

# ПРЕДПОСЫЛКИ И УСЛОВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА КРУИЗНОГО ЛАЙНЕРА В РОССИИ

Попадюк Т.Г.<sup>1</sup>, Шепелин М.А.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Попадюк Татьяна Геннадьевна - доктор экономических наук, профессор;

<sup>2</sup>Шепелин Михаил Анатольевич - магистрант,

факультет менеджмента, департамент корпоративных финансов и корпоративного управления,  
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,  
г. Москва

**Аннотация:** в данной статье проводится анализ предпосылок и условий строительства первого круизного лайнера в России. Также в работе рассмотрена актуальность данного вопроса, практическая реализация рассматриваемой проблемы.

**Ключевые слова:** финансирование, строительство, предпосылки, круизный лайнер, инвестиции, стратегия развития.

По прогнозам экспертов, около 50% российского речного пассажирского флота будет выведена из эксплуатации в ближайшие 5-7 лет, а по данным Правительства России к 2020 году списанию подлежит 85-90% судов коммерческого речного флота. Средний возраст пассажирских судов, используемых на туристских маршрутах составляет 41 год. А комплексная модернизация судов с полностью выработанным техническим ресурсом, требующая полноценной замены всех судовых механизмов, финансово сопоставима с затратами на строительство нового теплохода по более совершенным проектам. В связи с этим в качестве оптимального варианта решения данного вопроса судоходные компании определяют не обновление старого фонда, а строительство нового флота.

При этом, следует подчеркнуть, что спрос на строительство новых речных лайнеров формирует значимые перспективы для развития судостроительного рынка. Одновременно популяризация и продвижение речного туризма будет способствовать развитию социально-экономических систем речных городов, поскольку повлечет развитие соответствующей инфраструктуры, строительства, судостроения, стимулирование роста трудовой занятости как непосредственно в туризме, так и в транспортном комплексе и других смежных отраслях и сегментах.

Кроме проблемы изношенности не маловажным фактором, препятствующим развитию рынка круизного туризма в России, является отсутствие возможности эксплуатации судов действующего российского речного пассажирского флота на международных маршрутах, поскольку при проектировании и строительстве отечественных судов не учитывались требования целевых международных конвенций. Соответственно, на такие суда не могут быть получены международные свидетельства, подтверждающие возможность эксплуатации и перевозки пассажиров. Таким образом, отсутствие круизных судов, способных осуществлять соответствующие международные переходы, объясняет отсутствие круизных предложений на ранее пользовавшиеся популярностью маршруты между портами Черного, Азовского и Балтийского, а также Каспийского морей.

Существующие же морские круизные суда технически рассчитаны, прежде всего, на выполнение дальних переходов с заходами в морские порты прибрежных государств. Главные размерения (длина, ширина, осадка и высота борта) таких лайнеров спроектированы в целях обеспечения способности подхода к акваториям морских портов и швартовки у действующих морских причалов, но не рассчитаны на заходы в устьевые речные порты и совсем не предусматривают возможность перемещения по внутренним водным путям России.

На современном этапе въездной круизный туристический спрос (круизные туристы из США, Германии, Австралии, Иран, Азербайджан, Казахстан, Китай) ориентирован не только на такие базовые маршруты как «Москва – Санкт-Петербург», но и на включение «морского» элемента: Москва – Севастополь, Москва – Сочи, «круговой» круиз по Каспийскому морю.

Вышесказанное определяет наличие обоснованной актуальной для воднотранспортного и туристического комплексов России потребности в создании круизных судов смешанного плавания «река-море».

Однако, одним из ключевых препятствий решения данного вопроса является сосредоточение практически половины круизных судов в сектора малого и среднего предпринимательства, - более 40% речных теплоходов находится в собственности операторов рынка, зарегистрированных в форме обществ с ограниченной ответственностью и индивидуальных предпринимателей, которые, безусловно, не располагают финансовыми ресурсами для размещения заказов на строительство новых судов.

Высокая затратноёмкость проектов строительства судов сопровождается фактором низкой рентабельности судоходной деятельности (в среднем 4-5%) в виду малого навигационного периода, существенных инфраструктурных ограничений, существенного темпа роста цен на топливо (за трехлетний период стоимость дизельного топлива увеличилась практически на 70%), следствием чего является и длительность срока окупаемости таких инвестиций (20-25 лет).

Оптимальным вариантом решения данной проблемы является применение механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства новых судов.

Реализация таких проектов должна предусматривать реализацию имеющихся резервов по преодолению негативного влияния на развитие речного туризма не только фактора изношенности флота, но и других неблагоприятных явлений. Так решению проблемы короткого навигационного периода должна способствовать разработка и реализация концепции современных пассажирских теплоходов, предусматривающей кроме повышенного уровня пассажироёмкости и комфортабельности кают, но возможность эксплуатации в межнавигационный период. Таким требованиям отвечают суда класса «река-море», которые после завершения периода навигации могут быть использованы в водах теплых морей. Альтернативным вариантом их эксплуатации в зимний период является предоставление гостиничных услуг. Данная концепция позволит обеспечить кадровую потребность (экипаж и обслуживающий персонал судна) в течение всего года и существенно сократить период окупаемости инвестиционных затрат в строительство таких судов.

Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрены следующие мероприятия, направленные на развитие речных туристских перевозок, на соответствующий период:

- разработка мер государственной поддержки обновления туристического флота;
- строительство 55 судов для использования на туристских маршрутах.

Указанные меры государственной поддержки должны способствовать решению проблемы снижения среднего возраста речного пассажирского флота, используемого на туристских маршрутах (с 41 года до 30 лет к концу 2030 года, - табл. 3), в условиях длительности сроков окупаемости вложений в строительство новых судов.

Таблица 1. Плановые показатели динамики среднего возраста флота, используемого на туристских маршрутах<sup>1</sup>

Наименование показателя	Годы				
	2010	2014	2018	2024	2030
Средний возраст флота, используемого на туристских маршрутах, лет	41	42	42	36	30

Вновь обращаясь к возможностям решения поставленных задач, следует отметить, что практически все современные мировые лидеры судостроения добились такого положения в условиях существенной государственной поддержки. Предпринятые меры и реализуемые мероприятия обеспечили развитию китайского судостроения до первого места в мире, государственная политика поддержки обновления флота позволила Турции занять пятое место в мире по показателю объемов судостроительного производства.

Развитие перевозок пассажиров на туристских маршрутах включено в перечень задач по обеспечению роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта России согласно положениям Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации, на период до 2030 года. В частности, предусмотрены следующие мероприятия по обновлению флота:

- разработка и реализация мер государственной поддержки обновления флота;
- разработка программы обновления судов речного флота и смешанного (река - море) плавания на основе внедрения механизма выплат российским организациям на приобретение гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию.

В качестве инструментов реализации указанных мероприятий закреплены следующие механизмы:

- компенсация процентной ставки при кредитовании строительства судов на российских верфях, использование механизма лизинга для обновления речного флота и судов смешанного (река - море) плавания;

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 № 327-р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. 07.03.2016. № 10. Ст. 1462.

– разработка и реализация схемы предоставления субсидии - единовременной выплаты судоходной компании при условии утилизации старого судна и одновременном размещении заказа на российской верфи на строительство нового, отвечающего высоким экологическим требованиям судна, что позволит решить проблему вторичного рынка речных судов, повысить энергоэффективность, улучшить экологическую обстановку и безопасность судоходства.

Проектом Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015 - 2030 годы» установлены следующие условия финансирования лизинговой деятельности из государственного бюджета Российской Федерации:

- строительство на российских верфях;
- строительство по проектам российских проектных организаций;
- строительство на класс российского классификационного общества;
- эксплуатация судов под флагом Российской Федерации с регистрацией в Российском международном реестре судов, как минимум, на срок возмещения обязательств по выделенной помощи государства.

При этом, предусмотрен единственный допустимый формат государственной поддержки лизинга речных и морских судов: через субсидирование процентных ставок по кредитам на покупку российской судостроительной продукции, в том числе экспортные кредиты. В соответствии с требованиями Всемирной торговой организации - Организации экономического сотрудничества и развития также установлено ограничение доли заемного финансирования, - 85%.

Постановлением Правительства от 21 января 2016 года определен порядок предоставления транспортным компаниям и пароходствам субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» в целях приобретения гражданских судов, а также платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями на покупку гражданских судов. Субсидии предоставлены 18 транспортным компаниям и пароходствам на 92 судна. Субсидии предоставляются в соответствии с правилами, утвержденными Постановлением Правительства от 22 мая 2008 года № 383.

Отдельной предпосылкой, определяющей значимость внедрения механизмов обновления речного туристского флота, является и потребность в восстановлении и развитии отечественной судостроительной промышленности, одной из стратегически важных отраслей национального хозяйства как с позиций обеспечения экономической и военно-политической безопасности страны, так и с позиций конкурентоспособности в глобальной экономической системе. Отечественному судостроению также присущи проблемы износа технологического оборудования цехов заводских комплексов (75%), длительности производственных процессов на судостроительных верфях, результатом чего является низкая способность к производству конкурентоспособной продукции.

В то время как, к примеру, по данным Правительства России проект внебюджетной поддержки судостроения обеспечил сохранение более 10 тыс. рабочих мест в отраслевых конструкторских бюро, судостроительных заводах и верфях России, а также создать около 1 тыс. новых рабочих мест в транспортных компаниях, в т.ч. пароходствах<sup>2</sup>.

### ***Список литературы***

1. Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 №327-р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» // Собрание законодательства РФ. 07.03.2016. № 10. ст. 1462.
2. О предоставлении субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на закупку и лизинг гражданских судов // Официальный интернет-портал Правительства России. 28.01.2016. / Режим доступа: <http://government.ru/docs/21571/> (дата обращения: 24.03.2017).

---

<sup>2</sup> О предоставлении субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на закупку и лизинг гражданских судов // Официальный интернет-портал Правительства России. 28.01.2016. / Режим доступа: <http://government.ru/docs/21571/> (дата обращения: 24.03.2017).