

УДК 629.5.081.2:336.713

К 78

ВАРІАНТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ ФІНАНСОВИМИ РЕСУРСАМИ

О. М. Крамаренко, ст. викл.

Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

Анотація. Охарактеризовано потребу українського суднобудування у залученні кредитних ресурсів. Висвітлено можливі шляхи її задоволення, у тому числі за рахунок створення консорціального об'єднання банків, розробки й підписання лізингових угод, створення акціонерних товариств з використанням коштів замовників, будівників та експлуатаційних компаній.

Ключові слова: кредитні ресурси, суднобудівні підприємства, альтернативні шляхи залучення ресурсів, консорціальне кредитування, лізингові угоди, акціонування.

Аннотация. Охарактеризована потребность украинского судостроения в привлечении кредитных ресурсов. Освещены возможные пути ее удовлетворения, в том числе за счет создания консорциального объединения банков, разработки и подписания лизинговых договоров, создания акционерных обществ с использованием средств заказчиков, строителей и эксплуатационных компаний.

Ключевые слова: кредитные ресурсы, судостроительные предприятия, альтернативные пути привлечения ресурсов, консорциальное кредитование, лизинговые договора, акционирование.

Abstract. Demand of Ukrainian shipbuilding industry in credit resources attraction is analyzed. Possible ways of its satisfaction are considered including the variant of starting consortium bank consolidation, development and concluding leasing contracts, development of joint-stock companies using customers, builders and maintenance companies means.

Keywords: credit resources, shipbuilding enterprises, alternative ways of resources attraction, consortium crediting, leasing contracts, corporatization.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Суднобудування — особлива галузь, в якій порівняно великими є ціни замовлень, терміни їх виготовлення, існує постійна необхідність оперативного реагування на можливі відхилення від запланованого графіка робіт тощо. Проте загальний план-графік спуску суден заводу-виробнику необхідно виконувати. У такій ситуації особливо важливою для суднобудівників є роль залучених та запозичених коштів. Імовірні варіанти задоволення потреб суднобудівної галузі у вказаних ресурсах досліджуються багатьма науковцями. Але особливий інтерес становить вивчення такого способу фінансового ресурсозабезпечення, який надасть змогу підприємствам-суднобудівникам та їх замовникам право й можливість вільного конкурентного обрання найбільш ефективного варіанта отримання кредитних ресурсів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Вивченням питань забезпечення суднобудівних підприємств фінансовими ресурсами займаються російські вчені В.В. Чугунов, Є.А. Горін, які виділяють перелік основних форм задоволення необхідної потреби суднобудування у грошових коштах: банківське кредитування, лізингові угоди та акціонування [3]. Відомий український дослідник Г.В. Єгоров розглядає можливість завантаження замовленнями українських суднобудівних заводів за ра-

хунок отримання фінансових ресурсів від Російської Федерації, з урахуванням прийнятої Федеральної цільової програми РФ «Развитие транспортной системы РФ на 2010–2015 годы» [1].

МЕТА СТАТТІ — вивчення варіантів забезпечення суднобудівних підприємств фінансовими ресурсами у взаємозв'язку з особливостями їх виробництва та дослідження механізмів отримання галуззю кредитних коштів за умови конкурентного задоволення її ресурсного попиту.

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Основним фактором впливу на обсяги ресурсного попиту суднобудівних підприємств вважається ціновий рівень суден, що будуються або реалізуються для подальшої експлуатації. Ціни на нові судна, за відомостями «Единой системы информации об обстановке в Мировом океане» [4], істотно залежать: поперше, від того, це судно — новобудова чи, навпаки, «секонд-хенд»; по-друге, від типів суден та їх дедвейту. Так, найдешевшими є баржі, суховантажні судна, а найдорожчими вважаються пасажирські судна, ціни на які є найвищими, що наочно видно на графіку рис. 1.

З графіка на рис. 1 випливає, що основним фактором впливу на рівень ціни суден певного виду є їх дедвейт, а верхня цінова межа навіть перевищує 800 млн дол. Причому останніми роками спостерігається тенденція до її (межі) підвищення за всіма типами суден. Це, з одного боку, стимулює

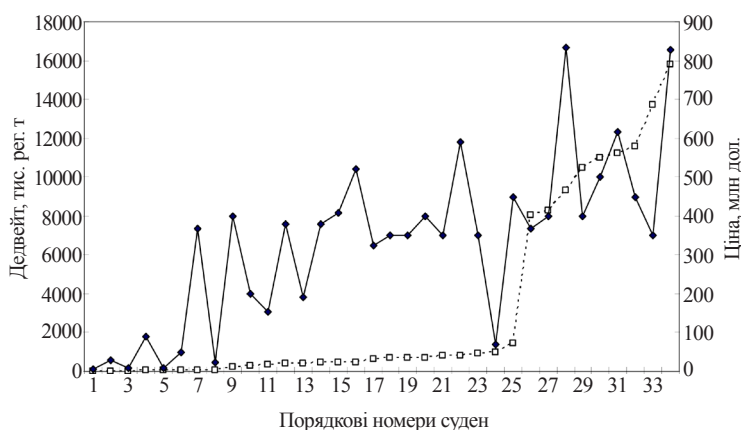


Рис. 1. Ціни на пасажирські судна 1999–2005 рр. побудови, які експлуатуються у Російській Федерації; - □ - — дедвейт; —◆— — ціна

виробників, а з іншого — вимагає інвестування у виробництво значних обсягів ресурсів [1, С. 444].

Основними видами організації фінансування суден (післяпостачального фінансування) вважаються: а) позички (звичайні, з відстроченням платежів та зі збільшенням платежів); б) експортні позички, які надаються в рамках Організації економічної співпраці та розвитку ; в) акціонування та г) лізинг [5].

Надання банками позичок як варіант ресурсозабезпечення суднобудування має низку особливостей. Так, кредитування банківськими установами суднобудівних підприємств здійснюється відповідно до принципів його організації і порядку надання позичок, установленому кожним банком окремо. Однак загальним для всіх установ при наданні кредитних послуг є необхідність оцінки власного кредитного ризику для вирішення питання щодо можливості надання позички тому чи іншому позичальнику.

Оцінити рівень імовірного ризику, на який наражатимуться українські банки при повному задоволенні потреб суднобудівних підприємств України у кредитних ресурсах, пропонуємо за допомогою коефіцієнта максимального розміру кредитного ризику на одного контрагента з урахуванням потенційних потреб позичальника:

$$H7_3 = \frac{3 + 3_n}{PK}, \quad (1)$$

де 3 — загальні зобов'язання підприємства-позичальника згідно з його фінансовою звітністю; 3_n — позабалансові зобов'язання, видані банком позичальнику; PK — регулятивний капітал банку.

На рис. 2 наведено значення нормативів максимального розміру кредитного ризику на одного контрагента з урахуванням потенційних потреб суднобудівних підприємств (H7₃) у порівнянні з нормативом кредитного ризику на одного контрагента (H7) згідно з вимогами Інструкції НБУ «Про порядок регулювання діяльності банків України», затвердженої постановою Правління НБУ № 368 від 28.08.2001 [2]. Обчислення проведено для ПАТ «Банк «Фінанси та

кредит», оскільки ця установа активно кредитує галузь останніми роками.

З графіків, зображених на рис. 2, видно, що навіть тоді, коли власний капітал банку поступово зростає, спостерігається перевищення його H7₃ над нормативним значенням H7 (25%) для групи суднобудівних підприємств. Це дозволяє визначити необхідність: або збільшення рівня капіталізації банків-кредиторів, які працюють із суднобудуванням, або їх (банків) об'єднання з метою повного задоволення попиту вітчизняних суднобудівних підприємств та зниження рівня кредитного ризику окремих банківських установ. Як наслідок, виникає пропозиція звернення до консорціумного кредитування.

Банківським консорціумом є тимчасове господарсько-фінансове об'єднання декількох банків, яке утворюється в результаті необхідності вирішення конкретного завдання. Така організаційна форма

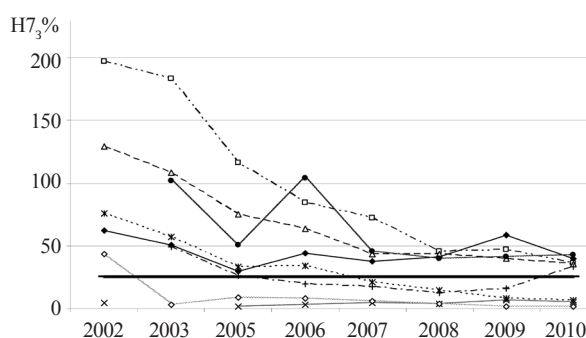


Рис. 2. Потенційний попит суднобудівних підприємств на кредитні ресурси для ПАТ «Банк Фінанси та кредит» (H7₃); —◆— — ВАТ «Суднобудівний завод «Залив», -□- — ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан», -△- — Державна акціонерна холдингова компанія «ЧСЗ», -×- — ПАТ «Севастопольський морський завод», -*- — ПАТ «Завод «Ленінська кузня», —◆— — ПАТ «Херсонський суднобудівний завод», -+- — ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море», —◇— — ПАТ «Суднобудівний завод «ЛИМАН», — — H7 — норматив НБУ

співпраці банківських установ призначена для розв'язання одноразових завдань за допомогою банківських операцій, виконання яких не потребує злиття або поглинання банків, але викликає труднощі в одній банківській установі. Причому операції, що пропонують банківські консорціуми, можуть бути і такими, які вирішують завдання з підтримки фінансової системи завдяки підтриманню конкретного банку і недопускання його банкрутства.

Консорціальне кредитування суднобудування може здійснюватися на умовах тимчасової угоди, згідно з якою визначаються учасники консорціуму, ступінь їх залучення у спільну діяльність, фінансові права й обов'язки та умови припинення. Кожен учасник такого об'єднання повинен розділити розмір частки ризику передбачуваної позички.

Наступним варіантом, який може пропонуватися суднобудівним підприємствам для забезпечення фінансовими ресурсами, є лізинг. Цей вид фінансових відносин також може використовуватися як форма придбання та будівництва суден, оскільки дозволяє ефективно використовувати податкові пільги. Але саме лізинг суднобудування в Україні поки не набув широкого розповсюдження, тобто судноплавні компанії не в змозі у зручний для них час продавати судна, які належать лізингодавцю, а угоди з купівлі-продажу суден, що користуються попитом для судноплавних компаній, часто є більш дохідними, ніж їх експлуатація.

Участь банків у лізинговій діяльності може бути прямою або непрямою. У першому випадку банки є безпосередньо лізингодавцями, для чого в їх структурі створюються спеціальні лізингові відділи. Українські банки в даний час тільки почали освоювати лізингові операції. Їх розвиток стримується підвищеними ризиками згаданих операцій, недостатньою розробленістю нормативної бази, браком довгострокових ресурсів, нестабільністю податкового законодавства, недостатнім податковим стимулюванням лізингової діяльності. Хоча, з урахуванням створення

банківського консорціуму, підвищується ймовірність укладання повноцінних лізингових угод.

Як варіант ресурсозабезпечення галузі заслуговує на увагу залучення ресурсів для будівництва суден шляхом емісії цінних паперів заводів-виробників або замовників суден. При цьому банківська установа може виконувати функцію андерайтера та вирішувати проблеми, пов'язані з реєстрацією емісії вказаних цінних паперів, їх розповсюдженням тощо.

Результатом упровадження перелічених вище альтернативних видів забезпечення суднобудування кредитними ресурсами повинна стати поява можливості вільного обрання найефективнішого з них для конкретних виробників та замовників суден.

ВИСНОВКИ

Таким чином, одна з особливостей суднобудування — високий рівень цін виробленої продукції (суден) — суттєво впливає на обрання підприємствами галузі варіанта фінансового ресурсозабезпечення: потреба вітчизняних суднобудівних підприємств у кредитних ресурсах зумовлюється особливостями їх виробництва, особливий вплив здійснює на неї рівень цін на судна; обсяги капіталів окремих банків в Україні є недостатніми для повного задоволення суднобудівників у запозичених ресурсах, оскільки рівень ризику, на який банки при цьому наражаються, стає наднормативним; виходячи з потреб виробників суден та реальних можливостей українських банків є сенс у створенні потужного об'єднання банківських установ на зразок вже існуючих в інших країнах для задоволення повного попиту суднобудування у кредитних ресурсах та збільшення обсягів банківських відсоткових доходів; одним зі шляхів задоволення попиту суднобудівних підприємств на кредитні ресурси може стати лізинг, зважаючи на його суттєві переваги; альтернативним шляхом отримання фінансових ресурсів для суднобудування також є емісія цінних паперів виробників або замовників із залученням банківських установ як андерайтерів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] **Егоров, Г.В.** О возможности выхода Украины на мировой рынок судостроения [Електронний ресурс] / Г.В. Егоров // Електронне видання «Вісник НУК» — 2011 р. — №3 — С.3–15. — Режим доступу: <http://ev.nuos.edu.ua>.
- [2] Інструкція «Про порядок регулювання діяльності банків в Україні» [затверджена Постановою НБУ №368 від 28.08.2001] [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>.
- [3] **Логачев, С.И.** Мировое судостроение : современное состояние и перспективы развития [Текст] / С.И. Логачев, В.В. Чугунов, Е.А. Горин. — Изд. 2-е, доп. и перераб. — С.Пб. : МорВест, 2009. — 544 с.
- [4] Официальный портал Подпрограммы 10 «Единая система информации об обстановке в Мировом океане» в рамках ФЦП Мировой океан [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://esimo.ru>.
- [5] Lloyd's Shipping Economist, 2006-2008 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.lloydslist.com>.

© О. М. Крамаренко

Надійшла до редколегії 25.07.2012

Статтю рекомендує до друку член редколегії Вісника НУК д-р екон. наук, проф. *І. О. Іртіщєва*

Статтю розміщено у Віснику НУК №4, 2012