

УДК 330.322 (470.26) (06)

В. А. Теплицкий, А. В. Корякина

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ФИНАНСОВОГО ЛИЗИНГА
ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ
В РЫБОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ КОМПЛЕКС
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**

Предлагается создание двухуровневой кооперирующейся системы, обладающей признаками научной новизны, в которую входят лизингодатели и лизингополучатели. Она позволяет упорядочить процесс осуществления заказов на поставку судов, улучшить правовую защиту лизингополучателей, усилить контроль за своевременностью лизинговых платежей.

Предлагаемая система может быть использована также при заключении договоров финансового лизинга в целях привлечения финансовых ресурсов для строительства рыбопромыслового флота.

This article suggests developing a two-tier cooperating system characterised by scientific novelty. This system brings together lessors and lessee and makes it possible to systemise the process of fulfilling ship delivery orders, ensure legal protection of lessees, and improve control over prompt payment.

This system can also be used in concluding finance lease agreements in order to attract financial resources to building a fishing fleet.

Ключевые слова: рыбохозяйственный комплекс, финансовый лизинг, флот, инвестиционные ресурсы.

Key words: fishing industry, finance lease, fleet, investment resources.

Проблемы организации лизинга в России и за рубежом неоднократно были описаны в литературе и в российском законодательстве. Федеральный закон РФ «О лизинге» датируется 29.01.2002 г. (№10-ФЗ) [1]. Возможности использования лизинговых сделок за рубежом и в Рос-



сии рассматривались неоднократно [3–5; 7–9; 11–14; 16–18; 20; 21]; вариант использования финансового лизинга для строительства флота анализировался в статьях Д. Дремлюги [6], В. А. Теплицкого, А. Г. Мнацаканяна, А. В. Иванова [19], А. В. Коряжиной [10]. Ю. А. Несветаев предполагал использование лизинга в промышленном рыболовстве [15]. Целесообразность операций финансового лизинга при строительстве флота им была показана впервые, но к моменту опубликования его статьи такого опыта еще не существовало, поэтому многие предложения Ю. А. Несветаева требуют переосмысления и корректировки.

Между тем развитие отечественного рыбопромыслового флота без использования финансового лизинга просто невозможно. Дело в том, что лизинг для строительства флота и приобретения оборудования отличается тем, что требует сравнительно невысоких собственных и привлеченных инвестиционных ресурсов (примерно 20 % от стоимости сделок по лизингу) на начальном этапе воспроизводства основного капитала и гораздо меньших залоговых ресурсов или правительственных гарантий. В качестве гарантий своевременности и полноты лизинговых плат принимается ипотека поставляемых по лизингу судов и оборудования в размере 50 % их строительной стоимости. Если при получении долгосрочных кредитов коммерческих банков требуется внесение залога (или правительственных гарантий) в сумме, равной получаемому кредиту, то при осуществлении операций финансового лизинга величина залога (правительственных гарантий) равна примерно 30 % суммы сделки.

Накопить стартовый капитал для воспроизводства флота и оборудования в сумме, равной 20 % от их стоимости, или привлечь для этих целей капитал стратегических инвесторов, безусловно, более вероятно, чем осуществлять воспроизводственный процесс полностью за счет собственных инвестиционных ресурсов, а принятие в качестве гарантий лизинговых плат ипотеки 50 % стоимости поставляемых судов и оборудования гарантирует сопоставимость потребности в залоге имущества предприятий с наличием у них залоговых ресурсов. Это позволяет сделать обоснованный вывод о том, что важнейшей формой воспроизводства основного капитала в среднесрочной перспективе будет финансовый лизинг.

До настоящего времени практика операций финансового лизинга в рыбохозяйственном комплексе России оказывалась достаточно негативной. В основном это были операции прямого зарубежного лизинга с поставкой промысловых судов на условиях бербоут-чартера (*bare boat charter*). Большинство поставляемых по бербоут-чартеру судов были «уведены» в оффшорные компании, их след исчезал из поля зрения гарантов (правительства), а лизинговые платы осуществлялись в лучшем случае нерегулярно, а в худшем — вообще отсутствовали. Министерство рыбного флота недостаточно контролировало внесение лизингополучателями лизинговых плат и судьбу получаемых по бербоут-чартеру



судов. Уже изначально не были учтены риски операций финансового лизинга и их усиление при приватизации предприятий. Но и позднее практика получения, например, предприятиями Каспийского бассейна добывающих судов из Германии по финансовому лизингу показала неэффективность контроля правительственными ведомствами осуществления таких операций. Напрашивается вывод о том, что операции финансового лизинга, особенно при наличии правительственных гарантий, должны осуществляться двухуровневой кооперирующейся системой, куда входят:

1) лизинговая (государственная или частная) компания, которая по отношению к иностранным предприятиям-изготовителям или к иностранным лизинговым компаниям выступает в роли лизингополучателя, а по отношению к российским предприятиям-изготовителям — в роли заказчика;

2) российские рыбопромышленные предприятия-лизингополучатели, по отношению к которым российская лизинговая компания является лизингодателем.

При осуществлении операций зарубежного лизинга российская компания передает рыбопромышленным предприятиям рыбопромысловые суда и оборудование в сублизинг.

Такая двухуровневая система позволяет:

— упорядочить процесс осуществления заказов на поставку судов и оборудования на условиях финансового лизинга, повысить серийность заказываемых по лизингу судов и оборудования, а следовательно, удешевить их строительство;

— улучшить правовую защиту конечного лизингополучателя;

— усилить контроль за судьбой получаемых в лизинг судов и оборудования и за своевременностью лизинговых плат.

Российская лизинговая компания будет финансово ответственна перед предприятиями-изготовителями и перед иностранными лизинговыми компаниями за выполнение условий заключенных договоров и, естественно, отслеживать выполнение условий договоров финансового лизинга предприятиями-лизингополучателями от начала до завершения лизинговых операций. При невыполнении условий заключенных с предприятиями-лизингополучателями договоров лизинговая компания будет принимать своевременные меры юридического и финансового характера. Кроме того, она уже на начальной (преддоговорной) стадии сможет жестко контролировать содержание и обоснованность бизнес-планов, на основе которых планируется осуществлять сделки финансового лизинга. Риски в этом случае уменьшатся, и обслуживать их можно будет гораздо эффективнее.

Создание двухуровневой кооперирующейся системы — обязательное условие крупномасштабного внедрения операций финансового лизинга в рыбном хозяйстве России, его выполнение позволит усилить привлечение инвестиционных ресурсов для воспроизводства рыбопромыслового флота.



Поставки промысловых судов и оборудования рыбопромышленным предприятиям частично будут осуществляться по прямому зарубежному лизингу, на условиях аренды юридическими лицами разных стран. При таких операциях финансового лизинга привлечение инвестиционных ресурсов в объеме 80 % стоимости сделок (20 % вносятся лизингополучателями) становится заботой иностранных лизингодателей. Источником инвестиций могут быть собственные финансовые ресурсы лизингодателя и кооперирующихся предприятий, поставляющих комплектующее оборудование, и кредиты зарубежных банков [10].

При прямом зарубежном лизинге стартовые отраслевые (как консолидированные, так и отдельных предприятий) инвестиционные ресурсы должны быть равны примерно 20 % стоимости арендуемого на условиях финансового лизинга флота и оборудования. В дальнейшем потребность в инвестиционных ресурсах возникает для погашения лизинговых платежей и выкупа арендуемого имущества в собственность предприятий-лизингополучателей, а источником их образования являются потоки наличности, получаемые предприятием-лизингополучателем от эксплуатации арендуемых судов и оборудования, что должно найти отражение в бизнес-планах. Если проектируемые потоки наличности на всем протяжении проектируемого срока окупаемости не покрывают инвестиционных затрат, то такая сделка финансового лизинга не может быть заключена, так как у лизингополучателя не будет денежных средств для выполнения его обязательств перед лизингодателем. При достижении сбалансированности между ожидаемыми потоками наличности и необходимыми инвестиционными затратами для реализации сделки прямого зарубежного финансового лизинга такой проект может быть включен в программу развития рыбного хозяйства региона или России в целом и при необходимости стать предметом рассмотрения для получения правительственных (региональных) гарантий под лизинговые кредиты. В этом случае также можно предоставлять гарантии на обеспечение арендуемых судов квотами на добычу рыбы (морепродуктов).

С учетом целесообразности заключения договоров финансового лизинга в основном с зарубежными компаниями оплата процентов за лизинговый кредит составит примерно 4 % годовых (такие условия уже предлагались России зарубежными лизинговыми структурами). При заключении договоров с лизинговой компанией срок погашения кредита устанавливается больший, чем срок строительства судна. Сумма погашения кредита в каждом из установленных сроков определяется делением суммы лизингового кредита на гарантийный срок. При этом для каждого последующего срока размер суммы погашения лизингового кредита и проценты за кредит оплачиваются на уменьшенную сумму.

Правительственные гарантии даются на весь период действия договора, но на каждый год в отдельности. Таким образом, в первую очередь необходимо выполнить расчеты затрат на погашение лизинговых кредитов и на получение правительственных гарантий под строительство всех судов для Калининграда.



Далее возникает необходимость в методике расчета годовой величины гарантий [10]. Для этого введем следующие обозначения:

N – количество судов, по которым производятся выплаты в j -м году;

t_i – номер месяца, в котором была произведена первая в j -м году выплата по договору лизинга;

k_i – номер месяца, в котором была произведена последняя в j -м году выплата по договору лизинга;

P_{ij} – ежемесячный лизинговый платеж по i -му судну в j -м году

SG – величина государственных гарантий для j -го года.

Формула для расчета годовой величины гарантий выглядит следующим образом:

$$SG = \sum_N \sum_{k_i}^{t_i} P_{ij} .$$

По этой формуле можно рассчитать годовую величину государственных гарантий с учетом дат начала постройки каждого судна и, соответственно, начала лизинговых платежей.

В силу сложного финансового положения российские судоверфи и предприятия не имеют собственных ресурсов для финансирования строительства судов и оборудования в целях передачи его в последующем в финансовый лизинг. Из-за высоких процентных ставок на долгосрочные кредиты российских банков привлечение ими заемных денежных ресурсов весьма сомнительно, так как продукция российских предприятий-изготовителей окажется неконкурентоспособной по сравнению к зарубежным аналогам. Следовательно, отечественные предприятия могут работать только или на условиях предварительного финансирования изготовления продукции (в особенности промышленных судов), или (для оборудования с коротким циклом производства) на условиях немедленной оплаты своей продукции в момент ее реализации. В связи с этим обладателем инвестиционных ресурсов для строительства судов и оборудования, поставляемых на условиях финансового лизинга, должно быть либо предприятие-лизингополучатель, либо лизинговая компания (лизинговые компании). И в первом, и во втором случае их инвестиционные ресурсы могут рассматриваться как ресурсы отрасли.

При внутреннем и косвенном зарубежном финансовом лизинге (косвенный зарубежный лизинг характеризуется тем, что арендодатель и арендатор являются юридическими лицами России, однако капитал первого, по крайней мере частично, принадлежит иностранным фирмам или финансовым учреждениям) положение о необходимости сбалансированности по каждой сделке проектируемого потока наличности и инвестиционных затрат остается в силе, как и при прямом зарубежном лизинге.

Практика проектирования программ развития рыбного хозяйства России показывает, что при добросовестном и квалифицированном отборе индивидуальных инвестиционных проектов на основе анализа



разрабатываемых бизнес-планов можно достигнуть сбалансированности проектируемых потоков наличности и потребности в инвестиционных затратах за период срока окупаемости арендуемых судов и оборудования. Однако острой остается проблема стартовых инвестиционных ресурсов, необходимых для внесения аванса при заключении договора финансового лизинга в размере 20 % от суммы сделок за счет собственных или привлеченных (стратегического инвестора) денежных средств и для финансирования строительства судов и оборудования при осуществлении операций внутреннего и косвенного зарубежного лизинга. Именно потребности в инвестиционных ресурсах для этих целей должны быть определены при разработке программ развития, а также выявлены источники получения данных ресурсов.

В связи с этим при разработке программ развития необходимо осуществить ряд последовательных действий:

- спрогнозировать общую потребность частного сектора и государственных унитарных предприятий с внебюджетным финансированием рыбного хозяйства каждого рыбохозяйственного региона в поставках судов различного назначения и оборудования на основе финансового лизинга. Учитывая финансовое положение большинства предприятий рыбного хозяйства, можно предположить, что на основе финансового лизинга будут приобретаться практически все крупные, большие, средние и даже малые добывающие суда, весь обрабатывающий, приемно-транспортный и вспомогательный флот. Необходима предварительная информация предприятий о целесообразности приобретения оборудования на основе финансового лизинга. При отсутствии таких заявок можно предположительно оценить потребность в приобретении оборудования на основе финансового лизинга в размере 20–25 % от объема необходимых инвестиций в развитие береговых предприятий;

- произвести расчеты прогнозируемых потоков наличности и графиков погашения лизинговых платежей. Если в течение сроков окупаемости прогнозируемые потоки наличности недостаточны, то из программ развития следует исключать низкорентабельные мероприятия до тех пор, пока не будет достигнута сбалансированность между проектируемыми потоками наличности и графиками погашения лизинговых платежей;

- выявить в прогнозируемом периоде возможности российских судововерфей и машиностроительных предприятий в осуществлении программы развития флота рыбного хозяйства и в поставках оборудования, определить необходимость в операциях прямого зарубежного финансового лизинга;

- определить потребность в наличии собственных и привлеченных (стратегических инвесторов) инвестиционных ресурсов предприятий рыбного хозяйства для осуществления операций прямого зарубежного финансового лизинга (в размере 20 % от объема данных операций);

- установить необходимые в прогнозируемом периоде объемы внутреннего и косвенного зарубежного финансового лизинга как раз-



ность между общей потребностью в операциях финансового лизинга в данном периоде (подпериоде) и прогнозируемыми объемами прямого зарубежного финансового лизинга;

– определить потребность в наличии собственных и привлеченных инвестиционных ресурсов предприятий рыбного хозяйства для осуществления операций внутреннего и косвенного зарубежного финансового лизинга (в размере 20 % от объема данных операций);

– определить потребность в привлечении инвестиционных ресурсов для финансирования закупки материалов, комплектующего оборудования и строительства флота и производства оборудования для поставок предприятиям рыбного хозяйства на основе внутреннего и косвенного зарубежного финансового лизинга. Эта потребность определяется как разность между общим прогнозируемым объемом операций внутреннего и косвенного зарубежного финансового лизинга и наличием собственных и привлеченных инвестиционных ресурсов предприятий для осуществления данных операций. Источники формирования инвестиционных ресурсов могут быть различны: собственные инвестиционные ресурсы лизинговых компаний и предприятий, привлеченные средства стратегических инвесторов и населения, кредиты зарубежных и российских банков, товарные кредиты поставщиков комплектующего оборудования.

Для дальнейших исследований интерес представляет выяснение возможностей и условий привлечения товарных кредитов поставщиков комплектующего оборудования. Такие возможности практически отсутствуют у российских поставщиков, но вполне реальны у иностранных предприятий, поставляющих российским судам оборудование в силу их заинтересованности в осуществлении таких поставок.

Применительно к рыбодобывающим судам предприятия будут стремиться, чтобы в составе флота у них имелось несколько типов судов, эксплуатация которых в районах промысла позволит производить продукцию с минимальными или близкими к минимальным затратами. Применительно к условиям рыбохозяйственного комплекса Калининградской области в ближайшей перспективе такой набор типов судов близок к проектируемым.

Возможны вариации указанных требований, их отклонение в тех или иных параметрах, уточнения типового состава судов и конкретизация по отдельным элементам судовых характеристик. Все это в дальнейшем воплотится в конкретных проектах. В данной же работе мы сформулировали лишь основные требования к техническим средствам (прежде всего – к рыбодобывающим судам), поставляемых по лизингу.

Список литературы

1. *О лизинге* : федеральный закон от 29.01.2002 №10-ФЗ. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. *Авсяников Н. М.* Инновационный менеджмент : учебное пособие. М., 2002.



3. Васильев Н.М. Лизинг. Организация, нормативно-правовая основа, развитие. М., 1997.
4. Васильев Н.М. Лизинг как механизм развития инвестиций и предпринимательства. М., 1999.
5. Газман В.Д. Рынок лизинговых услуг. М., 1999.
6. Дремлюга Д. О строительстве рыбопромысловых судов в России // Рыбное хозяйство. 2011. №6. С. 20–23.
7. Дэниэлс Д. Международный бизнес. Внешняя среда и деловые операции / пер. с англ. ; 6-е изд. М., 1994.
8. Каватова Е.В. Лизинг: понятие, правовое регулирование, международная унификация. М., 1991.
9. Комаров В.В. Инвестиции и лизинг в СНГ. М., 2001.
10. Корякина А.В. Определение потребности в государственных гарантиях при заключении сделок финансового лизинга на строительство флота // Балтийский экономический журнал. 2013. №2 (10).
11. Леценко М.П. Основы лизинга : учебное пособие. М., 2000.
12. Лизинг в России : экономико-правовой бюллетень. Вып. 9 (96). М., 1996.
13. Лизинговые факторинговые операции банков. Настольная книга для банкиров. М., 1995.
14. Матук Ж. Финансовые системы Франции и других стран : в 2 т. / пер. с фр. М., 1994.
15. Несветаев Ю.А. Лизинг: состояние, пути развития (рекомендации для применения в промышленном рыболовстве). М., 1997.
16. Письмак В. Новые формы организации инновационного процесса // Экономика. 2003. №9. С. 53–65.
17. Прокушев Е.Ф. Внеэкономическая деятельность : учебник. 5-е изд., испр. и доп. М., 2008.
18. Сберегаев Н.А. Внешнеэкономическая деятельность предприятия : учебное пособие. М., 2000.
19. Теплицкий В.А., Мнацаканян А.Г., Иванов А.В. Условия развития рыбохозяйственного комплекса в среднесрочной перспективе // Финансы и кредит. 2012. №18 (546). С. 32–38.
20. Философова Г.Т. Лизинг : учебное пособие. М., 2006.
21. Хазанович Э.С. Иностраннные инвестиции : учебное пособие. М., 2009.

Об авторах

Владимир Абрамович Теплицкий — д-р экон. наук, Калининградский государственный технический университет.

E-mail: A.Koryakina@inbox.ru

Анна Владимировна Корякина — асп., Калининградский государственный технический университет.

E-mail: A.Koryakina@inbox.ru

About the authors

Prof. Vladimir Teplitsky, Kaliningrad State Technical University.

E-mail: A.Koryakina@inbox.ru

Anna Koryakina, PhD Student, Kaliningrad State Technical University.

E-mail: A.Koryakina@inbox.ru