под российский флаг иностранные банки потребуют досрочного возвращения кредитов в сумме основного долга 1 млрд. 444,9 млн. долл. США. Ясно, что в существующих условиях бюджет Российской Федерации таких средств не имеет. В связи с этим Совет директоров считает рекомендации Счетной палаты необоснованными как с юридической, так и с экономической точек зрения.

Кроме того, следует учитывать, что путем изменения места регистрации в 1990-1991 гг. были выведены 42 судна грузоподъемностью более 1 млн. тонн из Украины и Латвии, где они находились в оперативном управлении, о чем говорилось выше, и была вероятность «под шумок» в обстановке стихийного раздела имущества СССР лишиться этой собственности для России.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 863 подтверждалось, что АКП «Совкомфлот» является «предприятием, активы которого находятся в федеральной собственности» и по предложению Совета директоров, поддержанного Минтрансом РФ и Госкомимуществом, оно было преобразовано в акционерное общество открытого типа с сохранением 100% акций в Федеральной собственности.

Это распоряжение Правительства было, к разочарованию «прихватизаторов», подтверждено также специальным Решением Высшего Арбитражного суда Российской Федерации 22 апреля 1996 г., в котором, в частности, отмечалось, что АКП «Совкомфлот» является собственностью Российской Федерации. За период 1991-1995 гг. сумма обязательств АО «Совкомфлот» перед западными компаниями и банками сократилась с 3,5 до 1,4 млрд. долл. США. По результатам деятельности за 1995 г. компания «Совкомфлот» выплатила в бюджет дивиденды в сумме 2,2 млрд. руб., а налоговые платежи в 1996 г. осуществлены в размере 15 млрд. руб.

Параллельно с работой Счетной палаты в соответствии с ходатайством, подготовленным Председателем комитета по собственности П.Г. Буничем, по поручению Правительства от 23 марта 1996 г. № 00-П6-09727 «Совкомфлот» по тем же вопросам проверялся комиссией в составе: начальника Управления приватизации предприятий транспорта и связи Госкомимущества России В.В. Бойко, членов комиссии: заместителя начальника Управления приватизации транспорта и связи Госкомимущества России А.Г. Александрова, заместителя директора Департамента морского транспорта Минтранса России В.Д. Левого, начальника Управления

новых экономических структур Департамента морского транспорта А.Н. Жиглицкого, ведущего специалиста Федеральной службы налоговой полиции РФ А.М. Кижаяева и старшего налогового инспектора Государственной налоговой службы И.Н. Медновой в период с 12 апреля по 20 июля 1996 г.

В отличие от первой комиссии, эта комиссия более профессионально и непредвзято рассмотрела ту же документацию из 6000 листов и констатировала, что согласно действовавшему на момент образования АКП «Совкомфлот» законодательству данное предприятие представляло собой государственную организацию с особым режимом управления, установленным Постановлением Совета Министров СССР от 16 апреля 1988 г. № 474.

Уставной капитал АО «Совкомфлот» оплачен путем передачи ему активов АКП «Совкомфлот», основная стоимость которых заключена в ценных бумагах-акциях ряда зарубежных компаний. Стоимость акций определена по данным аудиторских балансов их эмитентов, в результате чего величина уставного капитала АО «Совкомфлот» рассчитана на основе консолидированного сводного баланса, объединившего балансы АКП «Совкомфлот» и его дочерних компаний.

Представители государства в Совете директоров АО «Совкомфлот» назначены Правительством Российской Федерации (Распоряжение Правительства Российской Федерации от 18.08.95 г.).

Поскольку указанные представители по своему должностному положению вправе принимать решения и действовать без доверенности от имени своих министерств, то иного согласования решений этих лиц, как представителей государства, кроме тех решений, принятых ими как руководителями этих госорганов, не требуется.

По этой причине переписка между представителями государства и министерствами и ведомствами по вопросам согласования решений Совета директоров не ведется.

Комиссия справедливо констатировала, что АО «Совкомфлот» является холдинговой компанией, владеющей исключительно пакетами акций ряда дочерних зарубежных компаний. В связи с этим АО «Совкомфлот» не строит и не продает от своего имени суда или иное имущество, а также не заключает кредитных соглашений.

Права АО «Совкомфлот» на свои дочерние компании обеспечены путем владения обществом всеми акциями данных компаний, сертификаты на указанные акции хранятся в АО «Совкомфлот» (как собственника этих акций) и отражены в соответствующей статье его баланса (по стоимости, установленной по данным аудиторской проверки на момент учреждения общества).

Морских судов в непосредственной собственности у АО «Совкомфлот» нет, но через систему своих дочерних компаний общество осуществляет контроль над флотом, состоящим из 72 судов.

Прибыль АО «Совкомфлот» образуется за счет двух источников: дивидендов по акциям дочерних компаний и оплаты услуг за управление дочерними компаниями.

При этом Комиссия отмечает, что АКП «Совкомфлот» было образовано в целях осуществления внешнеэкономической деятельности по приобретению, продаже, строительству, аренде и эксплуатации судов и другого имущества, а также для проведения за счет собственных и заемных средств коммерческих операций на внешнем рынке в области международного судоходства. Эта цель была достигнута путем проводимой руководством АКП «Совкомфлот»

(ныне ОАО «Совкомфлот») кредитно-финансовой и дивидендной политики по отношению к своим дочерним компаниям.

Суда, которые находятся в собственности дочерних компаний АО «Совкомфлот», построены за счет внебюджетных источников. Весь флот строился и строится исключительно на зарубежные кредиты под залог этих судов.

Оперирование флотом АО «Совкомфлот» через оффшорные компании объясняется именно практикой предоставления кредитов под строительство судов на международном финансовом рынке: страхование и залог судов во всемирнопризнанных страховых и кредитных учреждениях при нахождении судна в собственности компании оффшорной юрисдикции.

На момент проверки 68 судов находились в залоге под обеспечение кредитов, полученных на их приобретение либо на строительство новых судов.

Политика создания оффшорных судовладельческих компаний, являющихся дочерними компаниями АО «Совкомфлот», в условиях описанной выше стратегии строительства флота, представляется обоснованной.

Отсутствие в настоящее время дивидендов по акциям государства в АО «Совкомфлот», так же как и нахождение судов в оффшорных компаниях, не могут рассматриваться как недостатки или как намеренные нарушения в работе руководства АО «Совкомфлот» и проистекают из особенностей целевой задачи создания и деятельности общества, а также из условий финансирования строительства флота.

По мере завершения периода модернизации флота компании, которая проводится по согласованию с отраслевыми органами управления, и осуществления расчетов по кредитам появится

возможность извлечения нормальных для этого сегмента рынка доходов в пользу государства. Руководство АО «Совкомфлот» строит политику развития компании, исходя из данной стратегии.

Принуждение руководства АО «Совкомфлот» к выплате в ближайшее время дивидендов в бюджет государства, соразмерных с уставным капиталом общества, приведет к сворачиванию осуществляемой программы строительства новых судов и не может быть признано целесообразным в настоящее время.

В целом Комиссия оценивает финансово-экономическое состояние АО «Совкомфлот» как устойчивое, политику Совета директоров как соответствующую законодательству и разумную, а также считает нецелесообразным производить изменения в формах и порядке управления государственным пакетом акций АО «Совкомфлот».

По результатам проверки в Правительство был представлен доклад Госкомимущества и Отчет комиссии, с выводами и предложениями которой было получено согласие вице-премьера страны.

В докладе Председателю Правительства Российской Федерации в связи с поручением о проверке деятельности АО «Совкомфлот» по Постановлению Госдумы от 22 марта 1996 г. Министр транспорта РФ Н. Цах, отвечая по сути поручения Правительства, счел уместным доложить: «В настоящее время АО «Совкомфлот», как и некоторые другие успешно работающие, но неприватизированные предприятия, вызывает к себе живой интерес определенных деловых кругов.

Проверка АО «Совкомфлот» Счетной палатой Российской Федерации была организована компанией «Госинкор Траст» с

помощью Председателя Комитета по собственности, приватизации и хозяйственной деятельности Госдумы П.Г. Бунича, которому уже удалось «приватизировать» Балтийское морское пароходство и довести его в короткий срок до полного разорения.

С учетом вышеизложенного, считаю экономически целесообразным сохранить действующую организационно-правовую структуру АО «Совкомфлот» как акционерного общества, 100% акций которого находятся в Федеральной собственности».

Генеральный директор встречался с Председателем Счетной палаты, выступал на парламентских слушаниях, посвященных работе Счетной палаты, неоднократно с документами в руках разъяснял ошибочность подходов и выводов комиссии – ничего не помогало. На словах соглашались, а содержание своего доклада не меняли.

Кроме вопроса о собственности (кому принадлежат суда – неизвестным частным лицам в больном воображении проверяющих или «Совкомфлоту»), был вопрос о кредите Минфина для строительства балкеров на Балтийском заводе. Деньги находились на счете банка, который был назначен Минфином РФ. Оплата заводу производилась лишь за выполненную работу по открытой банком кредитной линии. Претензия к «Совкомфлоту» состояла в том, что он не взял всю сумму кредита на свой счет в банке, как следовало делать по существовавшим правилам, и фактически никогда не имел этих средств на своих счетах. Проверяющие очень хотели, чтобы было наоборот, и тогда они имели бы возможность обвинить нас в том, что мы «прокручивали» средства этого кредита. Как выяснилось позднее, Счетная палата намеревалась проверить Минфин РФ, а тогдашний Первый заместитель премьера и Министр финансов А. Чубайс не допускал Палату в министерство. В результате Палата пыталась

проверять Минфин РФ через «Совкомфлот» — нашли топор под лавкой.

В конце концов доклад Счетной палаты заслушали на заседании Госдумы, принявшем постановление, которое одобряло сохранение 100% акций предприятия в собственности государства и расширяло Совет директоров до 8 представителей государства и Генерального директора.

Казалось бы, на том и должно было все закончиться, но не тут-то было. Счетная палата разослала свой отчет Президенту страны, Премьер-министру, Генеральному прокурору, Министру внутренних дел, в Федеральную службу безопасности. Появились соответствующие резолюции и вновь начались проверки под общим руководством Министерства внутренних дел. Эти проверки продолжались почти год и закончились ничем, хотя задание их состояло в том, чтобы, как нам удалось выяснить, завести уголовное дело.

По окончании этих проверок «Совкомфлот» включили в другой список предприятий, которые Правительство было намерено полностью или частично продать. У нас появилась новая бригада инспекторов из назначенной Госкомимуществом аудиторской компании «Юникон» — 14 человек работали в течение 2 месяцев. Вывод на этот раз был такой: компания отфрахтовывает суда выше среднего уровня рынка, продает суда по ценам выше уровня мирового рынка. Компания работает профессионально, в ней задействована строгая управленческая вертикаль — компанию вполне можно продавать.

Иными словами, когда целью проверки было увольнение Генерального директора, назначение своего ставленника для мягкого развала компании, управление компанией признавалось плохим. Когда потребовалось продать пакет акций иностранному покупателю,

обнаружилось, что в компании существует жесткая управленческая вертикаль и было бы целесообразно дать больше свободы в действиях дочерним компаниям.

Этими событиями закончился 1997 г., и Вы ошибаетесь, уважаемый читатель, если полагаете, что на этом «Совкомфлот» оставили в покое. Ничуть не бывало. Появилась группа лиц, в которую входят и некоторые бывшие руководители Минморфлота и бывшие работники «Совкомфлота», которые продолжают писать кляузы в Правительство, организуют слушания в Комитетах Госдумы. Бывшие работники были уволены после того, как твердо выяснилось, что они передали конфиденциальную документацию предприятия «Госинкору», и это было использовано для поручения Госдумы Счетной палате провести проверку «Совкомфлота». Один из них был уволен за алкоголизм: в командировке в Германии заперся в номере гостиницы и пьянствовал в течение недели; затем в другое время в совершенно пьяном виде появился на фирме на Кипре, нес несусветную чепуху и был выпровожден из фирмы с позором. Удивительно, что такие люди имеют доступ к лицам, которые вхожи в правительственные коридоры. Казалось бы, чего проще: позвоните и спросите. А происходит нечто худшее, чем поток анонимок — характерная черта позднего советского периода.

Трудно, разумеется, понять мотивы человеческого поведения. Сколько было случаев ухода из «Совкомфлота»: в конце 1991 г. — начале 1992 г. многие бежали с тонущего корабля, а мы тогда разъезжали по окрестным деревням, доставали мясо, молоко, яйцо, картошку, чтобы облегчить жизнь своим сотрудникам; доставали ширпотреб — мужскую и женскую обувь и пр. Располагались мы тогда в здании старой школы, в подъезде которой стоял нестерпимый

кошачий запах... Сначала переехали в здание Минморфлота, а в 1996 г. построили свой 17-этажный дом на 60 квартир с офисом на первых двух этажах. Тогда и посыпались звонки из различных влиятельных кругов с просьбами принять на работу, в том числе и тех, кто «дезертировал» в трудные годы революции начала 90-х. Ну, да Бог с ними...

Хотелось бы отметить тех, кто вынес всю тяжесть тех лет и превратил «Совкомфлот» в первоклассную мировую судоходную компанию. В первую очередь это – заместители Генерального директора А. Презанти (в последующем Гендиректор «Совчарт», Женева), И. Борисенко, Т. Измайлов, члены Правления: главный бухгалтер В. Бурлака, начальник административного отдела Ю. Гримов, начальники отделов В. Шатов, В. Торган, О. Шахламова, И. Гришина.

«Совкомфлот» – компания многонациональная, в которой рука об руку трудятся и британцы, и киприоты, и русские – граждане России разных национальностей, «которые живут в России и любят свою страну» (по определению художника Ильи Глазунова). Из числа иностранцев хотелось бы выразить большую благодарность управляющему директору «Юникома» г-ну Я. Макбруму и директору «Фионы (Кипр)» г-ну С. Куллапису.

Большое спасибо многотысячному морскому коллективу – членам экипажей судов «Совкомфлота», на которых начертано имя их компании: SCF.

ISBN 5-88911-010-1

Редактор: Л.С. Бубнова

Художественное оформление: Н.В. Чичин

© РПЦ «Внешторгиздат», 1999 г.

Типография: ОАО «Внешторгиздат», Москва

Заказ 516



Танкер TROMSO TRUST дедвейтом 154970 тонн, предназначенный для перевозки сырой нефти. «Совкомфлот» имеет 6 судов такого типа. Суды построены в 1991-92 гг. на судовой верфи HYUNDAI (Южная Корея)



Один из 8 танкеров-продуктовозов BARENTS SEA дедвейтом 47700 тонн, построенных для «Совкомфлота» на судостроительных верфях Хорватии в 1998-99 гг. и предназначенных как для перевозки нефтепродуктов, так и широкого спектра грузов 3-го класса по классификации ИМО таких, как бензол, ксилол, толуол, гексан и др.



Танкер-продуктовоз PRESNYA дедвейтом 47100 тонн постройки 1991-92 гг., предназначенный для перевозки нефтепродуктов. «Совкомфлот» имеет 8 судов такого типа



Танкер-продуктовоз ZINA дедвейтом 29490 тонн, предназначенный для перевозки нефтепродуктов. В настоящее время «Совкомфлот» имеет одно судно такого типоразмера, построенное на судовой верфи «Георгий Димитров» (Болгария, г. Варна) в 1987 г.



Судно ОБО SCF STAR дедвейтом 96043 тонн, предназначенное для перевозки наливных и навалочных грузов. В состав флота СКФ входят 7 судов такого типа. Суда построены в 1991-92 гг. на судовой верфи HYUNDAI (Южная Корея)



Линейный контейнеровоз SOVCOMFLOT SENATOR дедвейтом 46975 тонн, контейнеровместимостью 3005 двадцатифутовых контейнеров, построенный в 1993 г. на верфи HDW (Германия, г. Киль). «Совкомфлот» имеет 10 судов такого типа



Многоцелевое универсальное судно NEVELSK турецкой постройки дедвейтом 4168 тонн, предназначенное для перевозки генеральных, навалочных, тяжеловесных, лесных грузов и 20-футовых контейнеров. «Совкомфлот» имеет 8 судов указанного дедвейта, а также 12 судов такого класса типа SOCOL дедвейтом 9600 тонн, построенных на верфях Японии



Судно-лесовоз типа SOCOFL дедвейтом 6270 тонн японской постройки, предназначенное для перевозки лесных генеральных и навалочных грузов. В составе флота СКФ имеется 10 судов такого типа. Судно построено в 1992 г. на верфи КУОКИУО (Япония)



Флагман пассажирского флота СКФ – турбоход МАКСИМ ГОРЬКИЙ пассажировместимостью около 800 человек, который за 30 лет с момента постройки прошел 273600 морских миль, ежегодно организует морские круизы для 11-12 тысяч пассажиров



Т/х ASTOR (известный до 1 декабря 1996 г. под названием ФЕДОР ДОСТОЕВСКИЙ)
пассажировместимостью 650 человек работает на немецком круизном рынке и пользуется высокой
репутацией у иностранных туристов



В таком составе Правление «Совкомфлота»
принимает важные решения по текущим
и перспективным вопросам деятельности компании

В первом ряду: И.А. Борисенко, В.Д. Корнилов
(Председатель Правления,
Генеральный Директор),
Т.К. Измайлов

Во втором ряду: Ю.Н. Гримов, В.Н. Бурлака,
А.Г. Презанти, Н.В. Липка



Международные призы и дипломы, врученные «Совкомфлоту» в 1998 г., подтверждающие его признание лучшей компанией в морской индустрии с точки зрения управления и качества услуг, предоставляемых в области международного судоходства



Конференц-зал в офисе «Совкомфлота» — традиционное место проведения заседаний Совета Директоров, Правления, переговоров и встреч с представителями российских организаций/компаний и иностранными партнерами

BIRMINGHAM TORCH AWARD
1996



For Success In Economic Survival And
Development In The Face Of Adverse Conditions

Presented To

OAO "Sovcomflot"

American People Ambassador Program
International Finance And Economic Partnership Institute
International Academy For Leadership In Business And Administration

Birmingham, Alabama

Престижная награда, врученная «Совкомфлоту» международным проектом «Факел Бирмингема», надпись на которой гласит: «За успех в экономическом выживании и развитие вопреки невыносимым условиям»



Модель пассажирского судна **ФЕДОР ДОСТОЕВСКИЙ** – гордость «Совкомфлота» – установленная в фойе первого этажа офиса



Фойе первого этажа офиса «Совкомфлота».
«Путь на верх»



Дом «Совкомфлота» с офисом на первых двух этажах