
Collection by gagarinalg.ru

Трое в лодке, не считая ОСК



Автор: Ирина ПОЛЯКОВА, обозреватель «ТР», кандидат экономических наук

Источник: Транспорт России

Прошедший в Москве в мае международный форум «Морская индустрия России» – это хороший повод посмотреть на современную судостроительную отрасль России глазами специалистов: оценить ее сегодняшнее состояние и перспективы развития, проанализировать меры государственной поддержки и такие рыночные механизмы, как кредит и лизинг при строительстве и эксплуатации судов гражданского назначения. Именно это мы и попытались сделать в нашем аналитическом обзоре, сосредоточившись на проблемах национального речного судостроения.

Замкнутый круг

В постперестроечное время практически все обрабатывающие отрасли, бывшие гордостью плановой советской экономики, попали в сложное

положение. Не стала исключением и судостроительная отрасль, особенно в гражданском сегменте. Но если авиапром и автопром получили на самом высоком уровне свою долю внимания и, соответственно, финансовой поддержки, то судостроение до последнего времени оставалось в роли пасынка.

Во многом такое пренебрежение к положению дел в отрасли было связано с тем, что перевозки внутренним водным транспортом за период с 1980 по 2010 год сократились более чем в пять раз – почти с 600 млн тонн до 100 млн тонн. Доставка грузов по воде была эффективна при централизованном управлении грузопотоками. А в рыночных условиях, когда определяющими параметрами стали стоимость транспортного средства, срок его окупаемости, скорость доставки и возможность перевозки от двери до двери, внутренний водный транспорт, несмотря на свое неоспоримое преимущество – дешевизну, стал проигрывать железнодорожному и автомобильному. Потеря грузовой базы привела к тому, что речной флот долгое время обходился советским наследством, то есть судами не только физически, но и морально устаревшими. Соответственно, отечественное судостроение, не получая заказов от судоходных компаний, постепенно деградировало, теряя не только свою материально-техническую базу, но и квалифицированные кадры. О состоянии дел в судостроении красноречиво говорят данные табл.

Суда, состоящие на учете Российского речного регистра

	01.01.2009	01.01.2010	01.01.2011
Количество судов на учете, тыс. ед.	28,2	26,1	25,8
В том числе:			
Суда смешанного плавания, тыс. ед.	1,66	1,12	1,16
Количество новых судов, поставленных за год, ед.	107	100	71
В том числе:			
Суда российского производства, ед.	68	66	68

Если общее количество судов, состоящих на учете в Российском речном регистре (РРР), сопоставимо с количеством речных судов в советское время (~ 30 тыс. единиц), то темпы обновления в целом, и в том числе за счет судов российского производства, не требуют никаких комментариев.

Таким образом, к 2020 году по возрасту (табл.) и в соответствии с требованиями безопасности должно быть выведено из эксплуатации более

80% российского речного самоходного флота. Это около 8 тыс. судов, вместо которых нужно будет построить новые.

Возрастная структура речных и озерных судов в России (%)

Годы постройки судов	2006	2007	2008	2009	2010
В том числе по годам постройки:					
1950-1959	12,2	10,0	10,0	9,0	9,0
1960-1969	18,7	16,7	16,5	16,5	16,3
1970-1979	24,4	24,7	24,5	24,7	24,6
1980-1989	33,9	33,7	33,5	33,5	33,5
1990-1999	9,6	10,3	10,4	10,6	10,6
2000 и последующие	0,1	3,5	4,0	4,7	5,3

Однако большинство пароконств из-за недостаточных масштабов бизнеса не располагают ни собственными средствами, ни возможностями по привлечению кредитных ресурсов для приобретения новых судов. Из-за того, что нет массовых заказов, заводы не могут модернизировать свои производства и значительно отстали в технологическом плане от своих зарубежных коллег. А со снижением доли грузоперевозок речным флотом в России многократно сократилось и строительство судов. Круг замкнулся...

На сегодняшний день отечественное речное судостроение – это порядка 140 судостроительных предприятий. Но они строят менее 70 судов всех типов в год, а самоходными грузовыми (танкеры и сухогрузы – это самые дорогостоящие суда, если не считать пассажирские лайнеры) из них являются не более 30 судов суммарным дедвейтом до 120 тыс. тонн. Причем на 10% функционирующих предприятий приходится около 95% всей производимой продукции (табл.).

Ведущие предприятия речного судостроения России

Предприятие	Портфель заказов (млн долл.)	Выручка за 2010 год (млрд рублей)
ОАО «Завод «Красное Сормово»	161	4,31
ОАО «Зеленодольский судостроительный завод им. Горького»	Около 20	2,843
ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод»	Около 330	Нет данных
ОАО «Волгоградский судостроительный завод»	80	0,737
ОАО «Окская судоверфь»	Около 160	0,202

Среднеотраслевой уровень загрузки мощностей составляет менее 30%. У лидеров – заводов «Красное Сормово», «Окская судоверфь», Онежского, Невского заводов – этот показатель достигает 60–90%. При этом отдельные предприятия отрасли строят по одному небольшому судну раз в три года, ряд предприятий по 5–7 лет не участвуют в тендерах.

Как отмечают эксперты, даже если немедленно начать крупномасштабное инвестирование средств в модернизацию верфей, то 8 тыс. судов российские предприятия за 10 лет построить все равно не успеют. Следовательно, львиная доля потребности в новых судах будет удовлетворяться за счет зарубежных судостроителей. Учитывая сложное финансовое состояние большинства отечественных парокходств, не исключается вариант, что для зарубежных судоходных компаний придется снять ныне действующие ограничения по работе во внутренних водах России, что значительно ослабит позиции российских судовладельцев и судостроителей. Особенно если учесть, что в ряде зарубежных стран судоходным компаниям оказывается прямая государственная поддержка, чего не делается в России.

Театр абсурда

В свете вышесказанного попробуем систематизировать основные проблемы в отрасли, объединив их в несколько групп.

Фискальные. Значительная часть судового оборудования в России не производится, например, не изготавливаются современные судовые двигатели. При закупке же за рубежом комплектующие облагаются ввозными таможенными пошлинами – до 30%. В результате импортные комплектующие повышают стоимость судна для внутреннего рынка на 10%. Вместе с тем при постройке судна на экспорт пошлины на ввоз комплектующих не взимаются. И если российский судовладелец импортирует судно и ставит его на учет в Российский морской судовой реестр, то это судно также не облагается пошлинами. Абсурд, но это так!

Взимание пошлин при импорте оборудования тормозит развитие лизинга в стране. Одним из условий получения лизинговых денег, которые идут на строительство судов через ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК), является то, что заказчиком должна выступать российская компания. Поэтому лизингополучатель обязан платить и процентную ставку за использование лизинговых средств, и таможенные пошлины за ввозимые комплектующие. В результате участие в лизинговой программе для судовладельца является менее выгодным, чем, например, привлечение кредита от зарубежного банка.

С другой стороны, пошлины на импортные комплектующие не настолько велики, чтобы стимулировать зарубежных производителей размещать свои производства на территории РФ. На сегодняшний день лишь ЗАО «Трансмашхолдинг» и финская компания Wartsila создают в Пензе совместное предприятие по строительству двигателей, в том числе судовых. Технологические. По информации Федерального агентства морского и речного транспорта, на сегодняшний день износ оборудования механических цехов российских судостроительных заводов составляет 85%, литейных – 73–75%, комплексных доковых – 65%. В целом износ оборудования по отрасли оценивается в 70%. На судостроительных предприятиях считают, что проблема заключается не в том, что оборудование выработало свой ресурс – благодаря ремонтам оно поддерживается в рабочем состоянии. Проблема в моральном старении оборудования.

Из-за отсталой материально-технической базы российские судостроители существенно проигрывают мировым лидерам судостроения по трудоемкости постройки судов. По оценкам ЦНИИ технологии судостроения, сегодня удельная трудоемкость изготовления 1 тонны судовых конструкций в России составляет 105 человеко-часов, тогда как на современных зарубежных верфях – не более 29 человеко-часов.

Устаревшая компоновка основных мощностей предприятий, требующие обновления методы подготовки и организации производственных процессов, высокая степень износа технологического оборудования, недостаточная оснащенность рабочих мест мощным подъемно-транспортным оборудованием не позволяют применять на российских верфях высокоэффективные технологии и системы управления производством судов. Российские судостроительные предприятия в большинстве своем не способны обеспечить основные принципы работы современной верфи: прямоточность технологического процесса создания судна, то есть размещение оборудования и рабочих мест в порядке следования операций технологического процесса (принцип конвейера), минимизация

протяженности грузовых потоков, размещение производства в закрытых и отапливаемых помещениях.

Сравнительно крупные проекты по модернизации мощностей к сегодняшнему дню реализованы на отдельных российских предприятиях. Так, завод «Красное Сормово» и Невский судостроительно–судоремонтный завод построили автоматизированные линии сборки и сварки плоских секций, которые позволили в несколько раз сократить трудоемкость корпусосборочных производств и повысить производительность. На остальных в лучшем случае внедряются отдельные средства малой механизации.

Инфраструктурные. Последние двадцать лет поддержанию инфраструктуры внутренних водных путей не уделялось должного внимания. В частности, в недостаточном объеме проводились дноуглубительные работы, работы по ремонту шлюзов и других гидротехнических сооружений и так далее. В результате возникли ограничения в эксплуатации флота. Часто судовладельцы вынуждены недогружать суда в связи с недостаточными глубинами на определенных маршрутах. При проходе через шлюз их судам часто приходится ожидать своей очереди сверх установленных нормативов. Иногда для прохода через шлюз даже приходится производить частичную выгрузку. Естественно, это снижает коммерческую эффективность эксплуатации флота, и в итоге снижается спрос на суда.

Финансовые. Помимо технических, инфраструктурных и налоговых проблем для судостроителей не менее, а может быть, даже и более важны вопросы стабильного финансирования. Судостроительные предприятия не могут обходиться без заемных средств в силу специфики технологического цикла, его продолжительности. Выход один – кредиты и субсидии. Судостроение – отрасль, требующая больших капиталовложений, окупаемость которых растянута на длительный период. Именно поэтому в мире принята практика, когда строительство судов ведется с использованием банковских кредитов с последующей их выплатой за счет получаемого от эксплуатации судна дохода. Банки в странах с развитым судостроением, как правило, выдают кредиты в размере 80% от цены судна под 6–8% годовых на срок в 10 и более лет. Кроме того, применяется прямое государственное субсидирование строительства судов в размере до 6% их стоимости.

В России отлаженной системы кредитования в сфере судостроения не существует. Российские банки выдают кредиты в размере 40–60% от стоимости судна, максимум на 4–5 лет и минимум под 12–14% годовых. И это при том, что судно окупается в среднем не менее, чем за 9–12 лет

эксплуатации. Отраслевые специалисты отмечают, что российские банки неохотно кредитуют судовладельцев, поскольку судоходные компании являются не вполне удобными заемщиками. Например, если какая-то компания закладывает недвижимость, то в случае невозврата кредита банк прекрасно понимает, как распорядится этим залогом. Судовладельцы же закладывают суда, которыми многие банки просто не умеют распоряжаться. Причем судоходная компания не может заложить строящееся судно, поскольку формально оно является собственностью верфи. А старые суда банки принимают в залог с большим дисконтом.

Что касается государственных субсидий, то, как и в других отраслях, в российском судостроении поддерживается экспорт: государство возмещает часть процентной ставки по кредитам, взятым для производства и поставок продукции иностранным заказчикам. Использование кредитов зарубежных банков, кроме необходимости предоставления государственных гарантий, обуславливается обязательным заказом за рубежом комплектующего оборудования и регистрацией построенных под этот кредит судов под иностранный флаг. Получить кредит от иностранного банка на строительство судна для российского судовладельца не только крайне сложная задача, которую могут решить только крупные компании, но и не слишком выгодная.

Слово за государством

Из всего вышесказанного логично вытекают меры по поддержке национального речного судостроения, прежде всего со стороны государства. Необходимость такой программы государственной поддержки судостроения объясняется следующими объективными факторами:

- речное судостроение обладает высоким межотраслевым мультипликативным потенциалом, формирует рынок сбыта для товаров и услуг многих других секторов экономики. Судостроение является наукоемким высокотехнологичным производством, стимулирующим инновации;
- в результате модернизации и государственной поддержки отрасль в долгосрочной перспективе должна стать прибыльным сектором экономики;
- в силу большой трудоемкости судостроительного производства положение дел в отрасли влияет на уровень безработицы в целом ряде регионов России;
- развитие речного судостроения является условием транспортной безопасности страны.

Государственная помощь речному судостроению предполагает: введение технологических коридоров в отрасль речного судостроения и эксплуатации речного флота, снижение пошлин на импорт оборудования для судостроения,

ремонтно–восстановительные работы на объектах инфраструктуры внутренних водных путей.

Введение технологических коридоров. Чтобы стимулировать спрос на современные суда, переход российских верфей на новые технологии судостроения и повысить безопасность речного флота, необходимо ввести ограничения на эксплуатацию старых судов с одинарным дном. В первую очередь – танкеров и бункеровочных судов как особо опасных с точки зрения экологии. Старые суда, подобно старым автомобилям, примерно в 1,5 раза сильнее загрязняют окружающую среду, чем новая техника. И главное: эксплуатация танкеров с одинарным дном – это постоянный риск разлива нефти.

Запреты на эксплуатацию устаревших танкеров в России вводятся систематически, но на сегодняшний день стандартам экологической безопасности, принятым во всем цивилизованном мире, не отвечают около 90% эксплуатируемых в России речных судов, ввести тотальный запрет немедленно просто невозможно. Постоянно отодвигать сроки запрета тоже невозможно: суда с каждым годом становятся опаснее. Следовательно, необходимо разработать график постепенного вывода из эксплуатации устаревшей техники и четко его соблюдать.

Снижение пошлин на импорт оборудования для судостроения. Импортное судовое оборудование из-за пошлин удорожает строительство. Суда для российских пароходств становятся дороже примерно на 10%. Если судно окупается в среднем в течение 10 лет, то оплата пошлин означает для пароходства, что оно будет окупать судно на целый год дольше. Соответственно, отмена пошлин в значительной степени повысит доступность судов для российских пароходств, сделает более эффективной лизинговую программу и будет содействовать пополнению и обновлению внутреннего водного транспорта России.

Ремонтно–восстановительные работы на объектах инфраструктуры внутренних водных путей. В своем нынешнем состоянии речная инфраструктура ограничивает развитие ВВТ и существенно снижает эффективность эксплуатации флота. Это, в свою очередь, снижает привлекательность водно–транспортного бизнеса и, таким образом, сокращает спрос на продукцию судостроения, тормозит развитие отрасли. В связи с этим необходимо обеспечить судовладельцам условия для более эффективной эксплуатации судов и тем самым создать базу для интенсивного развития речного транспорта. Судовладельцы должны

перестать нести потери провозной способности флота, связанные с недогрузом судов из-за недостаточных глубин, а также из-за сверхнормативных простоев в ожидании очереди на проход через шлюзы. До 2020 года государство планирует провести ряд масштабных мероприятий для развития водной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике. Эти планы нашли свое отражение в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» в подпрограмме «Внутренний водный транспорт». В частности, предусматривается строительство новых судоходных шлюзов на Волго–Балтийском водном пути и на Волге, а также ликвидация так называемых узких мест, препятствующих судоходству по единой глубоководной системе европейской части страны и рекам Сибири и Дальнего Востока (путем увеличения глубины до 4 м и расширения судовых ходов для безопасного двустороннего движения).

На мировом рынке стандартные условия покупки судов предусматривают оплату лишь 20% стоимости судна в течение срока его строительства, а 80% выплачиваются из доходов от эксплуатации судов в течение 10 и более лет. Такие условия приобретения судов могут быть предоставлены судостроителями судо-владельцам только совместно с государством.

Государство может обеспечить приемлемую стоимость закупки судна для судовладельцев (в т. ч. иностранных) за счет следующих мер:

– компенсация части затрат по процентным ставкам. Чтобы отечественные судостроительные заводы находились в части стоимости кредитных ресурсов в равных условиях, как минимум часть применяющейся 10%-ной ставки должна компенсироваться зарубежными предприятиями, причем как для внешних, так и для внутренних заказов;

– выпуск государственными уполномоченными структурами гарантий возврата авансов для заказчиков, что позволяет увеличить часть стоимости судна, выплачиваемую заказчиком до его сдачи в эксплуатацию. Стоимость таких гарантий сейчас – 2–2,5% (с учетом подтверждения иностранным банком). Конкурентоспособная стоимость гарантий с учетом мировой конъюнктуры должна составлять 0,5%;

– выпуск государственных гарантий поставщикам оборудования (материалов субподрядчикам), позволяющих судостроителям получать товарные кредиты, а также привлекать кредиты на покрытие разницы между объемом и сроками авансовых выплат заказчика и графиком платежей по проекту как минимум на срок до сдачи судна в эксплуатацию (PRE-DELIVERY FINANCING).

Подобные гарантии, но на более длительный срок, могут выпускаться для

поставщиков судостроительного оборудования. В этом случае товарный кредит, предоставляемый поставщиком основных средств, может достигать пяти лет. Кроме того, чтобы повысить доступность кредитных средств для судовладельцев, государство может организовать сотрудничество судоходных компаний с госбанками на приемлемых условиях. Например, судовладелец не может получить кредит в ВТБ больше, чем на пять лет. Но за пять лет окупить судно невозможно – на это требуется минимум семь–восемь лет. Установление срока кредитования семь–восемь лет вкупе с ограничением на эксплуатацию устаревшей техники даст мощнейший толчок для обновления флота и развития судостроения.

Особое место в системе мер поддержки судостроительных предприятий отводится лизингу. Для того, чтобы лизинговый механизм работал эффективно, необходимо при его внедрении учитывать отраслевую специфику.

Поскольку речь идет о долгосрочных проектах (срок лизинга зависит от пожеланий лизингополучателя, но не более 10 лет), лизинговые компании применяют принципы проектного финансирования, анализируется способность лизингополучателя выполнить свои обязательства в столь долгосрочной перспективе.

Сами суда до окончания срока лизинговой сделки находятся в собственности у лизинговой компании и в случае дефолта лизингополучателя могут быть реализованы.

Выплату лизинговых платежей предполагается производить не с текущей деятельности лизингополучателя, а из средств, которые будут получены лизингополучателем в результате эксплуатации судов, взятых в лизинг, что очень важно.

Уплату лизинговых платежей можно разбить на два основных этапа. Первый, до передачи судов в лизинг, включает аванс лизингополучателя, затраты на технический аудит и пр.; второй – после введения судов в эксплуатацию, когда лизинговые платежи составляют выплату основного долга и процентов. Таким образом, основная часть лизинговых платежей начинает выплачиваться после передачи судна в лизинг. Как правило, лизинговые платежи по просьбе лизингополучателя устанавливаются равными долями. Завод должен выполнить свои обязательства по постройке и передаче судна в собственность лизинговой компании, поэтому здесь также встает вопрос

обеспечения.

Для судостроительных верфей, входящих в состав ОСК, в качестве обеспечения по контракту свое поручительство за поставщика предоставляет сама судостроительная корпорация (но только по тем предприятиям, где у ОСК больше 51% акций).

Если заказ размещается на других судостроительных предприятиях, то в качестве обеспечения привлекаются поручительства третьих лиц, залоги, банковские гарантии.

Проект лизинга рассчитывается на срок до 10 лет. Что за это время случится с грузопотоком, для которого предназначаются приобретенные в лизинг суда? Какие изменения произойдут в тарифной политике? Будет ли обеспечена максимальная загрузка этого судна? Окупятся ли вложения в него для лизингополучателя? Однозначно ответить трудно.

Между тем эти риски отражаются также и на лизингодателе. Вот почему лизинговые компании делают ставку на тщательный аудит проектов и на обеспечение в рамках договора.



Collection by gagarinalg.ru