

ОРГАНІЗАЦІЯ КРЕДИТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ БАНКІВСЬКИМИ УСТАНОВАМИ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

У статті детально проаналізовано фінансовий стан групи українських суднобудівних підприємств у тісному взаємозв'язку з кредитно-розрахунковим обслуговуванням, яке запропоновано банківською системою України за період 2005–2009 років. Висвітлено проблемні питання щодо організації обслуговування депозитними корпораціями підприємств суднобудування в Україні та досяжні напрями їх вирішення.

The financial condition of a group of Ukrainian shipyards in close correlation with credit-payment services, which is offering by the banking system of Ukraine for the period 2005–2009 years, is analysed in the article. The issues concerning the organization Savings corporations' shipbuilding businesses in Ukraine are highlighted and achievable ways to solve them are represented.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Обслуговування банківськими установами підприємств суднобудування повинно ґрунтуватися на особливостях виробничих циклів таких підприємств. Необхідним є існування тісного взаємозв'язку між особливостями галузі та колом послуг, що пропонуються системою банків. Особливо це стосується суднобудування, зважаючи на специфіку кругообігу коштів, коли великі обсяги ресурсів авансуються у процес виробництва, що, відповідно, потребує від виробника наявності великих сум вільних коштів. Окрім цього, існує необхідність суттєвих вкладень у другу стадію кругообігу коштів – незавершений процес виробництва, який є довготривалим (найдовшим у порівнянні з циклами інших галузей), що суттєво відрізняє специфіку виробничого процесу суднобудування від інших виробничих процесів створення готової продукції. Значними є тут трудомісткість та ресурсомісткість. Чи існує взагалі така залежність, та чим керуються фінансові посередники при розбудові відносин з суднобудівними підприємствами?

Аналіз досліджень і публікацій останніх років. Багато науковців, досліджуючи зв'язки, що існують між особливостями суднобудування та, відповідно, пропозиціями банківських установ, вказують на необхідність впровадження особливих підходів до обслуговування клієнтів з боку депозитних корпорацій. За оцінками асоціації «Укрсудпром» українським суднобудівним підприємствам доведеться зіткнутися з наростаючою конкуренцією з боку російських заводів [1], саме так стверджує В. І. Лисицький – екс-керівник групи радників голови НБУ. Він також вважає, що розвиток суднобудування України тісно пов'язаний з тими стосунками, які формуються у підприємств з банківською системою [2, с.68]. Українські дослідники В. Н. Бурков, В. С. Блинцов, А. М. Ввозний, К. В. Кошкин, К. М. Михайлов та інші зазначають, що у відносинах фінансових посередників з суднобудівними підприємствами необхідно застосовувати адекватні підходи до розбудови таких стосунків [3, с.48–49]. Відомий російський науковець В. В. Чугунов відмічає, що у схемі будівельного фінансування судна саме банківська установа, яка обслуговує суднобудівне підприємство, виконує ведучу роль та вирішує питання, пов'язані з можливістю після постачального фінансування судна [4, с.454].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Разом з цим, сьогодні існує необхідність щодо вивчення взаємовідносин між суднобудівними підприємствами та банківськими установами, враховуючи результати їхнього взаємовпливу. Вимоги суднобудівників, які обумовлені особливостями їх виробничих циклів, впливають на

відповідні пропозиції з боку фінансових посередників. Тобто, точкою відліку виступають виробничі особливості клієнтів, а задля вирішення їх проблем необхідна відповідна пропозиція з боку депозитних корпорацій.

Постановка завдання. Мета статті – дослідити, як розвивалися взаємостосунки між українськими суднобудівними підприємствами та банківськими установами за період з 2005 по 2009 рік, особливо у частині кредитного обслуговування, узагальнити результати та внести пропозиції удосконалення таких стосунків.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для аналізу автор вважає за доцільне обирати суднобудівні підприємства, що увійшли до СЕЗ «Миколаїв» та переліку суднобудівних підприємств, до яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості, що затверджений ПКМУ від 21.12.05 №1256 [5] та, відповідно, обслуговуючі банківські установи. Логічним буде спочатку розглянути фінансовий стан вищезгаданих підприємств, оскільки саме якісне їх функціонування, досягнення відповідних рівнів прибутковості та рентабельності повинно бути підсумком плідної співпраці з банківською системою. Розглядалися як абсолютні, так і відносні показники, у тому числі: обсяги виробництва, прибутковість, рентабельність активів та продаж, незалежність, тощо; також аналізувалися частки банківських позичок у загальних сумах зобов'язань підприємств, кількісний склад обслуговуючих фінансових посередників (рис.1).

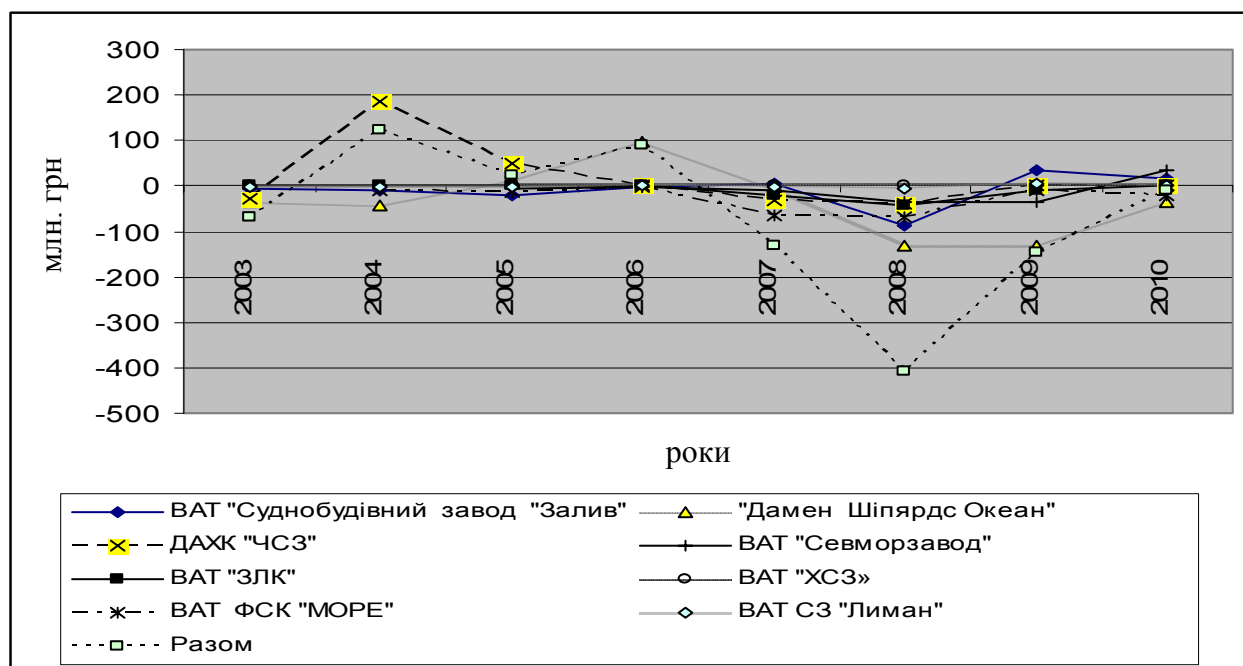


Рис. 1. Аналіз обсягів прибутку суднобудівних підприємств за період 2003 – 2010 років у відпускних цінах (на кінець періоду)

Для порівняння наведено цю ж залежність, але обсяги прибутку та збитків наведені з урахуванням інфляції. Автор зробив поправку на індекс цін виробників промислової продукції за відомостями Державного комітету статистики України (рис. 2).

Наведені відомості дозволяють зробити висновки щодо наявності великих проблем у фінансовому стані підприємств галузі. З 2007 року група підприємств не виходила на загальний прибуток. Причому, у переліку більшість підприємств – «аутсайдери». Виняток – ВAT «Херсонський суднобудівний завод» м. Севастополь, який отримував прибуток на протязі всього періоду, що аналізувався. Хоча ВAT «Суднобудівний завод «Залив», «Дамен Шіпярдс 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 ВAT «ХСЗ», їх замовлення дозволять завантажити роботою всіх працівників підприємства.

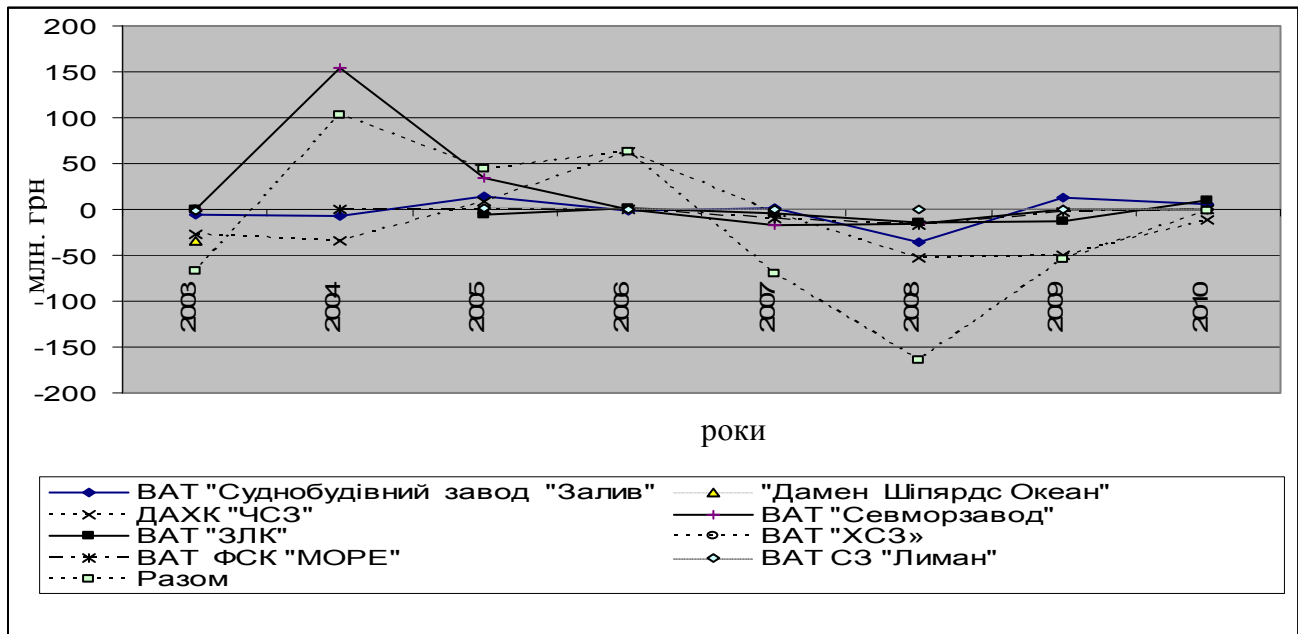


Рис. 2. Аналіз обсягів прибутку суднобудівних підприємств за період 2003 – 2010 років з урахуванням інфляції (на кінець періоду)

ВАТ ФСК «МОРЕ» знаходиться у режимі санації. Ситуація, що склалася на підприємстві, пояснюється зволіканням з боку уряду погодження контракту з КНР на виготовлення чотирьох малих десантних кораблів на загальну суму \$315 млн. Фактично не працює ВАТ «Севморзавод», працівники якого наполягають на реприватизації.

За оцінками ж «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 суднобудівних підприємства, яким доведеться зіткнутися зі зростаючою конкуренцією з боку російських заводів» [1].

Аналіз часток банківських позичок у загальній сумі зобов'язань підприємств галузі дозволяє дійти висновку, що існуючі умови кредитування не задовольняють підприємства, вони змушені відшукувати інші, дешевші та довші джерела надходження коштів, оскільки середня тривалість банківських позичок, що надаються суднобудівним підприємствам, тримається на межі 1 року. Такими джерелами стають переважно авансові платежі замовників суден та позички, які надають іноземні банківські установи.

Співпраця банківських установ України з заводами – суднобудівниками очікує на краще. Станом на 01.01.10 їх кредитно – розрахунковим обслуговуванням займалося понад 12 українських банківських установ, окрім цього, підприємства, які мали змогу, наприклад, «Дамен Шіпярдс Океан», зверталися до закордонних банків або отримували кошти від замовників у якості авансових платежів, фінансової допомоги. 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.

Банківські установи на протязі періоду, що досліджується, застосовують ринкові відсоткові ставки, оскільки компенсація відсотків згідно державної програми практично відсутня. Частка пільгових позичок є незначною та станом на 01.01.2010 року не перевищує 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 1997–998 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 складає лише 27,8%. В той час, як заборгованість перед бюджетом та позабюджетними фондами суднобудівних підприємств є незначною і не перевищує 4%. Разом з цим, депозитні корпорації ретельно вивчають стан світового ринку суднобудування та, відповідно, зважають на ризики, пов'язані з вже існуючою конкуренцією з боку суднобудівних підприємств таких країн, як: Китай, Корея, Японія, Росія і саме цьому змушені відмовляти заявкам підприємств галузі.

Вимальовується коло проблемних питань щодо організації обслуговування банківськими установами України підприємств суднобудування. Це, насамперед, проблема відсутності науково обгрунтованого плану співпраці між підприємствами суднобудування та банківськими установами в Україні, на зразок подібного роду систем у таких країнах, як Китай, Японія, Росія, 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, сучасність вимагає створення спеціалізованої банківської установи задля обслуговування підприємств галузі (можливо – об'єднання фінансових посередників) за допомогою держави у особі Мінпромполітики. На сьогодні фактично вже є потужні фінансові установи, які беруть на себе функції обслуговування суднобудівних підприємств, наприклад, АТ «Райффайзен Банк Аваль». Підсумовуючи, варто зазначити, що співпраця сучасних суднобудівних підприємств України з її банківською системою вимагає реформування та вдосконалення існуючих підходів.

Висновки і перспективи подальших розробок. Автор на підґрунті проведених досліджень робить висновок, що:

- фінансове становище українських суднобудівних підприємств є доволі складним та ставить перед обслуговуючими банками ряд завдань (насамперед, організації відповідної системи кредитування, такої, що дозволить їм бути конкурентноспроможними);
- саме проблемність суднобудівних підприємств унеможливорює плідну співпрацю з ними депозитних корпорацій та вимагає створення інших підходів до такого співробітництва;
- існує потреба у створенні науково обгрунтованого плану співпраці між суднобудівними підприємствами та фінансовими посередниками в Україні та у залученні держави у особі Державного фонду гарантування реалізації програм підтримки вітчизняних суднобудівних підприємств задля плідної співпраці з банківською системою;
- є сенс створення потужної банківської установи, яка візьме на себе вантаж та відповідальність за співпрацю з суднобудівними підприємствами.

Список використаної літератури

1. На что надеются верфи: обзор ситуации в украинском судостроении на начало 2010 года 25.02.2010 [Електронний ресурс]: за відомостями Регіональної торговельно-промислової палати Миколаївської області. – Режим доступу: <http://www.rtp.com.ua/news/2010/02/25/4/1795.html>.
2. Лисицкий В. Подъём судостроения – расцвет нации / В. Лисицкий // Судостроение. – 2008. – № 4–5. – С. 66–68.
3. Механизмы управления проектами и программами регионального и отраслевого развития: [монографія] / [В. Н. Бурков, В. С. Блинцов, А. М. Ввозный и др]. – Николаев: издательство О. С. Торубари, 2010. – 176 с.
4. Логачев С. И. Мировое судостроение современное состояние и перспективы развития / С. И. Логачев, В. В. Чугунов, Е. А. Горин. – СПб.: Мор Вест, 2009. – 544 с.
5. Постанова Кабінету міністрів України: «Про затвердження переліку суднобудівних підприємств, для яких запроваджуються заходи державної підтримки суднобудівної промисловості» від 21.12.2005. – № 1256: за станом на 20.04.11 [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.

Прийнято до друку 23.11.2011