

З графіків на рис.1, де зображено рівень цін пасажирських суден, що експлуатуються у Російській Федерації, витікає, що основним фактором впливу на нього є дедвейт. А верхня цінова межа навіть перевищує 800 млн дол. Причому, останніми роками спостерігається тенденція до її підвищення за всіма типами суден. Це, з одного боку, стимулює виробників, а з іншого, вимагає інвестування у виробництво значних обсягів ресурсів [1].

Основними видами організації фінансування суден (післяпостачального фінансування) вважаються: позички (звичайні, з відстрочкою платежів, зі збільшенням платежів, експортні позички, які надаються в рамках Організації економічної співпраці та розвитку (ОЕСР), акціонування та лізинг. Кредитування банками суднобудівних підприємств здійснюється відповідно до принципів його організації і порядку надання позичок встановленому кожним банком окремо. Однак, загальним для усіх банків при наданні кредитних послуг, є необхідність оцінки власного кредитного ризику при вирішенні 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 коефіцієнту максимального розміру кредитного ризику на одного контрагента з урахуванням потенційних потреб позичальника, а саме:

$$H7_3 = \frac{3 + 3_{II}}{PK} \quad (1)$$

де, $H7_3$ – норматив максимального розміру кредитного ризику на одного контрагента з урахуванням потенційних потреб позичальника;

3 – загальні зобов'язання підприємства – позичальника згідно його фінансової звітності;

3_{II} – позабалансові зобов'язання видані банком позичальнику;

PK – регулятивний капітал банку .

Обчислення вказаного нормативу проведено для банківської установи – ПАТ "Райффайзен Банк Аваль" стосовно групи українських суднобудівних підприємств, оскільки, саме цей банк останніми роками виконує функції основного кредитора суднобудування в Україні та, згідно рейтингу Національного банку України, входить до першої групи банків за рівнем активів. Дослідження показало, що навіть при тому, коли капітал банку поступово зростає, спостерігається перевищення ним $H7_3$ над нормативним значенням $H7$ (25%). Це дозволяє визначити необхідність: або збільшення рівня капіталізації банків-кредиторів

суднобудування, 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.

Консорціумне кредитування суднобудування може здійснюватися на умовах тимчасової угоди, згідно якої визначаються учасники, ступень їх утягнення у спільну діяльність, фінансові права і обов'язки та умови припинення. Кожен учасник такого об'єднання повинен розділити розмір частки ризику передбачуваної позички.

Лізинг також може послугуватися як форма надбання та будівництва суден, оскільки дозволяє ефективно використовувати податкові пільги, але саме лізинг в Україні поки не набув широкого розповсюдження, т. я. 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 доходними ніж їх експлуатація. Участь банків у лізинговій діяльності може бути прямою або непрямою. В 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 операції, недостатньою розробленістю нормативної бази, браком довгострокових ресурсів, нестабільністю податкового законодавства, недостатнім податковим стимулюванням лізингової діяльності. Хоча, з урахуванням створення банківського консорціуму, підвищується імовірність укладання повноцінних лізингових угод.

Залучення ресурсів для будівництва суден шляхом емісії цінних паперів заводів – виробників або замовників суден є також одним з альтернативних шляхів отримання фінансових ресурсів. При цьому, банківська установа може виконувати функцію андерайтера та вирішувати проблеми пов'язані з реєстрацією емісії вказаних цінних паперів, їх розповсюдженням тощо. Результатом впровадження перелічених вище альтернативних видів забезпечення суднобудування кредитними ресурсами повинна стати поява можливості вільного обрання найефективнішого з них для конкретних – виробника та замовника суден.

ВИСНОВКИ

- 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 задля повного задоволення суднобудівників у запозичених ресурсах, оскільки рівень ризику на який банки при цьому наражаються стає понаднормативним;

- виходячи із потреб виробників суден та реальних можливостей українських банків є сенс у створенні потужного об'єднання банківських установ на зразок вже існуючих у інших країнах задля задоволення повного попиту суднобудування у кредитних ресурсах та збільшення обсягів банківських відсоткових доходів;
- одним з шляхів задоволення попиту суднобудівних підприємств на кредитні ресурси може стати лізинг , зважаючи на його суттєві переваги;.
- альтернативним шляхом залучення фінансових ресурсів у суднобудування також є емісія цінних паперів виробників або замовників із залученням банківських установ у якості андеррайтерів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1].Логачев С.И., Чугунов В.В., Горин Е. А. Мировое судостроение современное состояние и перспективы развития. – Изд. 2-е, доп. И перераб. – СПб .: Мор Вест, 2009. – 544 с., ил
- [2]. Егоров Г.В. О возможности выхода Украины на мировой рынок судостроения *Высник НУК* Електронне видання № 3, 2011 г.с.3-[Електронний ресурс] Режим доступу <http://ev.nuos.edu.ua/ru/material?publicationId=15641>
- [3]. Официальный портал Подпрограммы 10 «Единая система информации об обстановке в Мировом океане» в рамках ФЦП Мировой океан. [Електронний ресурс] Режим доступу <http://esimo.ru/>
- [4] Інструкція «Про порядок регулювання діяльності банків в Україні» затверджена Постановою НБУ N 368 від 28.08.2001 [Електронний ресурс] Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0841-01>
- [5].Lloyd's Shipping Economist, 2006-2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.lloydlist.com/ll/sector/markets/lloyds-shipping-economist/>