Севенард Ю.А.
аспирант кафедры оценки и управления собственностью Финансовой академии при Правительстве РФ, преподаватель-ассистент, главный специалист Управления оценки предметов лизинга и залогов, ООО «Лизинговая компания УРАЛСИБ», г. Москва
sevenardya@uralsib.ru, cleverum@mail.ru

Залоговая стоимость морских судов под кредитование

Залоговая стоимость морских судов как инструмент регулирования экономической ситуации в судостроительной отрасли

Аннотация

Как определить залоговую стоимость морского судна ради получения кредита? Это вопрос непростой, как для отечественных, так и для зарубежных коммерческих банков. Однако такая оценочная деятельность ведется, и автор статьи знает все тонкости этой процедуры. В статье анализируются причины передачи морских судов в залог, риски, свойственные данному предмету залога, и их влияние на показатель залоговой стоимости. Какие меры могли бы повысить конкурентоспособность отечественного судостроения? На этот вопрос вы также найдете ответ в публикуемом материале.

Ключевые слова: судостроение, финансирование, морское судно, оценка, кредитование, недвижимость, ипотека, риски, залоговая стоимость, залоговый дисконт

Условия кредитования, предлагаемые иностранными банками судовладельческим и судостроительным компаниям стран СНГ (в том числе Российской Федерации), являются в значительной степени более консервативными и дорогими по сравнению с условиями, применяемыми к западным заемщикам, из-за поправочных коэффициентов, учитывающих риски, связанные с существующим, по мнению западных инвесторов, недостаточно благоприятным общим социально-политическим климатом в России, и экономические риски, вызванные непростыми условиями функционирования российских предприятий в отрасли морского транспорта.

Учитывая обширность перечня требований, выставляемых иностранными банками, а также удорожание кредитов под воздействием страновых рисков, лишь самые крупные отечественные судовладельческие компании имели возможность привлекать средства на мировых финансовых рынках, в то время как топ-менеджмент большинства более мелких предприятий

чаще всего приходил к выводу о большей целесообразности обращения за финансированием к крупнейшим российским банкам.

Специфика оценки стоимости морского судна

Непростые условия развития сферы морского транспорта под воздействием общеэкономических кризисных явлений и, как следствие, тщательный и взвешенный подход банков, кредитующих предприятия морского транспорта, к обеспечению своей финансовой безопасности придали особую значимость и без того новому и перспективному для российской банковской сферы и оценочной деятельности направлению – оценке стоимости морских судов как предмета залога. При этом необходимость покрытия суммой обеспечения по договору залога размера кредита, процентов по нему, а также рисков, которые берет на себя банк, включая морское судно в состав своего залогового портфеля, обуславливает необходимость расчета особого вида стоимости – залоговой стоимости морского судна как производной от его рыночной стоимости, очищенной от рисков утери и обесценения, а также риска недостаточного срока экспозиции, то есть уменьшенной на величину залогового дисконта.

Оценка рыночной и залоговой стоимости морского судна – достаточно трудоемкий процесс, требующий от оценщика наличия знаний специфики самого объекта оценки, а также рынка, на котором он представлен. Для получения точной величины залоговой стоимости предлагаемого в залог судна необходима достаточно широкая аналитическая база по продажам и предложениям судов. Так, по информации судовых брокеров, существует спрос на суда определенных типов, значительно превышающий предложение (танкеры, нефтеналивные), в результате чего ликвидность отдельных судов в хорошем состоянии выше среднего уровня.

Риски, которым подвержены морские суда

Важная особенность – морские суда более корректно относить к залоговому обеспечению средней группы риска наряду с незавершенным строительством, машинами и оборудованием, а также автотранспортными средствами, несмотря на то что согласно ст. 130 Гражданского кодекса РФ данный вид имущества причисляется к недвижимому (низкая группа риска). Это обусловлено тем, что морские суда с точки зрения банков (в качестве предмета залога) подвержены следующим рискам:

– риск обременения морским залогом (ст. 367 Кодекса торгового мореплавания РФ);

– риск принудительной продажи и гибели судна (в случае принудительной

оценка рыночной и залоговой стоимости морского судна – достаточно трудоемкий процесс, требующий от оценщика наличия знаний специфики самого объекта оценки, а также рынка, на котором он представлен

продажи судна, а также гибели судна, все залоги и другие обременения прекращают свое действие);
– риск местонахождения (представляется сложным определить текущее местонахождение судна);
– риск непредвиденных расходов (банк может столкнуться с непредсказуемым объемом расходов в связи с арестом и последующей продажей судна, а именно зарплата членов экипажа, расходы на репатриацию и прочие расходы);
– риск регистрационных нарушений (арбитражная практика свидетельствует о частых нарушениях администрацией портов условий регистрации прав на суда).
Кроме того, отнесение судов к залогам низкой группы риска невозможно в связи с тем, что рынок судов в Российской Федерации строго узкоспециализирован и большая часть судов имеет:
– значительный износ (фактический возраст, как правило, превышает нормативный срок эксплуатации) различных конструктивных групп морского судна (7);

для получения точной величины залоговой стоимости предлагаемого в залог судна необходима достаточно широкая аналитическая база по продажам и предложениям судов

– проблемное техническое состояние как результат условий, в которых эксплуатировалось судно, качества судостроительных работ, своевременности проведенных ремонтов, тщательности ухода за судном со стороны экипажа (8);
– скрытые дефекты и проблемы, обнаружение которых возможно только после выхода на судне.

Залоговый дисконт

Как правило, в отчетах об оценке водных судов, предоставленных в банки с целью получения кредита, завышается их стоимость, а также недостаточно полно отражаются риски ликвидности и собираемости. Поэтому для банков одно только наличие отчета независимой оценочной компании не может служить абсолютно надежным подтверждением рыночной стоимости судна. Стоимость (идея цены) предлагаемых на продажу судов может корректироваться исходя из результатов экспертизы покупателя, поэтому озвучиваемая залогодателем справедливая стоимость может превышать реальную рыночную на 15–20%. Для проведения независимой экспертизы технического состояния судна банку необходимо предварительно привлекать судового эксперта-сюрвейера, что не всегда целесообразно исходя из финансового состояния заемщика.
Как правило, залоговый дисконт, применяемый в российских банках для определения залоговой стоимости судов, в среднем составляет 40–50% от рыночной стоимости для судов средней ликвидности и 50-60%, соответственно, если ликвидность судна низкая. Необходимо отметить, что западные банки в отношении российских судовладельческих компаний, даже в случае средней ликвидности морского

судна (высокая ликвидность судна в условиях кризиса – случай достаточно редкий), как правило, применяют залоговый дисконт, порой достигающий 70% от его рыночной стоимости.

Оформление судна в залог осуществляется с использованием договора об ипотеке морского судна. При этом одной из ключевых составляющих данного договора является стоимость предмета ипотеки, которая определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации по соглашению залогодателя с залогодержателем, указывается в договоре об ипотеке в денежном выражении и «де-факто» является залоговой стоимостью закладываемого судна.

Стимулирование развития судостроительной промышленности России

Оценка судов с целью определения залоговой стоимости – одно из самых важных условий функционирования судостроительной отрасли, особенно в обстановке низкой конъюнктуры рынка купли-продажи и вместе с тем один из сложнейших и интереснейших аспектов оценки. Это обусловлено тем, что в отличие от многих объектов недвижимости и оборудования, процесс оценки судов в достаточной мере не обеспечен справочными, нормативными и статистическими материалами и достаточно часто оценщику требуются специальные знания в области проектирования, эксплуатации и строительства судов. В частности, использование накопленных до 1990 года статистических данных в настоящее время проблематично по причине перехода к рыночной экономике и, как следствие, изменения подходов к определению стоимости. Кроме того, существенно изменились организация строительства судов и методы ведения бизнеса в судостроении.

> …озвучиваемая залогодателем справедливая стоимость может превышать реальную рыночную на 15–20%

В целом на сегодняшний день понятие «залоговая стоимость» является спорным и неоднозначно воспринимаемым как в рамках российского законодательства, так и существующей системы кредитования. Кроме того, в связи с тем, что морские суда, передаваемые в залог, достаточно часто является уникальными – определение их залоговой стоимости было и будет достаточно проблематичным, и, как следствие, дискуссия в отношении данного вопроса в ближайшее время вряд ли утихнет.

Подводя итог, можно сказать, что, несмотря на активный процесс наращивания объемов кредитования российскими коммерческими банками предприятий, занимающихся морскими перевозками, строительством судов и промысловой деятельностью, вплоть до наступления общемировых кризисных явлений, сложившаяся система финансирования на сегодняшний день и в своем нынешнем виде не способна полностью справиться с главной задачей – стимулированием развития судостроительной промышленности России в долгосрочном периоде.

Выведение российской судостроительной промышленности на новый конкурентоспособный уровень возможно только при расширении объемов всесторонней государственной поддержки отрасли, включающей:

– создание общей четкой стратегии развития морского транспорта в условиях кризиса;
– увеличение размера государственных субсидий и субвенций в судостроение;
– развитие системы государственных гарантий;
– льготное кредитование российских судовладельцев в крупнейших российских банках.

Литература

1. Гражданский Кодекс Российской Федерации.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.
3. Ломидзе О. Государственная регистрация ипотеки: особенности правового регулирования. // Хозяйство и право. – № 8. – 2000.
4. Федотова М.А., Рослов В.Ю., Щербакова О.Н., Мышанов А.И. Оценка для целей залога: теория, практика, рекомендации. – М.: Финансы и статистика, 2008.
5. Зубкова С. Залоги идут под жесткий дисконт. // Банковское обозрение для бизнеса. – № 1/3 (118), – 2009. (http://bo.bdc.ru/2009/3/zalogi.htm).
6. Гуженко Т. Морское министерство: страницы истории. // Морской флот № 6 (управление и экономика), 2008 (http://www.morflot.su/archives/articles1841file.pdf).
7. Ашик В.В. Проектирование судов. Судостроение. – Л., 1975.
8. Замаховская А.Г., Коган Н.Д., Лапина Н.В. Экономика и организация судоремонта. / издание 2-е, перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1971.

рп

Sevenard Yu.A.
Post-graduate student, Chair of Property Valuation and Management, Financial Academy under the Government of the Russian Federation, Lecturer-assistant, Chief expert, Department of Estimation of Leased Assets and Collaterals, "Lizingovaya Kompaniya "Uralsib" (Uralsib Leasing Company) LLC, Moscow

Collateral Value of Sea Vessels as a Tool to Regulate the Economic Situation in the Shipbuilding Industry

Abstract

How to determine the collateral value of a ship for the purpose of receiving a credit? This is not a simple question, both for domestic and foreign commercial banks. However, such assessment activity is conducted and the author is aware of all the details of this procedure. The article analyzes the reasons for transferring sea vessels in the collateral, risks inherent in the given subject of pledge, and their influence on the rate of collateral value. What measures could improve the competitiveness of the domestic shipbuilding? These issues are discussed in the article.

Keywords: shipbuilding, funding, sea vessel, assessment, lending, real estate, mortgage, risks, collateral value, mortgage discount