

ПО НЯКОИ ВЪПРОСИ НА ФИНАНСОВО - КРЕДИТНИТЕ ОТНОШЕНИЯ В ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ

Александър Стефанов, докторант

Технически университет - Варна

Резюме: *Разгледани са основните етапи в сферата за финансиране на морския отрасъл след Втората световна война. Формулирани са преимуществата и недостатъците на най - широко разпространените в корабоплавателната индустрия методи за финансиране - банкови кредитите и различни лизингови схеми. Показан е опита на някои водещи индустриални страни и прилаганите от тях схеми за финансиране на корабоплавателната им индустрия. Разгледани са проблемите и е предложена концепция за развитието на корабоплавателната индустрия в Р. България.*

Ключови думи: *корабоплаване, корабостроене, кредит, лизинг.*

ON SOME ISSUES OF FINANCIAL - CREDIT RELATIONS IN MERCHANT SHIPPING

Alexander Stefanov, PhD Student

Technical University - Varna

Abstract: *The main stages in the development of maritime industry financing after World War II are examined. The advantages and disadvantages of the most widely used financing methods in the shipping industry - bank loans and various leasing schemes - are outlined. The experience of leading industrial countries and the financing models they apply to support their shipping industries are presented. Key challenges are identified, and a conceptual framework for the development of the maritime industry in the Republic of Bulgaria is proposed.*

Key words: *shipping, ship building, credit, leasing.*

Въведение

Корабоплаването е отрасъл, който изисква огромен капитал, човешки ресурси и добър мениджмънт. Във връзка с това финансирането и ефективното управление на флота в продължение на цялата си история в развитието на корабоплаването винаги е било проблем за корабособствениците.

След Втората световна война сферата за финансиране на морския отрасъл динамично се променя, както и в която и да е друга финансова сфера. С увеличаването размера на корабите нараства и обема на нужните инвестиции в отрасъла, а с това и търсенето на капитал. Условието за финансирането в корабоплаването периодично се намират под влиянието на настъпващи промени за сметка на цикличния характер на отрасъла като през тези периоди, както банките, така и корабособствениците срещат сериозни трудности. За по точно разбиране на процесите произтичащи днес в областта на морската индустрия е необходимо да се проследят основните тенденции и промени, които са настъпили през последните десетилетия.

Изложение

Специалистите отделят шест етапа в развитието на сферата за финансиране на морския отрасъл от началото на 50-те години до днес.

Първата фаза в развитието на финансовата сфера на световното корабоплаване е характерна с придобиването на флот основно на базата на собствени средства. Финансирането чрез кредит и заемен капитал през този период се счита като признак на несигурно финансово състояние и не се практикува от водещите корабособственици.

Втората фаза започва от средата на 50-те години и продължава до началото на 70-те години. През този период започва бурно развитие в икономиката на западно европейските страни и Япония. Динамичните темпове в обема на търговията довеждат до революционни промени при финансиране на инвестициите в корабоплаването. Наличният капитал от експлоатацията вече не е достатъчен, за да покрие нарастващото търсене. Банките от своя страна предоставят значителни кредити гаранция, на които служат дългосрочни тайм чартерни контракти или залагане на кораба.

Третата фаза е характерна с отдръпването на много от корабособствениците от дългосрочното тайм чартърно фрахтоване на морски тонаж в края на 60-те години. Поради колебанията в конюнктурата на международния фрахтов пазар, много от корабособствениците, които фрахтоват кораби на дългосрочен тайм чартър понасят загуби и започват да фрахтоват своя тонаж на спотовия пазар. Нарушаването на равновесието в търсенето и предлагането, както и енергийната криза през 1973 г. довежда до сериозна депресия в корабоплаването.

Четвъртата фаза се характеризира с рязкото понижаване на конюнктурата на фрахтовия пазар в началото на 80-те години. Това съществено дава отражение в

банковия сектор и променя неговото отношение при оценката на риска в корабоплавателната индустрия. Много корабособственици не са в състояние да обслужват своите кредити, много от банките са принудени да напуснат сферата за финансиране на корабоплаването.

Петата фаза в развитието на пазара за финансиране на корабоплавателната дейност започва през 90-те години. В продължение на десет години необходимостта за финансиране на корабоплаването нарастват и най-сериозния проблем за този период е търсенето на инвестиционни ресурси за строителство на флот. През този период най-сериозен катализатор в развитието на финансовата сфера на морската индустрия стават немската система KG - за финансиране във флота и норвежската система KS - за финансиране.

В началото на XXI^{-ви} век започва **шестата – последна фаза** в развитието на пазара за финансиране на корабоплавателната индустрия. През периода 2001-2008 г. се наблюдава най-значителния за последното десетилетие подем в конюнктурата на фрахтовия пазар, който завършва с глобална финансова криза. Високата конюнктура доведе до значително увеличаване на печалбите на корабособствениците, което намери своето отражение в поръчките на нови кораби. Днес в света широко намират приложение най-различни схеми за финансиране на нов тонаж за сметка на привличане средства при участието на търговски банки, лизингови компании и други финансови институти. Финансирането на корабоплавателната индустрия става за сметка на синдицирани кредити, акционерен капитал и пуцане на високодоходни облигации.

Пазарът за финансиране на морската индустрия е значително по интернационализиран в сравнение с другите финансови пазари.

През последните години нараства и продължава да расте обемът за финансиране с привличането на чужд капитал извън корабоплаването. Привличането на капитал с помощта на KG фондовете става един от начините за смесено финансиране в корабоплаването. Засилващата се глобализация в морския финансов пазар довежда все повече към създаването на международни финансови структури. Докато Германия се превръща в един от основните центрове за финансиране на морския отрасъл, то страни като Кипър се превръщат във водещи центрове на корабоплавателен мениджмънт. Интеграционните процеси в корабоплавателната индустрия и банковия сектор довеждат до силното разрастване на корабоплавателните компании и до по-широкото използване на различни източници при инвестирането на отрасъла.

Към основните пазари за финансиране на корабоплавателната индустрия се отнасят:

- пазара на акции, които са осигурени с активи;
- пазар на средно и дългосрочни банкови кредити;
- пазар за финансиране на флот с прилагане на различни лизингови схеми;
- пазар на КГ фондовете и други аналогови системи за финансиране;
- пазар на облигации с фиксиран доход;
- високодоговоден пазар на заемаен капитал;
- пазар на сливане и поглъщане, интеграция на инвестиционните ресурси при създаването на обединени корабоплавателни компании - консорбциуми, холдинги, стратегически алианси, корабоплавателни пулове.

Между основните причини, които допринасят за включването на световните финансови институти в процесите за разширено възпроизводство на морския транспорт може да отнесем две основни причини: силен ръст за търсене на външни източници за финансиране и значителен отговор за предлагане на финансови средства на международния пазар. При това е важно да се подчертае, че развитието на международната морска търговия изиска от корабоплавателните компании такива капиталовложения в развитието на флот, които самото корабоплаване на базата на вътрешно финансиране не можеше да осигури. В резултат финансирането в корабоплаването започна да става при високото участие на кредитен капитал.

Най - широко разпространение в корабоплавателната индустрия намират пазара на средно и дългосрочни банкови кредити и пазара за финансиране на флот с прилагане на различни лизингови схеми.

Пазар на средно и дългосрочни банкови кредити

В областта на корабоплаването може да се отделят следните видове кредити за финансиране на инвестиционната дейност:

- Ипотечен кредит;
- Револверен кредит;
- Консорционен кредит (синдикиран кредит).

Търговските банки освен предоставяне и обслужване на кредити предлагат и други услуги като управление на риска, сливане и поглъщане на компании, предоставяне на консултации при финансиране. Ипотечните банки, които предоставят кредитите срещу ипотека на кораба организират привличането и акумулирането на

средства или пущат облигации, които на базата на местни закони осигуряват на местните инвеститори данъчни облекчения.

Преимущества на ипотечното кредитиране:

Практиката в инвестиционната дейност на корабоплавателните компании потвърждава, че кредитирането е мощен икономически механизъм за обновление и развитие на флота.

Недостатъци на ипотечното кредитиране:

- Опасен механизъм, който трябва да се ползва внимателно особено що се отнася до финансово неустойчиви компании;

- Придобиваният кораб трябва да бъде заложен в полза на банката кредитор. При това предмета на залога трябва да бъде регистриран по съответния начин. Така например, ако законодателството на определена страна създава определени проблеми или е предпоставка за пречки, то имуществото, в случая корабът, трябва да бъде регистриран в някоя от офшорните зони;

- Друг сериозен недостатък при обслужването на кредитите е краткият срок за покриването на кредита в сравнение с икономическата целесъобразност от експлоатацията на кораба;

- Голямо значение има и възрастта на кораба, чиято покупка се кредитира от банката;

- Годишната лихва която се плаща на банката е голяма (колебае се от 12 до 14 процента и повече).

Пазар за финансиране на флот с прилагане на различни лизингови схеми

При използването на лизинга за попълнение с морски тонаж техническата и търговската политика остава изцяло в ръцете на корабоплавателната компания, а лизинга се явява само финансов инструмент за възпроизводство. В практиката на страните с развита пазарна икономика се прилагат различни форми на лизинга всяка от които се характеризира със специфични особености. Но най-разпространените форми на лизинг в корабоплавателната практика са: оперативен или сервизен лизинг (operating lease), финансов или капиталов лизинг (financial lease) и техните разновидности, като възвратен (sale and lease back), леверажен (leveraged lease) с участието на трета страна или частен, директен (direct lease).

Ако говорим за достойнствата на лизинга е, че има 100 процента финансиране на проекта, както и липсата на ипотечни отношения между страната, която предоставя кораба и тази страна, която ще експлоатира кораба. Но трета страна винаги съществува,

тази която финансира проекта - това са потенциалните инвеститори, чийто риск като правило се гарантира от първокласна банка която следи за цялостното изпълнение на проекта.

Като обобщен икономически смисъл може да се каже, че лизинга представлява способ за финансови инвестиции с използването на аренда с цел извличане на данъчни и други изгоди. Благодарение на възможността за разделянето на правата на собственост от правата на експлоатация лизинга на корабите осигурява значителни потенциални изгоди на пазара за финансирането при попълнението с морски тонаж.

Към реалните преимущества на лизинга пред алтернативните начини за попълнение с тонаж може да се отнесат:

- Лизинга не изисква от лизингополучателя едновременно отклоняване на значителни финансови средства, освен изплащането на вноса в размер на 15 до 30 процента от стойността на кораба. При това построенят кораб може да представлява достатъчно обезпечение за привличане от лизингодателя на финансови средства;

- В данъчното законодателство могат да бъдат предвидени определени лизингови преференции, които позволяват при разумно използване съществено да се да се ограничат разходите на участниците в лизинговата сделка. Към такива се отнасят: възможности за ускорена амортизация, възможност за включване в пълен обем на лизинговите вноски в разходите на лизингополучателя (без ДДС), което им осигурява значителна икономия от данък печалба.

(В международната практика се прилагат данъчни облекчения два типа:

- облекчения на вложения капитал (правото да се изключи амортизацията от облаганата печалба)

- облекчения върху вноските за аренда и печалбата от лизинговата сделка)

- При лизинговите схеми корабът може да бъде зачислен по договореност на страните или към баланса на собственика - лизинговата компания или към баланса на корабособственика - лизингополучателя. Ако корабът е включен към баланса на лизингодателя, то лизингополучателят отчита кораба извън своя баланс, което значително подобрява структурата на неговия баланс. Това не може да стане при покупката на кораба със собствени средства или при схемата при привличане на кредит.

- След приключване на лизинговия договор корабът преминава/продава се във владение на лизингополучателя по остатъчната стойност и на практика на пълната си амортизирана стойност.

Какво показва опита на някои водещи индустриални страни, които финансират корабоплавателната си индустрия и прилагат различни данъчни облекчения.

До 1998 г. в Япония се развива пазар на лизинга (Cross Border Leasing - CBL) – известен като японски ливеражен лизинг (Japanese Leverage Leasing JLL). След 1998 г. законодателството се променя и с тези промени се формира нов пазар на японски оперативен лизинг (Japanese Operating Leasing – JOL). В Япония също така се прилага и възвратният лизинг.

Революцията на лизинговия пазар в САЩ настъпва през 50-те години. Един от най-разпространените на американския пазар форми за финансов лизинг, която се практикува масово в корабоплавателния бизнес е така наречената “Pickle” leasing structure.

При инвестирането на флот в продължение на последните 30 години немските компании използват схемата известна като KG – финансиране (KG –finance). Тази схема се състои в привличане капитала на голям брой малки частни акционери и данъчни облекчения.

KS - финансирането (kommandittselskap) е най-разпространената в Норвегия форма на компания с ограничена отговорност. Привлекателността на KS - финансирането за норвежските частни инвеститори се състои във възможности, които позволява законодателството за намаляване на сумите за облагане и прехвърлянето на средства на KS - компаниите (аналогично както KG).

Във Великобритания лизинга започва своето развитие след 1970 г., след въвеждането на данъчни облекчения. Прилаганата схема за финансов лизинг във Великобритания предвижда привличането на заеми от капиталови пазари, както и използването на офшорна специализирана целава компания.

Финансирането в корабоплаването може да се осъществи също така и с помощта на частните корабоплавателни фондове. Типична е схемата прилагана в Южна Корея, например схемата на Korean Shipping Fund.

Пускането на облигации или бондове се явява допълнение към основните начини за кредитирана при попълнение с кораби т.е при банков кредити и лизинг. Практиката за пуцане на облигации е много разпространена в страните с развита пазарна икономика – особено в САЩ.

Тип хибридно финансиране, което включва капиталови и заемни средства е мецанин финансиране /Mezzanine finance/.

Състояние на корабоплавателната индустрия в Р. България

- Българската държава през последните 20 години не отчита реалностите на международния фрахтов пазар и ролята и ползата от развитието на корабоплаването в Р. България. Последиците са рязко намаляване на морския и речен тонаж и до стареенето на флота експлоатиран от български корабособственици.

- До днес на практика всички компании които развиват този бизнес в страната регистрират своя тонаж под чужд флаг, а тези които са под български се опитват по един или друг начин искат да избягат и сменят българския флаг.

- В съвременните пазарни условия българските корабоплавателни компании са подложени на сериозни икономически и финансови трудности в конкурентната борба на международния пазар на транспортни услуги. Оставени на собствени ресурси това не позволява на корабособствениците да осъществяват възпроизводство на основните фондове в резултат на което тенденцията продължава.

Провежданата морска политика в Р. България в това число и данъчната политика не стимулира корабоплавателната индустрия в сравнение с компании от страните имащи международни регистри и които конкурират българските корабособственици и корабостроители на световния пазар. Провежданата морска политика в това число и данъчната политика не стимулира и привлича българския и чужд инвеститор да вложи своя капитал в корабоплаването. С цел осигуряване на възвращаемост и контрол на инвестициите чуждите кредитни институции изискват регистрацията в международни регистри с облагодетелстване данъчни условия.

Сериозна причина е липсата на инвестиционен интерес на български и чужди от инвестиране в този сектор. В България няма финансови институции специализирани във финансирането на морската индустрия. Има отделни случаи на предоставяне на кредити, но това не решава проблема и отделните корабособственици са принудени да търсят ресурс извън страната и да регистрират тонажа под удобен флаг.

От гледна точка на банките

Известно е, че корабоплаването като отрасъл е непривлекателен за банките в България което е свързано с особеностите в корабоплаването като:

- Корабоплавателния бизнес се отнася към отраслите с повишена степен на риска, както в технически отношение (спецификата на отрасъла, екологията), така и в търговско отношение (циклични колебания на фрахтовия пазар);

- Огромният размер на инвестициите в един съвременен морски кораб и ограничените ресурси на българските банки и филиали от друга;

- Значителния инвестиционен цикъл на един кораб който е 10-15 години и който определя минимален срок за кредитиране не по малко от 8-10 години;

- Практиката за ипотечно кредитиране предоставяно от българските банки определя средния размер за участие със средства на този, на който са предоставя кредитите да финансира проекта мин 25-30 %, което за средните и малки предприятия е непостижимо и непосилно финансово бреме;

- Възрастта на кораба което е предмет на ипотеката.

От гледна точка на корабособствениците условията, които се предлагат от българските банки е неприемливо по следните причини:

- несъответствие на нивото на лихвения процент на кредитите по средното ниво на доходност в корабоплавателния отрасъл;

- несъответствие на продължителността на периода на кредитиране по отношение на периода за окупаемост на морския кораб (от 10-15 години в зависимост от възрастта, размера и специализацията).

От гледна точка на българския частен инвеститор отрасъла ни е привлекателен по следните причини:

- липса на законодателна регулиране и създаване на стимули за инвеститорите с цел насочване на капитал в корабоплавателната индустрия в различните и форми. Например освобождаване от данък върху дивидентите, фиксирани дивиденти и т.н.;

- непознаване на отрасъла от българския инвеститор.

Много важно и може би перспективно направление за развитие на финансирането на корабоплавателните компании се явява развитието на лизинга на кораби в България. За съжаление пазара за финансов лизинг в България на практика липсва в областта на корабоплаването. За развитието на лизинга определено пречи и данъчното законодателство, което не предоставя преференции на лизинговите операции пред кредитните. На практика не съществуват ефективни данъчни стимули, които да поощряват лизинговия пазар, така както се прави в много страни с развита пазарна икономика.

В корабоплавателната индустрия в различните периоди на нейното развитие са прилагани и прилагат преки (директни) и непреки (косвени) методи на държавен протекционизъм. Към преките се отнасят държавното административно правно регулиран, а към непреките (косвените) - кредитно финансовото регулиране.

Към административно правните методи за държавно регулиране на търговската дейност в корабоплаването се отнасят: резервиране на превозите на товари за националния флот - едностранно и при подписването на двустранни договори, контрол от страна на държавата при подписването на контракти и чартъри, приемане на закони за защита на националните интереси в търговията и корабоплаването, държавни програми в развитието на националния флот, получаването на експортни и импортни лицензии, разрешения при фрахтоването на чужди кораби.

В условията на нарастващата конкуренция в областта на транспорта, а също така като се вземат под внимание изискванията на Световната търговска организация СТО (*World Trade Organization (WTO)*), Общото споразумение по търговията с услуги (ГАТС), Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (съкратено ОИСР) времето на директните мерки на държавния протекционизъм отмина. Но усилията на повечето страни си останаха насочени към повишаването на конкурентно способността на националния транспорт. Една от основните насоки в развитието на корабоплавателния отрасъл на страните от Европейския Съюз до 2018 г. е отказването от мерките на държавния монополизъм, но от друга страна прилагането на директни мерки на протекционизъм прилагани в другите страни сериозно обезпокоява Европейския съюз.

Между непреките или косвените методи или методите на кредитно финансовото регулиране следва да се отделят различни видове стимулиране чрез данъците, предоставяне на субсидии и различни кредитни облекчения.

Като анализираме опита на страните с развита пазарна икономика и най - вече страните от ЕС се вижда, че всички държави през последното десетилетие под една или друга форма създават ефективни средства за подкрепа на националната си морска индустрия. Както в целият свят, така и в страните от ЕС целта е не само да се получат приходи от развитието на националната морска индустрия, а да се търси и мултипликационния ефект за националната икономика като цяло, защита от резките колебания на фрахтовия пазар, икономическа безопасност на износа и вноса, осигуряването на високи международни стандарти на морския тонаж, пристанищата и инфраструктурата на страната. Основната задача е не да се регистрират стари кораби, а да се създадат условия за регистрация на нов тонаж отговарящ на международните стандарти с приоритет построен в български корабостроителници.

Перспективни източници за финансиране и развитие на българската морска индустрия се явяват:

- развитието на банковия кредит за корабоплавателната индустрия;
- лизинговите операции и;
- привличането на акционерен капитал за инвестиране на флот.

Създаването на алтернативен регистър, ясно законодателство и система от данъчни облекчения за инвеститорите, корабостроенето, предприятията на корабоплавателния мениджмънт и транзита и други ще позволи в дългосрочен аспект:

- да се увеличи състава на българския флот;
- да се увеличат приходите/валутните постъпления от превоза на чужди и наши товари;
- да се акумулират средства в български корабоплавателни компании;
- да се създадат допълнителни работни места на корабите и брега;
- да се получат ежегодни такси от регистрацията на корабите;
- да се получат отчисления от данък добавена стойност от екипажите и т.н.

В мултиплициран аспект реализацията на посочените мерки предполагат:

- нарастване обема в корабостроенето на корабостроителните заводи в България;
- привличане на допълнителни инвестиции в отрасъла;
- допълнителни работни места и като следствие икономии от разходи в бюджета за безработица;
- допълнителни постъпления в застрахователния и банков сектор;
- нарастване на отчисления за пенсионния фонд.

Заклучение

В перспектива изход от развиващата се ситуация се явява сътрудничеството между българските и международни банки в областта на финансиране на корабоплавателните компании. Ако българският клиент се обслужва от български и чужди и най - вече европейски банки, то могат да се избегнат и покрият голяма част от рисковете в този отрасъл. По такъв начин участието в проекти за съвместно финансиране за строителство на кораби може да стане една нова ниша на пазара за българските банки. Другият път е самостоятелно излизане на българските компании на международните пазари на капитала - път не много лесен особено за предприятия с ограничени ресурси.

Крайно време е националният капитал да заработи за корабоплаването, ако искаме този отрасъл да се запази.

Използвана литература:

1. ЗАКОН ЗА КОРПОРАТИВНОТО ПОДОХОДНО ОБЛАГАНЕ ЧЛ. 11В ЧЛ.
22. <https://lex.bg/laws/ldoc/2135540562>
2. Letter of the Group of Senior Shipping Professionals 22 Sept 2008 European Commission Maritime transport
3. Orfanidis A. Shipping Finance: Approach to the Hellenic market. Athens: National Technical University of Athens, 2004.
4. Recommendations of the Group of Senior Shipping Professionals, European Commission Maritime transport
5. http://www.dnevnik.bg/pazari/lichni_finansi/dictionary/
6. <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=92&id=824>