



УДК 338.45

О.Л. Трухинова, ст. преподаватель, кафедра бухгалтерского учета, анализа и финансов,
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ: ПРОБЛЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО ФЛОТА

Ключевые слова: судостроительная промышленность, обновление флота, кредитование, лизинг, государственная поддержка.

Статья посвящена проблемам финансирования обновления флота, в ней дается краткий обзор деятельности судостроительной промышленности по строительству новых судов, предлагаются возможные пути решения указанных проблем.

Судостроительная промышленность России в последние годы имеет неустойчивые темпы развития (таблица 1), в том числе в 2015 году отставание наблюдалось по военному судостроению (на 9,6%), а в 2016 году - в гражданском сегменте (на 3,7%), хотя в целом по отрасли имеется положительная тенденция (в 2017 году прирост производства продукции судостроения составил 10,9%, по прогнозным данным в 2018 году ожидается рост 5,8%).

Таблица 1
Темпы роста судостроительной промышленности России за 2015-2018 гг. (составлено по данным Минпромторга России [1])

	2015	2016	2017	2018 (прогноз)
Военное судостроение	118,1	96,3	110,9	105,2
Гражданское судостроение	90,4	141,9	110,6	110,3
Всего	114,7	100,6	110,9	105,8

За период 2015-2017 гг. можно отметить рост выпуска как гражданских, так и военных судов, при этом за последний год строительство судов гражданского флота было выше, чем выпуск продукции военного кораблестроения. Количество построенных военных и гражданских судов для внутреннего рынка показано на рисунке 1 [1], а выпущенных на экспорт представлено в таблице 2.

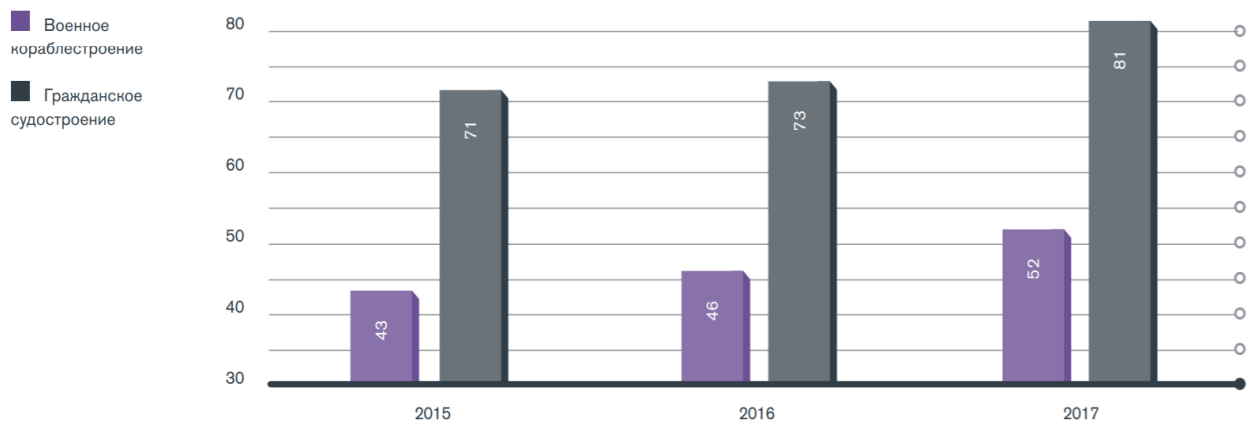


Рис 1. Выпуск военных и гражданских судов в России для российских заказчиков [1].

Таблица 2

Выпуск продукции судостроения в России на экспорт за 2015-2017 гг. (составлено по данным Минпромторга России [1])

	2015	2016	2017
Военное судостроение	2	1	4
Гражданское судостроение	4	2	2
Всего	6	3	6

По данным аналитического агентства INFOLine [2] в течение 2018-2019 гг. должно быть выпущено около 200 судов (военных и гражданских) общим дедвейтом 400 тыс. тонн, при этом загрузка отечественных верфей составит примерно 30-40%, что не позволяет полностью использовать потенциал судостроительной промышленности. Также можно констатировать неравномерную загрузку предприятий (некоторые обеспечены заказами на несколько лет вперед, а другие испытывают их недостаток).

Несмотря на рост промышленного производства в российском судостроении, реальные потребности в строительстве нового флота удовлетворяются не в полной мере. По данным исследований Морского Инженерного Бюро (Г. Егоров) «до 2020-2022 годов потребуется построить около 130-140 сухогрузных судов «Волго-Дон макс» класса, 60-80 сухогрузных барж и 20-30 буксиров-толкачей», а также 10-12 круизных судов [3]. Гражданский флот имеет средний возраст 37,5 лет при нормативном сроке эксплуатации 30 лет, что приводит к авариям и снижению качества транспортных услуг. Обновление флота является объективной необходимостью, однако данный процесс идет недостаточно активно. Основной причиной этого являются проблемы финансирования строительства новых судов.

Судостроение требует больших инвестиционных затрат для создания новых судов, в то же время судно имеет длительный срок окупаемости. Финансовое обеспечение долгосрочного инвестиционного проекта по строительству судна требует, как правило, привлечения заемных средств, и в связи с этим особое значение приобретают условия финансирования и стоимость привлечения средств.

В мировой и отечественной практике судостроительного производства основными формами финансирования являются долгосрочный кредит и лизинг. В российских кредитных организациях инвестор может получить кредит в размере лишь 40-60% стоимости судостроительного контракта со сроком до 5 лет и годовой процентной ставкой 14-16% (зарубежные банки предлагают более доступные и приемлемые схемы кредитования, но международные санкции в настоящее время препятствуют их использованию). Такие условия не позволяют обеспечить полноценное финансирование контракта и требуют дополнительных финансовых источников.

Другим механизмом финансирования строительства нового флота является лизинг. С помощью лизинга, как предусмотрено государственной программой «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 – 2030 годы» [4], планируется построить 250 судов (с текущего момента до 2030 года).

Государство предпринимает меры по развитию данного вида финансирования судостроения, с одной стороны, путем создания государственных лизинговых компаний, с другой стороны, с помощью субсидирования лизинговых платежей для судовладельцев, а также процентных ставок по кредиту [5]. Однако данные меры недостаточно стимулируют потенциальных инвесторов к строительству нового флота, требуется расширение финансирования для создания крупных серий судов, иначе темпы списания изношенного флота превысят поступление нового. В особенности это касается круизного флота для внутреннего речного туризма, проблемы которого обострились в настоящее время [6], а также рыбопромыслового флота (требует немедленного обновления). Выходом из сложившейся ситуации могло бы быть более широкое использование механизма лизинга, а также усиление контроля за расходованием средств с целью более рационального их использования. Для этого необходимо принять программу государственной поддержки лизинга и развивать общепромышленные лизинговые компании, не связанные напрямую с конкретными судостроительными компаниями. Проблема заключается в том, что captive лизинговые компании, создаваемые на базе судостроительных предприятий, привлекают определенных контрагентов (поставщиков, конструкторов и других исполнителей), что приводит к монопольному положению на рынке и отрицательно сказывается на конечных результатах деятельности предприятий [7].

Судовладельцы, не относящиеся к крупным судоходным компаниям, при применении лизинга сталкиваются с рядом проблем. Внесение авансового платежа по лизингу для дорогостоящих судостроительных проектов вызывает затруднения у таких заказчиков. Они вынуждены изыскивать немалые средства для первоначального взноса. Кроме того, лизинговые компании предъявляют повышенные требования к финансовым показателям предприятия-лизингополучателя.

На рисунке 2 приведен пример финансирования двух проектов строительства рыболовецкого флота с помощью схемы лизинга для российских промышленных предприятий с участием государственной лизинговой компании «Гознак Лизинг» (предлагается компанией АО «ОСК»).

Основные параметры	Проект 50010 "ЦКБ "Шхуна" (38,5 м x 10,2 м), 1035 кВт	Проект HS 45T «ХС Морское проектирование» (46,86 м x 12,0 м), 2040 кВт
		
	Стоимость изготовления на верфи	
Ориентировочная стоимость изготовления	14,9 млн. €	19 млн. €
Срок строительства	14 месяцев	15 месяцев
Срок лизинга	106 месяцев	105 месяцев
Аванс лизингополучателя 15%, в т.ч. 18% НДС	2 637 300,00 €	3 368 000,00 €
Страхование осуществляет	Лизингодатель	Лизингодатель
Лизинговый платеж, в т.ч. 18% НДС	197 492,30 €	215 536,34 €
Стоимость судна по ДЛ, без НДС	19 975 834,16 €	25 481 315,70 €
Стоимость судна по ДЛ с учетом субсидий, без НДС	16 942 922,23 €	21 603 772,08 €
NPV проекта, без НДС	12 049 285,02 €	15 300 355,14 €
Ориентировочная стоимость изготовления на иностранной верфи	16,0 млн. €	19,0 млн. €

Рис. 2. Пример финансирования рыболовецких судов по схеме лизинга (с условием аванса 15%) [7]

В данных расчетах показано, что стоимость строительства на российских верфях в условиях лизинга не выше, чем за рубежом, что разрушает стереотип о более низкой стоимости строительства на иностранных верфях.

Повысить заинтересованность судовладельцев в инициировании строительства нового флота могло бы совместное использование субсидий по судным процентам и лизинговым платежам, а также утилизационного гранта. В настоящее время эти меры государственной поддержки применяются обособленно и являются взаимоисключающими.

Проблемы финансирования строительства нового флота необходимо срочно решать, так как если к 2020 году не произойдет резкого повышения выпуска новых судов, то российский флот безнадежно устареет и будет списан, что приведет к стагнации не только водного транспорта, но и многих смежных отраслей.

Список литературы:

[1] Доклад о целях и задачах Минпромторга России на 2018 год и основных результатах деятельности за 2017 год [Электронный ресурс] // Минпромторг России. Режим доступа: http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/docVersions/5ad48d069014f/actual/Minpromtorg_press2.pdf (Дата обращения - 11.05.2018).

- [2] Исследование «Судостроительная промышленность России» [Электронный ресурс] // Инфолайн. Режим доступа: <http://infoline.spb.ru/upload/iblock/781/781007a53d01dac2791f1b496d90e661.pdf> (Дата обращения - 11.05.2018).
- [3] Доклад по обновлению гражданского флота на Санкт-Петербургском морском форуме [Электронный ресурс] // Морское Инженерное Бюро. Режим доступа: <http://www.meb.com.ua/news/news.html?1282> (Дата обращения - 11.05.2018).
- [4] О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 304: [Постановление Правительства РФ от 31.03.2017 № 374 (ред. от 30.03.2018)]. – М. : «Собрание законодательства РФ», 10.04.2017, № 15 (Часть II), ст. 2209 (начало), 10.04.2017, № 15 (Часть III), ст. 2209 (продолжение).
- [5] Трухинова, О.Л. Государственная поддержка внутреннего водного транспорта в условиях кризиса [Электронный ресурс] / О.Л. Трухинова // Труды 18-го международного научно-промышленного форума «Великие реки – 2016». Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/113.pdf> (Дата обращения 03.05.2017).
- [6] Трухинова, О.Л. Экономические аспекты проблемы развития внутреннего речного туризма в России [Электронный ресурс] / О.Л. Трухинова // Труды 19-го международного научно-промышленного форума «Великие реки – 2017». Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов, специалистов и студентов. ВГБОУ ВО «ННГАСУ», ФГБОУ ВО «ВГУВТ». Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2017/PDF/119.pdf> (Дата обращения 03.05.2017).
- [7] Лизинг для обновления флота [Электронный ресурс] // PortNews. Режим доступа: <http://portnews.ru/comments/2429/> (Дата обращения 03.05.2017).
- [8] Лизинг рыбопромысловых судов [Электронный ресурс] // Федеральное агентство по рыболовству России. Режим доступа: http://fish.gov.ru/files/documents/otraslevaya_deyatelnost/ekonomika_otrasli/sudostroenie/gosznak.pdf (Дата обращения 03.05.2017).

SHIPBUILDING INDUSTRY: PROBLEMS OF FINANCING THE CONSTRUCTION OF A NEW FLEET

O.L. Trukhinova

Keywords: shipbuilding industry, fleet renewal, lending, leasing, state support.

The article is devoted to the problems of financing the renewal of the fleet, it gives a brief overview of the activities of the shipbuilding industry for the construction of new vessels, provides possible solutions to these problems.