

УДК 336.71:629.5.081
К 78

СУДНОБУДІВНІ ПІДПРИЄМСТВА УКРАЇНИ ЯК ПОТЕНЦІЙНІ ПОЗИЧАЛЬНИКИ

О. М. Крамаренко, старш. викл.

Національний університет кораблебудування, м. Николаїв

Анотація. Проведено вибірковий аналіз фінансового стану українських суднобудівних підприємств щодо формування ними попиту на банківські послуги. Вивчена існуюча практика організації обслуговування банківськими установами згаданих підприємств. Розглянуті двосторонні проблемні питання з боку підприємств суднобудівної галузі та фінансових посередників. Намічені можливі варіанти поступового вирішення даних проблем.

Ключові слова: фінансовий стан суднобудівних підприємств, попит на банківські послуги, банківська практика кредитно-розрахункового обслуговування, банківські об'єднання, схема фінансування судна.

Аннотация. Проведен выборочный анализ финансового состояния украинских судостроительных предприятий, касающийся формирования ими спроса на банковские услуги. Изучена существующая практика организации обслуживания банковскими учреждениями указанных предприятий. Рассмотрены двусторонние проблемные вопросы со стороны предприятий судостроительной отрасли и финансовых посредников. Намечены возможные варианты постепенного решения данных проблем.

Ключевые слова: финансовое состояние судостроительных предприятий, спрос на банковские услуги, банковская практика кредитно-расчетного обслуживания, банковские объединения, схема финансирования судна.

Abstract. A selective analysis of the financial condition of Ukrainian shipbuilding companies regarding forming their demand for banking services has been conducted. The available practice of arrangement of pointed enterprises by banking institutions has been studied. Bilateral problems from the side of ship-building enterprises and financial intermediaries have been considered. Possible options for the gradual elimination of these problems are pointed out.

Keywords: financial condition of shipyards, the demand for banking services, banking practices and credit settlement service, banking associations, ship financing scheme.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Суднобудівні підприємства розглядаються банківськими установами як клієнти, що у першу чергу зацікавлені в отриманні позичок. При цьому фінансові посередники, що обслуговують вказані підприємства, повинні спиратися на відповідні нормативні вимоги

Національного банку України (НБУ) щодо оцінки фінансового стану позичальників та аналізувати показники ліквідності, фінансової стійкості, незалежності, рентабельності тощо. Звичайно кожна банківська установа може, керуючись власними міркуваннями, додавати до цього переліку й інші показники

та розробляти власні підходи до оцінки можливості співпраці з потенційними клієнтами. Проте особливості виробничих циклів суднобудівних підприємств вимагають також особливого ставлення до них з боку депозитних корпорацій. Разом із цим українські суднобудівні підприємства сьогодні можна назвати проблемними позичальниками, кредитування яких викликає цілу низку питань у обслуговуючих банків.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Українські науковці приділяють увагу згаданій проблемі. Так, наприклад, у роботах А.М. Возного, В.В. Драгомирова, А.Я. Казарезова, М.В. Фатєєва звертається увага на державну підтримку, яку отримує суднобудування у таких країнах, як Південна Корея, Японія, Китай, Німеччина, США, існування спеціальних державних програм щодо прямого субсидування галузі. Вивчається і роль, яку приділяє суднобудуванню ЄС. Зокрема, за програмою Leadership–2015, що повинна сприяти забезпеченню конкурентоспроможності суднобудування країн ЄС у порівнянні з країнами південно-азійського регіону, 2,5% прибутку промисловості ЄС повинно спрямовуватися на її реалізацію. Окрім цього, у США законодавчо передбачається система державних гарантій на позички при будівництві суден на верфях США. Автори також звертають увагу на ту роль, яку може відігравати у розвитку вітчизняного суднобудування фінансовий лізинг [2, с. 38–45]. Російські вчені також вивчають проблеми фінансування суднобудівних підприємств та роль банків у цьому процесі. Це насамперед роботи С.І. Логачова, В.В. Чугунова та Є.А. Горіна. Вони акцентують увагу на особливій ролі банківських установ у процесі фінансування суднобудівних проєктів

нансування суднобудівних проєктів [1, с. 444–446].

Разом з цим вважаємо, що бракує уваги проблемам відносин суднобудівних підприємств з банківськими установами, зважаючи на те значення, що має суднобудування для економіки країни у цілому.

МЕТА СТАТТІ — вивчити фінансовий стан вітчизняних суднобудівних підприємств як потенційних позичальників та проаналізувати відношення українських банківських установ до їх кредитування, а також знайти можливі способи розв’язання існуючих проблем та виявити нові підходи фінансових посередників до вітчизняних суднобудівників.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Суднобудівні підприємства для фінансових посередників — насамперед потенційні позичальники, які потребують довготермінових позичок у відповідності з особливостями виробничих циклів. Пропонують також специфічну заставу — власне устаткування та, згідно зі світовою практикою, судна, які знаходяться у процесі будівництва. Ціни на судна залежать від стану світового суднобудівного ринку та підпорядковуються його коливанням. За вимогами НБУ оцінка фінансового стану суднобудівних підприємств повинна проводитися відповідно до загального Положення «Про порядок формування та використання резерву для відшкодування можливих втрат за кредитними операціями банків», що затверджене ППНБУ № 279 від 06.07.2000 р. (останні зміни вносилися у 2010 р.) [4]. Згідно з вимогами вказаного документа при оцінці фінансового стану повинні розглядатися як абсолютні, так відносні показники, у тому числі обсяги виробництва, прибутковість, рентабельність активів та продажів, незалежність, ліквідність тощо.

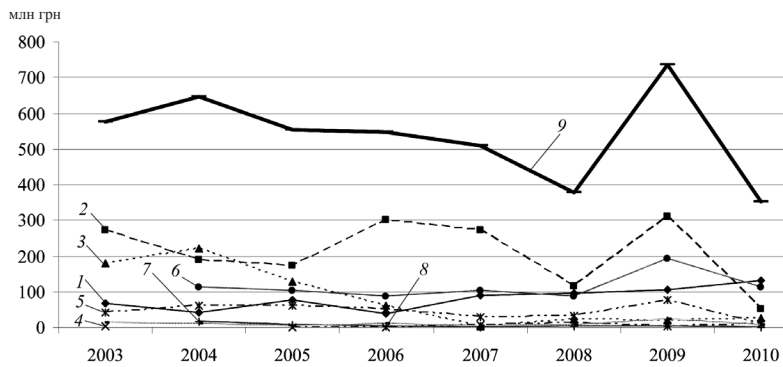


Рис. 1. Динаміка обсягів виробництва суднобудівних підприємств [5]: 1 — ВАТ «Суднобудівний завод «Залив»; 2 — ПАТ «МСЗ «Океан»; 3 — ДАХК «ЧСЗ»; 4 — ВАТ «Севморзавод»; 5 — ВАТ «ЗЛК»; 6 — ВАТ «ХСЗ»; 7 — ВАТ «ФСК «МОРЕ»; 8 — ВАТ «СЗ «Лиман»; 9 — разом

Вибірковий аналіз фінансового стану групи суднобудівних підприємств України був проведений за період з 2003 по 2010 рік. Для аналізу обрані суднобудівні підприємства, що увійшли до вільної економічної зони «Миколаїв», та підприємства, яких стосуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості (згідно з ПКМУ № 1256 від 21.12.05 р.) [5].

На рис. 1 подана динаміка обсягів виробництва згаданих підприємств та групи у цілому щодо впливу інфляційної складової.

Інформацію наведено у порівняльних цінах, приведених до 2003 року за допомогою індексу цін виробників промислової продукції (ІЦВП) за відомостями Держкомстату¹.

Спостерігаємо, що незважаючи на зростання виторгу у відпускних цінах обсяги виробництва з урахуванням інфляції за групою вказаних вище підприємств у досліджуваному періоді поступово знижуються. Винятком є обсяги виробництва за підсумками 2009 року.

При цьому єдине підприємство — ВАТ «Суднобудівний завод «Залив» —

збільшило обсяги виробництва за 2010 рік у порівнянні з 2003 роком з 66,3 до 131,4 млн грн. Майже однаковий обсяг виробництва зберегло ВАТ «Херсонський суднобудівний завод» (ВАТ «ХСЗ»), а решта підприємств значно зменшили обсяги доходу. Це особливо стосується Державної акціонерної холдингової компанії «ЧСЗ» (ДАХК «ЧСЗ»), оскільки за підсумками 2003 року її дохід склав 180,0 млн грн, а у 2010 році тільки 26,7 млн грн (тобто зменшився майже у 9 разів). Серед групи вказаних підприємств у 2010 році за обсягами виробництва лідирують ВАТ «Суднобудівний завод «Залив», ВАТ «ХСЗ» та ПАТ «Миколаївський суднобудівний завод «Океан» (ПАТ «МСЗ «Океан»).

Зазначимо, що необхідно аналізувати динаміку абсолютних показників з урахуванням інфляційної складової, зважаючи на довготривалість виробничого циклу в суднобудуванні та доволі високий рівень інфляції в Україні.

За згаданий період група досліджуваних підприємств виходила на загальну прибутковість тільки у 2005 році (рис. 2).

¹Ціни обчислені з поправкою на індекси цін виробників промислової продукції по відношенню до 2003 року за відомостями Держкомстату.

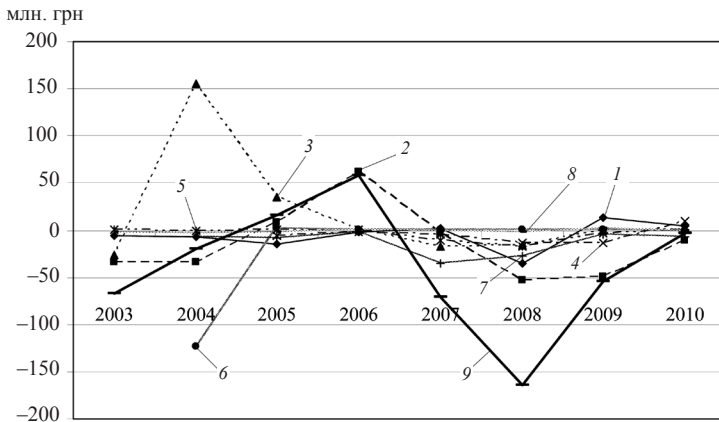


Рис. 2. Фінансовий результат діяльності суднобудівних підприємств з 2003 по 2010 рік станом на кінець року з поправкою на ЩВПП: 1 — ВАТ «Суднобудівний завод «Залив»; 2 — «Дамен Шіпярде Океан»; 3 — ДАХК «ЧСЗ»; 4 — ВАТ «Севморзавод»; 5 — ВАТ «ЗЛК»; 6 — ВАТ «ХСЗ»; 7 — ВАТ «ФСК «МОРЕ»; 8 — ВАТ «СЗ «Лиман»; 9 — разом

Як видно з рис. 2, у переліку більшість підприємств — «аутсайтери». Винятком є ВАТ «Херсонський суднобудівний завод», яке отримувало прибутки протягом всього досліджуваного періоду.

Підприємства ВАТ «Суднобудівний завод «Залив», ПАТ «МСЗ «Океан» та ДАХК «ЧСЗ» у 2009 році виготовили біля 2/3 всієї продукції суднобудування та мають заповнені портфелі замовлень завдяки власним виробничим потужностям. За відомостями ВАТ «ХСЗ», їх замовлення дозволять забезпечити роботою всіх працівників підприємства.

У режимі санації знаходиться ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «МОРЕ» (ВАТ «ФСК «МОРЕ»). Фактично не працює ВАТ «Севастопольський морський завод» (ВАТ «Севморзавод»), працівники якого наполягають на реприватизації.

За оцінками «Укрсудпрому», підвищення реалізації продукції суднобудівних підприємств у 2009 році пов'язано переважно зі зростанням курсу долара, а «через 5–10 років в Україні залишиться у кращому випадку 2–3 суднобудів-

них підприємства..., яким доведеться стикнутися зі зростаючою конкуренцією з боку російських заводів» [3].

Аналіз часток банківських позичок у загальній сумі зобов'язань підприємств галузі (рис. 3) дозволяє дійти висновку, що існуючі умови кредитування не задовольняють підприємства. Останніми роками питома вага банківських кредитів у кредиторській заборгованості підприємств не перевищує третини. Тобто підприємства змушені відшукувати інші, дешевші та довші джерела надходження коштів, оскільки середня тривалість банківських позичок, що надаються суднобудівним підприємствам, знаходиться в межах 1 року. Такими джерелами стають переважно авансові платежі замовників суден та позички, які надають іноземні банківські установи.

Співпраця фінансових посередників України із заводами-суднобудівниками потребує вдосконалення. Станом на 01.01.10 р., їх кредитно-розрахунковим обслуговуванням займалося понад 12 українських банківських установ. Окрім цього, підприємства, які мали змогу (наприклад, ПАТ «МСЗ «Океан»), зверталися

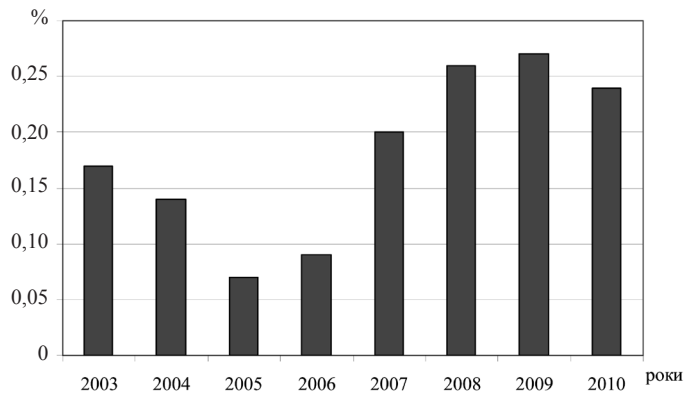


Рис. 3. Частка заборгованості за банківськими позичками у загальній кредиторській заборгованості суднобудівних підприємств

до закордонних банків або отримували кошти від замовників як авансові платежі, фінансову допомогу. Практично всі згадані підприємства майже щорічно змінюють обслуговуючі банки або додають їх до списку обслуговуючих. Це пояснюється незадоволенням умовами та якістю обслуговування (рівень відсоткових ставок, недостатня тривалість кредитних угод, жорсткі вимоги до застави тощо). Такі підприємства, як ВАТ «Суднобудівний завод «Залив», ВАТ «ЗЛК», одночасно користуються кредитними послугами декількох банківських установ, оскільки кожен з фінансових посередників окремо не в змозі повністю задовольнити потреби позичальників.

Світова практика підтверджує необхідність розподілу ризиків між банківськими установами при кредитуванні суднобудівних підприємств. Але при цьому мова йде про синдиковані позички, коли є керівний банк, який відіграє роль адміністратора кредиту, встановлюючи правила як для банків синдикату, так і для позичальників. В Україні цей процес поки ще має стихійний характер [6].

Спостерігали також за тим, як змінювалися протягом досліджуваного періоду частки сум відсотків, які сплачують підприємства суднобудування у відсотко-

вих доходах банків, що їх обслуговують, та частки позичок вказаних підприємств у заборгованості юридичних осіб згідно зі звітністю банків (рис. 4).

Спостерігається зниження питомої ваги позичок, що обліковуються за підприємствами галузі, та зростання частки отриманих від них відсотків, тобто фактично є зростання рівня відсоткових ставок за позичками.

Депозитні корпорації протягом досліджуваного періоду застосовують ринкові відсоткові ставки, оскільки компенсація відсотків згідно з державною програмою практично відсутня. Частка пільгових позичок є незначною та станом на 01.01.2010 року не перевищувала 1%. Це кредити, які були надані ДАХК «ЧСЗ» ще у 1997 році. З боку фінансових посередників до суднобудівних підприємств також є претензії: наявність прострочених позичок, які були видані ще у 1997–1998 роках, низька якість та ліквідність застави, порушення умов кредитних угод. Разом з цим, питома вага саме банківських позичок у загальній сумі зобов'язань згаданих підприємств за досліджуваний період не перевищує третини та станом на 01.01.10 р. складає лише 27,8%. У той час як заборгованість перед бюджетом та позабюджетними фондами

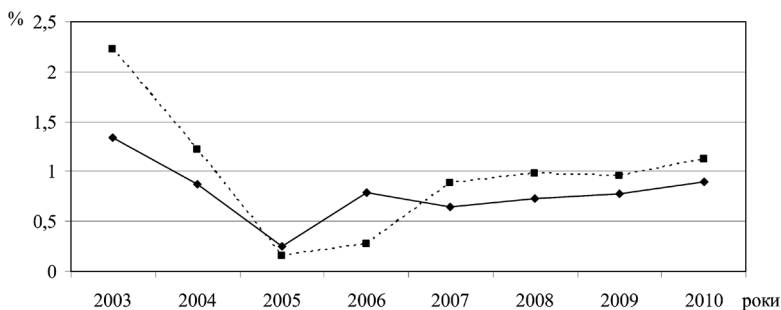


Рис. 4. Питома вага позичок суднобудівних підприємств у наданих позичках обслуговуючих банків (—◆—) та витрат на відсотки суднобудівних підприємств у загальній сумі відсоткових доходів обслуговуючих банків (····■····)

суднобудівних підприємств є незначною і не перевищує 4%.

Слід відмітити, що фінансові посередники ретельно вивчають стан світового ринку суднобудування та, відповідно, зважають на ризики, пов'язані з уже існуючою конкуренцією з боку суднобудівних підприємств таких країн, як Китай, Корея, Японія, Росія, і саме тому змушені відмовляти заявкам підприємств галузі.

Проблеми, що існують у суднобудівній галузі, спільні з проблемами банківських установ, які їх обслуговують. Основним вважаємо відсутність науково обґрунтованого плану співпраці суднобудівних підприємств з банківською системою. Саме такі системи успішно працюють в інших суднобудівних країнах (Китаї, Японії, Росії тощо), де до ланцюга «суднобудівне підприємство–банк» додається дієва державна установа, на яку покладається відповідальність щодо регулювання процесів співпраці та надання державної підтримки. Такою установою може стати Державний фонд гарантування реалізації програм підтримки вітчизняних суднобудівних підприємств.

Окрім цього, необхідне створення спеціалізованої банківської установи для обслуговування підприємств галу-

зі (можливо, об'єднання фінпосередників) за допомогою держави в особі Міністерства промислової політики. На сьогодні фактично вже є потужні фінансові установи, які беруть на себе функції обслуговування суднобудівних підприємств, наприклад АТ «Райффайзен Банк Аваль». Відзначимо, що співпраця сучасних суднобудівних підприємств України з її банківською системою вимагає реформування та вдосконалення існуючих підходів.

ВИСНОВКИ

1. Фінансовий стан українських суднобудівних підприємств є доволі складним та вимагає від обслуговуючих банків розв'язання низки задач (насамперед організації відповідної системи кредитування, розробки відповідних методик оцінки фінансового стану тощо).

2. Є нагальна необхідність у розробці науково обґрунтованого плану співпраці між українськими суднобудівними підприємствами та банківськими установами на зразок існуючих систем у провідних суднобудівних країнах світу.

3. Є сенс створення потужної банківської установи або об'єднання фінансових посередників, що буде у змозі відповідати за обслуговування суднобудівних підприємств в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] **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. : Мор Вест, 2009. — 544 с.
- [2] Модели, методы и алгоритмическое обеспечение проектов и программ развития наукоемких производств [Текст] : монография / А. М. Возный, В. В. Драгомиров [и др.]. — Николаев : НУК, 2009. — 194 с.
- [3] На что надеются верфи: обзор ситуации в украинском судостроении на начало 2010 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.rtp.com.ua/news/2010/>
- [4] Положення «Про порядок формування та використання резерву для відшкодування можливих втрат за кредитними операціями банків», затверджено ППНБУ № 279 від 06.07.2000. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>
- [5] Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості» № 1256 від 21.12.2005 за станом на 20.04.11 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>
- [6] **Dingly, K.** Ship mortgages in the context of the financing of newbuildings [Text] / K. Dingly // International Shipbrokers & Shipowners Conferens, 2007 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.novo.tmbss.ru/novo/2007>

© О. М. Крамаренко

Надійшла до редколегії 29.10.2011

Статтю рекомендує до друку член редколегії ЗНП НУК
д-р екон. наук, проф. *В. Н. Парсяк*