Адонин Александр Сергеевич. Взаимное страхование морских рисков и пути его развития в России : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : М., 2005 214 c. РГБ ОД, 61:05-8/3956

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ВЗАИМНОГО СТРАХОВАНИЯ МОРСКИХ РИСКОВ 13

1.1. Сущность и содержание морского страхования 13

1.2. Этапы становления института взаимного страхования морских рисков как следствие развития общественно-экономических отношений и международного гражданского права 51

1.3. Сущность и теоретические основы работы клубов взаимного страхования.... 65

ГЛАВА 2. ИССЛЕДОВАНИЕ ЗАРУБЕЖНОЙ ПРАКТИКИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КЛУБОВ ВЗАИМНОГО СТРАХОВАНИЯ МОРСКИХ РИСКОВ 76

2.1. Материально-процессуальные вопросы введения судна в клуб взаимного страхования 76

2.2. Исследование особенностей страхового покрытия клубов взаимного страхования 95

2.3. Организационная структура клубов взаимного страхования 118

2.4. Финансово-экономические аспекты деятельности квс 126

2.5. Методы перестраховочной защиты, используемые клубами взаимного перестрахования 142

ГЛАВА 3. ВЗАИМНОЕ СТРАХОВАНИЕ КАК СПОСОБ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ЗАЩИТЫ ИНТЕРЕСОВ РОССИЙСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ 150

3.1. Состояние морского флота россии- важнейшая предпосылка развития взаимного страхования 150

3.2. Анализ российской практики страхования интересов судовладельцев 159

3.3. Исследование перспектив развития института взаимного страхования морских рисков в России 174

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 183

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 187

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.**В мировой экономике морское судоходство играет ключевую роль, занимая центральное место в единой системе глобальных транспортных перевозок. Возрастающее из года в год значение водного транспорта определяется исключительной экономичностью перевозок морем самой широкой номенклатуры грузов. На морские перевозки приходится свыше 70 - 80% всего мирового грузооборота, так как основную часть экспортно-импортных грузов в межконтинентальной торговле можно перевезти только морем. При помощи морских танкеров осуществляется около 60% мировых поставок сырой нефти и нефтепродуктов. Определяющая роль морского транспорта целиком сохранится и в XXI веке.

В настоящее время воды Мирового океана бороздят свыше 20 млн. мелких судов (туристических и прогулочных катеров, парусных яхт, ботов и др.) и около 60 тыс. крупнотоннажных судов, в т.ч. 96,4% грузовых судов и 3,6% пассажирских (см. приложение 1). Ежесуточно в морях и океанах находится около 30 тыс. судов, с численностью экипажей более 1 млн. человек.

При таких масштабах использования средств водного транспорта сложно избежать возникновения различных чрезвычайных ситуаций, приводящих к возникновению убытков. Несмотря на совершенствование и создание новых систем управления судами, навигационного оборудования и средств связи среднегодовое количество аварий и катастроф на водном транспорте стабильно удерживается на одном уровне. По данным лондонского классификационного общества - Регистра судоходства Ллойда, ежегодно гибнут около 300-400 судов, аварию терпит свыше 8 тыс. судов (общим тоннажем более 600 тыс. тонн). В кораблекрушениях ежегодно погибает порядка 200 тыс. человек. Почти каждый третий корабль возвращается в порт после длительного рейса с поломками и повреждениями.

Эксплуатация любого современного морского судна несет риск возможных потерь. Морское судно — это сложное в техническом отношении самоход-

ное или несамоходное плавучее сооружение. Средняя балансовая стоимость современного, только что спущенного на воду и прошедшего ходовые испытания, судна превышает 30-40 млн. долларов США. Стоимость груза, перевозимого этим судном и стоимость фрахта судна, может существенно превышать стоимость самого транспортного средства, а эксплуатация морского судна, которое само по себе является источником повышенной опасности, может причинить ущерб, многократно превышающий стоимость судна и перевозимого груза.

В теории управления рисками выделяют такие способы защиты от случайных опасных событий, результатом наступления которых может быть причинение ущерба (убытков), как уклонение от риска, принятие риска и передача риска специализированным организациям, то есть, собственно, страхование.

Основная цель страхования заключается в перераспределении рисков, что особенно актуально для предпринимательской деятельности, связанной с возможными крупными убытками. Угрозы внешней среды, с которыми связано морское дело, определяют необходимость поиска экономически эффективных способов осуществления этой деятельности. В настоящее время для этой цели судовладельцами и морскими перевозчиками преимущественно используется две формы страховой защиты — коммерческое и некоммерческое (взаимное) страхование.

Основной причиной успешного развития морского взаимного страхования явилось появление рисков возникновения гражданской ответственности за убытки и/или вред, причинённый третьим лицам, риски возникновения значительного количества дополнительных расходов, связанных с осуществлением морского предприятия и ограничение возможности их страхования в коммерческих страховых компаниях.

Современные условия эксплуатации судов, выполнение коммерческих обязательств перед контрагентами, жесткие требования безопасности, установленные международными конвенциями ставят проблемы выбора эффективной страховой защиты и перед российскими судовладельцами, и операторами морских судов (морскими перевозчиками) в разряд первостепенных.

Российские страховые компании предлагают достаточно качественные услуги по защите интересов российских судовладельцев. Однако, в силу того, что в связи с техническим развитием отрасли в настоящее время в морском страховании существенно возросли потребности в качестве и уровне необходимого страхового обеспечения, в ряде случаев услуги российских страховщиков не соответствуют потребностям судовладельцев или их зарубежных контрагентов как по объёмам страховой ответственности, так и по качеству дополнительных (сервисных) услуг, что довольно часто приводит к необходимости обращаться на западный страховой рынок.

Сложность взаимоотношений, возникающих в морском страховании, обусловленная особенностями международной системы гражданского права и обычаями делового оборота (страховой практики), принятыми в зарубежных странах приводят к тому, что большинству российских судовладельцев достаточно непросто провести качественный сравнительный анализ преимуществ и недостатков страхования в коммерческих страховых компаниях или клубах взаимного страхования, что приводит к излишним затратам на страхование и получению иного, чем требуется, объёма и качества страховой защиты.

Помимо проблемы оптимизации расходов российских судовладельцев с макроэкономической точки зрения создание эффективного, конкурентного сегмента страхового рынка, на котором представлены как коммерческие, так и некоммерческие страховые организации, является одной из стратегических задач развития страхового рынка России предусмотренных «Концепцией развития страхования в Российской Федерации» №1361-р от 25.09.02.

Таким образом, недостаточная изученность возможностей взаимного страхования морских рисков для развития отечественного морского страхования задаёт **цель и ставит задачи**данного исследования. Целью настоящей диссертационной работы является основанная на комплексном исследовании деятельности клубов взаимного страхования разработка практических рекомендаций отечественным судовладельцам по страхованию в клубах взаимного страхования и развитию взаимного морского страхования в России.

Реализация этой цели потребовала решения следующих задач:

1. Проанализировать историю зарождения и развития коммерческого и взаимного морского страхования в диалектике с развитием общественно-производственных и правовых отношений и выделить исторически сложившуюся специализацию («нишу») клубов взаимного страхования;
2. Исследовать сущность и теоретические основы взаимного морского страхования и определить основные положительные и отрицательные аспекты страхования в клубах взаимного страхования;
3. Провести подробный сравнительный анализ страхового, организационного и экономического аспекта деятельности клубов взаимного страхования и коммерческих страховщиков, на основе которого дать рекомендации отечественным судовладельцам по приобретению страховой защиты в клубах взаимного страхования;
4. Дать характеристику современной российской практики страхования гражданской ответственности и других имущественных интересов судовладельцев и выделить её положительные и отрицательные отличия от практики клубного страхования;
5. Оценить реальные возможности и перспективы развития института взаимного страхования морских рисков в России и дать практические рекомендации по его развитию.

**Теоретические и методологические основы исследования.**В работе использованы данные Госкомстата РФ, Министерства торговли и экономического развития РФ, Министерства финансов РФ, отечественных и зарубежных аналитических агентств, выборочных исследований и экспертных оценок научно-исследовательских институтов и центров, а также труды зарубежных исследователей - М. Тили (М. ТШеу), Р. Томаса (R. Tomas), Д. Бланда (David Bland), П. Коха (Peter Koch), О. Далера; отечественных специалистов по общему и морскому страхованию и деятельности клубов взаимного страхования морских рисков В.В. Акимова, В.Д. Архангельского, А. П. Архипова, В.Н. Борзых, В.Б. Гомелли, Г.В. Гришина, С.Л. Ефимова, Ю.М. Журавлева, Е.И. Ивашкина, Н.С.

Ковалевской, В.А. Мусина, Б.С. Новикова, В.К. Райхера, В.И. Серебровского, К.Е. Турбиной, Т.А. Фёдоровой, Ю.Б. Фогельсона, Л.А. Чупахиной, В.В. Шахова, А.К. Шихова, Н.Э. Шинкаренко и др.

Методологической основой исследования является общенаучный диалектический метод познания и вытекающие из него методы анализа и синтеза, индукции и дедукция, группировки, сравнения и классификации, научное агрегирование и абстрагирование, элементы системного анализа.

**Степень изученности проблемы.**На сегодняшний день в нашей стране научные труды и материалы по вопросам взаимного морского страхования представлены мало, хотя за рубежом проводились крупные исследования и существует достаточно богатый теоретический и методический материал (преимущественно разработанный самими клубами взаимного страхования) по вопросам методологии взаимного страхования морских рисков. В силу того, что некоммерческое (взаимное) морское страхование в современной России (как и сама практика некоммерческого страхования в целом) практически не имеет распространения, исследование вопросов взаимного морского страхования, к сожалению, носило ограниченный характер.

К исследованиям проблем взаимного морского страхования советского периода относятся труды таких учёных как В.А. Мусин, П.П. Виноградов, Н.С. Ковалевская, К.А. Граве.

Современные исследования в области деятельности обществ взаимного страхования проводились В.В. Акимовым, В.Н. Борзых, В.Н. Дадьковым, А.С. Корезиным, К.Е. Турбиной и др., чьи работы были преимущественно ориентированы либо на общие вопросы развития взаимного страхования, либо на правовой аспект деятельности обществ взаимного страхования. Особо следует выделить работы Е.И. Ивашкина, как первого учёного, исследовавшего сущность взаимного страхования в современной российской науке.

К современным работам по проблемам взаимного морского страхования, можно отнести исследования Г.В. Гришина и С.Л. Ефимова, а также Т.А. Ме-ребашвилли, занимавшейся рассмотрением юридических проблем деятельности

зарубежных клубов взаимного страхования и, как и В.А. Мусин, юридическими аспектами развития взаимного морского страхования в России.

**Объект и предмет исследования. В**соответствии с поставленной целью объектом исследования в диссертации выступает рынок морского страхования. Предметом исследования являются особенности деятельности клубов взаимного морского страхования и возможность развития института взаимного морского страхования в России.

Непосредственными предметами исследования являлись:

1. Документы по истории развития морского страхования и состоянию современного рынка морского страхования;
2. Оригинальные документы клубов взаимного страхования и правила страхования отечественных страховщиков;
3. Особенности осуществления страховой деятельности клубов взаимного страхования (страховое покрытие, клиентское обслуживание, андеррайтинг, урегулирование убытков) и финансово-экономические и организационные аспекты деятельности клубов;
4. Состояние, структура и экономика отечественного морского флота;
5. Современная отечественная практика страхования рисков, связанных с морскими перевозками, в коммерческих страховых компаниях и зарубежных клубах взаимного страхования.
6. Анализ возможностей конкурентоспособности создаваемых в перспективе отечественных клубов и зарубежных клубов взаимного страхования морских рисков.

**Научная новизна работы**заключается в разработке рекомендаций отечественным судовладельцам по использованию взаимного страхования и обоснованием мероприятий по внедрению некоммерческой формы морского страхования, которое дополняет коммерческое в недоступных для него сегментах страхового рынка.

Наиболее существенными являются следующие результаты исследования, характеризующие его научную новизну:

1. Разработана периодизация становления некоммерческого взаимного  
страхования морских рисков и выявлены его сущностные характеристики, ос  
новными из которых являются: особая форма формирования страхового фонда,  
возможность страхования рисков, не принимаемых на страхование коммерче  
скими страховщиками (штрафы, юридические расходы и пр.), возможность  
снизить расходы на страхование и сформировать набор услуг, соответствую  
щих собственным потребностям судовладельцев.

1. Выявлены, в сопоставлении с коммерческим страхованием, характерные особенности страховой деятельности клубов взаимного страхования, которые основываются на объединении в единую систему особой андеррайтерской политики и структуры страховой ответственности, специальных видов резервов и перестраховочных программ, ориентированных на интересы судовладельцев-членов клуба, а также применении с целью исключения финансовых убытков членов клуба специфических методов формирования страхового фонда в виде дополнительных взносов.
2. В результате проведённого исследования состояния российского морского флота, установлено несоответствие его технического состояния критериям коммерческих страховщиков и доказана необходимость поиска новых форм страховой защиты интересов российских судовладельцев посредством взаимного страхования, при котором судовладельцы одновременно являются страхователями и страховщиками.
3. Предложены и научно обоснованы рекомендации по использованию взаимного страхования российскими судовладельцами, для чего выделены ограничения взаимного страхования, связанные с условно безлимитным убытком, количеством членов клуба и пр., и обоснованы такие способы их преодоления, как возможность взимания дополнительных взносов, формирования специальных видов страховых резервов и пр., а также рекомендации по созданию национальных обществ (клубов) взаимного морского страхования. Для реализации последних предлагается разработать государственную программу развития взаимного страхования, внести изменения в современное гражданское и нало-

говое законодательство, доработать и принять закон «О взаимном страховании», а также разработать предназначенные для взаимного страхования нормативно-методические документы по формированию резервов, лицензированию, определению платёжеспособности и пр.

1. Предложены модели тарифных ставок для клубов взаимного страхования: фиксированная тарифная ставка, при использовании которой страхование обходится судовладельцу дороже, зато позволяет планировать расходы, и авансовая с возможностью взимания дополнительных взносов в зависимости от соотношения предполагаемой и фактической убыточности, которая может снизить расходы на страхование, но усложняет их планирование в связи с обязанностью уплаты дополнительных взносов.
2. Разработан механизм формирования страховых резервов, который может быть использован в российской практике при разработке нормативно-методических документов по взаимному страхованию, предполагающий наличие нормативных страховых резервов и специальных, так называемых свободных резервов, создание и использование которых возможно только при некоммерческой форме страховых отношений для обеспечения финансовой устойчивости.

**Теоретическое значение**состоит в том, что настоящая работа является первым исследованием страхового и экономического аспекта деятельности зарубежных клубов взаимного страхования морских рисков, а также в том, что основные положения работы представляют собой существенный вклад в теорию взаимного морского страхования в части детального исследования страхового и экономического аспекта деятельности клубов взаимного страхования.

**Практическая значимость работы.**Выводы и результаты исследования могут быть использованы органами законодательной власти, органами государственного страхового надзора при разработке и совершенствовании общегражданских нормативных актов по взаимному страхованию, вопросам мореходства, правил и условий страхования каско и гражданской ответственности

судовладельцев в отечественных коммерческих и (в перспективе) некоммерческих страховых организациях.

Результаты настоящего исследования могут представлять интерес в практической работе страховых компаний, агентов и брокеров, судоходных компаний, администраций морских портов и отдельных судовладельцев.

Основные положения диссертации могут быть использованы в учебном процессе ВУЗов при подготовке бакалавров, дипломированных специалистов и магистров по специальности «Страхование», «Страховое дело», «Страхование внешнеэкономической деятельности» и «Риск-менеджмент».

**Публикации и апробация результатов работы.**Основные положения, научные выводы и результаты исследования были опубликованы в научных статьях, выступлениях с докладами на международных научно-практических конференциях («Проблемы трансформации современной российской экономики: теория и практика организации и обеспечения управления», Москва, март, декабрь 2003г., декабрь 2004г). Отдельные положения настоящего исследования были использованы диссертантом при чтении курсов лекций в МЭСИ, МИФП, МГОУ и пр.

Отдельные положения настоящей работы были использованы в учебно-методических материалах, разработанных Учебно-методическим центром компании холдинговой компании «Росгосстрах».

По теме диссертации опубликовано 6 работ, общим объёмом более 1,6 печатного листа, весь объём авторский.

**Структура диссертационной работы.**Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения, библиографического списка использованной литературы, приложений и глоссария. Работа включает 26 графических иллюстраций, 5 таблиц и 10 приложений.

В первой главе рассматриваются исторически сложившиеся принципы морского страхования (взаимного морского страхования), предмет, объекты и субъекты морского страхования, теоретические положения формирования страхового фонда при осуществлении морского страхования, порядок заключе-

ния договора морского страхования, процедуры, связанные с урегулированием убытков, а также классификация морских рисков и аварийных происшествий. Основным вопросом перовой главы является исследование периодизации становления института взаимного морского страхования, определения его «ниши», сущности, основных преимуществ и недостатков.

Во второй главе на примере наиболее крупных международных клубов взаимного страхования исследуются материально-процессуальные аспекты деятельности клубов взаимного страхования: андеррайтинг, расчёт страховых взносов, объём ответственности, организация клиентского обслуживания, урегулирования убытков, а также вопросы организационно-управленческой структуры клубов взаимного страхования, вопросы управления финансовыми потоками и денежными фондами, обеспечения перестраховочной защиты.

В третьей главе работы анализируется состояние и проблемы развития отечественного морского флота, особенности современного российского рынка морского страхования, страховые услуги, предлагаемые судовладельцам на отечественном рынке морского страхования. Основным вопросом третьей главы, как и всей работы, является анализ сложившейся практики страхования интересов российских судовладельцев и предпосылки развития института взаимного страхования морских рисков в России.

## Сущность и содержание морского страхования

Сущность морского страхования. Морское страхование — одна из важнейших подотраслей страхования в современной системе страховых отношений. В широком общественном сознании морское страхование рассматривается как способ обеспечения обязательств, обусловленных договорно-правовыми отношениями, которые возникают между участниками транспортного процесса. Общественное сознание исходит из того, что морское судоходство всегда сопряжено с высоким риском, который чреват внезапными крупными материальными потерями, гибелью людей, экологическими бедствиями и иными негативными последствиями. Используя морское страхование в хозяйственной практике, общество может рассчитывать на конкретный источник возмещения причиненного ущерба, а также, в определенной мере, на минимизацию или предупреждение возможных убытков от участия в морских предприятиях.

В современных условиях морское страхование — это неотъемлемая часть коммерческого менеджмента судов. Начиная с закладки судна на стапелях и заканчивая утилизацией, все формы договорных отношений, возникающие в сфере торгового мореплавания, в той или иной мере связаны с морским страхованием. Договоры фрахтования судов, договоры спасания, договоры буксировки, договоры морской перевозки грузов или пассажиров и пр. сопровождаются договорами страхования, подтверждающими обеспечение обязательств контрагентами. На сегодняшний день морское страхование - неотъемлемый элемент обеспечения эффективной коммерческой эксплуатации судов и повышения безопасности мореплавания1.

Ещё в начале XX века В.Г. Воблый определил страхование как вид хозяйственной деятельности на основе солидарности и возмездности, имеющий своей целью покрытие будущей нужды или потребности, вызываемой наступлением случайного и вместе с тем статистически уловимого события» . Систематизируя определения страхования зарубежных, отечественных советских и рос-сийских учёных, приведённые А.П. Архиповым и В.Б. Гомеллей , определение морского страхования, данное С.Л. Ефимовым и сущностные признаки морского страхования, можно дать следующее его определение. Морское страхование - система юридически оформленных экономических отношений по поводу создания и использования средств страхового фонда, выраженного в денежной форме, в целях возмещения ущерба от случайных, непредвиденных морских опасностей и возмещения убытков участников морского предприятия или иных хозяйствующих субъектов, связанных с торговым мореплаванием и освоением континентального шельфа.

Как указывает А.Л. Алякринский, у нескольких экономических субъектов одновременно существует относительно меньший риск возникновения страхового случая, чем у каждого из них разновременно, при котором они несут существенные издержки, поэтому им целесообразно "объединить усилия" и создать фонд, используемый для возмещения потерь. В настоящее время в России в роли институтов, позволяющих создавать страховые фонды для защиты интересов экономических субъектов, выступают частные страховые компании (коммерческое страхование) и в незначительной степени - государство (государственное страхование). Однако важной составляющей системы страхования, имеющей наименьшую коммерческую направленность, должны быть и сами экономические субъекты путем объединения в общества взаимного страхования .

## Материально-процессуальные вопросы введения судна в клуб взаимного страхования

В силу исторически сложившейся специализации клубов и коммерческих страховых компаний, а также появления новых видов рисков, принимаемых на страхование исключительно КВС, в современных условиях большинство крупных судовладельцев вынуждены страховаться сразу у двух морских страховщиков: в коммерческих страховых компаниях (страхование судна каско, частично гражданской ответственности) и в клубах взаимного страхования (страхование гражданской ответственности, не принимаемой на страхование коммерческими страховщиками, расходов по штрафам и пр.).

Судно, застрахованное в клубе взаимного страхования, называется введенным судном. Введение судна в клуб взаимного страхования осуществляется на основании заявления страхователя. Заявление о введении судна может поступить от любого судовладельца, оператора судна, фрахтователя или акционерного страховщика судна, исходя из его брутто-регистровой вместимости (далее БРТ). Введение судна рассматривается Правлением КВС только во взаимосвязи с членством заявителя в КВС. Заявление должно быть сделано в письменной форме и передано в адрес КВС любым способом связи (телекс, факс и т. п., в том числе через средства связи Интернет). В некоторых случаях к заявлению на введение судна прикладывается анкета страхователя.

Отметим, что страхование в клубах производится не на условиях заключаемого договора страхования, а на основе правил страхования клуба, так как в системе клубов взаимного страхования договоры морского страхования, как гражданско-правовые сделки, не заключаются1.

При введении судна заявитель должен сообщить клубу следующие сведения, необходимые для достоверного суждения о степени страхового риска для вводимого судна:

1. Полное наименование и юридический адрес клиента;

2. Наименование судна, его тип и класс, регистр и флаг, основные характеристики судна (БРТ, дедвейт и пр.);

3. Дата последнего и следующего освидетельствования;

4. Год, место постройки и дата последнего ремонта;

5. Акт сюрвейерского осмотра;

6. Имеющуюся дополнительную информацию по судну (например, его длина, ширина, осадка, автономность плавания и пр.);

7. Сведения об экипаже;

8. Порт приписки и районы плавания (ограничения по районам плавания);

9. Страховая история (если такая имеется) и данные об убытках за последние 5 лет. Страховая история представляет собой информационное досье по страховым выплатам, страховым случаям и их обстоятельствам, заводимое в отношении каждого члена клуба взаимного страхования;

10. Требуемый объем страхового покрытия и период страхования.

В зависимости от конкретных обстоятельств клуб может запросить от заявителя дополнительную информацию, касающуюся объекта морского страхования, имеющую важное значение для суждения о степени риска.

На основании полученной от заявителя информации KB С производит тарификацию риска (setting of premium ratings), т. е. определяет величину страховой премии, причитающейся к уплате в связи с введением судна. Результаты тарификации в письменном виде сообщаются заявителю (offer). Одобрение предложенных условий страхования выражается в форме акцепта со стороны заявителя либо брокера или иного посредника, действующего от имени заявителя, который оформляется в виде уведомления или нотиса (notice) и направляется в клуб взаимного страхования. В настоящее время в клубах около 50% всех договоров страхования заключается при посредничестве брокеров.

## Состояние морского флота россии- важнейшая предпосылка развития взаимного страхования

Морские суда - основное транспортное средство в мировом товарообмене. В конце XX века, по оценкам экспертов, мировой транспортный флот (суда свыше 100 БРТ) насчитывал более 85 тыс. судов дедвейтом более 522 млн. БРТ.

Потребность в судах находится в большой зависимости от процессов, происходящих в мировой экономике. Именно поэтому мировые экономические кризисы середины 70-х годов и конца 80-х ХХв. привели к уменьшению в 2-3 раза объема морских перевозок и кризису на судостроительном рынке.

С конца 80-х годов ХХв. мировой рынок судостроения начал расширяться. Менее чем за десять лет его объем вырос на 50%. Уже в 1997 году были построены суда общим дедвейтом свыше 36 млн. т, что превысило уровень 1994 года более чем на 30% и почти в два раза уровень конца 80-х годов. Возрастающая потребность в водном транспорте, определяет большой спрос на строительство судов, и уже в 2000 году на верфях по всему миру выполнялось более 2500 новых заказов с общим тоннажем 42,9 млн. БРТ.

В настоящее время объем морских перевозок растет примерно на 2% в год, соответственно растут и размеры мирового торгового флота. Они определяются не только количеством перевозимого груза и дальностью перевозок, но и производительностью судов, зависящей от эксплуатационной скорости, времени пребывания в портах, длительности стоянки на ремонте.

В свое время Советский Союз занимал пятое место в мире по количеству морских торговых судов, которых в конце 80-х их насчитывалось около 1600. Сейчас российские судовладельцы контролируют 1117 транспортных средств, из которых под российским флагом ходят 737 кораблей, в основном малого тоннажа, остальные - под иностранными. Как правило, суда оформлены на дочерние компании российских торговых пароходств либо их иностранных акционеров и зарегистрированы в разных корабельных оффшорах мира1.

За годы реформ в России сложилась и сохраняется тенденция к сокращению общего тоннажа и увеличению возраста флота, контролируемого российскими судовладельцами. Особенно характерна эта тенденция для флота, зарегистрированного в России. Так, на сегодняшний день средний возраст транспортных судов морских пароходств составляет 18,6 года, а других судоходных компаний - 21,1 года. Среди судов морских пароходств 106 единиц суммарным дедвейтом 1,52 млн. тонн (более 46%) отработали нормативный срок службы (20 лет). Динамику старения флота можно проследить по данным нижеприведённой таблицы (табл. 4.)