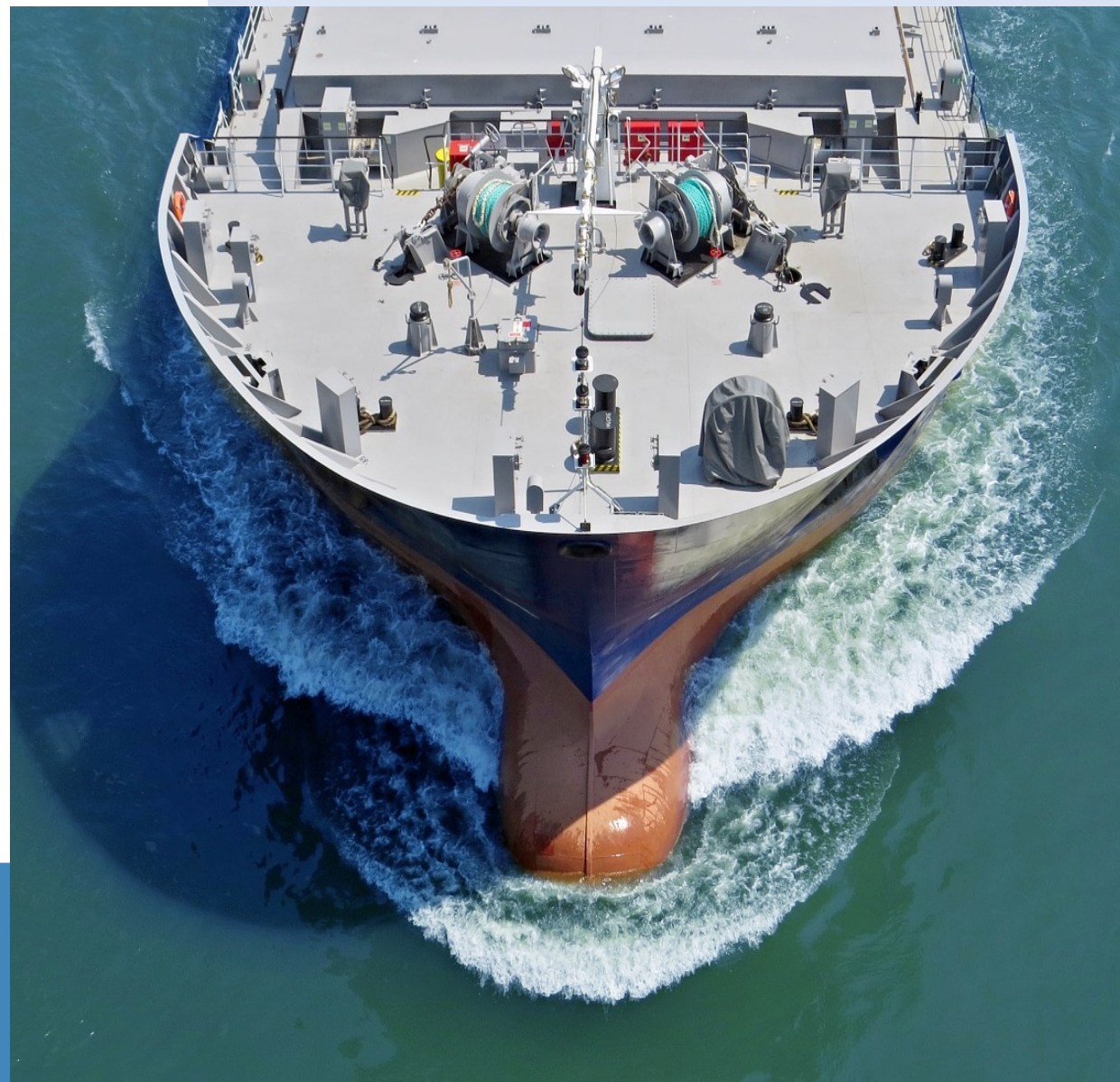


**ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОЕКТА
ПРИОБРЕТЕНИЕ
И ЭКСПЛУАТАЦИЯ
СУХОГРУЗНЫХ
ТЕПЛОХОДОВ КЛАССА
«РЕКА-МОРЕ»**

2021 год



Содержание

1. Резюме проекта	3
2. Схема реализации проекта.....	5
3. Описание проекта.....	10
4. SWOT-анализ.....	18
5. Характеристики рынка услуг по морскому фрахту грузов в рассматриваемом регионе.....	20
6. Операционная деятельность.....	25
7. Финансовый план.....	27
8. Факторы риска.....	29

1

Резюме проекта

Цель проекта – приобретение в собственность сухогрузных судов на привлеченные финансовые ресурсы, возврат привлеченных в приобретение теплоходов средств в полном объеме и получение прибыли.

Для реализации проекта планируется поиск и приобретение 5 судов класса «река-море» 2006-2012 гг. постройки дедеветом около 6000 метрических тонн и осадкой 4,2-4,5 метров в течение 3 месяцев. К приобретению планируются суда класса «Волго-Дон макс» (проекты RSD17, RSD19, RSD20, RSD49, RSD58, 005RSD06.01, 005RSD06.04, 007RSD07).

Временной разрыв в приобретении судов обусловлен необходимостью инспекции каждого предполагаемого к приобретению теплохода, согласования окончательной цены, времени и места передачи, выполнения всех мероприятий по приему и вводу судна в эксплуатацию. Начало эксплуатации каждого приобретенного судна – в течение 1 месяца после оплаты его стоимости продавцу.

Средняя расчетная стоимость каждого из рассматриваемых судов класса «Волго-Дон макс» - 3 500 000 долларов США, плюс 150 000 долларов США, необходимых для перерегистрации судна, его снабжения и ввода в эксплуатацию. Плановые инвестиции в приобретение 5-ти судов составят 18 250 000 долл. США в течение трех месяцев.

Суда данного класса построены на Российских и Украинских судостроительных верфях.

Планируемый период реализации данного проекта (период планирования) составляет 5,5 лет. Суда будут перевозить грузы различных наименований между портами Азовско-Черноморского бассейна и Средиземного моря.

2

Схема реализации проекта

Заявителем проекта является специалист со стажем более 26 лет в отрасли. Из них более 10 лет морского стажа от помощника Капитана до Капитана дальнего плавания и около 16 лет в операционном и коммерческом управлении флотом. Обладает глубокими знаниями, навыками и опытом эксплуатации сухогрузных судов, пониманием экономики их работы. Имеет успешный опыт руководства реализацией инвестиционного проекта по приобретению и эксплуатации 4-х судов класса «река-море» типа «Буг» (проект 17620). Старт проекта состоялся в сентябре 2016 г., плановый период реализации (возврата вложенных инвестиций) составляет 5 лет, завершение возврата инвестиций планируется в апреле 2021 г.

Основываясь на опыте успешной эксплуатации судов типа «Буг» и востребованности тоннажа данного типа, реализация данного проекта рассматривается с высокоэффективным результатом.

Для реализации проекта основывается управляющая компания в юрисдикции, отвечающей условиям привлекаемых финансовых ресурсов, учредителями которой выступают физические/юридические лица, являющиеся или связанные с участниками проекта. Управляющая компания является получателем финансовых ресурсов, необходимых для реализации проекта. Для приобретения каждого судна управляющая компания учреждает компанию-судовладельца в подходящей налоговой юрисдикции. Каждая вновь созданная таким образом компания-судовладелец является собственником приобретенного судна.

Приобретаемые суда регистрируются под флагом подходящей налоговой юрисдикции, признанной международными сообществами.

Управляющая компания передает приобретаемые суда за фиксированное вознаграждение в полное управление шип менеджерской компании, зарегистрированной и расположенной в Украине, которая будет осуществлять эксплуатацию судов от ее имени и по ее поручению. Таким образом, все финансовые потоки, связанные с реализацией проекта, будут проходить через банковский счет управляющей компании.

Шип менеджерская компания будет иметь необходимый штат опытных сотрудников, лицензии и сертификаты на осуществление деятельности, связанной с эксплуатацией судов.

Предлагается зарегистрировать управляющую компанию на Мальте как “licensed shipping organisation” в форме “limited liability company” либо “limited liability partnership”. Управляющая компания учреждает мальтийскую компанию-судовладельца как “licensed shipping organisation” в форме “limited liability company” либо “limited liability partnership” для приобретения и регистрации каждого судна.

Каждое приобретаемое судно регистрируется соответствующей компанией-судовладельцем под Мальтийским флагом как “tonnage tax ship”. При этом компания-судовладелец и управляющая компания получают право на статус “licensed shipping organisation”.

При ежегодной своевременной оплате фиксированных тоннажных налога и сборов “licensed shipping organisation” получает значительные выгоды по уплате налогов на доход и прибыль. Ставка НДС при осуществлении международных перевозок, включая перевозки внутри ЕС, равна 0% по законодательству Мальты. Для “licensed shipping company” привлекаемые финансовые ресурсы (инвестиции, кредиты) и их выплаты, включая проценты за использование, налогом на прибыль и НДС не облагаются. При найме моряков, не являющихся резидентами Мальты или ЕС, судоходная компания не оплачивает на Мальте социальные взносы за них.

Таким образом, управляющая компания и компании-судовладельцы регистрируются в юрисдикции ЕС, что значительно облегчает возможность для управляющей компании в открытии банковских счетов как на Мальте, так и в других странах. Управляющая компания будет осуществлять финансовое администрирование для компаний-судовладельцев через свой банковский счет.

Расчет проекта, приведенный в дальнейшем, выполнен при учете описанных выше условий для Мальтийских компаний.

Поиск и приобретение судов будет осуществляться двумя путями:

1

Через специализированные брокерские компании, имеющие значительный успешный опыт в сделках купли-продажи судов и широкую сеть связей с конечными собственниками теплоходов класса «Волго-Дон макс», либо подобных.

2

Через собственную сеть контактов в отрасли.

Схема реализации проекта



—> - инвестиции в приобретение и ввод в эксплуатацию судов

—> - возврат финансовых средств на приобретение и ввод в эксплуатацию судов, включая интерес

3

Описание проекта

Приблизительные основные характеристики судов, планируемых к приобретению

Т/х класса «Волго-Дон макс»

Тип: сухогрузное судно, без грузового устройства

Дедвейт: около 6000 мт

Грузоподъемность: около 5800 мт

Год постройки: 2006-2012, Россия, Украина

Класс РМРС: КМ*Ice2 R2 AUT1

LOA/B/DM, около: 140 м / 16,7 м / 6 м

Осадка, летняя: 4.2 – 4.5 м

ГТ/НТ: около 5200/2800 рег.т

ТСО: около 20 мт

Кол-во трюмов: 4

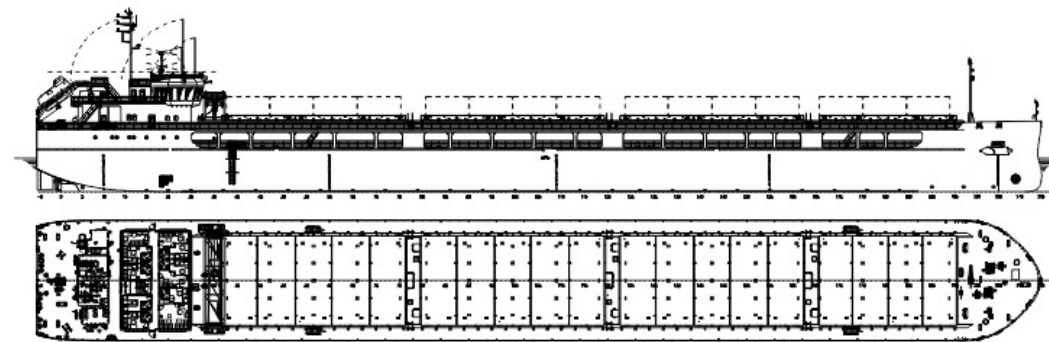
Объем трюмов: около 10 000 куб.м

Скорость: около 9 узлов

Расход топлива в сутки: около 5 мт MGO на ходу, около 0,5 мт

MGO при стоянке

Однопалубное судно с двойной обшивкой корпуса, оснащенное носовым подруливающим устройством, электрической вентиляцией грузовых трюмов, оборудованное для перевозки опасных грузов, предназначенное для выгрузки грейферами.



Финансовым показателем работы судна является тайм-чартерный эквивалент - доход, получаемый судном в сутки при выполнении рейса, за вычетом рейсовых расходов (портовые/канальные сборы, дополнительные расходы, стоимость израсходованного топлива, брокерские комиссии с фрахта).

За счет этого дохода производится оплата возврата привлеченных финансовых ресурсов на приобретение судна и процентов, вознаграждения менеджерской компании, содержания управляющей компании, компании-судовладельца и самого теплохода.

Расчетный тайм-чартерный эквивалент для судна класса «Волго-Дон макс» составляет свыше 4500 долларов США в сутки на основе средних ставок фрахта за период последних 5-ти лет (2016-2020 гг.) при перевозках грузов в Азово-Черноморском и Средиземноморском бассейнах и средней стоимости топлива MGO (морское дизельное топливо с содержанием серы менее 0,1% (MGO, sulphur<0,1%)) в 600,0 долларов США за метрическую тонну.

Расходы по содержанию судна состоят из следующих категорий:

- **постоянные или эксплуатационные расходы** (зарплата, питание и смена экипажа, пресная вода, снабжение, расходные материалы, запасные части, текущие ремонты и обслуживание, доковые ремонты, смазочные масла, связь, классификационное общество, страхование и т.п.), т.е. расходы, существующие постоянно, вне зависимости от режима работы судна. Величина эксплуатационных расходов определяется за один классификационный период (5 лет) и делится в среднем на каждый год/месяц/сутки такого периода;
- **переменные или рейсовые расходы** (бункеровка топливом, оплата портовых сборов и сборов по проходу каналов/проливов (дисбурсментские счета), брокерские комиссии с фрахта). Рейсовые расходы учитываются при выполнении каждого рейса судна.

Расчетные административные расходы (расходы по содержанию управляющей компании, одной компании-судовладельца, включая расходы на регистрацию и поддержание юрисдикции судов, и вознаграждению шип-менеджерской компании по управлению одним судном) составят порядка 18 тысяч долларов США в месяц. Соответственно, для 5 судов такие расходы составят порядка 64 тысяч долларов США в месяц или около 765 тысяч долларов США в год.

Расчетные эксплуатационные расходы по содержанию одного судна (расходы по содержанию судна за вычетом рейсовых расходов (см. определение тайм-чартерного эквивалента выше)), промежуточного и классификационного регламентных ремонтов, составят порядка 50 тысяч долларов США в месяц. Для 5 судов эксплуатационные расходы, соответственно, составят около 2,99 миллионов долларов США в год.

Инвестиционный расчет проекта в долларах США по годам приведен в Таблице 1.

Таблица 1

ПАРАМЕТРЫ // годы	1	2	3	4	5	6
Всего судов, шт.	5	5	5	5	5	5
Тайм-чартерный эквивалент	4200,00	4200,00	4200,00	4200,00	4200,00	4200,00
Суда в промежуточном ремонте на класс, шт.	0	0	0	2	3	0
Суда в ремонте на класс, шт.	2	3	0	0	0	2
Валовый доход	6 902 000	7 287 000	7 665 000	7 497 000	7 413 000	7 413 000
Чистый доход	6 902 000	7 287 000	7 665 000	7 497 000	7 413 000	7 413 000
Административные расходы	-718 333	-764 500	-764 500	-764 500	-764 500	-764 500
Эксплуатационные расходы судов	-2 792 860	-2 992 350	-2 992 350	-2 992 350	-2 992 350	-2 992 350
Промежуточный ремонт на класс	0	0	0	-240 000	-360 000	0
Ремонт на класс	-460 000	-690 000	0	0	0	-460 000
Финансовые затраты	0	-20 278	-20 278	-20 278	-20 278	-10 139
Амортизация налоговая	0	0	0	0	0	0
Налогооблагаемая прибыль	2 930 807	2 819 872	3 887 872	3 479 872	3 275 872	3 186 011
Прибыль до налогообложения	2 930 807	2 819 872	3 887 872	3 479 872	3 275 872	3 186 011
Налог на прибыль	0	0	0	0	0	0
Чистая прибыль	2 930 807	2 819 872	3 887 872	3 479 872	3 275 872	3 186 011
Прогноз денежных потоков						
Валовый доход	6 902 000	7 287 000	7 665 000	7 497 000	7 413 000	7 413 000
Административные расходы	-718 333	-764 500	-764 500	-764 500	-764 500	-764 500
Эксплуатационные расходы судов	-2 792 860	-2 992 350	-2 992 350	-2 992 350	-2 992 350	-2 992 350
Промежуточный ремонт на класс	0	0	0	-240 000	-360 000	0
Ремонт на класс	-460 000	-690 000	0	0	0	-460 000
Финансовые затраты	0	-20 278	-20 278	-20 278	-20 278	-10 139
Налог на прибыль	0	0	0	0	0	0
Операционный денежный поток	2 930 807	2 819 872	3 887 872	3 479 872	3 275 872	3 186 011
Получение инвестиции	18 250 000	0	0	0	0	0
Оплата за суда	-18 250 000	0	0	0	0	0
Возврат инвестиции	0	-4 055 556	-4 055 556	-4 055 556	-4 055 556	-2 027 778
Чистый денежный поток	2 930 807	-1 235 683	-167 683	-575 683	-779 683	1 158 233
Денежный поток накопительно	2 930 807	1 695 123	1 527 440	951 757	172 073	1 330 307
Инвестировано на конец периода	18 250 000	14 194 444	10 138 889	6 083 333	2 027 778	0

Условия расчета проекта:

- Использование 100% инвестиционных ресурсов;
- Внесение инвестиционных средств в размере 3 500 000 долларов США под выполнение договора на приобретение каждого судна и 150 000 долларов США для перерегистрации судна, его снабжения и ввода в эксплуатацию, включая портовые сборы в первом порту погрузки;
- Возврат инвестиционных средств – ежемесячно со 2-го года реализации проекта в течение 4,5 лет;
- Комиссия за конвертацию валют – 0,5%;
- Тайм-чартерный эквивалент эксплуатации каждого судна – 4 200 долларов США в сутки;
- Проведение регламентных (промежуточных и классификационных) ремонтов каждого судна – каждые 30 месяцев;
- Срок проведения регламентных ремонтов – промежуточный: в течение 20 суток, классификационный: в течение 30 суток;
- Стоимость проведения регламентных ремонтов – промежуточный: 120 000 долларов США, классификационный: 230 000 долларов США.

Как видно из Таблицы 1 срок окупаемости проекта при условии привлечения 100% инвестиционных ресурсов и сроке их полного возврата в течение 5,5 лет составит расчетный период, т.е. 5,5 лет.

Привлекательность вложений в судоходные активы:

1. Стабильная доходность бизнеса в среднесрочной перспективе;
2. Отсутствие страновых политических рисков (возможность управления активами из любой точки мира, а также подчинение функционирования бизнеса «удобной» юрисдикции страны регистрации);
3. Диверсифицированные отраслевые риски (независимость от конъюнктуры отдельных сырьевых рынков, благодаря возможности использовать судоходные активы практически для всех сухих грузов);
4. Низкий уровень налогообложения при предлагаемой схеме реализации проекта;
5. Высокая ликвидность судоходных активов (возможность оперативно продать суда по рыночной цене).

Стоимость проекта по окончании срока его реализации

1. По выполнению проекта **расчетная рыночная стоимость** каждого из предполагаемых к приобретению судов класса «Волго-Дон макс», рассматриваемых в данном проекте, составит около 3 000 000 долларов США. Таким образом, стоимость активов после реализации данного проекта составит около 15 000 000 долларов США.
2. **Расчетная чистая прибыль** при эксплуатации судов в течение 5 лет после окончания срока реализации данного проекта составит около 16 500 000 долларов США. При этом рыночная стоимость самих судов существенно не уменьшится.

4

SWOT анализ

Сильные стороны проекта

- Стабильная доходность бизнеса в среднесрочной перспективе.
- Диверсификация отраслевых рисков (возможность перевозить любые виды сухих грузов в любых направлениях).
- Отсутствие страновых правовых и политических рисков. Международный характер бизнеса.
- Низкая конкуренция в сегменте судов, к которому относятся теплоходы класса «Волго-Дон макс».
- Дефицит судового тоннажа данного типа в Азовско-Черноморском бассейне, который вряд ли может быть компенсирован в обозримом будущем.

Слабые стороны проекта

- Приобретение подержанных судов ограничивает время существования проекта, которое определяется жизненным циклом подержанного судна.
- Бункерные цены, составляющие значительную часть переменных расходов, полностью зависят от мировой конъюнктуры цен на нефть.

5

**Характеристики рынка услуг
по морскому фрахту грузов
в рассматриваемом регионе**

5.1 Характеристики отрасли морского транспорта в целом

Согласно докладу IMO (International maritime organization) 90 процентов мирового экспорта и товарооборота в той или иной степени связано с морской или речной перевозкой. В обозримом будущем изменение данной ситуации не прогнозируется.

Согласно данным Norwegian Trade Council величина транспортной составляющей в цене усредненного экспортного товара на условиях CIF занимает в среднем около 20%, притом, что морская часть составляет не менее 12%.

5.2 Характеристики отрасли морского транспорта Азовско-Черноморского бассейна

Сухогрузные потоки Азовско-Черноморского бассейна

Исторически основными экспортными грузами (кроме наливных), направляемыми через российские и украинские порты бассейна Черного и Азовского морей, являются:

- Металлопродукция и прокат по основным направлениям (Итальянская Адриатика, Западное побережье Италии, Мраморная Турция, Черноморская Турция, Греция);
- Пиломатериалы (Сирия, Египет, Мраморная Турция, Черноморская Турция, Средиземноморская Турция);
- Уголь и кокс (Болгария, Румыния, Черноморская Турция, Мраморная Турция, Средиземноморская Турция, Италия, Восточное Средиземноморье);
- Металлолом (Итальянская Адриатика, Мраморная Турция, Черноморская Турция, Немрут);
- Зерновые грузы (по всем направлениям).

Также, достаточно сильно развит и импортный грузопоток через Черноморские и Азовские порты Украины и России. Импортный грузопоток в основном представлен генеральными, навалочными и контейнерными грузами.

Динамика фрахтовых ставок на сухогрузном рынке

В период 2016 - 2019 гг. с августа по апрель каждого года наблюдался бурный рост сухогрузного фрахтового рынка Азовско-Черноморского бассейна, связанный с резким сезонным увеличением перевозки зерновых грузов. В оставшийся промежуток каждого года такого периода происходило снижение фрахтового рынка. В целом за данный период фрахтовый рынок судов типа река-море в регионе находился на стабильном среднем уровне и соответствовал тенденциям региональной экономики. С марта по август 2020 года рынок находился на очень низком уровне из-за явлений, вызванных карантинными мерами по COVID-19 и, соответственно, резким спадом международной торговли. С августа 2020 года происходит плавный рост фрахтового рынка, связанный с увеличением перевозок как зерновых, так и энергетических навалочных грузов в регионе Черного и Средиземного морей.

Среднегодовые фрахтовые ставки в регионе для судов, к которым относятся теплоходы класса «Волго-Дон макс», являются высокорентабельными, что связано с большой грузоместимостью и грузоподъемностью этих судов при сравнительно небольшой осадке, что позволяет им вывозить большие партии грузов из мелководных портов России и Украины (Ростов-на-Дону, Таганрог, Ейск, Темрюк, Очаков, Николаевский речной порт) и большие партии объемных грузов из любых портов, для перевозки которых требуется значительно более крупный тоннаж обычных морских судов, эксплуатация которого требует больших расходов.

В Азово-Черноморском бассейне существуют постоянные грузопотоки зерна, угля, кокса, удобрений, цемента и металла. В регионе находятся как крупные порты, такие как Мариуполь, Одесса, Черноморск, Южный, Новороссийск, Констанца, Варна, так и мелководные порты, подходящие для судов класса «Волго-Дон макс», такие как Ростов-на-Дону, Таганрог, Ейск, Темрюк, Очаков, Николаевский речной порт, через которые идет устойчивый поток экспортных зерновых грузов, угля и кокса. Также в регионе расположены несколько крупных индустриальных зон (Мариуполь, Констанца, Новороссийск, Варна, Черноморское и Мраморное побережье Турции). В целом регион Черного моря можно охарактеризовать, как индустриально развитый, с уже устойчиво существующими грузопотоками и открывающимися новыми.

Флот

Указанные выше грузопотоки в Азовско-Черноморском бассейне обслуживаются в основном судами грузоподъемностью до 25 000 тонн. Это связано с наличием ограничений по осадке в большинстве Российских, Украинских, Итальянских, Турецких и Греческих портов, а также с традиционно сформировавшимися размерами экспортных лотов и наличием большого числа мелких и средних трейдерских компаний.

Условно эти суда могут быть разделены на две основные группы:

- 1. Суда классов река-море** грузоподъемностью от 1500 до 6000 тонн с лимитирующей осадкой до 5 метров. Дефицит данных судов в последние годы достигает критической отметки и в обозримом будущем данная ситуация существенно не изменится.
- 2. Суда с неограниченным районом плавания** грузоподъемностью от 6000 до 15000 тонн, в основном находящиеся в собственности небольших греческих, турецких и болгарских судовладельцев, оперирующих от 2 до 10-15 единиц флота.

Рынок судов дедвейтом около 6000 тонн, грузоподъемностью около 10000 куб.м и осадкой до 5 метров представлен в Черноморском регионе ограниченным количеством судов нескольких судовладельцев. Дефицит судов такого типа позволяет их владельцам эксплуатировать суда с высокой рентабельностью даже в условиях низкого фрахтового рынка.

Из сухогрузных судов класса «Волго-Дон макс», построенных до конца 1999 г., на конец декабря 2019 г. в эксплуатации находилось 223 единицы со средним возрастом 36,8 лет. Согласно прогнозам, к 2025 г. из этих судов в эксплуатации останется 170 единиц, а к 2030 г. – 93 судна.

При этом за период 2000-2019 гг. был построен и введен в эксплуатацию 71 новый сухогрузный теплоход класса «Волго-Дон макс». Заключено к постройке еще 55 судов данного класса до 2025 г.

Потребность в судах такого класса составляет около 300 единиц. Таким образом можно сделать вывод, что дефицит тоннажа, к которому относятся суда класса «Волго-Дон макс», не будет полностью восполнен в течение расчетного периода срока реализации проекта.

Учитывая прогнозируемый рост фрахтового рынка, дефицит тоннажа данного класса судов, наличие постоянных грузопотоков, считаю, что предлагаемые к приобретению суда класса «Волго-Дон макс» являются востребованными и конкурентоспособными в Азово-Черноморском и Средиземноморском бассейнах.

6

Операционная деятельность

Доходы от эксплуатации судов

Тайм-чартерный эквивалент является доходом от эксплуатации судов.

Указанный доход является маржинальной прибылью судоходной компании, которая направляется на покрытие постоянных затрат и формирование прибыли.

Планируемый доход от эксплуатации судов приведен в Таблице 1. Стоит отметить, что в табличных расчетах заложен меньший доход, чем расчетный доход на основе средних ставок фрахта за период последних 5-ти лет (см. расчетный тайм-чартерный эквивалент на стр.12).

Формирование чистой прибыли

Расчет чистой прибыли проекта по годам приведен в Таблице 1.

7

Финансовый план

План финансирования инвестиций

Денежный поток от инвестиционной деятельности включает инвестиции в приобретение 5 судов.

Всего инвестиции в приобретение судов составляют 18 250 000 долларов США.

Денежный поток от финансовой деятельности включает внесение и возврат привлеченных финансовых средств.

Для финансирования инвестиций по проекту планируется привлечь финансовые средства в размере 18 250 000 долларов США для приобретения и ввода в эксплуатацию 5 судов класса «Волго-Дон макс» на вторичном рынке.

График внесения привлеченных финансовых средств, а также их возврата приведен в Таблице 1.

Условия внесения и возврата привлеченных финансовых средств приведены на странице 15.

8

Факторы риска

К факторам риска по исполнению данного проекта можно отнести следующий перечень рисков, которые могут в значительной степени повлиять на ход его выполнения:

1. Несоблюдение норм погрузки/выгрузки грузов в портах.
2. Рост стоимости топлива и энергоносителей.
3. Неблагоприятные тенденции в транспортной отрасли.
4. Реакция конкурентов.
5. Превышение фактических затрат по проекту над запланированными.
6. Задержка платежей за оказанные услуги.
7. Риски потери (уничтожения) судна.

Анализ рисков

- 1. Несоблюдение норм погрузки/выгрузки грузов в портах:** данный риск может снизить поступления от эксплуатации судна, что может вызвать недостаток оборотных средств для погашения инвестиций.
В данном проекте при расчете маршрутов заложены нормы обработки грузов в портах погрузки/выгрузки на основе фактического опыта, что сводит данный риск к минимальному значению.
- 2. Рост стоимости топлива и энергоносителей:** данный риск может вызвать необходимость увеличения объема финансовых ресурсов для реализации проекта.
При расчете настоящего проекта принята стоимость топлива и энергоносителей, спрогнозированная, по меньшей мере, на один год, исходя из консервативного сценария.
- 3. Неблагоприятные тенденции в транспортной отрасли:** данный риск может снизить объем перевозок собственными судами.
Со второй половины 2020 г. в регионе наблюдается восстановление и рост экономической активности, что приводит к росту объема перевозимых грузов. Более того, в расчетах использовались средние ставки фрахта за период последних 5-ти лет (2016-2020гг.). Данные факторы уменьшают такой риск.
- 4. Реакция конкурентов:** данный риск может снизить объемы поступлений от работы судов за счет демпингового предложения со стороны какого-либо конкурента.
В рассматриваемом проекте такой риск является минимальным, что связано с дефицитом тоннажа судов такого типа, к которым относятся теплоходы класса «Волго-Дон макс», в Азово-Черноморском регионе (см. Раздел «Флот» на стр.23-24).

5. Превышение фактических затрат по проекту над запланированными затратами: данный риск может снизить значение чистого денежного потока по проекту.

В данном проекте предусмотрены затраты на приобретение и эксплуатацию судов в соответствии с предельно возможными объёмами затрат, что должно частично снизить вероятность возникновения данного вида риска.

6. Задержка платежей за оказанные услуги: данный риск может вызвать дефицит оборотных средств для выполнения обязательств по возврату привлеченных финансовых средств.

В расчетах по настоящему проекту предусмотрена оплата за оказанные услуги по факту их предоставления. Сложившаяся за многие годы практика работы показывает, что транспортировка грузов водным транспортом производится только на основании 100 % предоплаты, до окончания предоставления услуг, как правило, в течение 1-3 банковских дней после завершения погрузки груза, принимаемого к перевозке. Таким образом, судоходные компании оказывают услуги клиентам только на условиях предоплаты.

7. Риски потери (уничтожения) судна и, соответственно, источника получения дохода.

Настоящим проектом предусмотрено страхование приобретаемых судов. Учитывая, что регресс по истребованию имущества переходит к страховщику, в проекте заложена максимальная ставка страховой премии по данному виду риска.

Исходя из анализа рисков, возможно сделать следующий вывод:

Проект является в высокой степени устойчивым, так как оказывается неэффективным только при тех возможных сценариях, которые имеют достаточно маловероятную степень возникновения.