

# ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА КРУИЗНЫХ ЛАЙНЕРОВ

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 зарубежного опыта финансирования строительства круизных лайнеров. Также в работе рассмотрены актуальность данного вопроса, практическая реализация рассматриваемой проблемы.

**Ключевые слова:** финансирование, строительство, зарубежный опыт, круизный лайнер.

Практически все страны, имеющие внутренние морские и речные пути, проводят политику государственного регулирования секторов судостроения и судоходства. Так, в Англии и Франции мероприятия по стимулированию судоходства реализуются, начиная с XVI - XVII вв. В течение прошедших веков формировались и развивались разнообразные формы государственного влияния на развитие указанных отраслей.

Однако, в 1994 г. под эгидой Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) было заключено международное «Соглашение относительно нормальных условий конкуренции» (Agreement Respecting Normal Competitive Conditions) в области судостроения, накладывающее в целях обеспечения конкурентных условий развития коммерческого сектора судостроения ограничения по следующим направлениям: масштаб государственного субсидирования; абсолютный запрет формата прямого государственного финансирования.

Тем не менее, большинство стран допускают существенные нарушения утвержденных правил и нормативов. В частности, широко используемой является практика субсидирования постройки судов, предназначенных на экспорт, в размере, превышающем 30% стоимости строительства судна.

При этом, в большинстве зарубежных стран, имеющих развитое судостроение, как правило, используется комплексный подход к государственной поддержке отрасли – табл. 1.

В странах, где во второй половине XX века имели место тенденции сокращения объемов производства в судостроении, государственная помощь достаточно оперативно была активизирована по всем действенным направлениям. Так, к концу 1970-х гг. государственные инвестиции стран-членов ЕЭС в развитие судостроения ежегодно достигали 1 млн фунтов, значительное число судоверфей перешли в государственную собственность и управление. К примеру, в Италии была организована государственная компания «Italcantieri», взявшая под контроль около 90% национального судостроения.

Таблица 1. Системные меры государственной поддержки судостроения в развитых зарубежных странах<sup>1</sup>

Направление государственной поддержки	Метод государственной поддержки	Пример зарубежной страны, применяющей метод
Снижение налоговой и таможенной нагрузки	полное освобождение судостроительных заводов от уплаты основного перечня налогов федерального и местного уровней	Германия, Бразилия, Япония, Италия, Южная Корея, Китай
	пониженная ставка налога на прибыль для владельца судна	
Помощь в финансировании судостроительных предприятий	таможенные льготы	Германия, Япония, Италия, Южная Корея, Китай, Нидерланды, Финляндия
	программы финансирования	США, Германия, Италия, Финляндия, Нидерланды, Япония, Китай
	льготное кредитование (преимущественно, оборонное судостроение)	Нидерланды, Республика Корея

<sup>1</sup> Осипов В.А., Жилина Л.Н., Астафурова И.С. Практика государственной поддержки судостроения в странах зарубежья // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление, 2016. № 1 (77). С. 77-86.

Направление государственной поддержки	Метод государственной поддержки	Пример зарубежной страны, применяющей метод
	специальные кредитные продукты для судостроительных предприятий и иностранных заказчиков	КНР и Республика Корея
	гарантирование экспортных кредитов	Германия (Агентство Euler Hermes)
Мероприятия по импортозамещению и развитию инфраструктуры отрасли	запрет использования импортных судов в определенных видах деятельности	Бразилия
	образовательные программы подготовки инженерно-технического персонала	Япония и Сингапур
Субсидирование предприятий отрасли	субсидирование НИОКР	Германия, Нидерланды, Бразилия, Италия, Финляндия, США, Япония, Китай, Юж.Корея и др.

Нидерланды также были вынуждены следовать политике национализации. К 1977 г. основная часть судостроительного сектора Великобритании находилась в государственной собственности. Испанское судостроение на 90% было национализировано уже в 1978 г., аналогичная кампания была завершена в Швеции к 1979 году<sup>2</sup>.

При этом, следует подчеркнуть, что впоследствии в посткризисный период многие страны и международные организации перешли к политике сокращения, вплоть до полного прекращения, государственной помощи судостроению. Так, к 1988 г. в Великобритании была завершена масштабная приватизации судоверфей. Швеция завершила программы помощи судостроительным предприятиям, государственные структуры покинули судостроительный рынок. Судостроительные мощности Японии были сокращены на 30%. В Южной Корее утратил силу закон о содействии судостроению, что обусловило сокращение уровня государственного регулирования в отрасли.

Кроме перечисленных мероприятий, непосредственно направленных поддержку судостроительной отрасли, не столь очевидное, но весьма немаловажное значение имеют государственная помощь, реализуемая в рамках государственных программ развития судостроения и научных исследований, соблюдения перечня приоритетных грузов и особых условий для плавания судов в каботаже, субсидирование смежных, вспомогательных и обслуживающих отраслей промышленности, в т.ч. добывающих сырье, производящих материалы, бункерное топливо и оборудование.

В 1968 г. страны - участники ОЭСР приняли «Соглашение об экспортных кредитах на суда», направленное на введение единых для условий кредитования строительства судов. Претерпев несколько изменений, с 1980 г. текст соглашения актуален и на сегодняшний день и предусматривает ряд ограничений – рисунок 1.

<sup>2</sup> Логачев С.И., Чугунов В.В., Горин Е.А. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. Изд. 2-е доп. и перераб. СПб., Морской вестник, 2009. 544 с.

сумма кредита на строительство судна: не более 80% от цены судна	
максимальный срок кредита: 8,5 лет (газовозы - 10 лет) с момента передачи судна заказчику	
периодичность платежей: регулярная; частота выплат: не менее 1 раза в год	
минимальная процентная ставка по кредиту с правительственной гарантией: 8%, в т.ч. пропорциональные платежи за гарантийный аспект (как правило, 0,5%)	
размер государственного субсидирования: не более 9% стоимости судна	

Рис. 1. Ключевые правила «Соглашение об экспортных кредитах на суда» для стран – участниц ОЭСР

В целом экономическая концепция данного соглашения направлена на недопущение продажи судов по цене ниже себестоимости. При этом, несмотря на существенное ограничение прямой правительственной помощи национальным верфям, дополнительно допускается гарантирование кредитов на НИОКР (не более 25% проектной стоимости разработок; 35% стоимости прикладных исследований; 50% стоимости прикладных промышленных исследований).

Финансирование НИОКР в области судостроения – обязательный инструмент промышленно-экономической политики крупнейших судостроительных держав. В Корее и Японии размер финансовой помощи составляет 50%, в Китае – 100% стоимости разработок и исследований. Предпринимаются меры, направленные на наращивание доли крупных производственных компаний отрасли. В течение последних лет в Китае наблюдается концентрация судостроительной промышленности в отдельных областях. Из тысячи предприятий отрасли лишь 14% относятся к крупному и среднему бизнесу. К числу основных отнесены меры по урегулированию неконтролируемого роста количества предприятий, а также механизмы содействия процессам слияний и поглощений в отрасли и привлечение банков КНР к финансированию строительства на внутренних верфях как китайского флота, так и судов на экспорт на выгодных условиях (по низким процентным ставкам). При этом, период наибольшей активизации политики государственного содействия развитию отрасли было построено значительное число новых и модернизированы действующие судостроительные предприятия с существенным запасом необходимой мощности.

Наиболее распространенной и развитой схемой финансирования судостроительства за рубежом является модель *финансового лизинга*.

Одним из сравнительно новых, но уже получивших активное развитие в странах Европы, инструментов по финансированию судоходной отрасли является такой вид лизинга, как «sale and lease back» (SLB) или *возвратный лизинг*. В данном случае лизинговая компания приобретает судно с одновременной передачей его в аренду на более длительный срок в ту же судоходную компанию. Операция SLB применяется как для новых объектов, только что построенных, так и для судов, приобретенных судовладельцем ранее и уже бывших в эксплуатации.

Данная форма лизинга является не только инструментом привлечения капитала на приобретение новых судов, но и помогает судоходным компаниям высвободить денежные средства, ранее инвестированные на приобретение, и направить их в другие приоритетные стратегические и текущие задачи. Возвратный лизинг дает возможность рефинансировать капитальные вложения с меньшими затратами, чем через привлечение

банковских ссуд<sup>3</sup>.

#### *Список литературы*

1. *Осипов В.А., Жилина Л.Н., Астафурова И.С.* Практика государственной поддержки судостроения в странах зарубежья // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление, 2016. № 1 (77). С. 77-86.
2. *Логачев С.И., Чугунов В.В., Горин Е.А.* Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. Изд. 2-е доп. и перераб. СПб. Морской вестник, 2009. 544 с.
3. *Козлова Е.И., Левина О.Н.* Классификация видов лизинга и их особенности // Инновационная экономика и право, 2017. № 1 (6). С. 21-26.

---

<sup>3</sup> Козлова Е.И., Левина О.Н. Классификация видов лизинга и их особенности // Инновационная экономика и право. 2017. № 1 (6). - С.21-26.