

О.А. Гуряшина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОЕКТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ В СУДОСТРОЕНИИ

Статья посвящена необходимости решения проблемы инвестиций в отрасли судостроения с применением проектного финансирования. Отмечен ряд преимуществ использования этого механизма привлечения средств, рассмотрен опыт его применения. В связи с этим предлагается активно использовать проектное финансирование в судостроении.

В современных условиях возможность масштабного выхода продукции российского судостроения на мировой рынок связана с необходимостью решения ряда проблем, главная из которых – инвестиции.

Объем продукции судостроения в России в 2011 г. составил 211 млрд 560 млн руб., что меньше показателя 2010 г. на 16,2%.

Судостроение – отрасль капиталоемкая, и инвестиции требуются большие. В России нет системы кредитования строительства судов. Российские банки дают кредиты максимум на два года и минимум под 15–20% годовых, что делает экономически невыгодным строительство судов в России за счет кредитов российских банков. Если же для этих целей использовать кредиты зарубежных банков, то, чтобы получить такой кредит, необходимо предоставить гарантии государства или солидного российского банка, а это довольно сложно для предприятия средней руки.

На мой взгляд, эффективным стало бы применение проектного финансирования. Основное отличие проектного финансирования от более привычных коммерческих или инвестиционных кредитов заключается в том, что банковские средства, привлеченные в проект, возвращаются из планируемого дохода этого проекта, тогда как обычный кредит гасится за счет всей хозяйственной деятельности заемщика, в том числе из средств от реализации проекта. С одной стороны, для банков такие вложения сопряжены с большими рисками, чем обычное кредитование, поскольку возврат средств зависит от рентабельности объекта и конкретных продаж, с другой – финансовые структуры не упускают возможность контролировать ход строительства, к тому же на период возведения объекта у банка в залоге остается объект незавершенного строительства.

Проектное финансирование предполагает обеспечение максимально эффективного управления рисками, связанными с реализацией инвестиционного проекта. Помимо традиционных методов снижения рисков, используется метод их распределения между участниками инвестиционного проекта, а также разделение обязанностей по реализации проекта среди специализированных исполнителей, обладающих необходимой квалификацией, опытом и ресурсами, а также для концентрации положительных эффектов, определяемых финансовой и юридической структурой проекта для максимизации прибыли и доходов участников проекта.

Объем собственных средств, вложенных заемщиком должен составлять 20–30% – только при таком условии банк будет рассматривать вопрос своего участия в проекте. Также необходимо подготовить для кредитора технические и маркетинговые решения проекта, обоснование выбранной стратегии развития. Банкиры изучают основные контракты проекта, где на руку могут сыграть серьезные партнеры.

В период минувшего кризиса практика применения проектного финансирования значительно снизилась. Но в настоящее время, с учетом объективно наблюдаемой тенденции посткризисного восстановления, банки возвращаются на рынок проектного финансирования, поэтому объем кредитных продуктов будет увеличиваться.

Если рассматривать практику применения проектного финансирования, то круп-

нейшее в России проектное финансирование непосредственно связано с трубопроводным транспортом. Проект «Сахалин-2» получил от Японского банка международного сотрудничества 3,7 миллиарда долларов. Подписанием договора второй этап «Сахалина-2» установил новый российский рекорд по сумме заемных средств, получаемых в рамках проектного финансирования.

Рассмотрев положительные стороны проектного финансирования, предлагаю активно внедрять этот механизм привлечения средств.

О.Л. Домнина, И.В. Гарахина
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ: ОСОБЕННОСТИ И ПУТИ РАЗВИТИЯ

Перевозка грузов сопровождается многочисленными рисками, в результате наступления которых владелец груза может нести большие убытки. С другой стороны, данный вид страхования у нас в стране не получил достаточного распространения. Поэтому возникает необходимость исследования проблем, присущих данному виду страхования, и поиска путей развития данного вида страхования.

Перевозка грузов сопровождается многочисленными рисками, в результате наступления которых владелец груза может нести большие убытки. С другой стороны, данный вид страхования у нас в стране не получил достаточного распространения. Поэтому возникает необходимость исследования проблем, присущих данному виду страхования, и поиска путей развития данного вида страхования.

На сегодняшний день в России грузы перевозятся всеми видами транспорта, годовая стоимость которых в среднем превышает совокупную годовую прибыль перевозчиков в 130 раз, средние убытки по перевозкам являются достаточно высокими. Это обуславливает необходимость применения страхования на транспорте.

Чтобы наглядно представить место страхования грузов на страховом рынке, рассмотрим его основные характеристики.

1) Структуру страховых взносов в 2011 году по отдельным видам транспортного страхования можно увидеть на рис. 1.

Как видно из рисунка, наибольшая доля премий и выплат приходится на автострахование. Страхование грузов занимает на нем небольшую долю – чуть больше 2% премий. Аналогичная ситуация наблюдается и со страховыми выплатами.

2) В страховании грузов преобладают договора с юридическими лицами. Сейчас основными клиентами страховщиков являются экспортеры, которые вынуждены страховать груз по условиям контрактов, и малые предприниматели, для которых потеря одной партии товара ставит под вопрос существование бизнеса. Остальные 50–60% компаний предпочитают не тратиться на страховку. Эксперты отмечают, что проблема кроется в отсутствии культуры страховки грузов и низком уровне товарооборота [2]. Услуги по страхованию грузов в настоящее время оказывают практически все российские страховщики.

3) Услуги по страхованию грузов в настоящее время оказывают практически все российские страховщики. Однако, несмотря на такое высокое предложение, спрос на этот вид страховки невелик. По самым оптимистичным оценкам, в России страхуется всего 40–50% грузов. При этом, на Западе эта услуга имеет массовый характер: там под 80–90% грузов обязательно приобретается полис. Собственно, та половина грузов, которая сейчас страхуется в России, в основном приходится на компании, которые работают с иностранными фирмами. Для последних такой вид страховки является