

Система лизинговых операций, применяемых в Российской Федерации при постройке судов для рыбной промышленности

К.А. Давыдов

*Управление финансирования и отчетности Федерального Агентства
по Рыболовству, Москва*

Аннотация. В статье рассматривается состояние лизинговых операций, применяемых в Российской Федерации, дается их оценка, динамика, а также предлагаются мероприятия по ускорению данного процесса.

Abstract. The paper considers problems of leasing operations' system used for shipbuilding in Russia. The valuation and dynamics of these operations have been analyzed. Some measures for accelerated development have been proposed.

1. Введение

Проблема развития рыбопромыслового флота обострилась в течение последних 10 лет. Общий физический износ промысловых судов на 01.01.2005 г. составил более 70 %, в том числе добывающего флота – 69 %, малого флота – 89 %. Высокая степень износа судов рыбопромыслового флота, работающего сверх нормативного срока службы, требует срочной его замены и, соответственно, создания механизма привлечения инвестиционных средств на строительство флота.

2. Бербоут-чартер

Одним из наиболее быстрых и выгодных способов получить в собственность современное высокопроизводительное судно до недавнего времени принято было считать договор аренды на условиях бербоут-чартера. Еще в конце советского периода предложения по строительству рыбопромыслового флота на зарубежных верфях с последующей их передачей российским судовладельцам по международному лизингу (бербоут-чартеру) поступали в правительство от Комитета рыбного хозяйства и были им поддержаны.

В экономике России это направление считалось перспективным, позволяющим без привлечения бюджетных средств решать задачу качественного и количественного обновления рыбопромыслового флота, полученного на условиях бербоут-чартера.

Строительство флота на иностранных верфях (Германии, Норвегии и Испании) по международному лизингу началось с 1989 г.

Платежи по контрактам финансировались иностранными коммерческими банками под залог судов и гарантию тогдашнего Минрыбхоза СССР (впоследствии – гарантию Комитета рыбного хозяйства РСФСР). Ответственным за проведение лизинговых операций в отрасли являлась созданная Минрыбхозом СССР коммерческая организация "Рыбкомфлот". Все предыдущие годы основным поставщиком флота отрасли являлся "Судоимпорт".

Все сделки были оформлены Правительством как лизинговые операции (бербоут-чартер), носящие компенсационный характер, и в этой связи судовладельцы, имеющие бербоут-чартерный флот, были освобождены от налогообложения по валютной выручке от экспорта рыбопродукции в части объема, который направлялся на погашение кредитов.

Кредиты по каждому судну были предоставлены коммерческими банками на 10 лет под 8 % годовых.

В свою очередь, государством, в лице Комитета рыбного хозяйства, гарантировалось наделение судовладельцев, исходя из их потребностей по бербоут-чартерным судам, квотами и лимитами на водные биологические ресурсы (ВБР).

По такой схеме лизинговых операций только на дальневосточный бассейн с 1990 г. стали поступать такие высокопроизводительные суда, как БМРТ типа "Сотрудничество" испанской постройки (15 ед.), СРТМ типа "Невельск" норвежской постройки (20 ед.), СРТМ типа "Мыс Корсакова" германской постройки (15 ед.), СЯМ (ярусник) типа "Антиас" германской постройки (12 ед.), два ярусника норвежской постройки, супер-траулер типа "Моонзунд" (7 ед.).

Практически все суда, кроме ярусоловов, были ориентированы на промысел минтая. Интенсивное использование этого объекта промысла привело к снижению объемов допустимых уловов (ОДУ) минтая в два раза, что заставило Госкомрыболовство постоянно уменьшать квоты на бербоут-чартерные суда, которые никак не могли обеспечить финансовую состоятельность судов. По некоторым

бербоут-чартерным судам кредитная задолженность была погашена, и они перешли в собственность судовладельцев, другие за долги возвращены собственникам. Отсутствие у судовладельцев достаточных средств на строительство нового флота на отечественных верфях, отсутствие государственной поддержки, невозможность получения "дешевых" кредитов на срок от 5 до 10 лет, как это имеет место на Западе, вынудило судовладельцев приобретать высокопроизводительные суда, уже бывшие в эксплуатации 10 и более лет, также по договору бербоут-чартера. Особенно это вошло в практику у судовладельцев Северного бассейна. Арендуя такой траулер, отечественная рыбодобывающая фирма, как правило, ставила себе целью не столько приобретение дополнительных производственных мощностей, сколько получение под гарантию государства бесплатных квот, увозя тем самым и сырье, и валютные ресурсы за границу.

При сложившейся в России в последние годы системе распределения ВБР, налогового и таможенного законодательства судовладельцам выгоднее стало оставлять суда в собственности зарубежного владельца и получать на него квоту, чем доводить договор бербоут-чартера до логического конца (выкупа судна). Такие суда практически не заходят в порты России. Вся рыбопродукция поступает за рубеж.

Пополнение рыбопромыслового флота разного класса и назначения, которое осуществлялось по схеме бербоут-чартер, не оправдало себя в условиях реформирования российского морского рыболовства. Использование таких судов, да и схема расчета за кредиты были привязаны ее инициаторами к директивно-планово-распределительной системе и, к сожалению, схема расчета своевременно не была реструктурирована применительно к отношениям переходной экономики, которая реформировалась за последние 15 лет в России. Понимая все это, государство запретило приобретение судов по бербоут-чартерной схеме.

Если на 01.01.2001 г. в Российском реестре бербоут-чартерных судов числилось 147 ед., то на 01.01.2005 г. их количество сократилось до 47 ед., из них 31 судно – на Дальневосточном бассейне, 14 промысловых судов – на Северном и два транспортных рефрижератора – на Западном.

3. Внутренний лизинг рыбопромыслового флота

Одним из основных направлений развития рыбного хозяйства Российской Федерации на период до 2020 г. является разработка мер по организации строительства рыбопромыслового флота на отечественных верфях.

Реализация большинства программных мероприятий, направленных на обновление производственных фондов рыбохозяйственного комплекса, требует значительных финансовых ресурсов. Поскольку в настоящее время у предприятий, особенно мелких, отсутствуют собственные источники финансирования строительства флота, то именно внутренний лизинг может сыграть важную роль в этом направлении.

Однако постоянно меняющиеся условия надления рыбопромысловых организаций квотами на вылов водных биологических ресурсов в промышленных целях не способствуют пока расширению отечественного лизинга рыбопромысловых судов и строительства их на отечественных предприятиях.

На сегодняшний день на рынке лизинговых услуг для рыбной промышленности работают только четыре компании: на дальневосточном бассейне – ООО "Посейдон-Звезда" (г. Владивосток) и ГУП "Сахалинлизингфлот" (г. Южно-Сахалинск); на российско-европейском рынке – ОАО "Рыбколхозлизинг" (г. Москва), и с 2004 г. начала работу в этом направлении лизинговая компания ОАО "Росагролизинг".

3.1. ООО "Посейдон-Звезда"

ООО "Посейдон-Звезда" является судостроительной компанией, в составе которой находится конструкторское бюро "Орион", образованное в 1996 г. Партнерами компании являются:

- рыбопромышленная компания "Посейдон";
- дальневосточный судостроительный завод "Звезда";
- Российский Морской Регистр Судоходства;
- ООО "Век технология";
- фирма "Caterpillar" (США);
- фирма "Semso" (Дания);
- фирма "Wesmar" (США);
- фирма "Jaeun Corporation" (Республика Корея).

Основные виды деятельности компании "Посейдон-Звезда" – судостроение, проектирование судов, разработка проектов переоборудования судов, лизинг судов промыслового флота, поставка судового оборудования.

Строительство судов ведется на дальневосточном заводе "Звезда" на основе договора о совместной деятельности. Используя передовую практику зарубежного судостроения в составе компании

"Посейдон-Звезда" образована группа наблюдения за строительством судов, обеспечивающая технологический и финансовый контроль заказчика на верфи, а также выполняющая работы по снабжению строящегося судна комплектующим оборудованием.

За период работы компанией разработано несколько проектов промысловых судов (*Отчетные данные...*, 2005).

Рыболовное судно для прибрежного промысла РС-450 проекта 70129 строится на заводе "Звезда" в рамках "Стратегии развития Приморского края на период до 2010 года" по инициативе губернатора Приморского края С.М. Дарькина.

Первым заказчиком судна нового поколения является рыболовецкий колхоз "Моряк-Рыболов". Предполагается, что в феврале 2006 г. судно будет спущено на воду, а его ходовые испытания будут проведены весной.

Разработчиками проекта предполагается, что РС-450 станет первым опытным судном для прибрежного рыболовства, в дальнейшем предусмотрено строительство еще 4 серийных судов. Заинтересованность в этих судах проявляют не только приморские рыболовецкие компании, но и сахалинские и камчатские.

Компания "Посейдон-Звезда" предлагает заказчикам приобретение судов в лизинг на срок от 1 года до 6 лет.

Размер авансового платежа и срок лизинга зависит от предоставленных гарантий и обеспечения.

По словам Генерального директора компании Вл. Рожкова, пока что лизинг для рыбопромысловых компаний находится в стадии становления. Причем процесс этот идет весьма медленными темпами.

Коммерческие банки неохотно идут на сотрудничество с рыбаками по лизингу, а поддержка последних на государственном и региональном уровне ничтожна. И это при том, что флот рыбодобывающих предприятий очень нуждается в обновлении.

В 1999-2002 гг. на приморских СРЗ было построено 23 новых судна и отремонтировано 1329 судов различного класса. Но заказчики, как правило, покупают суда сразу или заказывают за границей. Лизинг рыбаки практически не используют. По данным лизинговой компании "Посейдон-Звезда", ими по лизингу были проданы только три рыболовных судна, из них – два маломерных для компании "Орион-Пасифик".

Их контрактная стоимость составляла 300 тыс. долл. Срок лизинга был один год, процентная ставка – 16 % годовых, включающая банковский процент, лизинговое вознаграждение компании ООО "Посейдон-Звезда", оформление залога, страхование, оформление прав собственности. Итоговая сумма оказалась непосильной для компании "Орион-Пасифик", и она не смогла погасить долг. В настоящее время стоит вопрос о возвращении судов лизинговой компании.

Главная проблема, которая мешает сегодня рыбопромысловым компаниям использовать лизинг как способ обновления флота — отсутствие гарантий того, что судно окупит себя за период лизинга. Никто из судовладельцев не может точно сказать, выделяют ли квоты предприятию, когда и в каком количестве. Ведь новое судно должно работать, а не просто находиться на балансе.

Из-за отсутствия гарантий по наделению квотами судов-новостроя коммерческие банки также отказывают рыбакам в кредите. Они требуют в залог не только само судно, но и еще какое-нибудь дополнительное имущественное обеспечение компании.

Лизинговые компании сами ищут банки для заказчиков судов. Так, по лизингу двух маломерных судов ООО "Посейдон-Звезда" работали с Дальрыббанком. При организации передачи в лизинг сахалинской компании среднетоннажного траулера-морозильщика участником сделки явился московский "Гута-банк". При стоимости судна 4 млн долл. договор лизинга был составлен на 4 года.

Стоимость судов в лизинговой компании ООО "Посейдон-Звезда" относительно невысокая. Компания создавалась как дочернее предприятие РГП "Посейдон", которая владеет Гайдамакским СРЗ в пос. Ливадия и ДВЗ "Звезда", так что цены на суда находятся на уровне завода-изготовителя. По данным компании, на СРЗ почти готовы еще четыре промысловых судна, на которые они ищут заказчика.

Компания "Посейдон-Звезда" является генеральным подрядчиком по строительству серии судов типа средний траулер морозильщик СРТМ пр. 70126. На дальневосточном заводе "Звезда" в 2003 г. построено первое судно этой серии ("Валерий Маслаков"), находящееся на балансе ООО "Посейдон". Там же идет строительство новой серии из 5 судов по проекту 70129 (РС-450).

3.2. Государственное унитарное предприятие (ГУП) "Сахалинлизингфлот"

Государственное унитарное предприятие (ГУП) "Сахалинлизингфлот" (г. Южно-Сахалинск) создано по распоряжению губернатора Сахалинской области от 22.09.1997 г. № 448 и решению Комитета по управлению государственным имуществом от 30.09.1997 г. № 74 для организации поставок в

Сахалинскую область рыбопромыслового флота, его последующей реализации или передачи в лизинг рыбодобывающим предприятиям.

Компания построила уже более десяти сейнеров на заводах Дальнего Востока, в основном, на Гаидамакском судоремонтном заводе ООО "Посейдон" и заводе "Звезда" и передала их в лизинг сахалинским компаниям. На 01.01.04 г. ГУП "Сахалинлизингфлот" являлось собственником 12 ед. малотоннажных и одного среднетоннажного судна (пр. 502ЭМ).

3.3. Открытое акционерное общество "Лизинговая компания рыболовецких колхозов" (ОАО "Рыбколхозлизинг")

ОАО "Рыбколхозлизинг" создано в 1999 г. Основными учредителями компании являются Союз рыболовецких колхозов России, ЗАО "Рыбхозбанк" и рыболовецкие колхозы. Партнерами компании являются Минсельхоз РФ и ОАО "Росагролизинг".

Основная цель компании – оказание помощи рыболовецким колхозам в организации финансирования, строительства и приобретения основных фондов на условиях лизинга.

За время действия компании организовано финансирование строительства (в том числе за счет привлечения средств федерального бюджета) семи маломерных судов для рыболовецких хозяйств Севера и Азово-Черноморского бассейна. Это суда проекта 01340 РС – 3 ед., два судна для внутренних водоемов, неподнадзорных Регистру, и два судна нового проекта 21280, построенные в 2004 г. на Астраханской судовой верфи.

Три судна проекта 01340 РС находятся в собственности ОАО "Рыбколхозлизинг" и два пр. 21280 – в собственности ОАО "Росагролизинг".

3.4. ОАО "Росагролизинг"

Крупнейшая в России государственная агропромышленная лизинговая компания, работающая на рынке лизинга сельхозтехники и оборудования. Компания создана в 2001 г., но приступила к работе в начале 2002 г. с уставным капиталом 5,5 млрд. руб. На декабрь 2004 г. уставной капитал компании составлял уже 19,32 млрд. руб.

Основным акционером Общества является Министерство имущественных отношений Российской Федерации. ОАО "Росагролизинг" входит в список 27 стратегических акционерных обществ РФ. Председателем Совета директоров является Министр сельского хозяйства Гордеев А.В.

Впервые в 2004 г. бюджетные средства федерального фонда компании "Росагролизинг" пошли на строительство на Астраханской верфи двух малотоннажных рыболовных судов (МРС) прибрежного промысла проекта 21280 для рыболовецкого колхоза "Ударник" (г. Мурманск). Суда данного проекта были включены в Государственный реестр сельскохозяйственной техники и оборудования для реализации сельхозтоваропроизводителям на условиях финансовой аренды (лизинга) на 2004-2005 гг. Строительство двух головных судов проекта 21280 было сопряжено со многими финансовыми и организационными трудностями.

Договор финансовой аренды (лизинга) с Заказчиком (р/к "Ударник") был заключен на 5 лет под процентную ставку 7,5 % годовых. Стоимость судна составила около 2,1 млн долл., из них 27 % заплатил сам колхоз из собственных средств. На балансе колхоза новые суда находились с середины 2004 г.

Разработка технического проекта и строительство судов пр. 21280 начинались, когда в отрасли действовал приказ Госкомрыболовства № 344 от 1 ноября 2001 г., где в п. 3 оговаривалось о выделении Администрациями субъектов РФ специальных квот "для стимулирования организаций, осуществляющих строительство рыбопромысловых судов на российских верфях". Такие гарантии о выделении необходимых дополнительных квот под новострой р/к "Ударник" на тот период имел.

С выходом Постановления правительства № 704 от 20 ноября 2003 г., в котором о выделении спецквот под новострой не указывается, приказ Госкомрыболовства подлежал отмене.

Рыболовецкий колхоз "Ударник" оказался с новыми судами, но без дополнительных квот на рыбные ресурсы под них. В 2005 г. договор лизинга был расторгнут собственником судов по причине непредоставления р/к "Ударник" гарантийного обеспечения в соответствии с Договором финансовой аренды (лизинга). В августе 2005 г. МРС "Звезда рыбака", а затем в октябре – МРС "Звезда удачи" были переданы в аренду архангельской рыболовной компании ООО "Вознесение".

В таблице приведены рыбопромысловые суда для прибрежного лова и внутренних пресноводных водоемов, включенных в Государственный реестр сельскохозяйственной техники и оборудования для строительства на условиях финансовой аренды (лизинга) на 2004-2005 гг. Из приведенных в таблице судов, внесенных в реестр на 2004-2005 гг., построено и передано в лизинг только два судна проекта 21280 для прибрежного промысла.

Развитие прибрежного рыболовства является одной из приоритетных задач, стоящих перед отраслью на ближайшую перспективу. По словам министра сельского хозяйства А.В. Гордеева, "в

настоящее время вопрос лизинга судов, предназначенных для прибрежного рыболовства, внесен в качестве предложения в бюджет 2006 г. и, если государственной казной будет предусмотрено выделение средств, то уже в 2006 г. компания "Росагролизинг" сможет приступить в плановом порядке к поддержке судостроителей" (Гордеев, 2005).

Таблица. Рыбопромысловые суда для прибрежного лова и внутренних водоемов, внесенные в Государственный реестр сельскохозяйственной техники и оборудования для реализации сельхозтоваропроизводителям на условиях финансовой аренды (лизинга) на 2004-2005 гг.

№ п/п	Тип судна	Номер проекта	Завод-строитель
1	Малое рыболовное судно прибрежно-морского промысла	Проект 21280	ОАО "ПП Астраханская судостроительная верфь"
2	Малое рыболовное судно прибрежно-морского промысла	Проект 21280	ФГУП "СРЗ Нерпа"
3	Малое рыболовное судно прибрежно-морского промысла	Проект 21280К	ФГУП "Звездочка"
4	Малое рыболовное судно прибрежно-морского промысла	Проект 21280К	Архангельский СРЗ "Красная кузница"
5	Малый рыболовный траулер рефрижераторный типа "Балтика"	Проект 1328	Калининградская судостроительная верфь "Янтарь"
6	Малый рыболовный траулер рефрижераторный типа "Балтика"	Проект 1328	ОАО "Остон-завод им. Кирова", Хабаровск
7	Малый рыболовный траулер рефрижераторный типа "Балтика"	Проект 1328	ОАО "Сосновский судостроительный завод"
8	Средний рыболовный траулер	СТР-503	ОАО "Ярославский судостроительный завод"
9	Малое рыболовное судно прибрежно-морского промысла	Проект 01340РС	ОАО "ПП Астраханская судостроительная верфь"

4. Заключение

Для расширения практики использования финансового лизинга в инвестиционных операциях, связанных с промысловым флотом и закупкой современного рыбоперерабатывающего оборудования, Правительством РФ предлагается осуществлять бюджетное субсидирование процентных ставок по коммерческим кредитам, используемым рыбохозяйственными организациями в качестве уплаты первого взноса за приобретаемое по лизингу оборудование.

Действующие лизинговые компании, работающие на рыбную отрасль, способны профинансировать строительство только малотоннажного флота для прибрежного рыболовства и внутренних пресноводных водоемов.

Организация строительства новых современных судов на отечественных верфях для компенсации списываемого флота и увеличения объема вылова, в том числе за счет возрождения экспедиционного промысла за пределами ИЭЗ России, потребует создания государственной лизинговой компании, способствующей развитию строительства на отечественных заводах средне- и крупнотоннажных промысловых судов, исходя их потребностей каждого региона.

Для развития отечественного судостроения рыбопромысловых судов или лизинговых операций помимо субсидирования процентных ставок необходимо на законодательном уровне решить вопросы:

- выделения долгосрочных квот добычи морепродуктов на срок окупаемости судов заказчикам рыболовных судов новых проектов;

- отмены НДС и таможенных пошлин за ввоз импортного судового комплектующего оборудования и материалов, не производимых в Российской Федерации;

- отмены НДС с авансовых платежей с переносом его на момент сдачи судна заказчику.

Литература

Гордеев А.В. Выступление министра сельского хозяйства А.В. Гордеева накануне Дня рыбака в 2005 г. <http://www.fishres.ru>.

Отчетные данные Гипрорыбфлота за 2000-2005 гг. М., 2006.