

УДК 629.12

Формирование институциональных условий для долгосрочных кредитных контрактов: возможности применения европейского опыта в российском судостроении

Остарков Николай Александрович

Кандидат философских наук,
Старший эксперт-аналитик,
Восточный центр государственного планирования,
119019, Российская Федерация, Москва, Новый Арбат ул., 19;
e-mail: filial@vostokgosplan.ru

Двигубский Артур Владиславович

Старший аналитик по вопросам цифровой трансформации,
Восточный центр государственного планирования,
119019, Российская Федерация, Москва, Новый Арбат ул., 19;
e-mail: filial@vostokgosplan.ru

Аннотация

В работе на базе исследования зарубежного опыта (в основном европейского) финансирования строительства судов раскрыты основные элементы схемы длительного контракта. Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что возможность осуществления производственной деятельности и практика реализация проектов в судостроении и строительстве, опирающаяся на контракты длительного срока достигается за счет создания институциональных условий, которые формируются в результате активной деятельности финансовых властей. Низкие и константные ставки кредитования в рамках длительного контракта не являются стихийно сложившимся результатом экономического развития экономики, а достигаются и воспроизводятся в контексте определенной политики центрального банка при активном участии финансовых институтов. На основании анализа схемы финансирования в судостроении в статье даны предложения об институциональном изменении системы мер поддержки как в судостроительной отрасли, так и в других отраслях российской экономики. Ключевой вопрос схемы финансирования любых проектов – обеспечение низких процентных ставок предоставления кредитов для долгосрочных контрактов. В большинстве развитых экономических стран задача обеспечения низких ставок в финансовой сфере решена на системном уровне: скоординированная работа рынка межбанковского кредитования, системы рефинансирования со стороны центральных банков, грамотная политика установления ключевых индикаторов, активная работа банковских институтов, наличие института секьюритизации и системы предоставления страхования и гарантий.

Для цитирования в научных исследованиях

Остарков Н.А., Двигубский А.В. Формирование институциональных условий для долгосрочных кредитных контрактов: возможности применения европейского опыта в российском судостроении // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 7А. С. 290-301.

Ключевые слова

Судостроение, долгосрочное кредитование, ставки кредита.

Введение

В обстоятельствах развернувшейся в последние десятилетия конкуренции в сфере финансовых технологий различных стран за предоставление наиболее привлекательных условий для осуществления инвестирования долгосрочных проектов решение проблемы предоставления финансовых ресурсов с низкими ставками затрагивает интересы стратегически важных для нашей страны экономических направлений: строительство инфраструктурных объектов, судостроение, организация крупных производств, ипотечные программы. Задача создания условий для предоставления инвестирования по низким ставкам на длительный срок является крайне актуальной.

Наиболее значимым проявлением действий в финансовой сфере в условиях экономического кризиса, а также ярким подтверждением изменений парадигмального уровня в сфере финансовой политики является переход Европейского центрального банка (далее – ЕЦБ) в июне 2014 года к использованию такой нестандартной меры поддержки экономики еврозоны как отрицательные ставки. С точки зрения экономической теории такая политика (монетарная политика отрицательных ставок) считавшаяся ранее неприемлемой доказала свою эффективность в борьбе с последствиями мирового финансового кризиса 2008 года.

Создание условий предоставления кредитов по низкой ставке близкой к нулевой является результатом институциональной перестройки (по отношению к рыночно-финансовой системе классического финансового капитализма) финансовой системы, где центральные банки целенаправленно занимаются снижением ставки за счет проведения эффективной эмиссионной и денежно-кредитной политики. Системное применение такого подхода в экономике позволяет не размениваться на отдельные меры поддержки кредитования, как правило за счет льготирования ставок, а добиваться результата принципиально изменив систему финансирования для определенных сегментов рынка (ипотека, длительные контракты, кредитование инновационных сфер). Фактически речь идет о новом уровне развития социальных технологий, развивающихся на базе инновационной финансовой политики.

Подчеркнем, что данный подход характерен не только для американской и европейской экономики. Анализ финансовой политики стран, в которых произошло «экономическое чудо» – Япония, Южная Корея, Сингапур, Китай, Малайзия – ставшее предметом исследования коллектива авторов Института мировой экономики и международных отношений Российской академии наук (далее – РАН) под руководством Я.М. Миркина, убедительно доказывает, что низкие ставки кредитования – результат целенаправленной политики: финансового дирижизма. Деятельности финансовых властей, направленной на развитие всего спектра финансовых инструментов, насыщение экономики деньгами и управление этим процессом в рамках

институционально организованной планируемой денежно кредитной политики, проводимой под руководством центрального банка [Миркин, 2015].

В данной статье мы остановимся преимущественно на рассмотрении проблематики судостроительной отрасли, где организация долгосрочного кредитования, как мы покажем ниже, обладает своей спецификой и является более сложной, по сравнению с другими сферами экономики. Решения, найденные в этой области, могут с успехом применяться и к другим отраслям экономики по принципу перехода от сложного к простому.

Основное содержание

Универсальная схема финансирования на базе длительного контракта (зарубежный опыт). Для понимания ограниченности и неэффективности применяемых на практике российских схем финансирования в сравнении с исторически сложившимися схемами мировой экономики целесообразно дать описание базовой схемы финансирования строительства гражданских судов в рамках длительного контракта (выходящего за пределы срока постройки судна), включающего постройку судна за счет средств заказчика и дальнейшую ее эксплуатацию с погашением долговой нагрузки за счет доходов (фрахтовые платежи) от деятельности судовладельца. Данная схема включает в себя элементы большинства сокращенных вариантов финансирования и представляет собой наиболее полную модель финансирования на данный момент. Отметим, что в российской практике схема представлена в усеченной форме. В лучшем случае финансирование по кредитной схеме возможно лишь на часть стоимости строительства судна. Как правило сумма кредитования составляет порядка 80% от требуемой для осуществления проекта. Рассмотрение «идеальной» модели предоставления заемных средств позволит определить направление развития схем финансирования как переход от частичного кредитования до достижение полноформатного финансирования проекта. Анализ усеченных форм кредитования и «препятствий» на пути перехода к схемам полноценного финансирования позволит наметить направление развития мер поддержки и преодоление ограничений различного свойства, не позволяющих судовладельцам и судостроителям кредитоваться, используя отработанную в экономике безрисковую схему кредитования на длительный срок (рисунок 1).

К достоинствам схемы длительного контракта следует отнести:

- максимальное снижение рисков для всех участников;
- низкие стартовые объемы инвестирования за счет собственных средств;
- низкие ставки кредита.

В качестве недостатков необходимо указать на фактор зависимости погашения кредита от конъюнктуры фрахтового рынка (схема сопряжена с рисками на этапе завершения цикла подъема рынка).

Необходимо также отметить, что схема «работает» при наличии квалифицированного персонала как в системе банковского обслуживания, так и на стороне получателя кредита, а также при высоком уровне алгоритмизации системы принятия решений о выдаче кредита: наличие скоринговых программ, базы данных с кредитными историями и грамотной работы центрального банка при создании стабильной ситуации на финансовом рынке. Необходимым условием также является стабильность валюты, в которой осуществляется кредитование.

Оттолкнувшись от описания простейшей схемы контракта, рассмотрим более сложный вариант схемы, позволяющий достигать кредитования проекта в полном объеме. Прежде всего

заметим, что конечным «потребителем» судостроительного производства выступает судоходная компания, именно она принимает, в конечном счете, решение о заказе судна и несет все риски связанные с окупаемостью его строительства. Но, как правило, будущий судовладелец не обладает необходимым объемом финансовых ресурсов для финансирования строительства судна.



Источник: составлено авторами

Рисунок 1 – Схема длительного контракта

Решение проблемы отсутствия свободных финансовых средств у судоходной компании решается в следующей схеме.

Часть заемных средств (20%), которые необходимы дополнительно к предоставляемому банком кредиту (80%), как правило, берет на себя посредник, способный либо привлечь эти средства, либо оплатить их из своих собственных средств. Посредник юридически выступает как СПС (компания специального назначения, созданная для данного проекта), либо как инвестиционный фонд, или консорциум банков. Специально создаваемая компания – будущий владелец судна, необходима для объединения в форме долевого участия в своем капитале различных вкладов инвесторов строительства данного судна. Эта же компания выступает получателем гарантий от государства или банка для получения основного кредита.

Роли в данной схеме распределяются следующим образом.

Судоходная компания определяется с параметрами необходимого для эксплуатации на определенном маршруте судна, прорабатывая техническое задание с конструкторским бюро (или судостроительным заводом). Далее судно с необходимыми технико-эксплуатационными

характеристиками заказывается на судостроительной верфи. В заказе участвует специально созданная компания (посредник), которая оплачивает из своих или заемных средств, а также за счет привлеченного кредита строительство, далее сдает судно в бербоут-чартер судоходной компании для дальнейшей эксплуатации.

Бербоут-чартер - договор фрахтования, согласно которому судовладелец передает фрахтователю судно без экипажа на условиях аренды.

Договор бербоут-чартера от договора оперативной аренды (просто аренды) практически не отличается. Единственное отличие: договор бербоут-чартера более урегулирован нормами Кодекса торгового мореплавания (КТМ). Наиболее полное изложение отличий разных видов контрактов и общей проблематики юридического оформления судостроительных проектов представлено в известной книге по судостроению и морскому строительству, которая широко используется во всем мире судовладельцами, судостроителями [Simon Curtis The Law of Shipbuilding Contracts CRC Press, www...]. Подробно со схемой использования бербоут чартера в строительстве флота можно ознакомиться в диссертации Зарецкой Е.В. «Использование бербоут-чартера для пополнения флота судоходных компаний в современных условиях» [Зарецкая, www...].

Двигаясь в логике усложнения, представленной выше простейшей схемы, остановимся кратко на следующее усложнение схемы – мезонинное кредитование.

Мезонинный кредит – получение дополнительных заемных средств (как правило, основным кредитором) за счет «залога» в виде доли имущества в строящемся объекте – судне. Право покупки доли оформляется опционом (варрантом). В случае, когда строящееся судно является собственностью специально созданной компании (SPC), опцион становится правом выкупа доли в этой компании. Основное кредитование обеспечивает начальные этапы постройки судна. По мере его превращения в потенциальный залоговый актив, осуществляется дополнительное привлечения средств под этот залог.

Итак, мы показали, каким образом в принципе возможно организовать заключение контракта длительного срока при строительстве судна, при котором весь объем финансирования будет внешним заимствованием, что не потребует при строительстве судна вложения в проект собственных финансовых ресурсов со стороны будущего владельца и, самое главное, со стороны судостроительного предприятия. Но раскрытие факта принципиальной возможности заключения длительного контракта при строительстве судна, контракта организованного на базе привлечения внешнего финансирования не означает, что он автоматически реализуем на практике. Ключевой вопрос длительного кредитования – вопрос низкой ставки кредита, которая обладает свойством константности в течение длительного срока. При этом речь идет об устойчивости ставки, не приводящей к значительным рискам обеих сторон соглашения: кредитора и получателя кредита. Мы переходим к анализу финансовой схемы длительного контракта и ее ключевого параметра – низкой ставки.

Решение проблемы достижения низкого уровня процента и устойчивости ставки во времени при долгосрочном кредитовании. Прежде, чем приступить к описанию долгосрочных схем финансирования и процесса формирования низких ставок кредитования в проектах строительства судов необходимо сделать следующие отступление.

Как правило, ставка кредитования судостроения в мире осуществлялась в долларах США. При этом базисным индикатором для определения ставки кредита служила ставка LIBOR. 30 июня 2023 года рассмотрение Лондонской межбанковской ставки предложения в долларах США (LIBOR) прекратилось.

Фактически в настоящее время происходит переход на иные индикаторы для определения кредитных ставок – участники рынка переходят к использованию в качестве индикативной ставки обеспеченного финансирования овернайт (SOFR). В статье, опубликованной в Журнале Fixed Income под названием “Как оцениваются альтернативы LIBOR?”, председатель Глобальной практики NERA по ценным бумагам и финансам доктор Фатен Сабри, профессор Университета Джона Хопкинса, доктор Фрэнк Фабоцци и старший аналитик NERA Рамиза Ройя исследуют взаимосвязь между SOFR и LIBOR и анализируют различные дополнительные базовые ставки, которые рассматривались регулирующими органами, учеными и отраслевыми экспертами. См. [How Do Alternatives to LIBOR Measure Up?, www...]. В настоящее время данный процесс (перехода от ставки к новым инструментам индикатирования) не завершен и анализ схем финансирования на базе новой ставки в настоящее время не имеет смысла.

Опираясь на опыт европейской практики использования ставки Euribor, учитывая, что практика формирования ставок на базе LIBOR ушла в прошлое, оставим за скобками вопрос о разрешении ситуации с формированием новой практики на базе новой ставки, предполагая вернуться к этой проблеме позднее, когда ситуация с переходом на новую ставку завершится. В принципиальных моментах применение ставки Euribor в качестве индикатора для определения контрактной ставки в долгосрочных проектах совпадает с практикой формирования долгосрочного кредитования на базе ставки LIBOR. Дальнейшее описание работы схемы долгосрочного кредитования будет опираться преимущественно на европейский опыт, учитывая, что практика формирования ставок на базе LIBOR в принципиальных моментах совпадает с европейской. В качестве еще одного аргумента в пользу анализа именно европейского опыта монетарной политики, позволяющей добиться низких ставок долгосрочного кредитования, укажем на специфику финансовой системы еврозоны: финансовая сфера опирается преимущественно на банковскую систему кредитования, которая способна задействовать сложные финансовые инструменты и осуществлять долгосрочную политику в таких сферах как строительство, судостроение, авиастроение. При этом ставка Euribor, как один из ключевых индикаторов и финансовых инструментов, активно используется банками для целей ипотечного кредитования физических лиц и для целей долгосрочного кредитования проектов в различных отраслях. В дальнейшем мы будем прибегать к сравнению судостроения и строительной сферы, в особенности ипотечного строительства, как методологическому приему, позволяющему продвигаться в нашем исследовании. При долгосрочном кредитовании ставка кредита формируется как двусоставная: размер процентной ставки устанавливается исходя из базового индикатора (Euribor) плюс ставка фиксированной маржи банка, которую можно рассматривать как комиссию банка. Таким образом, ставка на практике является плавающей и зависит от конъюнктуры рынка и политики центрального банка (базовая часть) и фиксированной маржи (маржа также может быть плавающей, но размер ее колебаний определяется в контракте заранее и является не существенной величиной в случае контрактов для юридических лиц). Маржа, как правило, составляет долю от десятых долей процента до нескольких процентов.

Euribor не является единой процентной ставкой, а имеет несколько различных периодов: недельный, месячный, 3-х месячный, 6-ти месячный, годовой. Значения ставки постоянно меняются в зависимости от политики центрального банка и рыночной конъюнктуры. «Контрактными» ставками для длительных кредитов являются полугодовые и годовые ставки. При этом необходимо отметить, что ставка может иметь и отрицательное значение. Так, с 2016

по 2022 ставка по годовому Euribor была в отрицательной зоне. Отрицательные ставки в итоге приводят к максимально низким, приближающимся к нулевым, ставками кредитования (в кредитном договоре отрицательная ставка приравнивается к нулю). В настоящее время ставки являются одними из самых высоких с 2010 года и достигла почти 4% [Euribor: что это такое?, [www...](#)].

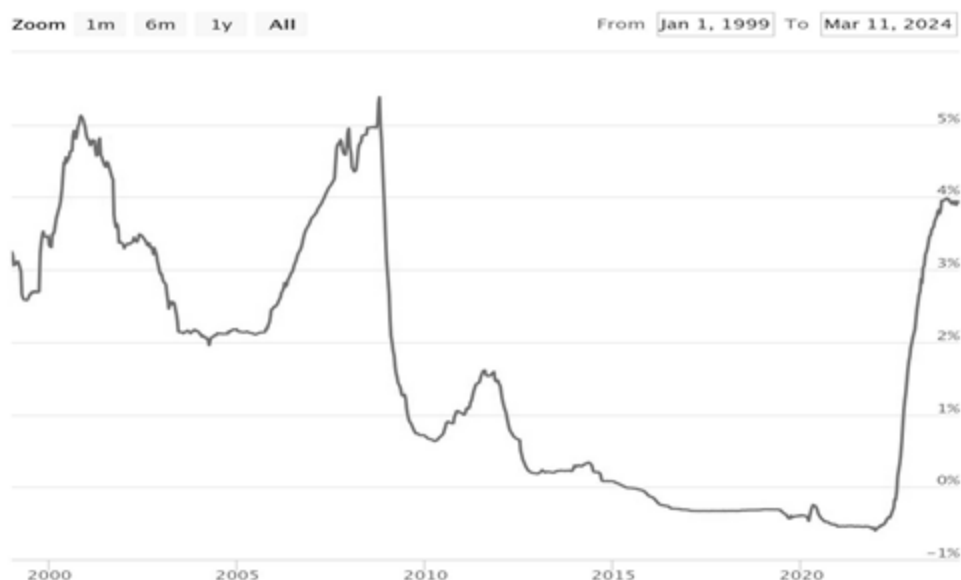


Рисунок 1. Динамика ставки Euribor

Текущие значения ставки Euribor на 11 марта (см [Euribor: что это такое?, [www...](#)])

Таблица 1 - Текущие значения ставки Euribor на 11 марта

Срок	Ставка в %
Неделя	3.893 %
1 месяц	3.871 %
3 месяца	3.928 %
6 месяцев	3.892 %
12 месяцев	3.703 %

Подробное описание технологии достижения низких ставок в еврозоне в рамках короткой статьи не представляется возможным. Для ее раскрытия необходимо дать детальное описание системы индикаторов ЕЦБ и принципов их «работы» как взаимосвязанной операционной системы и подробно остановиться на анализе таких инструментов политики ЕЦБ как целевое рефинансирование и программы денежного смягчения. Кроме того, переход к отрицательным ставкам имел свою пред-историю и развивался последовательно в несколько этапов, при этом действия ЕЦБ в разные периоды времени были реакцией на конкретные условия рынка. Деятельность в рамках политики отрицательных ставок разворачивалась в комплексе с элементами политики денежного смягчения. Подробно данный процесс исследован и описан в статье Кавицкой И.Л. «Институциональные особенности политики отрицательных процентных ставок Европейского Центрального банка» [Кавицкая, [www...](#)]. Кратко укажем, что ЕЦБ регулирует три процентные ставки, образующие коридор, в котором колеблется межбанковская процентная ставка «овернайт». Верхняя граница задается предельной ставкой по кредитным

линиям, центр коридора – основная ставка рефинансирования, нижняя граница – депозитная ставка, под которую банки размещают избыточную ликвидность в ЕЦБ в качестве депозита до следующего дня. Именно снижение ставки «овернайт» до отрицательного значения и запустило программу снижения ставок (в частности, «заставляя» банки прибегать к размещению свободных ресурсов на межбанковском рынке). Но достижение позитивных результатов в рамках программы отрицательных ставок стало возможным только после запуска серии программ долгосрочного целевого рефинансирования банков по низкой фиксированной ставке (0,25%) и активного применения мер количественного смягчения. Отметим также, что метод реализованный ЕЦБ – не единственный возможный подход к достижению снижения ставок: в других исторических реалиях, в условиях иной институциональной среды возможны иные подходы к достижению устойчивых в рамках определенного периода низких ставок-индикаторов, ставок-регуляторов, далее влияющих на снижение ставок сфере кредитования. Раскроем лишь некоторые из них:

- активная деятельность центрального банка на рынке межбанковского кредитования, направленная на предоставление ликвидности по низким или отрицательным ставкам,
- различные программы целевого рефинансирования, направленные на поддержку ипотеки, экспортного кредитования и кредитования малого бизнеса,
- проведение центральным банком политики снижения ключевой ставки.

Общим в различных подходах к достижению финансово-экономической устойчивости и прогнозируемости инвестиционных индикаторов, направленных на создание условий для длительных сроков кредитования является политика финансиализации. Ее параметры кратко можно описать как сочетания установок на рост монетизации экономики при соответствующем институциональном подкреплении: достижение роста финансовой глубины, активное использование финансовых технологий, построение необходимых (часто создаваемых в инновационном формате) финансовых институтов. В отраслевом измерении данная политика характеризуется наличием цели добиться роста долгосрочных инвестиций, направленных на обеспечение роста соответствующего сектора экономики: освоение технологических достижений, технологическая революция и создание системы инновационного развития по всем звеньям технологической цепочки требует резкого увеличения финансирования, наличия некоторой финансовой «избыточности» в отрасли, при которой существует не только технологически обусловленный спрос на инновации, но и запрос со стороны инвесторов на венчурные активы и проекты. Нарастающая финансиализация развитых экономик – общая тенденция, начавшаяся в конце прошлого века, подготовленная развитием финансовых технологий (секьюритизации, портфельного инвестирования, рефинансирования ипотеки и др.). «Чем больше финансовая глубина, тем более развитой является экономика. Тем лучше способна финансировать инновации, устойчивый рост, «экономическое чудо». Тем выше оценена. Тем ниже ссудный процент. Эта закономерность показана еще в 1990-е г.г. Всемирным банком и подтверждена большим объемом исследований.» [Миркин, 2015, с. 496].

В отличие от долгосрочных схем кредитования, применяемых в строительстве, в судостроении отсутствует залоговый актив на начальной стадии проекта. Еще одна особенность объекта кредитования в судостроении – ее неразложимость на составные активы, которые могут быть субсидиарно прокредитованы (привлечение средств физических лиц и малых инвесторов при кредитовании активов, выраженных в квадратных метрах строящейся площади нового объекта). Добавим также еще и отсутствие возможности секьюритизации кредитного портфеля. Поэтому обеспечение устойчивости ставки кредитования в условиях больших рисков

длительного проекта – задача нетривиальная. Тем не менее, решается по схеме аналогичной схеме ипотечного кредитования. В основании схемы – устойчивость ставки-индикатора (LIBOR, Euribor), которая гарантирует возможность привлечения банками средств, что фактически означает возможность рефинансировать предоставленные кредиты по определённой (относительно низкой) ставке. При этом в условиях политики отрицательных ставок со стороны ЕЦБ банки вынуждены постоянно осуществлять размещение финансовых ресурсов ранее рассматривавшихся как краткосрочные накопления. При условии отсутствия альтернативы финансового размещения этой ликвидности (в финансовые инструменты, на фондовом рынке) банки стремятся к увеличивать предложения кредитования реального сектора. Наличие алгоритма построения длительного контракта на базе индикатора Eurobor позволяет направлять кредитные ресурсы в проекты с длительными сроками реализации. При адекватности пролонгированной во времени размера ставки реальная рыночная ситуация в финансовой сфере и ориентируясь на гарантию возможности рефинансировать кредит (на межбанковском рынке или прибегая к ресурсам центрального банка), банк может позволить себе кредитование на длительный срок. Дополнительными факторами, обеспечивающими самую возможность осуществления практики применения в судостроении (и не только) длительных контрактов, является деятельность, направленная на снижение рисков со стороны судостроительной компании (нарушение сроков, рост стоимости строительства, стоимости судового комплектующего оборудования и т.п.). Наличие возможностей предоставления гарантий банкам со стороны получателей кредитов и участие в схемах кредитования страховых компаний снижают эти риски. При соблюдении этих условий долгосрочный контракт становится возможным: двусоставной характер ставки «ставка-индикатор» плюс «ставка банка» (которая может изменяться в определенных пределах при изменении финансовой ситуации на основании объективных параметров) дает возможность нивелировать проблему будущих рисков, обусловленных длительными сроками) для банков-кредиторов.

В заключении отметим одно очень важное обстоятельство, эффект «работы» финансовых институтов в рамках дописанного выше подхода, выходящий за рамки отраслевого уровня рассмотрения этой проблематики и оказывающий влияние на экономику в целом. Институционально подготовленная и поддерживая в процессе целенаправленной деятельности финансовых властей, схема долгосрочного финансирования, с ее политикой гарантированных (условно) низких ставок осуществляется без задействования механизмов финансирования за счет бюджета, что дает преимущества не только корпорациям европейских стран по отношению к корпорациям, которые находятся вне поля данных финансовых инструментов, но и обеспечивает преимущества страновых экономик. Страны, формирующие системные условия для обеспечения низких ставок ссудного процента на базе политики центральных банков, выигрывают конкуренцию в сфере рационального использования бюджетных средств в сравнении со странами, которые вынуждены задействовать бюджетные ресурсы для компенсации банкам программ предоставления кредитов по льготным ставкам (подробно об этом см. [Остарков, 2022, с. 71-79]).

Заключение

Судовладельцы и судостроительные компании, имеющие доступ к зарубежным (европейским и американским) кредитным ресурсам, находятся в принципиально лучших условиях безотносительно к дополнительным мерам поддержки, которые есть во всех странах с

развитой судостроительной отрасли. Низкие ставки кредитования обеспечиваются всей системой финансовых институтов и являются не просто результатом регулирующих практик европейских и американских банков, а результатом целенаправленной деятельности по созданию соответствующей финансовой среды (институты, нормативная система, эмиссионная, денежно-кредитная политика и программы развития) для деятельности бизнеса.

В условиях российского финансового рынка отсутствует система институтов, обеспечивающих возможность предоставления длительных кредитов с относительно устойчивой к изменениям финансового рынка ставки (путем ее завышения). Фактически проблема долгосрочной ставки кредита решается «включением» рисков предполагаемого изменения финансовой конъюнктуры в ставку кредита при его предоставлении, что приводит к ее повышению, призванному учесть все возможные риски в течении длительного срока. Этой же установкой (попытке предусмотреть все будущие риски изменения экономической конъюнктуры) задаются ограничения сроков контрактов. Невозможность прогнозирования рисков будущих периодов оборачивается краткосрочным характером кредитования.

В российской экономике отсутствуют базовые «элементы» для построения схемы долгосрочного контракта: ставка-индикатор, целенаправленная деятельность центрального банка по обеспечению устойчивости ставок, институциональная система снижения рисков. Отсутствует интерес банков работать по схемам длительных контрактов при высоких рисках неопределенности.

Длительный контракт в судостроении не может появиться стихийно, естественным путем (в отличие от более развитого с точки зрения применения финансовых технологий рынка строительного), формирование алгоритмов схемы долгосрочного финансирования требует активной работы со стороны финансовых властей, банковского сообщества, отраслевого регулятора, судостроителей и судовладельцев.

При анализе отраслевых мер поддержки зарубежных стран и разработке конкурентных предложений для российских отраслей необходимо учитывать, что они применяются и эффективно используются в синергии со сложившимися практиками финансирования. А эти практики по своим параметрам заведомо являются более «льготными» по сравнению с российскими схемами финансирования – это более низкие ставки, более длительные сроки, комплексный подход к снижению рисков на всех этапах финансирования.

Анализ схем финансирования зарубежных стран показывает, что основным действующим лицом – инициатором процесса строительства, организатором, запускающим схему, выступает как правило судоходная компания. Ее компетенции и понимание ситуации на логистическом рынке позволяют обеспечить загрузку судостроительных мощностей в корреляции с текущим и прогнозируемым спросом на логистические услуги. Кредиторы, посредники, иные участники схемы действуют в рамках своих позиций и встроены в схему финансирования таким образом, что основные риски финансирования и срыва выполнения заказа на верфи сняты прежде всего с конечного потребителя – будущей компании-эксплуатанта судна.

Формирование институциональных условий для снижения ставок кредитования на базе политики центральных банков и развитие программ целевого льготного рефинансирования создает значительные преимущества для страновых экономик, которые выигрывают конкуренцию со странами, опирающиеся при организации программ поддержки бизнеса на финансовые схемы и программы, финансируемые за счет бюджетных средств.

Библиография

1. Финансовые стратегии модернизации экономики: мировая практика./под ред. Я.М. Миркина – М.: Магистр, 2015. – 496 с.
2. Curtis The Law of Shipbuilding Contracts CRC Press, 3 apr. 2014 г. – p : 504)
3. Зарецкая Е.В. Использование бербоут-чартера для пополнения флота судоходных компаний в современных условиях// Автореферат на соискание степени кандидата экономических наук по ВАК РФ 08.00.05. <https://www.dissercat.com/content/ispolzovanie-berbout-chartera-dlya-popolneniya-flota-sudokhodnykh-kompanii-v-sovremennykh-us?ysclid=lox2s6ivn3119232142>
4. How Do Alternatives to LIBOR Measure Up? [электронный ресурс] <https://www.pm-research.com/content/iijfixinc/early/2023/10/05/jfi20231170> (дата обращения 20.08.2024)
5. Кавицкая И.Л. «Институциональные особенности политики отрицательных процентных ставок Европейского Центрального банка»//JOURNAL OF INSTITUTIONAL STUDIES Vol. 11, no. 1. 2019// <https://cyberleninka.ru/article/n/institutsionalnye-osobennosti-politiki-otritsatelnyh-protsentnyh-stavok-evropeyskogo-tsentralnogo-banka/viewer>
6. Остарков Н.А. Цифровой рубль и перспективы денежной кредитной политики в глобальной конкуренции финансовых технологий//Цифровая экономика № 5(21) 2022 с.71-79.
7. Euribor: что это такое? [электронный ресурс] <https://euribor.ee/ru/> (дата обращения 20.08.2024)
8. Simon Curtis The Law of Shipbuilding Contracts CRC Press, 3 apr. 2014 г. – p : 504)

Formation of institutional conditions for long-term credit contracts: the possibilities of applying European experience in Russian shipbuilding

Nikolai A. Ostarkov

PhD in Philosophy,
Senior Expert Analyst,
Eastern Center for Public Planning,
119019, 19, Novy Arbat str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: filial@vostokgosplan.ru

Artur V. Dvigubskii

Senior Analyst on Digital Transformation,
Eastern Center for Public Planning,
119019, 19, Novy Arbat str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: filial@vostokgosplan.ru

Abstract

Based on the study of foreign experience (mainly European) in financing the construction of ships, the main elements of the long-term contract scheme are revealed. The conducted research allows us to conclude that the possibility of carrying out production activities and the practice of implementing projects in shipbuilding and construction, based on long-term contracts, is achieved by creating institutional conditions that are formed as a result of the active activities of financial authorities. Low and constant lending rates under a long-term contract are not a spontaneous result of the economic development of the economy, but are achieved and reproduced in the context of a certain policy of the central bank with the active participation of financial institutions. Based on the analysis of the financing scheme in shipbuilding, the article provides proposals for an institutional

change in the system of support measures both in the shipbuilding industry and in other sectors of the Russian economy. The key issue of the financing scheme for any projects is ensuring low interest rates for loans for long-term contracts. In most developed economic countries, the task of ensuring low rates in the financial sector has been solved at the systemic level: the coordinated work of the interbank lending market, the refinancing system by central banks, a competent policy of setting key indicators, the active work of banking institutions, the existence of a securitization institute and a system for providing insurance and guarantees.

For citation

Ostarkov N.A., Dvigubskii A.V. (2024) Formirovanie institutsional'nykh uslovii dlya dolgosrochnykh kreditnykh kontraktov: vozmozhnosti primeneniya evropeiskogo opyta v rossiiskom sudostroenii [Formation of institutional conditions for long-term credit contracts: the possibilities of applying European experience in Russian shipbuilding]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (7A), pp. 290-301.

Keywords

Shipbuilding, long-term lending, loan rates.

References

1. Financial strategies for economic modernization: global practice. / edited by Ya. M., Mirkin - M.: Magister, 2015. - 496 p.
2. Curtis The Law of Shipbuilding Contracts CRC Press, April 3, 2014 - p: 504)
3. Abstract for the degree of candidate of economic sciences according to the Higher Attestation Commission of the Russian Federation 08.00.05. <https://www.dissercat.com/content/ispolzovanie-berbout-chartera-dlya-popolneniya-flota-sudokhodnykh-kompanii-v-sovremennykh-us?ysclid=lox2s6ivn3119232142>
4. How Do Alternatives to LIBOR Measure Up? [electronic resource] <https://www.pm-research.com/content/iijfixinc/early/2023/10/05/jfi20231170> (date of access 20.08.2024)
5. Kavitskaya I.L. "Institutional Features of the Negative Interest Rate Policy of the European Central Bank" // JOURNAL OF INSTITUTIONAL STUDIES Vol. 11, no. 1. 2019 // <https://cyberleninka.ru/article/n/institutsionalnye-osobennosti-politiki-otritsatelnyh-protsentnyh-stavok-evropeyskogo-tsentralnogo-banka/viewer>
6. Ostarkov N.A. The Digital Ruble and the Prospects of Monetary Credit Policy in the Global Competition of Financial Technologies//Digital Economy No. 5(21) 2022 pp.71-79.
7. Euribor: What is it? [electronic resource] <https://euribor.ee/ru/> (date of access 20.08.2024)
8. Simon Curtis The Law of Shipbuilding Contracts CRC Press, 3 Apr. 2014 – p: 504)