

Договорные обязательства в международном частном праве

Институциональная система исполнения трансграничных договоров лизинга. Правовая оценка условий бербоут-чартера

Аннотация. Статья посвящена многообразию правовых взаимосвязей в системе трансграничных отношений между фрахтователями и фрахтовщиками морских судов. Аренда в мировой судоходной отрасли приобретает самые разные формы, в зависимости от источников финансирования. Сегодняшнее состояние рынка располагает к тому, чтобы воспользоваться бербоут-чартером, свойственными ему структурностью и юридической строгостью, с которой заключаемые контракты квалифицируются на реальные и консенсуальные. Характерная для него системность предписаний, касающихся коллизионных аспектов формы и порядка заключения сделки, находит отражение в международных стандартах, подготовленных BIMCO, а также BARECON, что, однако, не мешает самодостаточности лизинговых компаний, особенно если они рассматривают бербоут-чартер в качестве источника привлечения основных активов. Необходимость их амортизации, выплаты нематериальных активов делает актуальной также и практику страхования.

Ключевые слова: лизинговая сделка, фрахтование судна, экспортно-импортное финансирование, смешанный договор, индивидуально-определенные обязательства, бербоут-чартер, распоряжение имущественным комплексом, доверительный собственник, институционализация вещных прав, амортизация, морское обеспечение.



**Никита Геннадьевич
СКАЧКОВ,**

доцент кафедры
международного
частного права
Университета имени
О.Е. Кутафина (МГЮА),
кандидат юридических наук
skanic@mail.ru
125993, Россия, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 9

DOI: 10.17803/2311-5998.2023.109.9.155-164

Nikita G. SKACHKOV,*Associate Professor of the Chair of Private International Law
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL),**Cand. Sci. (Law), Associate Professor***skanic@mail.ru***9, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, Russia, 125993***Institutional system of execution of cross-border leasing agreements; legal assessment of bareboat charter conditions**

Abstract. *This article is devoted to the variety of legal relationships in the system of cross-border relations between charterers and charterers of ships. Leasing in the global shipping industry takes on a variety of forms, depending on the sources of financing. The current state of the market is conducive to taking advantage of bareboat charter, known for its inherent tractuality, as well as the legal rigor with which the contracts are qualified for real and consensual. The systematic nature of its regulations concerning the conflict-of-laws aspects of the form and procedure for concluding a transaction is reflected in international standards prepared by BIMCO and BARECON, which, however, does not interfere with the self-sufficiency of leasing companies, in this regard, especially if they consider bareboat charter as a source of attracting fixed assets. The need for their depreciation, payment of intangible assets also makes the practice of insurance relevant.*

Keywords: *leasing transaction, vessel chartering, export-import financing, mixed contract, individually defined obligations, bareboat charter, disposal of the property complex, trustee, institutionalization of property rights, depreciation, maritime security.*

В соответствии с Конвенцией УНИДРУА (заключена в Оттаве 28.05.1988) о международном финансовом лизинге обязательственные связи по передаче оборудования во временное пользование становятся правообразующими, регулятивными. Закладываются основы применения институтов особого рода (*sui generis*) на трансграничном рынке лизинговых услуг.

Особо в этой связи выделим легитимацию титульного обеспечения. Его выкупная цена определяется кредитором. Преимущества договора финансового лизинга для внесения обеспечительных платежей (возврата финансирования) тем временем налицо. Конечно, вместо него можно было бы получить бюджетный кредит, но излишне обремененный дополнительной оценкой добавочного капитала

Надо ли говорить, что лизинговая сделка совершается с учетом договорной программы по управлению всеми понесенными расходами. Подобным образом упорядочиваются управляющая и, соответственно, управляемая структуры инвестиционной политики применительно к переходу имущественных прав, как к первоначальной сделке, а также к возврату вещи.

Вместе с тем, согласно Федеральному закону «О финансовой аренде (лизинге)» (в редакции от 14.07.2022), лизингодателю при этом необходимо заключить еще и залоговый договор. Следующим шагом становится контракт поручительства, где предусматривается ставка банковских займов. Впоследствии их можно перепродать, как и активы, полученные от кредитной организации (согласно ст. 187 ГК РФ).

Белым пятном продолжает оставаться открытие рефинансирования при реструктуризации кредитного портфеля, когда синдицированное кредитование, как выясняется, — глубоко вторичная процедура. Лизинговая сделка выступает связующим звеном между банками, а также инвестиционными и страховыми компаниями, хеджирующими риски финансовых продуктов.

Коллизии между юридической формой договора лизинга и экономическим его содержанием в части экспортно-импортного финансирования между тем неоспоримы. Содержательно они близки тем, что складываются при рефинансировании обязательств. Как отмечает Д. В. Федотов, причины их появления традиционны, это неопределенность правовой нормы, отступление от правоприменительного подхода, свойственного классической аренде¹.

Проблема выбора применимого права заключена также в корпоративной политике лизинговой компании, насколько она готова исполнять обязательства по внесению регулярных платежей. Погашение различных траншей обеспечивается, сверх того, целым пулом сделок. Преимущества договора лизинга, напротив, малозаметны, чего не скажешь о проектном финансировании, его роли в возмещении понесенных затрат.

Выкупной лизинг несколько выбивается из общего ряда договоров хотя бы потому, что закладывается критерий готовности лизингополучателя возложить на себя имущество, пока не истекли сроки действия договора. Согласно давнему уже постановлению Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14.03.2014 № 17 «Об отдельных вопросах, связанных с договором выкупного лизинга», подобным образом очерчена передача прав собственности на предмет лизинга к лизингополучателю, при условии внесения им лизинговых платежей.

В результате, как разъясняет Р. Харрис (с коллегами), обосновываются пределы той валовой выручки по процентам, от которой заемщик вынужден банально отказаться².

Видимо, если мы перенесем данное заключение на российскую правовую почву, лизингодатель осуществляет и уступку прав требования по договору поставки. Данное положение содержится в Федеральном законе «О потребительском кредите» (в редакции от 14.04.2023). Водораздел между контрактными условиями не менее востребованных договоров займа, а также комиссии проведен в ст. 996 ГК РФ.

¹ См.: Федотов Д. В. Коллизия между юридической формой и экономическим содержанием договора и способы ее разрешения на примере договора выкупного лизинга // Актуальные проблемы российского права. 2021. Т. 16. № 6. С. 102—113.

² См.: Harris R. S., Jenkinson T., Kaplan S. N., Stucke R. Has Persistence Persisted in Private Equity? Evidence from Buyout and Venture Capital Funds // University of Virginia ; The National Bureau of Economic Research Working Papers. 2022. № 31 (45). P. 5.



Общий вывод на первый взгляд предельно понятен: какие бы сделки ни заключались, им еще нужно найти место в рамках инвестиционного проекта. Вместе с тем выкупная цена устанавливается сразу, соразмерно срокам оказываемых, согласно опционному договору, услуг. Праву страны — места его исполнения, очевидно, сто́ит предусмотреть отличия данного контракта от абонентского договора. На этом фоне лизинговый договор (с правом выкупа) квалифицируется как смешанный, вплоть до согласования в нем условий межотраслевого регулирования. Возможна и контрактная оговорка о предмете специального регулирования (согласно ст. 421 ГК РФ).

Такой смешанный договор отождествляет держателя имущества и обладателя прав на него в силу владения секундарными правомочиями. По субъектным своим признакам данные контракты напоминают абстрактную нормативную модель, «синтетическими» свойствами которой лицо и довольствуется, реализуя право. Открытым остается вопрос, какое место они готовы занять среди поименованных, а также непоименованных контрактов, поскольку сочетают в себе черты как тех, так и других.

На первый план, очевидно, выносятся индивидуально-определенные свойства договора выкупного лизинга. Они и накладывают отпечаток на реализацию системных юридических признаков контракта финансовой аренды. Уместно вспомнить мнение В. А. Ойгензихта о новом здесь качестве — обретаемом единстве, хотя контрактные условия и кажутся разнородными³.

Данные договорные конструкции крайне далеки от правового формализма, поэтому могут быть максимально приближены к запросам субъектов хозяйствования. Законодатель, в свою очередь, освобождается от необходимости искать компромисс относительно размера ответственности, дублируя один договор другими.

Правоотношения по аренде морских объектов тогда превалируют, и неважно, предусматривается ли последующий выкуп судна с целью погашения инвестиционных затрат. Фрахтование по бербоут-чартеру сегодня особенно актуально на фоне беспрецедентного санкционного давления, когда переформатирование транспортно-логистических потоков вполне реально, наряду с растущими рисками финансовой нестабильности любой из цепочек морских поставок.

Бербоут-чартер в этом отношении противоречив. С одной стороны, он призван помочь фрахтователю, фиксируя ставку расходов на эксплуатацию судна без экипажа; с другой — за видимой прозрачностью привлечения инвестиционных ресурсов коренятся риски безосновательного взыскания высвобождаемой прибыли, раскрытия «эскроу».

В то же время в ст. 787 ГК РФ содержится обоснованная отсылка к требованиям отраслевого нормативного акта — Кодекса торгового мореплавания. Ключевым тезисом является предоставление третьим лицам права пользования полезной площадью неснаряженного судна. При амортизации основных средств

³ См.: Ойгензихт В. А. Нетипичные договорные отношения в гражданском праве : учебное пособие. Душанбе, 1984. С. 4—5, 18. См. также: Абдуджалилов А. К. Проблема нетипичных договоров в работах В. А. Ойгензихта // Евразийский юридический журнал. 2020. № 1 (140). С. 107—109.

и капитальных вложений можно воспользоваться специальным повышающим коэффициентом.

По мнению Р. Дельгадо, впоследствии достаточно заключить распорядительное соглашение, отвечающее потребностям заказчика в сфере перехода прав собственности. Приоритет владеющего лица над субъектом, который вправе распоряжения ограничен, очевидно, продолжает сохраняться⁴.

Как предполагает В. Н. Гуцуляк, в этой связи судовладелец чаще всего довольствуется функцией технического менеджера, для чего и ограничивает свое участие процедурой комплектования экипажа. Либо он руководствуется положениями Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, отвечая в конечном итоге за обеспечение перевозки груза⁵.

Стратегический инвестор оценит по достоинству ту оптимизацию финансирования, которую ему предлагают. Трудно пройти мимо идеи создания стабилизационного фонда, что способствовало бы приобретению материальных активов. Тем не менее накопление основных средств производится постепенно. Лизинговые операции выгодны здесь до поры, пока они рассматриваются как структурно сложное, но единое обязательство. Для его возникновения требуется сочетание двух договорных конструкций: купли-продажи имущества и, строго говоря, лизинга.

Р. Дельгадо и его соавторы убеждены, что такое соотношение основывается на диалектике институционализации, откуда основные частноправовые начала вносятся в плоскость цивилистики⁶.

Если последует здесь выбор права, подлежащего применению, то нельзя будет исключать и приостановления встречного исполнения приобретателем. Основные активы тоже оказываются в подвешенном состоянии. Противостояние юридически разнзначных, законных интересов получает тогда новый импульс. Изменяется и статья расходования материальных активов и активов, соответственно, нематериальных. Соответственно, это ограниченные по времени совершения экспортно-импортные сделки, например, переуступки того же бербоут-чартера другому лицу.

Однако отправной точкой для заключения договора кредитования все равно становится уплата лизинговых платежей, а не переход прав собственности к заемщикам. Арендодатель тем не менее настаивает на возврате средств, независимо от самого факта переадресации исполнения обязательств сразу после согласования выкупной цены лизинговой сделки.

⁴ См.: *Delgado R. J. P. Security Interests over Ships: From the Current Conventions to a Possible Shipping Protocol to the UNIDROIT Lege Data and Lege Ferenda // Journal of Maritime Law and Commerce*. 2018. Vol. 49. P. 239—306.

⁵ См.: *Гуцуляк В. Н. Виды чартеров в международном торговом судоходстве // Труды Института государства и права РАН*. 2019. Т. 14. № 4. С. 109—130.

⁶ *Delgado R. J. P., Nawrot J., Pełowska-Dąbrowska Z. Successes and failures of uniform maritime law instruments: Is there room for a new approach? Codification of Maritime Law. Challenges, Possibilities and Experience*. 1st edition. Informa Law from Routledge. London, 2020. P. 57—80.



В то же время, как закрепляется в ст. 690 ГК РФ, прежде чем считать приобретение арендуемого имущества, индивидуально-определенной вещи состоявшимся, сто́ит осознать, какие обязательства будут еще исполнены. Именно они чаще всего и оказываются вне точных рамок контрактных условий.

Квалификация таких сделок означает, что неочевидное место бенефициара — хозяйствующего субъекта занял, наконец, истинный выгодоприобретатель. Участники обязательств выбирают тогда подлежащий исполнению договор, и неважно, относится ли он к разряду поименованных либо просто упомянут в качестве такового (закреплено в ст. 421 ГК РФ). Взаимность встречных требований убеждает лизингодателя в своевременности внесения лизингодателем платежей (ч. 2 ст. 491 ГК РФ).

Однако, как предупреждает С. К. Соломин, выгодоприобретатель уполномочен уточнять правовую судьбу имущества. Риски инверсии, переадресации выбора права от должника к кредитору станут тогда реальностью⁷. Видимо, правовед хочет напомнить нам о важности логически выверенной позиции в цельной системе исполнения обязательств. С ним, как сформулировано в параграфе 242 Германского гражданского уложения, контрагенты и соизмеряют свои юридические поступки, волевое, непосредственное поведение.

Рациональное зерно здесь, вне всякого сомнения, есть. Эффективный правопорядок всегда будет претендовать на оставление за собой свойств форума привилегированной юрисдикции. Иначе, пропусти заемщик разумные сроки погашения иска, судебный орган по результатам слушаний предоставит дополнительную защиту займодавцу. Вместе с тем С. И. Рафикова убеждена, что судебское усмотрение все еще приближается к осознанию принципа равенства сторон в судопроизводстве и в гражданско-правовых отношениях⁸.

В то же время, как предусматривается в Гражданском кодексе Португалии (с учетом изменений, а также дополнений от 12.02.2019), труднее всего обосновать делимость предмета обязательства на приложение усилий и результат. Хотя перевод долга всецело подчиняется тогда личному статусу кредитора.

Согласно Принципам европейского договорного права (PESL), данная коллизонная привязка закладывается в поручительский контракт. По мнению составителей DCFR (Модельный гражданский кодекс ЕС), признаки объекта договора опосредуются через причинную связь между возможностями его субъекта и избранной им стратегией исполнения обязательств.

Тем временем для прежнего арендодателя по договору бербоут-чартера все это оборачивается латанием пробелов в механизме защиты владельческого титула. Сущность предмета имущественного договора признается безоговорочно, однако изъяны в способе приобретения титула проступают не менее отчетливо.

⁷ См.: Соломин С. К. Отдельные вопросы квалификации договора финансовой аренды, предусматривающего переход права собственности на предмет лизинга к лизингополучателю // Вестник арбитражной практики. 2021. № 6.

⁸ Рафикова С. И. Альтернативное обязательство в гражданском праве: немецкий и российский опыт регулирования // Вестник гражданского права. 2022. № 2.

В основном затрагивается не юридическая конструкция владения, а разница между компетенциями того лица, которое юридически владеет вещью, а также того, которое фактически ею обладает. Бербоут-чартер здесь декларирует добросовестность как оценочную категорию, малоценно распоряжаются ли ею приобретатель имущества или действующий *bona fide* в чьих-то интересах.

Едва ли правоприменительный орган станет защищать имущественные права управомоченного лица с упором на одно только *common law*, а не на материальные нормы, узаконившие титульное держание по иску *in rem*. Тем временем требования бенефициара, соответственно, *in personam* признаются юридическими владельцами вещи ничтожными.

При этом, по справедливому заключению И. М. Кутузова, морское судно является ликвидным имуществом, открытым для установления контроля над ним в интересах кредитора⁹.

В то же время, согласно Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. (*International Convention on Maritime Liens and Mortgage 1993*), правом на фактическое владение судном пользуется либо собственник, либо оператор. Заимодавец самостоятельно вычисляет и общую стоимость ликвидного актива, и балансовую сумму, исходя из коэффициента платежеспособности. Именно такое обоснование исключительной парадигмы бербоут-чартера закрепляется в ст. L 5423-1 Транспортного кодекса Франции. Тезис о неполном комплектовании судна как о предпосылке к предстоящему распоряжению данным имущественным комплексом выдвигается и законодателями Итальянской Республики (ст. 376 Кодекса судоходства). Обозначим особо, что регистрационная привлекательность такого судна не обязательно высока.

Отсюда залоговая, обеспечительные сделки призваны помочь выгодоприобретателю оплатить основной долг. Не важно, перечисляются ли данные выплаты единовременно либо по частям, по мере приискания средств. При этом, по логике Германского гражданского уложения, трактовка категории стоимости здесь пропорциональна периоду исполнения кредитного договора. Напротив, согласно Гражданскому кодексу Италии, расходы вносятся, исходя уже из сроков должного содержания имущества.

Открытым, правда, остается вопрос об ответственности кредитора, если он допустит просрочку исполнения обязательств. В российском праве предлагается прибегнуть к ст. 406 ГК РФ, где отрицание передачи благ преподносится и как отмена, и в качестве ограничения по *lex causae*. Данная норма определенно не похожа на правоположения озвученного выше акта, для которого много важнее пошаговая регламентация возмещения потерь.

Однако к моменту заключения договора бербоут-чартера возмещение начинает выплачиваться с момента наступления страхового случая. Выгодоприобретатель, кем бы он ни был, вправе рассчитывать на защиту от рисков неисполнения

⁹ См.: Кутузов И. М. Обеспечительные меры по договорным денежным обязательствам в морских частноправовых отношениях // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2021. № 3 (79). С. 113—118.



договорных обязательств, договорной ответственности, трудно сопоставимых с последствиями возможного нарушения договора.

В то же время, как обуславливается пп. (b) Оговорки о форс-мажорных обстоятельствах Балтийского и международного морского совета (Force Majeure Clause — BIMCO) от 30.01.2022, пересмотр даже одного из контрактных условий (акцептование оферты уже состоялось) означает признание события страховым случаем. Однако едва ли он должен повлечь за собой прекращение договора (в силу кардинального изменения содержания). Иное дело, если от исполнения договора отказывается кредитор, пусть и с условием об упрочнении взаимосвязи между арендными, а также контрактными отношениями. Стоит им претерпеть изменения, как контрагент тут же воспользуется законным правом приостановить исполнение действующего контракта.

Согласно пп. (h) и (i) Оговорок (BIMCO), судовладельцу стоит предложить тогда воспользоваться гарантиями управления сомнительной задолженностью, выстроить цепочку поставок. Контрагент здесь самостоятельно выбирает наиболее подходящий для него способ реализации предмета лизинга, окончательная оплата производится кредитовым сальдо.

Бесспорно, сальдирование погашается сразу после зачета встречных однородных требований. Как следствие, складывается классическая схема перевода денежных средств, где нет больше необходимости формировать как клиринговый, так и имущественный пулы нетто-обязательств. Нейтрализуются многочисленные риски недостаточного размещения проекта эмиссии, потери активов.

Нынешние санкции, а ранее — всемирная пандемия выявили проблему упрочнения жизнестойкости морского транспортного менеджмента. В этом ключе очень востребована практика предоставления «удобного флага». Большая часть поставок тогда скрыта, поскольку связующие нити договорного сопровождения малозаметны для позитивного права. Крупные игроки судоходного рынка: те же судовладельцы, фрахтователи, страховые корпорации, наконец, классификационные общества — охотно манипулируют «теневым флотом».

При этом последняя редакция стандартного отраслевого контракта на фрахтование без экипажа, Barecon 2017, хотя и была опубликована BIMCO в докризисные годы, однако получилась весьма цельной. Права, а также обязанности распределяются после подтверждения повторной доставки партии товаров, поступления их на борт.

Видимо, поэтому во Французском торговом кодексе простое поручение крюинговому агенту рассматривается в качестве ключевого правоотношения. Особо оговорено, какие распоряжения отдаются принципалом. Вместе с тем неясно, можно ли применять данную норму в условиях дуализма права, когда полномочия собственника определять юридическую судьбу вещи, включая имущественное предоставление, выделяются особо.

Здесь стоит вспомнить, что обсуждение Barecon 2017 вылилось в живейшую дискуссию о судьбе иска *Gard Marine and Energy v. China National Chartering*. Данные слушания, более известные как дело судна *The Ocean Victory*, призваны были внести ясность в намерения фрахтователя и собственника судна, предвзительно застрахованного на условиях *Casco*. Однако позднее арендополучатель

подписал еще и контракт димайз-чартера, чем фактически заменил право пользования возмещением по базовому активу. Кораблекрушение все же последовало, ситуация осложнилась, поскольку целая цепочка фрахтователей так и не смогла предотвратить утрату груза. По мнению Э. Блекберна (с соавтором), главное было — распределить риски перестрахования после того, как вещные права перешли бы к другому контрагенту¹⁰.

Выражая свою озабоченность, Дж. Гаскон справедливо отметил, что за подобной позицией субфрахтователей коренится откровенное недострахование. Компенсация оказывается много ниже размера причиненных убытков¹¹.

Собственно, согласно Закону о страховании Великобритании (вступил в силу 12.08.2016), страхование производится по классической формуле N&M. Чаще всего это означает, что исковое заявление о нивелировании разницы между размерами возмещения и ущерба не удалось отклонить.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Абдуджалилов А. К. Проблема нетипичных договоров в работах В. А. Ойгензихта // Евразийский юридический журнал. — 2020. — № 1 (140).
2. Гуцуляк В. Н. Виды чартеров в международном торговом судоходстве // Труды Института государства и права РАН. — 2019. — Т. 14. — № 4. — С. 109—130.
3. Кутузов И. М. Обеспечительные меры по договорным денежным обязательствам в морских частноправовых отношениях // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). — 2021. — № 3 (79). — С. 113—118.
4. Ойгензихт В. А. Нетипичные договорные отношения в гражданском праве : учебное пособие. — Душанбе, 1984.
5. Рафикова С. И. Альтернативное обязательство в гражданском праве: немецкий и российский опыт регулирования // Вестник гражданского права. — 2022. — № 2.
6. Соломин С. К. Отдельные вопросы квалификации договора финансовой аренды, предусматривающего переход права собственности на предмет лизинга к лизингополучателю // Вестник арбитражной практики. — 2021. — № 6.
7. Федотов Д. В. Коллизия между юридической формой и экономическим содержанием договора и способы ее разрешения на примере договора выкупного лизинга // Актуальные проблемы российского права. — 2021. — Т. 16. — № 6. — С. 102—113.
8. Blackburn E., Dinsmore A. Joint insurance issues in the Ocean Victory: the roads not taken, Lloyd's // Maritime and Commercial Law Quarterly. — 2018. — № 1. — P. 50—72.

¹⁰ Blackburn E., Dinsmore A. Joint insurance issues in the Ocean Victory: the roads not taken, Lloyd's // Maritime and Commercial Law Quarterly. 2018. № 1. P. 50—72.

¹¹ Gilabert Gascón Insurance related problems in bareboat charter agreements // Journal of Shipping and Trade. 2021. Vol. 6. P. 12—35. См. также: Boviatsis M. Comparative analysis of charter party clauses versus marine insurance contractual terms: present legal status and future trends // WMU Journal of Maritime Affairs. 2023. Vol. 22. P. 91—106.



9. *Boviatsis M.* Comparative analysis of charter party clauses versus marine insurance contractual terms: present legal status and future trends // *WMU Journal of Maritime Affairs*. — 2023. — Vol. 22. — P. 91—106.
10. *Delgado R. J. P.* Security Interests over Ships: From the Current Conventions to a Possible Shipping Protocol to the UNIDROIT Lege Data and Lege Ferenda // *Journal of Maritime Law and Commerce*. — 2018. — Vol. 49. — P. 239—306.
11. *Delgado R. J. P., Nawrot J., Pełowska-Dąbrowska Z.* Successes and failures of uniform maritime law instruments: Is there room for a new approach? Codification of Maritime Law. Challenges, Possibilities and Experience. — 1st edition. — Informa Law from Routledge. — London, 2020. — P. 57—80.
12. Gilabert Gascón Insurance related problems in bareboat charter agreements // *Journal of Shipping and Trade*. — 2021. — Vol. 6. — P. 12—35.
13. *Harris R. S., Jenkinson T., Kaplan S. N., Stucke R.* Has Persistence Persisted in Private Equity? Evidence from Buyout and Venture Capital Funds // *University of Virginia ; The National Bureau of Economic Research Working Papers*. — 2022. — № 31 (45).