

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ФИНАНСЫ

DOI: 10.15838/ptd.2021.5.115.8

УДК 332.146.2 | ББК 65.050.22

© Тресорук А.А.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ФОНДЫ КАК ИНСТРУМЕНТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЦЕЛЕВОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ В СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



АНДРЕЙ АНДРЕЕВИЧ ТРЕСОРУК

Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук

г. Москва, Российская Федерация

e-mail: tr111stan@rambler.ru

ORCID: 0000-0002-1575-6260

Реализуемая Правительством России промышленная политика направлена на создание конкурентоспособной экономики, в том числе через модернизацию системы поддержки высокотехнологичных отраслей. Судостроительная промышленность выступает важным элементом обеспечения связанности экономического пространства внутри страны, поддержания ее технологической независимости и обороноспособности. Основной целью представленного исследования является определение механизмов господдержки судостроения и инструментов привлечения внебюджетного финансирования в отрасль. Его научная новизна состоит в выработке предложений к повышению инвестиционной активности в судостроительной промышленности путем создания специальных фондов, привлекающих внешнее финансирование, и донстройке промышленной политики в целях повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности отрасли. В статье проанализированы ситуация, сложившаяся в судостроении, и сформированная система государственной поддержки. Отрасль продолжает испытывать дефицит инвестиций, а механизмы, стимулирующие их приток, носят адресный характер. Особо остро стоит вопрос в отношении средних и малых по масштабам деятельности региональных верфей и связанных с ними предприятий смежных отраслей. Решение данной проблемы возможно через расширение мер господдержки и комбинацию государственного, квазигосударственного и частного финансирования. Предложено создать региональные инвестиционные фонды, направленные на аккумуляцию инвестиций через инструменты государственно-частного

Для цитирования: Тресорук А.А. Региональные инвестиционные фонды как инструмент привлечения целевого финансирования проектов в судостроительной промышленности // Проблемы развития территории. 2021. Т. 25. № 5. С. 125–145. DOI: 10.15838/ptd.2021.5.115.8

For citation: Tresoruk A.A. Regional investment foundations as a tool for attracting targeted financing of projects in the shipbuilding industry. *Problems of Territory's Development*, 2021, vol. 25, no. 5, pp. 125–145. DOI: 10.15838/ptd.2021.5.115.8

партнерства. Источником средств для таких фондов может стать выпуск под гарантии региона облигаций на цели реализации инвестпроектов по внедрению наилучших доступных технологий, что предполагает возможность субсидирования части купонных выплат. Указанный подход позволяет избежать дополнительной нагрузки на расходную часть региональных бюджетов и одновременно обеспечить решение задачи по изменению облика промышленности. Полученные результаты могут быть использованы (в том числе профильным ведомством) при проведении дальнейших изысканий по проблематике привлечения инвестиций в развитие машиностроительных производств в регионах и выработке новых мер поддержки.

Судостроительная промышленность, государственная поддержка, субсидии, инвестиции, рынок капитала, облигации, внебюджетное финансирование, региональные фонды.

Введение

В октябре 2019 года была утверждена Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года (далее – Стратегия-2035)¹. Цель Стратегии-2035 заключается в качественном улучшении конкурентоспособности и развитии производственно-технологического потенциала отечественных судостроителей, что должно обеспечить кратное увеличение объема выпуска и позволить им занять до 90% внутреннего рынка в стоимостном выражении и до 98% в тоннаже. Основной акцент сделан на гражданской составляющей, что обусловлено наличием значительного внутреннего спроса на суда и морскую технику в части обеспечения добычи (на морском шельфе) и транспортировки углеводородного сырья, необходимостью обновления российского грузопассажирского, технического, рыбопромыслового флота, а также формирования соответствующего флота и инфраструктуры для реализации транспортно-транзитного потенциала России. Планируется кратное увеличение выпуска гражданской продукции отрасли: к 2035 году в 6,7 раза (к уровню 2018 года, в сопоставимых ценах). В целях достижения указанного предполагается расширить меры государственной поддержки и улучшить инвестиционный профиль отрасли. Вместе с тем, несмотря на положительный импульс со стороны государства за счет расширения мер поддержки и преференций, позволивших сформировать рекордный портфель заказов и обеспечить устойчивый рост выпуска гражданской техники, в отрасли сохраняется дефицит современных про-

изводственных мощностей и существенный разрыв в конкурентоспособности со странами – лидерами рынка.

Целью исследования является определение механизмов государственной поддержки судостроительной промышленности на основании зарубежного опыта госрегулирования развития судостроения и инструментов привлечения внешнего внебюджетного финансирования в отрасль, в том числе на льготных условиях (лучше рыночных с точки зрения срочности и стоимости привлечения), на базе решений, применяемых в других отраслях экономики. Для достижения указанной цели были определены ограничения развития гражданской составляющей судостроительной промышленности, сложившаяся в ней ситуация и инвестиционная активность, а также основные направления промышленной политики и действующие механизмы господдержки.

Научная новизна статьи состоит в выработке предложений к повышению инвестиционной активности в судостроительной промышленности путем создания специальных фондов, привлекающих внешнее финансирование, и донастройке реализуемой в отношении судостроения промышленной политики в целях повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности отрасли. Тем самым, предложено гибридное использование мер и специальных механизмов привлечения льготного финансирования проектов.

Результаты исследования могут использоваться при реализации комплексной государственной политики в судостроитель-

¹ Распоряжение Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р. URL: <http://government.ru/docs/38218>

ной промышленности в части выработки перспективных мер поддержки на федеральном и региональном уровне в целях формирования эффективной модели управления отраслью.

Значимость судостроительной промышленности является следствием особой роли морского транспорта, выступающего в качестве одного из ключевых элементов для осуществления внешней торговли России. При использовании инфраструктуры морского транспорта осуществляется 60% внешне-торгового грузооборота страны. При этом в России развиты и перевозки по внутренним водным путям. Совокупная протяженность внутренних водных путей федерального значения составляет 101,5 тыс. км (больше только в Китае), из них с гарантированными габаритами судовых ходов – 49,9 тыс. км. Водные пути охватывают 64 субъекта РФ². В ряде сегментов водный транспорт не имеет альтернативы с точки зрения логистики или экономики перевозок. Наличие развитого водного транспорта и соответствующих технологических компетенций в части проектирования и создания судов и специальной морской техники критически необходимо для ведения хозяйственной деятельности в Арктической зоне. Важно, что судостроительная промышленность является составной частью оборонно-промышленного комплекса (ОПК), предназначенного для удовлетворения потребностей вооруженных сил страны.

Проблематика развития судостроительной промышленности нашла отражение в работе ряда авторов. Достаточно подробно она описана в статьях и аналитических материалах Г.В. Егорова, где обозначена негативная ситуация, связанная с высоким уровнем износа транспортного и пассажирского флота [1; 2]. По оценкам ученого, порядка половины флота может быть списано в ближайшие годы, а темпы ввода новых провозных мощностей не позволяют компенсировать такое выбытие. По мнению автора, процесс обновления должен быть системным и по-

стоянным, при этом необходимыми условиями являются внедрение инноваций и применение современных технологий. Г.В. Егоров разработал подходы к оценке динамики списания судов и определил перечень наиболее востребованных на рынке проектов. Отдельный акцент сделан на состоянии соответствующей инфраструктуры внутренних водных путей. Решение данной проблемы, по мнению исследователя, имеет комплексный характер – необходимо формировать национальную сеть водных путей с магистралями высокого качества и современной портовой инфраструктурой в важнейших регионах страны. Кроме того, автором рассмотрен мировой опыт развития внутреннего водного транспорта (в частности, КНР³), а также имеющиеся в России ограничения и перспективные направления в этой сфере [3].

Специфика развития судостроения в России была отмечена С.И. Логачевым, С.И. Буяновым, А.В. Абрамовым, В.Л. Александровым [4–6]. Они рассматривали не только различные факторы, сдерживающие развитие отрасли, используемые механизмы господдержки, но и подходы к оценке ее взаимодействия со смежными отраслями. В работах С.А. Огай, М.В. Войлошниковой и других исследователей освещались различные аспекты выработки инвестиционных решений в судостроительной промышленности и процесс осуществления инвестиций с учетом отраслевой специфики [7–9]. Несмотря на многообразие подходов, нерешенным остается вопрос привлечения системного внебюджетного финансирования, обеспечивающего регулярное обновление производственно-технологического базиса отрасли, которое способствовало бы ликвидации хронического смещения сроков выполнения работ, наблюдаемого на фоне значительного роста объема гражданских заказов и взятых на себя верфями контрактных обязательств. Следовательно, необходима активизация инвестиционной и инновационной деятельности, что уже стало системным общественным требованием (см., в частности, [10; 11]).

² Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: <http://morflot.gov.ru/vvt.html>

³ Егоров Г.В. Вебинар «Миллиарды тонн грузов по рекам Китая: попробуем повторить?». URL: <https://portnews.ru/portnewstv/146>

Результаты исследования

Под судостроительной промышленностью (отраслью) России понимается совокупность зарегистрированных на территории страны судостроительных и судоремонтных предприятий, предприятий судового машиностроения и морского приборостроения, электромонтажных предприятий, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, которые обеспечивают полный цикл создания кораблей, судов и плавсооружений, начиная от исследования и проектирования и заканчивая их утилизацией⁴. Код 30.1 «Строительство кораблей, судов и плавучих конструкций» (профильный для отрасли) в соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОКВЭД-2) в качестве основного направления деятельности указан у более 1300 действующих предприятий.

По данным Минпромторга России, в судостроительной отрасли действует около 600 крупных и средних предприятий (проектных и научно-исследовательских организаций, верфей и судоремонтных заводов, а также предприятий, выпускающих комплектующие), при этом свыше 150 из них находятся в контуре управления Минпромторга России (в основном предприятия, входящие в состав ОПК) [12].

Вклад судостроительной промышленности в ВВП России к началу 2019 года оказался немногим более 0,2%, в ней занято около 183,6 тыс. чел. (0,26% от занятых в экономике) [13]. Относительно низкое значение обусловлено в том числе малой долей российских судовладельцев на мировом рынке морских перевозок экспортно-импортных грузов и доминированием судов иностранного производства в гражданском сегменте на внутреннем рынке. Следствием последнего является диспропорция между долей

эксплуатируемого флота (по владению) российскими судовладельцами и долей в мировом выпуске судов отечественной промышленности: 1,09 и 0,42% (в регистровых тоннах) соответственно⁵. При этом по суммарному водоизмещению кораблей и судов Военно-морского флота России его доля составляет 12% мирового военного флота.

Необходимо еще раз подчеркнуть, что российская судостроительная промышленность исторически является частью ОПК. Это формирует особые условия для ее хозяйствования, а также определяющую роль государства в части выработки стратегии ее развития. В результате большинство ключевых активов отрасли принадлежит государству и госкомпаниям. В части выпуска военной и гражданской продукции доминирует созданная государством в 2007 году вертикально-интегрированная структура АО «Объединенная судостроительная корпорация» (далее – АО ОСК, Группа ОСК), аккумулировавшая в себе основные производственные и научные активы. Вклад Группы ОСК в общий выпуск продукции отрасли оценивается в 70% (в том числе в военном сегменте свыше 80%)⁶.

В первой половине 2010-х гг. в целях ускоренного обновления ВМФ России основной акцент в части финансовой поддержки ставился государством на развитие оборонной составляющей, а параметры гособоронзаказа в ходе реализации Госпрограммы развития вооружений до 2020 года значительно выросли⁷. Как следствие, продукция оборонного назначения генерировала порядка 80% промышленного производства отрасли. При этом за счет сформированного в советский период в кораблестроении производственного, научного и кадрового потенциала часть военного выпуска была обеспечена контрактами в рамках военно-

⁴ Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу: утв. Приказом Минпромэнерго РФ от 6 сентября 2007 г. № 354. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99375/e721db0277fb600953f74390e37547bdeaed7669

⁵ UNCTAD. URL: <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=89493>

⁶ Годовой отчет 2019 год АО «Объединенная судостроительная корпорация». URL: https://www.aosk.ru/upload/iblock/3ce/godovoy_otchet_USC_2019.pdf

⁷ Тресорук А.А., Фролов И.Э. Оценка реализуемости программы технологического перевооружения высокотехнологичных отраслей для выполнения гособоронзаказа (на примере судостроительной отрасли) // Науч. тр. ИМП РАН. 2016. Т. 14. С. 302–325.

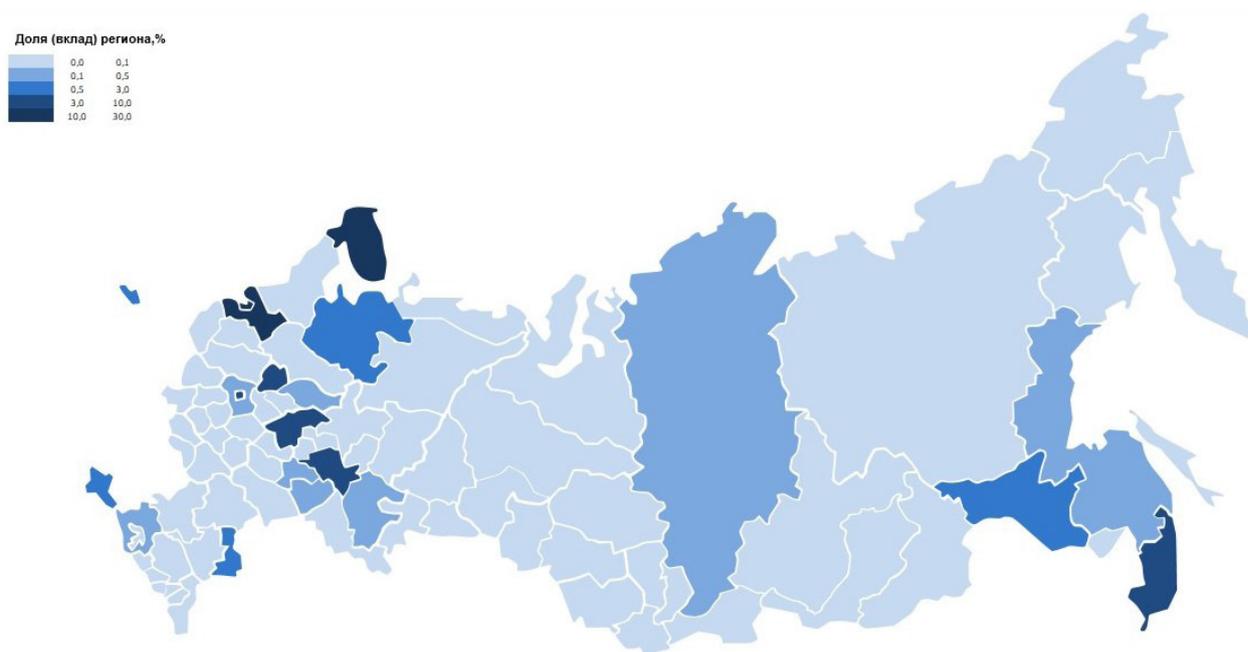


Рис. Распределение субъектов РФ по доле (вкладу) в совокупный объем выручки промышленных организаций судостроительной промышленности в 2019 году

Источники: СПАРК; расчеты автора.

технического сотрудничества с инозаказчиками. Экспортные гражданские заказы были единичны: на уровне до 2 млрд руб., или 2–5% от общей стоимости сданных судов⁸.

Отрасль сильно консолидирована. На 10 крупнейших предприятий приходится до 70% совокупной выручки отрасли (совокупность предприятий с профильным для отрасли кодом ОКВЭД-2). В региональном разрезе судостроительные предприятия находятся в 50 субъектах РФ⁹. При этом предприятия пяти субъектов РФ (Мурманская область, Ленинградская область, г. Санкт-Петербург, Республика Татарстан, Нижегородская область) генерируют около 75% совокупной выручки отрасли (рис.). Значимые судостроительные активы расположены также в Архангельской области, Приморском крае и Ярославской области. Для развития отрасли важен региональный аспект, что обусловлено необходимостью обслуживания судов в отдалении от крупных судостроительных кластеров и на транспортных хабах, а также тем, что порядка 78% речных маршру-

тов остаются безальтернативными, в том числе в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.

В целом на региональные верфи, расположенные на реках, приходится 22% совокупной выручки. Среди ведущих региональных многопрофильных верфей следует выделить предприятия в Татарстане (судостроительная корпорация «Ак Барс»), Нижегородской области (Окская судостроительная верфь, судостроительный завод «Пелла»), Ярославской области (Рыбинская верфь), Республике Саха (Жатайская верфь).

Выпуск гражданской продукции в отрасли увеличивается, как по данным Минпромторга России, так и материалам информационно-аналитического агентства INFOline (индикаторы, отражающие динамику выпуска и контрактацию, представлены в табл. 1). При этом характеристики динамики отрасли из этих источников информации значительно отличаются, что является следствием не только методических подходов к расчету индикаторов, но и ритмичности сдачи судов. По данным

⁸ Портал госпрограмм. Госпрограмма Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений. URL: https://programs.gov.ru/Portal/program/18/report_indicators

⁹ Информационный ресурс СПАРК. URL: <https://www.spark-interfax.ru>

Таблица 1. Отдельные индикаторы развития судостроительной промышленности России в 2014–2020 гг.

Индикатор	Год						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Стоимость сданных судов (тоннажем более 50 т), всего, млрд руб.	146,8	117,0	141,2	101,4	169,8	136,8	213,9
Стоимость сданных судов (тоннажем более 50 т), гражданское судостроение, млрд руб.	79,1	22,0	35,9	35,6	51,2	78,6	110,7
Выпуск гражданской продукции судостроительной промышленности (в текущих ценах), млрд руб.	53,0	47,3	62,4	67,3	84,2	100,9	100,0
Портфель лизинговых компаний (суда морские и речные), млрд руб.	76,8	83,7	156,8	169,1	301,0	480,2	~660,0
Импорт судов, лодок, плавучих конструкций, млрд руб.	64,9	131,7	161,8	188,6	103,0	120,1	144,8
Составлено по: данные Федеральной таможенной службы, Минпромторга России, INFOLine, Эксперт РА.							

Таблица 2. Динамика инвестиций в основной капитал судостроительной промышленности России в 2014–2019 гг.

Индикатор	Год					
	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Валовые инвестиции в основной капитал в судостроении (без учета ССК «Звезда»), млрд руб.	21,4	23,7	16,7	~22,0	42,4	35,0
Валовые инвестиции в основной капитал в судостроении, млн долл.	557,0	388,8	249,1	377,0	676,2	541,3
Доля активной части обновленных и новых основных производственных фондов организаций судостроительной промышленности, %	19,9	20,6	20,8	16,1	16,7	16,9
Составлено по: данные Росстата, Минпромторга России.						

Минпромторга России, с 2014 по 2019 год промышленное производство в отрасли (с учетом ремонта, выпуска комплектующих) увеличилось в 1,9 раза. В 2020 году отмечено небольшое снижение вследствие ограничительных мер, связанных с пандемией.

Общий портфель заказов на конец 2020 года превышал 2,8 трлн руб. в военном и гражданском сегментах. В 2020 году он достиг 1,9 трлн руб., то есть в 17 раз превзошел стоимость сданных за год судов¹⁰. В перспективе это должно сказаться на объеме импорта гражданских судов, который сохраняется на достаточно высоком уровне – в среднем за последние 7 лет выше \$2,1 млрд в год.

Можно выделить три ключевых фактора, способствовавших столь значительному расширению масштабов выпуска и контрактации. Во-первых, это произошло за счет ввода новых современных производственных мощностей: в кооперации с южно-

корейскими верфями первые суда были сданы на судостроительном комплексе «Звезда». На судостроительный комплекс «Звезда» приходится около половины портфеля заказов в гражданском сегменте. Во-вторых, расширен инструментарий государственной поддержки отрасли и лизинга, в том числе на льготных условиях за счет госсубсидий. Лизинговый портфель по корпоративному сегменту морских и речных судов вырос в 8,6 раза. В-третьих, увеличился объем заказов со стороны государства и компаний с госучастием, в отношении которых Правительством РФ введены ограничения на приобретение капиталоемкой иностранной техники.

Несмотря на положительную динамику гражданского выпуска, ситуация с динамикой инвестиций в основной капитал неустойчива (табл. 2). Хотя за 2014–2019 гг. в рублевом выражении они выросли в 1,6 раза,

¹⁰ Агентство INFOLine: Судостроительная промышленность России. Итоги 2020 года. Тенденции 2021 года. Прогноз до 2025 года. URL: <https://infoline.spb.ru/upload/iblock/8e9/8e94e5c6533bd5bdcf048802d733b810.pdf>

в долларах США их объем близок к уровню 2014 года. Показательна нисходящая динамика доли активной части обновленных и новых основных производственных фондов.

По данным Минпромторга России, в 2018 году инвестиции в отрасль составили 42,4 млрд руб., в 2019 году – 35 млрд руб., что по отношению к основным фондам (по остаточной стоимости) формирует не более 15 и не более 6% от совокупной выручки¹¹. Структура источников инвестиций отдельно по виду экономической деятельности «Строительство кораблей, судов и лодок» Росстатом не раскрывается. По укрупненной группировке «Производство прочих транспортных средств и оборудования» в период 2017–2019 гг. в структуре источников инвестиций в основной капитал в среднем на собственные средства (амортизация, прибыль) приходилось 55,3%, федеральный бюджет – 12,3%, кредиты банков – 10,9%, остальное – на заемные средства других организаций и прочие источники. Инвестиционная активность в отрасли зависит от маржинальности работ, которая имеет нисходящую динамику. По данным СПАРК, операционная прибыль судостроительных предприятий за период 2015–2019 гг. снизилась с 10 до -1%. Тем самым, в условиях существующей низкой маржинальности привлечение частных инвестиций в отрасль остается ограниченным, что не позволяет форсированно расширить «узкие места» в части неудовлетворительного состояния производственной базы.

Более того, инвестиционная активность не равномерна и не сбалансирована. Основной объем инвестиций приходится на ведущие верфи отрасли, имеющие оборонный профиль, или финансирование привлечено на создание новых производств под конкретных заказчиков. Большинство мощностей страны не может обеспечить выпуск востребованной продукции по конкурентным ценовым параметрам, что, в том числе, является следствием физического и морального износа производственно-технологической базы. В период 2014–2019 гг. до 69,5% инвести-

ций в основные фонды было осуществлено десятью ведущими предприятиями отрасли (детализация по предприятиям представлена в табл. 3 без учета ССК «Звезда»). Среди знаковых новых производств в отрасли следует выделить создание верфи полного цикла для производства крупнотоннажных судов и морской техники – Судостроительного комплекса «Звезда» (якорный инвестор ПАО «Роснефть», только за 2018–2019 гг. инвестиции в основные фонды составили 50,4 млрд руб.) и Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений в Мурманской области (якорный инвестор ПАО «Новатэк»).

Таблица 3. Общий объем расходов в связи с приобретением, созданием, модернизацией, реконструкцией внеоборотных активов в 2014–2019 гг., млрд руб.

Наименование	Расходы
Всего по ведущим судостроительным предприятиям, в т. ч.	112,1
ПО «Севмаш», АО	37,3
ДВЗ «Звезда», АО	31,0
ЦС «Звездочка», АО	18,4
Адмиралтейские верфи, АО	11,2
СНСЗ, АО	4,7
Северная верфь, ПАО СЗ	4,4
Зеленодольский завод имени А.М. Горького, АО	1,6
ПСЗ «Янтарь», АО	1,4
ССЗ «Вымпел», АО	1,1
АСЗ, ПАО	0,9
Составлено по: СПАРК, Е-ДОСЬЕ	

Согласно Стратегии-2035, для того чтобы сбалансировать целевые показатели по росту выпуска и загрузку основных фондов, последние должны быть увеличены более чем в 1,6 раза в сопоставимых ценах к уровню 2018 года. Это требует привлечь в отрасль средства на капитальные вложения в модернизацию производственно-технологической базы на сумму 470 млрд руб. до 2035 года (без учета инвестиций в судостроительный комплекс «Звезда» и Центр

¹¹ Доклад о целях и задачах Минпромторга России на 2019 год и основных результатах деятельности за 2018 год. URL: <http://media.rsp.ru/document/1/d/0/d0eaf95c39ac1375432cda7a29b750cd.pdf>

строительства крупнотоннажных морских сооружений).

Проблемы судостроительной промышленности характерны и для большей части российского машиностроительного сектора – высокий физический и моральный износ основных фондов, дефицит квалифицированных кадров, зависимость от импортных комплектующих и средств производства, слабый уровень информатизации технологических процессов. Среди ограничений, которые можно охарактеризовать как отраслевые, в первую очередь следует выделить малую серийность выпуска и переразмеренность отрасли, так как возможности построенных в советский период производственных мощностей значительно превышают текущий объем заказов со стороны внутренних заказчиков. Информация об уровне загрузки производственных мощностей в отрасли значительно варьируется (от 40 до 60%). Можно констатировать, что загрузка неравномерна, выше у верфей, занятых в кораблестроении. Среди других факторов, оказывающих давление на уровень конкурентоспособности российской судостроительной промышленности, следует отметить расположение большей части верфей в местах, для которых характерны меньшая длина светового дня и более низкие среднегодовые температуры (например, по сравнению с азиатскими верфями). Для верфей, расположенных на реках, временное окно сдачи судов составляет порядка шести месяцев в году. Кроме того, большинство новых проектов судов разработано зарубежными конструкторскими бюро или является локализованными проектами, предполагая высокую долю иностранных комплектующих в стоимости судна.

Экономика перевозок и процессы консолидации в линейном судоходстве способствуют увеличению размерностей судов. За последние 20 лет средний размер нефтяного танкера вырос в 9 раз, контейнеровоза – 4 раза, сухогруза – 2 раза¹². Однако в России наблюдается дефицит мощностей, обладающих технологиями крупноблочной сборки и имеющих возможность строить суда боль-

ших размеров. При этом значительная часть производственных мощностей в отрасли морально устарела, так как, по сути, был «пропущен» инвестиционный цикл.

Рынок гражданского судостроения движется синхронно с товарооборотом морской торговли, прогнозная динамика которого является одним из основных факторов формирования спроса на новые провозные емкости. Изменение грузопотока на морском транспорте, в свою очередь, зависит от состояния экономики и конъюнктуры на мировых товарных рынках. В мире, начиная с 2009–2010 гг., наблюдается профицит провозных емкостей, обусловленный перенасыщением рынка морских перевозок. Затухание темпов роста мировой торговли не позволило абсорбировать этот избыток, что, в конечном счете, ведет к сокращению количества активных верфей в мире. Оборонный профиль российской судостроительной промышленности помог ей сохранить в 2010-х гг. положительную динамику за счет растущего количества заказов от Минобороны России. Но, одновременно, в отрасли наблюдалось дальнейшее ослабление конкурентных позиций в рыночном гражданском сегменте. В результате, несмотря на наличие платежеспособного спроса на суда морской зоны, российские верфи, как правило, не могли конкурировать с иностранными по стоимостным параметрам. Как следствие, такие потребности удовлетворялись за счет импорта.

Заметим, что в нише судов для внутреннего водного транспорта (в т. ч. «река – море»), где имеется возможность предлагать конкурентные по цене проекты, наблюдается дефицит спроса. Интенсивность использования внутренних водных путей РФ низкая, а грузовая деятельность на них имеет тенденцию к снижению. Это обусловлено проигрышем в конкуренции другим видам транспорта. В частности, лучшая экономика перевозок на железнодорожном транспорте – следствие применения гибкого ценообразования и предпочтений со стороны государства. При этом механизмы повышения

¹² UNCTAD. Review of Maritime Transport 2020. URL: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2020>

конкурентоспособности речных перевозок в настоящее время отсутствуют.

Дополнительно проигрыш в конкуренции отчасти обусловлен слабым охватом гидротехнического строительства и дноуглубления, в связи с чем наблюдается деградация транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях, на что накладываются малый период навигации и цикличное маловодье. Совокупность негативных факторов и конкуренция сказываются на уровне маржинальности работ судовладельцев (в среднем порядка 5–7%). Как следствие, приобретение новых судов выглядит экономически малопривлекательным в условиях длительных сроков их окупаемости (от 12 лет и более). В результате в большинстве сегментов провозные емкости выбывают без соизмеримого их замещения и происходит дальнейшее старение флотов.

Производители, страдающие от низкой загрузки и поточности выпуска, имеют ограниченные возможности для осуществления инвестиций в развитие производства. Не могут перенести на стоимость судна полные затраты (инвестиции) на создание мощностей, привлеченные на рыночных условиях. В такой ситуации возрастает роль инструментов, позволяющих обеспечить привлечение финансирования на условиях лучше рыночных – по ставкам на уровне или ниже уровня инфляции в экономике на длинные и сверхдлинные сроки.

Промышленная политика – действия государства и (или) региональных властей, направленные на изменение структуры производства (экономической активности) в пользу отраслей (секторов экономики или технологических областей), которые, как ожидается, обеспечат лучшие перспективы экономического роста и общественного блага, чем это произойдет в отсутствие такого вмешательства [14]. Под действиями подразумевается комплекс правовых, экономических, организационных и иных мер, реализуемых федеральными или региональными властями. Часто судостроение в мире

рассматривается в качестве стратегической отрасли, что предполагает выработку целевых мер поддержки наряду, например, со сталелитейной, горнодобывающей и автомобильной промышленностью.

Реализуемая в России промышленная политика в отношении судостроительной отрасли призвана улучшить конкурентоспособность (в том числе по ценовым параметрам) российских производителей на внутреннем рынке при одновременном обеспечении возможности полного удовлетворения потребностей государства и крупного бизнеса в современной высокотехнологичной судостроительной продукции, а также достижения технологической независимости в транспорте, топливно-энергетическом комплексе, внешней торговле, успешного ведения хозяйственной деятельности в арктической зоне. В ситуации проигрыша в конкуренции иностранным верфям формируемый в отрасли спрос в значительной степени зависит от государственного регулирования, в том числе стимулирования спроса и внедрения ограничений для защиты внутреннего производства.

Вследствие высокой капиталоемкости и длительных сроков окупаемости судов и морской техники основным финансовым механизмом является использование лизинга. Тем самым в части поддержки формирования спроса на продукцию отрасли ключевым инструментом выступает обеспечение льготных условий для лизингополучателей. За счет государственной поддержки через субсидирование процентных платежей и докапитализации лизинговых компаний с госучастием российский рынок лизинга судов и морской техники с 2016 года динамично растет. В период с начала 2017 года по конец девятого месяца 2020 года¹⁵ в рамках договоров лизинга было приобретено судов на сумму 326 млрд руб. Масштабный рост обеспечен за счет привлечения в дополнение к бюджетным средствам внебюджетного финансирования (в том числе на рынках капитала путем выпуска облигаций)

¹⁵ Рассчитано автором на основании данных ежегодных исследований рынка лизинга рейтинговым агентством «Эксперт РА». URL: https://raexpert.ru/topics/leasing_factoring

и реинвестирования средств от лизинговых платежей. Часть инструментария поддержки связана с ограничениями для госкомпаний и компаний с госучастием на приобретение дорогостоящей иностранной техники или техники российского производства, но с недостаточным уровнем локализации. Это, в том числе, привело к формированию производственных площадок для целевого удовлетворения спроса ведущих компаний топливно-энергетического сектора.

Адресатами поддержки государства выступают как предприятия отрасли (верфи, поставщики различных уровней, конструкторские бюро), так и конечные приобретатели судов и морской техники. Параметры поддержки отрасли на фоне масштабов выпуска в гражданском секторе значительны. Отношение объемов по мерам, предполагающим прямое бюджетное финансирование в 2020 году, к суммарной стоимости гражданских судов, сданных в 2020 году, составило 24,9% (ряд мер имеет среднесрочный характер, они направлены на компенсирование части затрат на морскую технику, которая будет произведена в будущие периоды). Поддержка преимущественно нацелена на сближение условий финансирования строительства на российских и зарубежных верфях (см. приложение). Интенсификация капитальных вложений имеет ограниченный адресный характер, как правило, под конкретные проекты.

Среди общесистемных мер поддержки машиностроительных предприятий, которыми воспользовались предприятия судостроительной промышленности, следует выделить льготные займы Фонда развития промышленности, налоговые льготы в части компенсации затрат на НИОКР с повышенным коэффициентом.

В отношении развития инструментария поддержки за последние четыре года был сделан значительный шаг вперед. Несмотря на наличие запретительных или ограничивающих мер для защиты внутренних производителей, можно отметить, что это общемировой тренд. В частности, европейские производители на фоне проблемы

длительного перенасыщения рынка выступают с инициативой формирования единого общеевропейского подхода в целях противодействия агрессивной конкуренции со стороны Китая и Республики Кореи. Такой подход будет включать в себя шаги по дальнейшему ужесточению требований к экологическому профилю судов и обеспечению поддержки отрасли бюджетным стимулом, который должен помочь обеспечить внедрение ранее разработанных технологий. Еще с 2014 года в рамках восьмой рамочной программы Европейского союза по развитию научных исследований и технологий (Horizont 2020) одной из инициатив являлся проект «LeanShips» – финансирование целевых НИОКР по разработке энергоэффективных и экологически чистых технологий для морских и речных судов [15]. Защитные меры для поддержки судостроительной промышленности применяют и другие страны. Например, в Бразилии для национальных компаний действовало ограничение заказывать строительство судов в целях расширения транспортного флота и сектора морской нефтедобычи в других странах, а также устанавливалось требование по обеспечению 70% трудоемкости работ на верфях страны.

Интересен опыт Китая, подходы которого к поддержке отрасли продолжают эволюционировать по мере развития национальной судостроительной промышленности. Если в 1985 году китайские верфи поставили менее 1% всех построенных в мире судов (в регистровых тоннах), то к середине 2000-х гг. это значение приблизилось к 5%, а в 2010 году страна стала крупнейшим производителем гражданских судов.

Динамичное расширение судостроительной промышленности Китая было тесно связано с ростом внутренних морских перевозок. В отличие от большинства других стран с развивающейся экономикой, пользующихся услугами иностранных судоходных компаний или приобретающих иностранную технику, Китай наращивал собственный внутренний флот, обеспечивая заказом национальные верфи, большинство которых находилось в государственной собственности.

Внутренние заказы и выработанная система финансовой поддержки отрасли стали ключевыми факторами, определяющими развитие китайской судостроительной промышленности.

Начиная с одиннадцатого национального пятилетнего экономического плана на 2006–2010 гг. были определены целевые значения выпуска судостроительной промышленности и для обеспечения их достижения внедрены целевые меры поддержки, направленные на снижение производственных затрат строительства судов («production subsidies», производственные субсидии – субсидирование приобретения исходных материалов, финансирование покупателя в форме залоговых ссуд, льготные экспортные кредиты, льготный лизинг, возмещение НДС при экспорте продукции, утилизационные гранты и т. д.), привлечение в отрасль инвестиций («capital subsidies», инвестиционные субсидии – «дешевое» фондирование, налоговые льготы) и создание новых производств («entry subsidies», входные субсидии – упрощение процедуры получения лицензий)¹⁴ [16]. Суммарный объем субсидий за 2006–2013 гг. оценивается в 90 млрд долл. или до трети совокупной выручки отрасли за указанный период¹⁵. По оценкам экспертов, это позволило снизить производственные затраты китайских верфей на 13–20%. Дополнительными факторами, позволившими на начальном этапе обеспечить конкурентоспособность производимой продукции, стали более низкая стоимость труда и незначительный разрыв (с Республикой Корея) в стоимости преимущественного импортируемого судового оборудования [17].

Государство в Китае оказывало поддержку в поиске иностранных компаний – технологических партнеров, обеспечении доступа к современным комплектующим и технологиям, а также внедрении лучших производственных практик от мировых ли-

деров судостроения. Реализация комплекса мер позволила не только нарастить производственные мощности, но и расширить технологические компетенции, что в итоге привело к значительному увеличению доли страны на мировом рынке, потеснившей лидеров – Республику Корею и Японию (по сути, вытеснив их в ниши более сложных высокотехнологичных судов) [18]. Но в то же время «агрессивное» наращивание выпуска стало одним из факторов перенасыщения рынка и формирования дисбалансов, которые правительство попыталось преодолеть путем редизайна промышленной политики в отрасли, ее консолидации и выделения пула предприятий приоритетных рецептов мер поддержки. В 2014 году из более 1600 судостроительных предприятий только порядка 50 было включено в «белый список» верфей, соответствующих установленным правительством отраслевым стандартам, в отношении которых действовал режим наибольшего благоприятствования (к 2019 году перечень был увеличен до 70 верфей).

Как на начальном этапе, так и в данный момент особый акцент делается на предоставлении длинного дешевого финансирования, в том числе со стороны региональных властей. Государственная политика направлена на создание специальных компаний (фондов) для обеспечения целевой финансовой (кредитной) поддержки высококонкурентных предприятий по производству судов и морского инженерного оборудования, перечисленных в «белом списке». При этом на фоне сильной закредитованности отдельных компаний также используется механизм замещения долга на акции компании-должника (конвертация долга в акции). Государственные фонды были созданы и для стимулирования внутреннего судоходства и обновления речного флота: софинансирование стандартизации типов судов основной линии реки Янцзы

¹⁴ Panle Jia Barwick, Myrto Kalouptsidi, Nahim Bin Zahur. Industrial Policy Implementation: Empirical Evidence from China's Shipbuilding Industry. NBER working paper 26075, 2021. URL: https://barwick.economics.cornell.edu/Yr21_ChinaShipyard_27MAR2021.pdf

¹⁵ OECD Science, Technology and Industry Policy Papers. Report on China's shipbuilding industry and policies affecting it, 2021. URL: <https://www.oecd.org/industry/report-on-china-s-shipbuilding-industry-and-policies-affecting-it-bb222c73-en.htm>

и внутренних речных линий (стандартизация флота нацелена на формирование унификации путевых условий). Другие страны также используют специальные отраслевые структуры для обеспечения целевого финансирования отраслей и/или выступающие в качестве государственных агентов по отраслевым мерам поддержки. Например, в Республике Корея был образован Korea Ocean Business Corporation для развития национальной экономики путем повышения конкурентоспособности морской транспортной отрасли через целевую поддержку производителей и судовладельцев, а также обеспечения ликвидности. Применяемый компанией (фондом) инструментарий поддержки разнообразен: выкуп у операторов (судоходных компаний) судов с последующей сдачей в аренду; субсидирование приобретения новых экологических судов через механизм утилизационных грантов.

Сравнительная оценка типов используемого инструментария поддержки в России и странах с развитой судостроительной промышленностью приведена в *табл. 4*.

В качестве характеристики результативности сложившейся в странах системы господдержки судостроительной промышленности предлагаем рассмотреть данные по доле страны в мировом (гражданском) судостроении (*табл. 5*).

За последние семь лет доля России в мировом судостроении увеличилась в четыре раза благодаря как реализуемым мерам поддержки, так и «низкой базе». При этом остается пространство для увеличения выпуска речных судов и судов «река – море». В России, в отличие от других стран с развитым внутренним водным транспортом, пока слабо развита поддержка отраслей, генерирующих спрос для промышленности: перевозчиков пассажиров и грузов, рыболовных

Таблица 4. Механизмы поддержки судостроительной промышленности

Вид поддержки	Россия	Республика Корея	КНР	Германия
Защита внутреннего рынка	+	+	+	-
Преференции в закупках государства и госкомпаний	+	-	+ (в том числе льготное финансирование госкомпаний для закупок у национальных производителей)	+
Нормативные требования к экологическому профилю судна	-	-	нет данных	+
Гранты (прямое бюджетное финансирование) на исследования и разработки	-	-	+	-
Государственные гарантии	Не целевая мера для отрасли	+	+	+
Поддержка экспорта	Не целевая мера для отрасли	+	+	+
Кредиты на условиях лучше рыночных	-	+	+	+
Льготные программы лизинга	+	+	+	+
Вхождение компаний с госучастием в капитал судостроительных предприятий	-	+	+	-

Составлено по: госпрограмма «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», German Federal Ministry for Economic Affairs and Energy «Maritime Agenda 2025». URL: <https://www.bmwi.de/Redaktion/EN/Publikationen/maritime-agenda-2025.html>

Таблица 5. Доля стран на мировом рынке судостроения в 2014–2020 гг.

	Год						
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Валовый регистровый тоннаж построенных судов (GT), тыс. т							
Всего	63662,24	67876,90	66782,74	65712,44	58045,13	65910,57	57764,89
КНР	22851,30	25275,42	22365,45	23682,16	23259,79	23074,21	23257,20
Республика Корея	21871,93	23756,98	25455,55	22616,95	14633,29	21670,36	18173,89
Европейский союз (EU28)	1494,703	1377,307	2412,267	2202,113	1862,002	2027,133	1350,224
в т. ч. Германия	499,22	383,36	430,67	469,63	478,70	487,27	288,23
Россия	44,92	44,55	58,86	52,69	82,59	99,66	241,84
Доля стран в валовом регистровом тоннаже построенных судов, %							
КНР	35,9	39,7	35,1	37,2	36,5	36,2	36,5
Республика Корея	34,4	37,3	40,0	35,5	23,0	34,0	28,5
Европейский союз (EU28)	6,8	6,3	11,0	10,1	8,5	9,3	6,2
в т. ч. Германия	0,8	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,5
Россия	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,4
Составлено по: UNCTADSTAT.							

предприятий и т. д. В частности, в Китае субсидируется часть затрат на приобретение топлива для рыболовных судов, используется льготный налоговый режим для транспортных средств и судов с применением энергосберегающих и новых технологий, а также присутствовала практика выкупа как устаревшей техники для целей обновления флота, так и невозрастной с последующей сдачей ее в аренду судовладельцам для обеспечения дополнительной ликвидности [19; 20]. В России можно отметить лишь разовое применение в 2020 году субсидий российским судоходным компаниям, осуществляющим морские и речные круизные перевозки, на компенсацию части расходов по лизинговым платежам. Но данная мера не носила системный характер и была внедрена в целях неприостановления деятельности судоходных компаний вследствие пандемии COVID-19.

В отношении региональных мер поддержки интересен пример Республики Татарстан. Региональные власти получили из федеральной собственности пакеты акций АО «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро» и АО «Зеленодольский завод имени

А.М. Горького» под обязательства привлечь до 2023 года не менее 450 млн руб. инвестиций. Инвестором выступает Группа компаний АО «Холдинговая компания «Ак Барс» (в капитале компании присутствуют региональные власти).

Отметим, что слабо используется привлечение финансирования с рынков капиталов, в том числе классические инструменты – облигации. При этом отдельные инициативы государства предполагают возможность субсидирования части купонных выплат по целевым облигационным займам. В частности, в целях поддержки проектов по модернизации природоохранного и основного технологического оборудования утверждены правила предоставления субсидий на возмещение затрат на выплату купонного дохода по облигациям, выпущенным в рамках реализации инвестиционных проектов по внедрению наилучших доступных технологий¹⁶. Сами регионы также могут внедрять аналогичные субсидии на реализацию проектов по улучшению экологического профиля производств и капиталоемкого транспорта, производимого на их территории. Следует обратить внимание на то, что целе-

¹⁶ Постановление Правительства РФ от 30 апреля 2019 г. № 541. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201905060005>

вая поддержка со стороны регионов является достаточно распространенной практикой за рубежом, зачастую становится следствием внутренней конкуренции за привлечение крупных хозяйствующих субъектов и создания новых рабочих мест в регионе. Показателен пример поддержки компании Boeing в США. Отдельные штаты не только представили компании налоговые льготы, но и компенсировали часть купонных выплат по классическим облигационным займам, а также обеспечили выпуск специальных целевых облигационных займов (Industrial Revenue Bond) в ее пользу¹⁷.

В части обеспечения инновационного развития отрасли и формирования перспективных компетенций следует выделить два направления: 1) выпуск судов и морской техники с повышенным экологическим профилем; 2) внедрение автономного судостроения. В России имеется дефицит технологических компетенций по данным направлениям, например, отсутствуют производства по выпуску экологичных двигателей (в частности, на СПГ) и необходимая береговая инфраструктура для обслуживания таких судов. Более того, суда на альтернативных видах топлива имеют более высокую стоимость (на СПГ в среднем дороже на 30–40%). Обеспечить спрос на них возможно только при условии расширения мер государственной поддержки, нацеленных как на их приобретение, так и на эксплуатацию.

Наличие достаточно многообразного инструментария стимулирования спроса на продукцию отечественной судостроительной промышленности, тем не менее, не позволяет говорить о системности мер и их распространении на все аспекты деятельности судостроительной промышленности. Опыт Китая свидетельствует о необходимости гибридного использования значительного набора мер с их последующей эволюцией (донастройкой) по мере развития национальной промышленности для достижения системного эффекта. Одним из «узких мест» отечественного судостроения остается со-

стояние производственно-технологической базы. Как и в других отраслях промышленности, ключевыми источниками инвестиций в отрасль выступают собственные средства. Если для крупных проектов таким источником могут стать инвестиции государства или госкомпаний, то менее масштабные проекты не всегда способны привлечь достаточный капитал из федерального бюджета. Учитывая, что для регионов актуальной задачей является формирование нового облика промышленности и повышение сбалансирования региональных бюджетов, существует острая необходимость обновления механизмов и инструментов привлечения частных инвестиций.

Актуальны задачи модернизации мощностей и создания новых высокотехнологичных производств в регионах с развитым судостроением на внутренних водных путях. Так, например, в европейской части страны востребованными остаются суда «Волго-Дон макс» класса, которые удовлетворяют габаритам Волго-Донского судостроительного канала и Волго-Балтийского пути, способны заместить суда советской серии с высоким физическим износом. В европейской части также имеется потребность в средне- и малотоннажных судах и скоростном водном транспорте (суда на воздушной подушке и подводных крыльях), при этом конкурентными могут быть инновационные верфи, освоившие модульное судостроение. Для обеспечения транспортно-логистических коридоров в восточных и северных регионах, развития Арктики и ее инфраструктуры целесообразно формировать региональные многофункциональные верфи на ключевых водных артериях (р. Лена, р. Енисей, р. Обь).

В случае обеспечения целевого объема выпуска промпродукции отрасли требуемый объем инвестиций в развитие производственно-технологической базы должен составить порядка 0,5 трлн руб. на период до 2035 года с учетом необходимости создания новых региональных многофункциональных верфей – не менее 0,6 трлн руб. В целях

¹⁷ European Commission. Details of the US subsidies to Boeing challenged by the EU. URL: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2010/september/tradoc_146484.pdf

обеспечения инвестиционной привлекательности отрасли и возвратности инвестиций предлагается в рамках первого этапа (на период до 2026 года), связанного с ускорением модернизации и усилением конкурентных позиций, в том числе через расширение поддержки судоходных компаний, внедрить следующие меры:

- субсидирование процентов (купонного дохода) по кредитам и облигационным займам на инвестпроекты предприятий судо-строительной промышленности;
- увеличение параметров льготного лизинга речных и морских судов;
- субсидирование части затрат при перевозке водным транспортом – на услуги по транспортировке продукции посредством водного транспорта (фрахт) в районы Дальнего Востока;
- субсидирование части затрат российским судоходным компаниям, осуществляющим морские и речные круизные перевозки;
- финансирование целевых НИОКР на проектирование судов на электрических двигателях и СПГ, а также внедрение беспилотных технологий в линейном судоходстве;
- субсидирование части затрат на внедрение проектов «беспилотных» судов;
- введение нулевого НДС при финансовом лизинге судов и морской техники,
- введение нулевого НДС на судоремонтные работы;
- ужесточение требований к локализации судового комплектующего оборудования для морских судов и поэтапное увеличение таможенных пошлин на его импорт.

В рамках второго этапа (2026–2035 гг.) в целях обеспечения инвестиционно-инновационного развития отрасли, освоения выпуска судов новых экологических серий и малоэкипажных предлагаются следующие меры поддержки:

- субсидирование части затрат (или процентов по лизинговым платежам) по приобретению судов с улучшенным экологическим профилем;
- субсидирование части затрат на создание инфраструктуры, необходимой для раз-

вития линейного судоходства на электрических двигателях;

- субсидирование части затрат на осуществление морских пассажирских перевозок с использованием судов повышенной автономности;
- внедрение мер, направленных на стимулирование судоходства на СПГ и других экологических видах топлива.

Также очевидна необходимость дальнейшего развития инструментария, предназначенного для привлечения внебюджетного финансирования, в т. ч. использование потенциал рынка капитала. В качестве механизмов смешанного, государственно-частного финансирования помимо традиционных, наиболее простых рыночных (или квазирыночных – например, с выкупом большого объема эмиссий пенсионными фондами, госбанками и т. п.) инструментов долгового капитала: облигаций, кредитов и т. д., можно рассмотреть инструменты с опцией конвертации в акционерный капитал. Перспективным может стать создание специальных инвестиционных фондов (в т. ч. региональных), привлекающих внебюджетное финансирование для реализации общего пула проектов (инициатив), соответствующих типовым условиям.

В качестве основы для формирования таких фондов может быть использован опыт создания региональных венчурных фондов. Ранее федеральные власти совместно с администрациями ряда регионов создали 22 региональных венчурных фонда инвестиций в малые предприятия в научно-технической сфере в формате закрытых паевых инвестиционных фондов.

Но можно использовать и иной подход. Решением региональных властей создается специализированный фонд, утверждаются правила и цели финансирования, на конкурсной основе выбирается управляющая компания по привлечению внешнего финансирования. Региональные фонды изначально могут формироваться на основе вкладов субъектов РФ, например, с помощью собираемых экологических неналоговых платежей (экологические и утилизационные сборы, плата

за негативное воздействие на окружающую среду). Инструментом привлечения частного долгового капитала для софинансирования фондов может стать выпуск «зеленых» облигаций, в том числе с длинными (сверхдлинными) сроками погашения или не имеющих сроков погашения, с гарантиями на выплату купонного дохода держателям облигаций со стороны региональных властей. Это должно обеспечить более низкие ставки привлечения за счет снижения инвестиционного риска. Учитывая формирующиеся механизмы поддержки, регионы в перспективе могут получить возможность субсидирования процентных выплат по таким инструментам со стороны государства или привлечения в такие фонды бюджетных средств (проектом Стратегии развития финансового рынка Российской Федерации до 2030 года предлагается внедрение ряда новых инициатив в целях создания условий для переориентации потоков капитала на финансирование устойчивого экологического, социального и экономического развития страны, но без детализации конкретных шагов).

На данный момент Правительством утверждены субсидии на компенсацию компаниям затрат на выплату купонного дохода по облигациям, выпущенным в рамках инвестиционных проектов по внедрению наилучших доступных технологий на объектах, оказывающих негативное влияние на окружающую среду. Субсидия предоставляется в размере 70% от фактически понесенного расхода на выплату купона. Имеются перспективы дальнейшего развития аналогичных инструментов, а также внедрения регионами собственных механизмов поддержки выпуска облигаций. В целом, если выстроить структуру финансирования на паритетных началах с вкладом от региона, не требующим процентных выплат, и привлечением долгового финансирования с использованием субсидирования купонных выплат, то для конечного заемщика фактическая стоимость привлечения может составить 3,5–4,5% годовых.

В отношении перспектив привлечения внешнего финансирования следует отметить, что в 2020–2021 гг. в России были осуществлены выпуски «зеленых» облигаций на общую сумму 134 млрд руб., из них более 75% – на цели создания чистого транспорта. Спрос со стороны инвесторов, в том числе, обусловлен внедрением метрик, связанных с ESG, во внутренние КПЭ. В частности, такие метрики внедрены в трети крупнейших финансовых организаций страны¹⁸.

Механизм специальных инвестиционных фондов мог бы быть интересен регионам, нуждающимся в привлечении внебюджетных источников финансирования для развития капиталоемких производств с длительными сроками окупаемости инвестиций, например, в судостроительной промышленности и смежных отраслях, а также замещения морально и физически изношенного парка речных судов. Это должно способствовать повышению финансовой автономности регионов и увеличению гибкости в приоритизации региональных инициатив.

Выводы

Результаты проведенного анализа свидетельствуют, что, несмотря на уверенный рост выпуска гражданских судов, инвестиционная активность в отрасли характеризуется ограниченностью. Динамика инвестиций неустойчива, основной их объем приходится на небольшое количество верфей. При этом производственно-технологические фонды отрасли в значительной степени физически изношены, что влияет на конкурентоспособность производств.

Меры государственной поддержки отрасли и их параметры значительны и являются одним из основных драйверов динамичного роста выпуска, но в части поддержки инвестиционной активности фактически носят адресный характер.

В промышленной политике ведущих судостроительных держав применяется широкий набор инструментов для поддержки, в том числе предоставление дешевого фон-

¹⁸ Будущее рынка устойчивого финансирования в РФ: банки формируют рынок. URL: https://raexpert.ru/researches/sus_dev/esg2021

дирования как производителей, так и покупателей (операторов судов). Особый акцент в последние годы сделан на создании новых экологических судов.

Политика России в части развития судостроительной промышленности может быть дополнена новыми мерами поддержки для повышения конкурентоспособности производств и, как следствие, повышения инвестиционной привлекательности отрасли. При этом перспективным направлением для развития региональных производств может быть создание специализированных фондов, сформированных в том числе на базе аккумулируемых экологических платежей и штрафов. Привлекать внешние инвестиции возможно через инструменты «зеленого» финансирования, предполагающие наличие налоговых стимулов для инвесторов и субсидирование купонных выплат для эмитентов.

Вклад представленного исследования в развитие теоретической и прикладной нау-

ки заключается в комплексном анализе проблематики развития российской судостроительной промышленности, включая выработку предложений по повышению инвестиционной привлекательности отрасли через поэтапное внедрение новых механизмов поддержки и инструментов привлечения внебюджетного финансирования в инвестиционные проекты.

Полученные результаты и выводы могут быть использованы при проведении дальнейших изысканий по проблематике привлечения инвестиций в развитие машиностроительных производств в регионах, в частности для сопоставления инструментов и форм поддержки, действующих в России и ведущих странах мира, в том числе формирования сопоставимых условий хозяйствования и, тем самым, повышения конкурентоспособности российских производств и их инвестиционной привлекательности.

Приложение

Меры государственной поддержки судостроительной промышленности

Тип поддержки	Меры поддержки	Масштаб поддержки*, %
Стимулирование спроса и повышение конкурентоспособности производимой продукции	1.1. Субсидии на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и ГК «ВЭБ.РФ», а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями, на приобретение гражданских судов	3,4
	1.2. Докапитализация АО «Государственная транспортная лизинговая компания» и АО «Объединенная судостроительная корпорация» (для последующей докапитализации АО «Машиностроительная промышленная лизинговая компания») в целях реализации проектов лизинга гражданских судов	11,4
	1.3. Инвестиционные квоты на добычу водных биологических ресурсов	–
	1.4. Субсидии российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством крупнотоннажных судов (адресные ООО «ССК «Звезда», субсидируются затраты на суда-газовозы для проекта «Арктик СПГ-2» в объеме до 20% стоимости строительства и танкеров-продуктовозов – до 25%)	4,9
	1.5. Субсидии на возмещение части затрат на строительство судов рыбопромыслового флота	0,02
	1.6. Субсидии на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию	0,1
	1.7. Особые экономические зоны (ОЭЗ Лотос) и территории опережающего социально-экономического развития (Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений – ТОР Столица Арктики, ТОР Якутия – Жатайская судостроительная)	–
	1.8. Ограничения по закупке иностранной техники (деятельность Правительственной комиссии по импортозамещению, ограничения к допуску иностранной продукции к госзакупкам при наличии российских аналогов, нормативное закрепление отдельных видов работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории РФ)	–
Создание научно-технического задела	2.1. Финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ	2,8

Субсидии на возмещение части затрат на эксплуатацию морской техники	3.1. Субсидии на возмещение части затрат при осуществлении морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне морскими скоростными судами на подводных крыльях	0,1
Повышение инвестиционной активности	4.1. Субсидии в целях возмещения процентов по кредитам, привлеченным для реализации проектов по созданию судостроительных комплексов	– (нет заявок)
	4.2. Создание и реконструкция производственных мощностей российского судостроения (адресная АО «Жатайская судовой верфь»)	2,2
	4.3. Налоговые льготы для проекта «НОВАТЭКа» по созданию Кольской верфи	–
* Масштаб поддержки – расчетный индикатор отношения объемов государственной поддержки к стоимости сданных гражданских судов по итогам 2020 года. Источники: сайт Федерального казначейства; расчеты автора.		

ЛИТЕРАТУРА

- Егоров Г.В., Егоров А.Г. Анализ закономерностей списания речных круизных судов и прогноз состава речного флота с определением наиболее востребованных типов судов для конверсии и модернизации // Морской вестн. 2019. № 1 (69). С. 21–27.
- Егоров Г.В. Российское речное судостроение в XXI веке // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 4 (59). С. 16–21.
- Егоров Г.В. Использование опыта работы речного транспорта США для создания эффективных моделей работы отечественного флота // Тр. Крыловского гос. науч. центра. 2020. Спец. выпуск № 2. С. 182–186.
- Логачев С.И. Современное состояние мирового и российского судостроения // Судостроение. 2013. № 2. С. 11–17.
- Буянов С.И. Потребности морского транспорта России в продукции судостроения // Морской вестн. 2016. № 4 (60). С. 121–123.
- Абрамов А.В., Александров В.Л. Конкурентоспособность и инновационный потенциал судостроительной промышленности // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. № 5. С. 14–22.
- Огай С.А., Войлошников М.В. Системный подход при выборе направлений развития судостроения на Дальнем Востоке // Транспортное дело России. 2016. № 1 (14). С. 119–122.
- Огай С.А., Войлошников М.В. Альтернативы при реализации стратегии развития судостроительной промышленности // Транспортное дело России. 2016. № 1 (14). С. 30–34.
- Войлошников М.В., Огай С.А., Кривец В.В. Нахождение поправок к стоимости доли при приватизации судостроительных предприятий. // Морские интеллектуальные технологии. 2018. № 4 (42). С. 183–197.
- Инвестиционная деятельность в российской экономике: проблемы и направления активизации / Е.Б. Шулепов [и др.] // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 3. С. 83–98. DOI: 10.15838/esc.2021.3.75.5
- Борисов В.Н., Почукаева О.В. Анализ и прогноз конкурентоспособности российской инвестиционной техники на рынках дальнего зарубежья // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 2. С. 43–58. DOI: 10.15838/esc.2021.2.74.3
- Тресорук А.А. К вопросу о реализации опережающего финансирования производственно-технологической базы судостроительной промышленности // Науч. тр. ИНП РАН. 2018. Т. 16. С. 302–325.
- Тресорук А.А., Фролов И.Э. Долгосрочное развитие российского судостроения с учетом процессов диверсификации оборонных отраслей: модель и прогноз // Проблемы прогнозирования. 2020. № 6. С. 119–128.

14. Pack H., Saggi K. Is there a case for industrial policy? A critical survey. *World Bank Research Observer*, 2006, vol. 21 (2), pp. 267–297. Available at: https://www.researchgate.net/publication/5217980_Is_There_a_Case_for_Industrial_Policy_A_Critical_Survey (accessed 22.07.2021). DOI: 10.1093/wbro/lkl001
15. Lee T., Nam H. A study on green shipping in major countries: In the view of shipyards, shipping companies, ports, and policies. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 2017, vol. 33 (4), pp. 253–262. Available at: https://www.researchgate.net/publication/322953560_A_Study_on_Green_Shipping_in_Major_Countries_In_the_View_of_Shipyards_Shipping_Companies_Ports_and_Policies/fulltext/5e62e109a6fdcc37dd0b3f8a/A-Study-on-Green-Shipping-in-Major-Countries-In-the-View-of-Shipyards-Shipping-Companies-Ports-and-Policies.pdf (accessed 22.07.2021). DOI: 10.1016/j.ajsl.2017.12.009
16. Kalouptsidi M. Detection and impact of industrial subsidies: The case of Chinese shipbuilding. *Review of Economic Studies*, 2017, vol. 85 (2), pp. 1111–1158. Available at: <https://www.restud.com/wp-content/uploads/2017/08/Paper-4-May-2017.pdf> (accessed 22.07.2021). DOI: 10.1093/restud/rdx050
17. Liping Jiang, Siri Pettersen Strandenes. Assessing the cost competitiveness of China's Shipbuilding Industry. *IME Working Paper*, University of Southern Denmark, 2011, no. 111. Available at: https://www.sdu.dk/~media/Files/Om_SDU/Institutter/Miljo/ime/wp/jiangmfl111.ashx (accessed 28.07.2021).
18. Collins, Gabriel and Grubb, Michael C. A comprehensive survey of China's dynamic shipbuilding industry. *CMSI Red Books*, 2008, no. 1. Available at: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/view-content.cgi?article=1000&context=cmsi-red-books> (accessed 22.07.2021).
19. Xin Zhao, Peihong Jia. Towards sustainable small-scale fisheries in China: A case study of Hainan. *Marine Policy*, 2020, no. 103935. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X19305998> (accessed 22.07.2021).
20. Агешина Е.Ю., Алексеенко А.П., Ли Е.Л. Зарубежный опыт развития рыбной промышленности и перспективы его использования в ДФО // Проблемы развития территории. 2021. Т. 25. № 3. С. 38–51. DOI: 10.15838/ptd.2021.3.113.3

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Андрей Андреевич Тресорук – младший научный сотрудник, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук». Российская Федерация, 117418, г. Москва, Нахимовский пр-т, д. 47; e-mail: tr111stan@rambler.ru

Tresoruk A.A.

REGIONAL INVESTMENT FOUNDATIONS AS A TOOL FOR ATTRACTING TARGETED FINANCING OF PROJECTS IN THE SHIPBUILDING INDUSTRY

The industrial policy, implemented by the Russian Government, is aimed at creating a competitive economy including through the modernization of the support system for high-tech industries. The shipbuilding industry is an important element of ensuring the connectivity of the economic space within the country maintaining its technological independence and defense capability. The main purpose of the research is to determine the state support mechanisms for shipbuilding and tools to attract extra-budgetary financing to the industry. Its scientific novelty consists in the development of proposals to increase investment activity in the shipbuilding industry by creating special foundations that attract external financing, and further adjustment of industrial policy in order to increase the competitiveness and investment attractiveness of the industry. The article analyzes the current situation in shipbuilding and the formed system of state support.

The industry continues experiencing a shortage of investments, and the mechanisms that stimulate their inflow are targeted. The issue is particularly acute in relation to medium-sized and small-scale activities of regional shipyards and related enterprises of the support industries. The solution to this problem is possible through the expansion of state support measures and a combination of public, quasi-public and private financing. We have proposed to create regional investment foundations, aimed at accumulating investments through public-private partnership instruments. The source of funds for such foundations may be the issue of bonds under the region's guarantees to implement investment projects for the introduction of the best available technologies, which implies the possibility of subsidizing part of the coupon payments. This approach allows avoiding additional burden on the expenditure part of regional budgets and at the same time, providing a solution to the problem of changing the industry appearance. The results can be used (including by the relevant department) when conducting further research on the problems of attracting investment in the development of machine-building industries in the regions and creating new support measures.

Shipbuilding industry, state support, subsidies, investments, capital market, bonds, extra-budgetary financing, regional foundations.

REFERENCES

1. Egorov G.V., Egorov A.G. Analysis of the regularities of the write-off of river cruise ships and the forecast of the composition of the river fleet with the definition of the most popular types of vessels for conversion and modernization. *Morskoi vestnik=Marine Bulletin*, 2019, no. 1 (69), pp. 21–27 (in Russian).
2. Egorov G.V. Russian river shipbuilding in the 21st century. *Transport Rossiiskoi Federatsii=Transport of the Russian Federation*, 2015, no. 4 (59), pp. 16–21 (in Russian).
3. Egorov G.V. Using the experience of the US river transport to create effective models of the Russian fleet. *Transport Krylovskogo gosudarstvennogo nauchnogo tsentra=Transport of Krylov State Research Center*, 2020, spec. iss. no. 2, pp. 182–186 (in Russian).
4. Logachev S.I. The current state of the world and Russian shipbuilding. *Sudostroenie=Shipbuilding*, 2013, no. 2, pp. 11–17 (in Russian).
5. Buyanov S.I. The needs of Russian maritime transport in shipbuilding products. *Morskoi vestnik=Marine Bulletin*, 2016, no. 4 (60), pp. 121–123 (in Russian).
6. Abramov A.V., Aleksandrov V.L. Competitive ability and the innovative potential of the shipbuilding industry. *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki=Regional Problems of transforming the Economy*, 2016, no. 5, pp. 14–22 (in Russian).
7. Ogai S.A., Voiloshnikov M.V. Systematic approach to the choice of shipbuilding areas in the Far East. *Transportnoe delo Rossii=Russian Transport Business*, 2016, no. 1 (14), pp. 119–122 (in Russian).
8. Ogai S.A., Voiloshnikov M.V. Alternatives to the implementation of the shipbuilding industry development strategy. *Transportnoe delo Rossii=Russian Transport Business*, 2016, no. 1 (14), pp. 30–34 (in Russian).
9. Voiloshnikov M.V., Ogai S.A., Krivets V.V. The finding of amendments to the value of shares in the privatization of shipyards. *Morskie intellektual'nye tekhnologii=Marine Intellectual Technologies*, 2018, vol. 5, no. 4 (42), pp. 183–197 (in Russian).
10. Shulepov E.B. et al. Investment activity in the Russian Federation: Activation problems and directions. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz=Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2021, vol. 14, no. 3, pp. 83–98. DOI: 10.15838/esc.2021.3.75.5 (in Russian).

11. Borisov V.N., Pochukaeva O.V. Analysis and forecast of competitiveness of Russian investment equipment in the foreign market. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz*=*Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2021, vol. 14, no. 2, pp. 43–58. DOI: 10.15838/esc.2021.2.74.3 (in Russian).
12. Tresoruk A.A. On the issue of implementing advanced financing of the production and technological base of the shipbuilding industry. *Nauchnye trudy INP RAN*=*Scientific Articles – Institute of Economic Forecasting Russian Academy of Sciences*, 2018, vol. 16, pp. 302–325 (in Russian).
13. Tresoruk A.A., Frolov I.E. Long-term development of Russian shipbuilding taking into account the processes of diversification of defense industries: model and forecast. *Problemy prognozirovaniya*=*Forecasting Problems*, 2020, no. 6. С. 119–128 (in Russian).
14. Pack H., Saggi K. Is there a case for industrial policy? A critical survey. *World Bank Research Observer*, 2006, vol. 21 (2), pp. 267–297. Available at: https://www.researchgate.net/publication/5217980_Is_There_a_Case_for_Industrial_Policy_A_Critical_Survey (accessed 22.07.2021). DOI: 10.1093/wbro/1kl001
15. Lee T., Nam H. A study on green shipping in major countries: In the view of shipyards, shipping companies, ports, and policies. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 2017, vol. 33 (4), pp. 253–262. Available at: https://www.researchgate.net/publication/322953560_A_Study_on_Green_Shipping_in_Major_Countries_In_the_View_of_Shipyards_Shipping_Companies_Ports_and_Policies/fulltext/5e62e109a6fdcc37dd0b3f8a/A-Study-on-Green-Shipping-in-Major-Countries-In-the-View-of-Shipyards-Shipping-Companies-Ports-and-Policies.pdf (accessed 22.07.2021). DOI: 10.1016/j.ajsl.2017.12.009
16. Kalouptsidi M. Detection and impact of industrial subsidies: The case of chinese shipbuilding. *Review of Economic Studies*, 2017, vol. 85 (2), pp. 1111–1158. Available at: <https://www.restud.com/wp-content/uploads/2017/08/Paper-4-May-2017.pdf> (accessed 22.07.2021). DOI: 10.1093/restud/rdx050
17. Liping Jiang, Siri Pettersen Strandenes. Assessing the cost competitiveness of China's Shipbuilding Industry. *IME Working Paper*, University of Southern Denmark, 2011, no. 111. Available at: https://www.sdu.dk/~media/Files/Om_SDU/Institutter/Miljo/ime/wp/jiangmfl111.ashx (accessed 28.07.2021).
18. Collins, Gabriel and Grubb, Michael C. A comprehensive survey of China's dynamic shipbuilding industry. *CMSI Red Books*, 2008, no. 1. Available at: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=cmsi-red-books> (accessed 22.07.2021).
19. Xin Zhao, Peihong Jia. Towards sustainable small-scale fisheries in China: A case study of Hainan. *Marine Policy*, 2020, no. 103935. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X19305998> (accessed 22.07.2021).
20. Agheshina E.Yu., Alekseenko A.P., Li E.L. Foreign experience of developing fishing industry and prospects for its use in the Far Eastern federal district. *Problemy razvitiya territorii*=*Problems of Territory's Development*, 2021, vol. 25, no. 3, pp. 38–51. DOI: 10.15838/ptd.2021.3.113.3 (in Russian).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Andrei A. Tresoruk – Junior Researcher, Federal State Budgetary Institution of Science “The Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences”. 47, Nakhimovsky Avenue, Moscow, 117418, Russian Federation; e-mail: tr111stan@rambler.ru