

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

№ 12 / 2024 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/problems-i-perspektivy-vyhoda-rossijskih-sudostroitelnyh-kompanij-na-ipo/

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности ВАК: 5.2.3

УДК 336.7

DOI: 10.54861/27131211_2024_12_38



ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ВЫХОДА РОССИЙСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ НА IPO

Зотов И.Д., аспирант, Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

Созинов С.А., аспирант, Нижегородский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г. Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В современных неустойчивых макроэкономических и микроэкономических условиях обеспечение финансовой стабильности судостроительных предприятий становится первоочередной задачей. Для решения актуальных проблем необходим вариативный поиск эффективных мер, направленных на стабилизацию финансовой системы отечественных предприятий. В данной статье рассматриваются проблемы и перспективы выхода российских судостроительных компаний на первичное публичное размещение акций (IPO), как одного из теоретико-методологических подходов к обеспечению финансовой стабильности судостроительного предприятия. Исследование показывает, что применение IPO в качестве рычага для улучшения финансовой устойчивости, несет как положительные, так и отрицательные результаты судостроительным предприятиям. Сделан вывод о том, что для развития судостроительной отрасли следует акцентировать внимание не только на потенциальных выгодах от размещения компаний на бирже, но и на возможных рисках и недостатках, связанных с этим процессом. Несмотря на различные риски от первичного размещения акций судостроительных компаний, необходимо постоянно развивать финансовую систему в соответствии с современными реалиями. Дополнительно финансовая система предприятия также является ключевым фактором при создании рациональной структуры экономической безопасности предприятия, которая влияет на продолжительное существование компании, отодвигая риски убыточности от своей деятельности. В заключительной части обосновывается важность правильного подхода к использованию IPO, как финансового рычага предприятия.

Ключевые слова: IPO, первичное публичное предложение, судостроение, привлечение капитала, технологии, регуляторные ограничения.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE RUSSIAN SHIPBUILDING COMPANIES ENTERING THE IPO

*Zotov I.D., Postgraduate Student, Volga State University of Water Transport,
Nizhny Novgorod, Russia*

*Sozinov S.A., Postgraduate Student, Nizhny Novgorod Institute of Management –
Branch of the Russian Academy of National Economy and Public Administration
under the President of the Russian Federation, Nizhny Novgorod, Russia*

Abstract. In today's unstable macroeconomic and microeconomic conditions, ensuring the financial stability of shipbuilding enterprises is becoming a top priority. To solve urgent problems, a variable search for effective measures aimed at stabilizing the financial system of domestic enterprises is necessary. This article discusses the problems and prospects of Russian shipbuilding companies in the water industry entering the initial public offering (IPO), as one of the theoretical and methodological approaches to ensuring the financial stability of a shipbuilding enterprise. The study shows that the use of IPOs as a lever to improve financial stability brings both positive and negative results to shipbuilding enterprises. This indicates that for the development of the shipbuilding industry, attention should be focused not only on the potential benefits of placing companies on the stock exchange, but also on the possible risks and disadvantages associated with this process. Despite the various risks from the initial public offering of shipbuilding companies, it is necessary to constantly develop the financial system in accordance with modern realities. Additionally, the financial system of the enterprise is also a key factor in creating a rational structure of economic security of the enterprise, which affects the long-term existence of the company, pushing the risks of loss from its activities. In conclusion, the importance of the correct approach to using IPO as a financial lever of the enterprise is emphasized.

Keywords: IPO, initial public offering, shipbuilding, capital raising, technology, regulatory restrictions.

JEL classification: L91, H54, Q56.

Для цитирования: Зотов И.Д., Созинов С.А. Проблемы и перспективы выхода российских судостроительных компаний на IPO // Прогрессивная экономика. 2024. № 12. С. 38–48. DOI: 10.54861/27131211_2024_12_38.

Статья поступила в редакцию: 03.12.2024 г. Одобрена после рецензирования: 15.01.2025 г. Принята к публикации: 15.01.2025 г.

For citation: Zotov I.D., Sozinov S.A. Problems and prospects of the Russian shipbuilding companies entering the IPO // Progressive Economy. 2024. No. 12. pp. 38–48. DOI: 10.54861/27131211_2024_12_38.

The article was submitted to the editorial office: 03/12/2024. Approved after review: 15/01/2025. Accepted for publication: 15/01/2025.

Введение

Актуальность темы обусловлена необходимостью привлечения капитала для модернизации флота и улучшения транспортной инфраструктуры, а также повышения конкурентоспособности на международном рынке. Кроме того, приоритетное внимание уделяется экологической безопасности и устойчивому развитию транспортной системы, поскольку эти аспекты играют ключевую роль в обеспечении экономической безопасности Российской Федерации [7].

В статье проводится анализ экономических, регуляторных и организационных барьеров, с которыми сталкиваются компании при подготовке к IPO, и предлагаются рекомендации по их преодолению. Исследование основывается на теоретических подходах и эмпирических данных, что позволяет выявить ключевые факторы успешного выхода на IPO в условиях российской экономики. Таким образом, *целью* данной статьи является анализ проблем и перспектив выхода российских судостроительных компаний на IPO. В рамках исследования будут рассмотрены теоретические аспекты IPO, проанализированы особенности российского рынка водного транспорта, выявлены основные проблемы, с которыми сталкиваются компании при подготовке к IPO, а также предложены рекомендации по успешному проведению IPO.

Повышение инвестиционного потока и увеличение экономических показателей судостроительных компаний является основным фактором при модернизации и расширении производимой продукции предприятия. Для выявления перспективных направлений по развитию судостроительного предприятия были рассмотрены варианты решения проблем и перспективы создания заявок IPO.

Обзор литературы

В последние годы тема выхода российских компаний на IPO (Initial Public Offering – первичное публичное предложение акций) становится все более актуальной. За период с 2023 по 2024 гг. несмотря на наложение санкций на СПБ Биржу (SPB) и Московскую Биржу (МОЕХ), большое количество русских компаний из различных отраслей успешно вышли на IPO. В гипотезе можно предположить, что такое увеличение связано с ростом компаний и отсутствием альтернатив по инвестированию, так как инвестиции в западные компании теперь невозможны, следовательно, инвесторам предоставляется альтернатива для вложения своих активов в русские компании, дополнительно влияющая на экономическую составляющую компаний и экономики страны в целом. Кроме того, статистические данные показывают нам, что число активных инвесторов на Московской бирже (МОЕХ) с начала 2022 года выросло на 35,6% до 4,07 миллионов человек [3].

В соответствии с текущей экономической нестабильностью возрастают процентные ставки, что приводит к увеличению количества финансовых обязательств компаний. Тем не менее внешнеполитические ограничения увеличивают проблематику финансового роста компаний и соответствующего

развития, отражаясь на функционировании их основного экономического рода деятельности. В момент поиска по привлечению дополнительного капитала для развития компании первичное публичное предложение акций сможет стать альтернативным источником привлечения дополнительного капитала для развития компании. Таким образом можно говорить, о том, что перспектива участия судостроительных предприятий в биржевом размещении достаточно актуальна.

Основная цель IPO заключается в предоставлении компаниям возможность привлечь значительные финансовые ресурсы для дальнейшего развития и расширения. Однако, несмотря на очевидные преимущества, процесс выхода на IPO в России сопровождается множеством проблем и рисков, особенно для компаний судостроения. Как отмечают Д.А. Куразова и С.Ю. Ботнар [6], важной составляющей процесса первичного размещения акций компании на бирже в России являются правовые и финансовые условия, которые могут влиять на успешность использования такого финансового рычага. Кроме того, А.И. Соснило, А.С. Онрос, Г.С. Онрос [11] в своем исследовании отмечают, что важно учитывать финансовые показатели, конъюнктуру рынка, инвестиционную привлекательность и инновационные технологии, используемые компанией в производстве. Согласно исследованию Ю.В. Мазановой [8], текущие вызовы и возможности в современных реалиях для российских компаний в контексте IPO становятся особенно актуальными. Происходит отток капитала иностранных инвесторов, что подчеркивает необходимость для судостроительных компаний адаптироваться к новым рыночным условиям и находить пути для привлечения капитала. Данный аспект заслуживает особого внимания, так как водный транспорт играет важную роль в экономике России, обеспечивая транспортировку грузов и развитие внутреннего туризма, а также досуга жителей страны.

Материалы и методы

Анализ особенностей российского рынка IPO выявляет наличие затруднений и нюансов связанными с законодательными ограничениями, низкой ликвидностью фондового рынка и общей экономической нестабильностью [1]. В тоже время законодательная база Российской Федерации стремится ужесточить существующие требования по первичному размещению компаний на бирже и создавать прозрачность, включая раскрытие финансовой информации, соблюдение корпоративных стандартов управления и выполнение требований по соблюдению прав акционеров. В соответствии с Федеральным законом № 39 «О рынке ценных бумаг», предусмотрен жесткий контроль со стороны Центрального банка и других регулирующих органов, что создает дополнительные барьеры для компаний, особенно в сложных отраслях, таких как водный транспорт [13].

Несмотря на сложности, возникающие в момент подготовки выхода на IPO, этот процесс имеет ряд значительных преимуществ. Привлечение

капитала, повышение узнаваемости компании, улучшение корпоративного управления – все это может способствовать росту и развитию компании.

Проведя анализ количества вышедших на IPO русских компаний с 2020-2024 года (рис. 1), активность использования данного метода в качестве привлечения капитала является альтернативной финансовой стратегией у компаний.

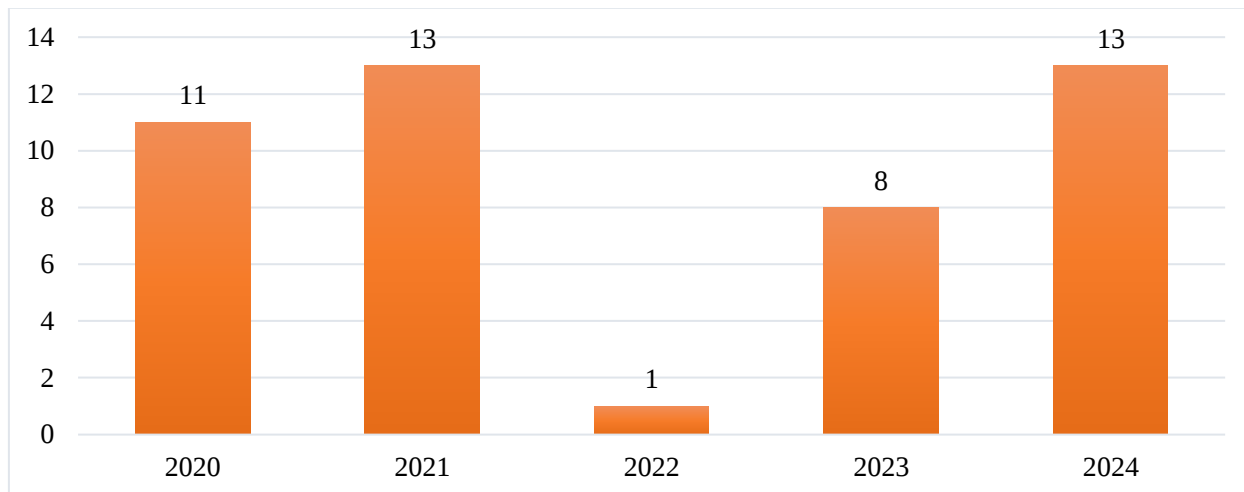


Рис. 1. Динамика роста количества IPO в Российской Федерации за период с 2021–2024 гг.

Источник: составлено авторами по данным [2]

Как показывает статистика проведенных IPO за указанный временной отрезок, российские компании активно принимали участие в первичном публичном размещении акций несмотря на экономическую нестабильность в стране. Однако для российских судостроительных компаний существуют специфические риски, такие как зависимость от государственного регулирования, колебания цен на нефть и прочие факторы, влияющие на рынок транспортных услуг.

В этом контексте российский сектор водного транспорта включает в себя как морские, так и речные перевозки. Компании, работающие в этой отрасли, сталкиваются с многочисленными проблемами, в том числе со старением флота, поскольку устаревшие суда требуют больших капитальных вложений на ремонт и обслуживание, недостаточным финансированием, которое ограничивает модернизацию и обновление флота, строгими экологическими нормами [3]. На рисунке 2 показана возрастная структура действующего речного флота (%), что подтверждает проблематику слабого обновления судов. Рисунок 2 показывает, что большая часть внутреннего флота эксплуатируется больше 20 лет, что затрудняет внедрение современных технологий в производство, увеличивает риск аварийности судов.

На сегодняшний день по статистической отчётности в России эксплуатируется около 12 тысяч грузовых речных судов и судов смешанного плавания, около 1,6 тысяч средних и крупных пассажирских судов. Исходя из установленных норм и требований по эксплуатации судов, больше половины

грузового речного флота осуществляет свою деятельность за пределами нормативных сроков эксплуатации, что говорит о важности решения первоочередных проблем для привлечения инвестиционной привлекательности.

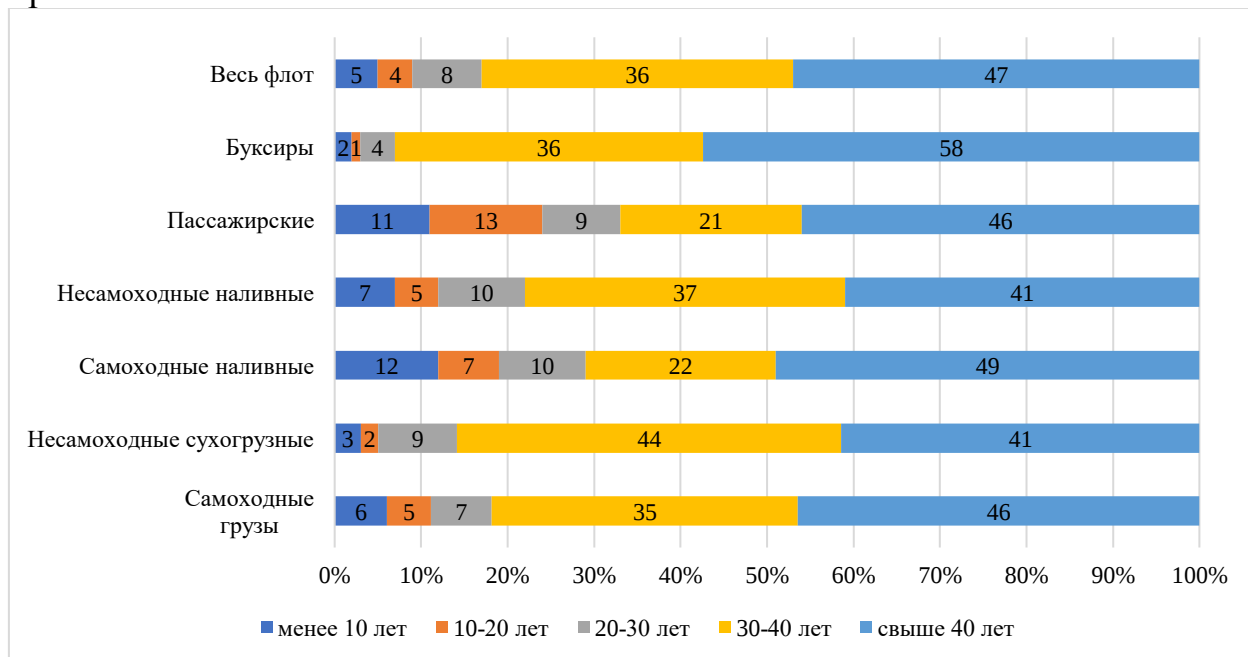


Рис. 2. Результаты проведенного анализа старения внутреннего водного транспорта, %

Источник: составлено авторами по данным [12]

На рисунке 3 показана возрастная структура действующего внешнего флота (%), что также подтверждает проблематику слабого обновления судов для осуществления внешних перевозок.

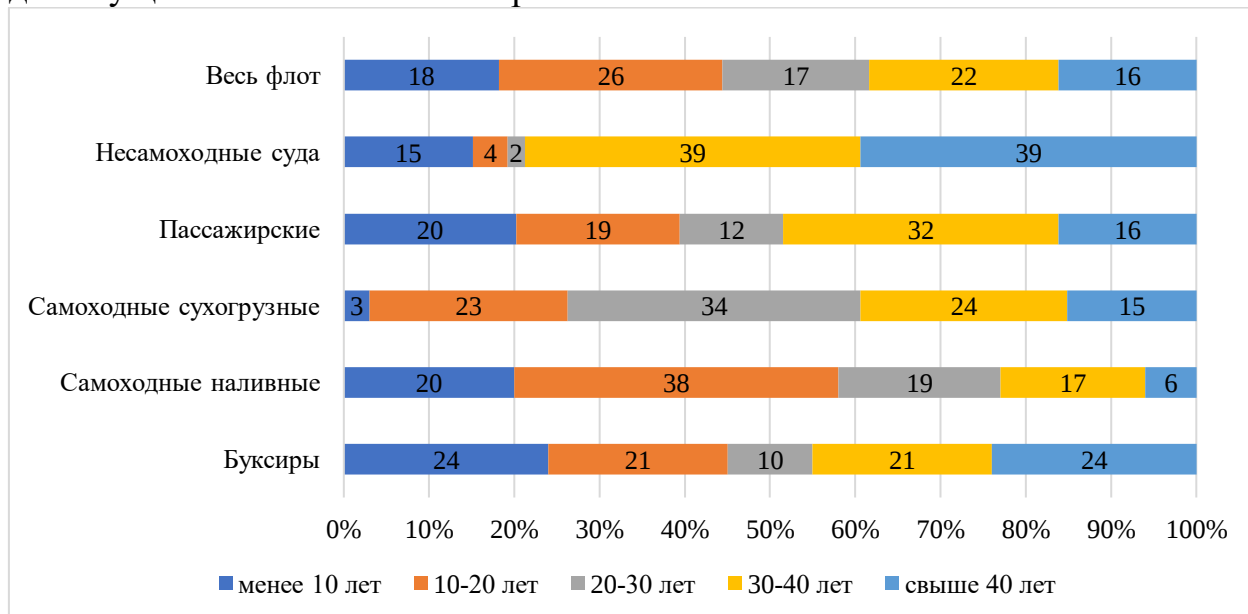


Рис. 3. Результаты проведенного анализа старения морского флота, %

Источник: составлено авторами по данным [12]

Несмотря на эти препятствия, водный транспорт остается важнейшим компонентом транспортной инфраструктуры России, особенно в отдаленных и труднодоступных районах. Ключевыми игроками в российской отрасли водного транспорта являются такие компании, как ПАО «Совкомфлот» (транспортировка нефти и газа), ПАО «Русская судоходная компания» (осуществление морских и речных перевозок), ПАО «Волготанкер» (транспортировка грузов по внутренним водным путям), АО «Объединённая судостроительная корпорация» (государственная корпорация, в состав которой входят основные судостроительные и судоремонтные верфи) и различные региональные компании, специализирующиеся на речных перевозках. Финансовое положение этих компаний различно, но многие из них сталкиваются с низкой рентабельностью и высоким уровнем задолженности [8]. Эти проблемы значительно усложняют процесс выхода на биржу, требуя от компаний тщательной подготовки и реструктуризации. На российском рынке было всего несколько примеров, когда компании водной отрасли становились публичными, в основном из-за относительно низкой привлекательности отрасли для инвесторов. Тем не менее, были достигнуты определенные успехи. Например, ПАО «Совкомфлот» успешно провело IPO в 2020 году, привлекая значительные средства для обновления флота. Тем не менее, не все IPO были успешными; многие компании столкнулись с трудностями на этапах подготовки или размещения, что привело к снижению их рыночной стоимости [9].

Рассмотрев различные формулировки понятия IPO и его особенностей в российских условиях, можно сделать небольшое заключение, что IPO – это первый публичный выпуск акций компании, который знаменует собой переход частной компании в разряд публичных и способствует привлечению значительных средств для финансирования корпоративных проектов.

Результаты и обсуждение

При изучении различных политических и экономических условий, влияющих на инвестиционную деятельность во всем мире, были выявлены значительные трудности, с которыми сталкиваются российские компании судостроительной отрасли при попытке стать публичными. Основные проблемы связаны с экономической нестабильностью, санкциями и сильной зависимостью многих материнских и дочерних компаний от государственных оборонных контрактов [5]. Эти факторы в значительной степени влияют на способность российских компаний проводить IPO. Судостроительный сектор особенно уязвим к этим воздействиям из-за его зависимости от международной торговли и колебаний валютных курсов. В результате многие компании вынуждены откладывать проведение IPO из-за неблагоприятных рыночных условий и высокого уровня неопределенности.

Анализируя статистические данные первичного публичного размещения акций российских компаний с 2020–2024гг. (Таблица 1), можно сказать, что объем привлеченных инвестиций компаний, осуществляющих деятельность в ключевых экономических отраслях страны, а также компаний

представляющих новую категорию бизнеса (шеринг) такие как «Делимобиль», «Woosh» достаточно велик для последующего развития компаний. К тому же компания водной отрасли (ПАО «Совкомфлот»), приводимая в качестве примера выше по тексту привлекла большое количество денежного потока в размере 42,9 миллиардов рублей, что является для водной отрасли достаточной большим потоком привлечения инвестиций.

Таблица 1

Объем привлеченного капитала за счет проведения IPO российских компаний 2020–2024гг

№	Эмитент	Дата IPO	Объем привлечения (млрд. руб.)	Free-float
1	Совкомфлот	07.10.2020	42,9	15,6%
2	Сегежа	28.04.2021	30	23,9%
3	Евротранс	21.11.2023	13,5	24,5%
4	Совкомбанк	15.12.2023	11,5	5,0%
5	Южуралзолото	22.11.2023	7	6,0%
6	Группа Позитив	17.12.2021	5,1	10,0%
7	Делимобиль	07.02.2024	4,2	9,0%
8	Диасофт	13.02.2024	4,1	8,0%
9	Henderson	02.11.2023	3,8	13,9%
10	Астра	13.10.2023	3,5	5,0%
11	Самолет	29.10.2020	2,9	5,1%
12	Whoosh	14.12.2022	2,1	10,0%
13	Светофор	18.01.2021	1,6	10,0%
14	Генетико	25.04.2023	1,5	12,0%
15	КЛВЗ Кристалл	22.02.2024	1,2	13,0%
16	CarMoney	03.06.2023	0,6	10,0%
17	Мосгорломбард	28.12.2023	0,3	14,6%

Источник: составлено авторами по данным [2]

Несмотря на вызываемые внешнеполитическими обстоятельствами трудности, российские компании доказывают, что IPO позволяет привлекать значительный капитал для развития своей деятельности. В таблице 1 показано, что объем привлеченных инвестиций неоднороден. Средний объем привлеченного капитала составил 8,0 миллиардов рублей, наименьший объем равняется 0,3 миллиарда рублей («Мосгорломбард»), а самым объемным IPO у компании ПАО «Совкомфлот». Статистические данные подтверждают, что различие сфер деятельности у компаний так же играют важную роль в объеме привлеченного капитала, показывая, что инвесторы доверяют более устойчивым и более стабильным сферам экономической деятельности компаний. Тем не менее судостроительная отрасль является одним из ключевых направлений экономического развития государства, которое активно развивает внешнюю торговлю и внутренний туризм.

Для российских компаний подготовка к IPO требует значительных финансовых и организационных ресурсов. Компаниям в секторе водного транспорта часто не хватает опыта, они имеют низкую капитализацию и работают с непрозрачными корпоративными структурами. Эти факторы делают процесс IPO сложным и рискованным, требуя от участвующих компаний тщательной подготовки и стратегического планирования. Кроме того, судостроительная отрасль должна руководствоваться строгими нормативными требованиями, включая строгие экологические стандарты, протоколы безопасности и надзор за соблюдением прав акционеров. Все эти факторы в совокупности создают значительные препятствия для успешного проведения IPO.

В частности, при соблюдении обязательных требований в области улучшения инвестиционной привлекательности судостроительных компаний для успешного выхода на IPO важно постоянно совершенствовать производственные процессы и систему управления включая повышение финансовой прозрачности, внедрение инновационных технологий в производство и систему менеджмента, создание конкурентоспособности компании (наличие долгосрочных контрактов с ключевыми клиентами, создание уникальных преимуществ). Тем не менее сотрудничество с государством в рамках финансовой поддержки способно сыграть ключевую роль в повышении инвестиционной привлекательности судостроительного предприятия. В поддержку от государства может включаться субсидии, налоговые льготы и финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Таким образом проанализировав как положительные, так и отрицательные компоненты выхода судостроительных компаний на IPO можно сказать, что с целью привлечения дополнительного капитала для развития компаний, можно решить часть актуальных проблем, таких как обновление производственного оборудования, внедрение инновационных технологий, повышение заработной платы и улучшение экономической безопасности предприятия в целом.

Заключение

На основании проведенного анализа можно сделать вывод, что первичное публичное размещение акций судостроительных компаний представляет собой многоаспектный процесс, оказывающий как положительное, так и отрицательное влияние на их деятельность. С одной стороны, привлечение значительного капитала через IPO открывает возможности для расширения ассортимента продукции, увеличения инвестиций в модернизацию оборудования и обновление флота, что особенно важно в условиях значительного старения судов. Кроме того, IPO способствует повышению узнаваемости компании, улучшению системы корпоративного управления и формированию более прозрачной структуры бизнеса. Данные аспекты усиливают конкурентоспособность предприятий на внутреннем и международном рынках, что имеет стратегическое значение для развития отрасли и экономики в целом. С другой стороны, участие в IPO

связано с рядом существенных рисков. Среди них можно выделить подверженность рыночным колебаниям, угрозу потери контроля над компанией со стороны ее владельцев, а также ограниченную гибкость в условиях быстрых изменений рыночной конъюнктуры. Перечисленные факторы требуют от компаний высокопрофессионального подхода к планированию IPO, включая тщательную подготовку и управление рисками на всех этапах процесса.

Судостроительные компании, планирующие выйти на биржу, сталкиваются с многочисленными барьерами, среди которых отмечаются экономическая нестабильность, высокая конкуренция, жесткие экологические и правовые нормы, а также ограниченность внутренних финансовых ресурсов. Однако, как показывает анализ, эти трудности являются преодолимыми при условии правильной стратегии и эффективного управления. Для успешного выхода на IPO судостроительным предприятиям необходимо уделить особое внимание финансовой прозрачности, улучшению корпоративного управления, внедрению инновационных технологий и созданию уникальных конкурентных преимуществ. Поддержка государства, выражающаяся в виде налоговых льгот, субсидий и финансирования научно-исследовательских программ, также может сыграть важную роль в повышении инвестиционной привлекательности отрасли. Таким образом, несмотря на сложность и многогранность процесса IPO, он предоставляет уникальную возможность для российской судостроительной отрасли решить насущные проблемы, привлечь дополнительные финансовые ресурсы и заложить основы для устойчивого развития.

Литература

1. Васюк Е.В. История зарождения IPO в России // Россия и мир в исторической ретроспективе. К 120-летию со дня рождения выдающегося государственного деятеля А.Н. Косыгина: Материалы XXX международной научной конференции. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна, 2024. С. 164–167.
2. Галиева Г., Андреев Р., Соловьев Д. Бум IPO в России: эффект для рынков капитала // Эксперт РА. URL: https://raexpert.ru/researches/ua/debt_market_2024.
3. Иная информация, касающаяся сводной (консолидированной) отчетности // Интерфакс – сервис раскрытия информации. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=43&type=4>.
4. Крылов А.Н. Повышение конкурентоспособности транспортной компании за счет инвестиций в инфраструктуру // Вестник МГПУ. Серия: Экономика. 2022. № 1 (31). С. 49–59.
5. Кузнецова Е.Ю. Применение контрактов жизненного цикла в транспортной отрасли: проблемы и перспективы // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2022. № 1 (53). С. 92–101.

6. Куразова Д.А., Ботнарь С.Ю. Особенности IPO на российском фондовом рынке // Управление. Бизнес. Власть. 2016. № 1 (10). С. 44–48.
7. Лаптев Н.А. Развитие инфраструктуры на внутренних водных путях российской федерации в целях обеспечения бункеровки газовым топливом судов с двигателями внутреннего сгорания на акватории Астрахань-Москва // Прогрессивная экономика. 2024. № 1. С. 85–101.
8. Мазанова Ю.В. Особенности IPO российских компаний в современных условиях // Национальные финансовые системы в новых геополитических условиях: вызовы и возможности для России: Материалы международной научно-практической конференции. Ростов-на-Дону: Ростовский государственный экономический университет «РИНХ», 2024. С. 294–297.
9. ПАО «Совкомфлот»: официальный отчет по итогам IPO. URL: <https://www.sovcomflot.ru>.
10. Соколова О.В., Холопов К.В. Проблемы и перспективы международной интеграции российских внутренних водных путей // Российский внешнеэкономический вестник. 2012. № 2. С. 60–66.
11. Соснило А.И., Оноре А.С., Оноре Г.С. Анализ и оценка эффективности IPO Российских компаний // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2023. № 1. С. 27–33.
12. Транспорт в деталях // ГТЛК. URL: https://www.gtlk.ru/press_room/transport-v-detalyakh/transport-v-detalyakh-vodnyu-transport/.
13. Федеральный закон «О рынке ценных бумаг» от 22 апреля 1996 г. № 39-ФЗ (в ред. от 11 июня 2021 г.) // Собр. законодательства РФ. 1996. № 17. Ст. 1918.