

УДК 336.77:629.12(477)

Крамаренко О.М.

Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, м. Миколаїв, Україна,
e-mail: kramarenkoom@mksat.net

БАНКІВСЬКИЙ КОНСОРЦІУМ У МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ – ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ШЛЯХИ ЇХНЬОГО ВИРІШЕННЯ

Kramarenko O.M.

National University of Shipbuilding named af-
ter admiral Makarov, Nikolaev, Ukraine,
e-mail: kramarenkoom@mksat.net

BANKING CONSORTIUM IN MARINE TRANSPORTATION COMPLEX – PROBLEMS AND SOLUTIONS

***Мета.** Виконати дослідження сучасного законодавчого та організаційно-методичного забезпечення діяльності банківських консорціумів в Україні у зв'язку з необхідністю обслуговування ними підприємств морського транспортного комплексу (далі МТК).*

***Методика.** Загальною методологічною базою дослідження є діалектичний метод пізнання, який базується на системному підході до вирішення поставлених завдань. Задля досягнення поставленої мети використані як загальнонаукові, так і спеціальні методи: порівняльно-економічний – для аналізу інформації щодо діяльності українських суднобудівних підприємств та формування цін на їхню готову продукцію – судна (що дозволило встановити потребу вказаних підприємств у додаткових кредитних ресурсах); комплексний підхід – для оцінки результатів попередніх досліджень автора (що дозволило підтвердити необхідність створення банківського консорціуму з метою якісного одночасного та повного задоволення потреб підприємств МТК у додаткових тимчасових грошових коштах та запобігання підвищення рівня банківського кредитного ризику); класифікаційно-аналітичний – для систематизації законодавчого та методологічного забезпечення діяльності банківських консорціумів в Україні; наукової абстракції – для обґрунтування необхідності змін методології кредитної діяльності банківських консорціумів в Україні.*

***Результати.** Обґрунтовано необхідність створення банківського консорціуму, який буде у змозі якісно задовольнити потреби суднобудівних підприємств щодо кредитних ресурсів. Висвітлено проблемні питання щодо кредитної діяльності українських банківських установ для забезпечення виробничої діяльності підприємств МТК (суднобудівних та судноремонтних підприємств, судноплавних компаній тощо) та запропоновано ймовірні напрямки їхнього вирішення.*

***Наукова новизна.** Запропоновано та обґрунтовано делегування функцій щодо обслуговування кредитної заборгованості підприємств морського транспортного комплексу, від банків-членів консорціуму до його головного банку, задля зменшення рівня кредитного ризику, витрат часу, грошових ресурсів тощо, як власне банківського консорціуму, так і його позичальників.*

***Практична значущість.** Передача функцій обслуговування кредитної заборгованості від банків-учасників консорціуму до головного банку повинна сприяти підвищенню рівня якості кредитування, поліпшенню ефективності роботи банківського консорціуму, накопиченню досвіду обслуговування підприємств МТК у координаційному центрі – головному банку консорціуму, що може бути корисним для практичної діяльності українських банків.*

***Ключові слова:** банківський консорціум, банківське об'єднання, банківське кредитування, суднобудівні підприємства, судноплавні компанії, морський транспортний комплекс.*

Постановка проблеми і її зв'язок із найважливішими науковими та практичними завданнями. Зважаючи на необхідність розвитку в Україні МТК та її суднобуду-

вання на сучасному етапі і специфіку виробничої діяльності суднобудівних підприємств, питання забезпечення вказаних підприємств додатковими тимчасовими коштами є сьогодні гострим та актуальним. Це зумовлено, у першу чергу, потребою України щодо розвитку вітчизняного суднобудування задля поновлення та розвитку власного флоту, водного транспорту та тим, що для суднобудування характерний високий рівень капітальної і трудової витратності, що і зумовлює високий рівень цін на судна¹. Тимчасом сучасні кредитні можливості окремих українських банків не дозволяють, навіть найбільшим з них, кожному поодинці, кредитувати суднобудівні підприємства та/або судноплавні компанії для забезпечення їх кредитними ресурсами, оскільки це спричиняє понадлімітне зростання показників банківського кредитного ризику. Навіть великі банківські установи ПАТ «Райффайзен Банк Аваль», ПАТ «Промінвестбанк», ПАТ «ОТП Банк» не можуть повністю задовольнити попит суднобудівних підприємств, судноплавних компаній на кредитні кошти, не порушуючи нормативів Національного банку України [1; 2, с. 98-109]. Тобто існує проблема, з одного боку, для підприємств МТК (суднобудівних та судноремонтних підприємств, судноплавних компаній тощо) щодо отримання тимчасових грошових коштів у достатній кількості та за прийнятною ціною, а з другого боку – для банківських установ щодо можливості надання вказаних коштів без порушення нормативів кредитного ризику, встановлених Національним банком України.

Аналіз наукових досліджень і публікацій. Дослідженням потреб суднобудування та МТК в цілому щодо кредитних ресурсів та можливостей сучасних банківських установ задовольнити вказані потреби займалися такі науковці як: Є.А. Горін [3], Г.В. Єгоров [4], Н.В. Захараш [5], О.М. Крамаренко [1; 2], С.І. Логачов [3], Д.В. Пашко [6], В.В. Чугунов [3] та інші дослідники.

Мета. Одночасно, виходячи з особливої значущості, яку має МТК, водний транспорт для розвитку економіки України, виникає необхідність дослідити потенційні можливості сучасних українських банків щодо задоволення потреб, у першу чергу, суднобудівних підприємств у кредитних ресурсах; розробити ймовірні конкретні напрямки розв'язання вищевказаних проблем за рахунок використання потужностей сучасної вітчизняної банківської системи. Отже, існує необхідність виконання заглибленого наукового дослідження в цьому напрямку.

Виклад основного матеріалу дослідження. У світі, під час будівництва суден, замовники особливу увагу приділяють ціні судна, яке будується, котра і обумовлює обрання заводу-будівника. Основні ж фактори, які визначають ринкову ціну судна, це: стан торговельного судноплавства та кон'юнктура фрахтового ринку; відповідність ринкового попиту на судна виробничим потужностям підприємств; власні виробничі витрати суднобудівного підприємства на будівництво судна; ціни на матеріали та обладнання; курси валют; податки та податкові пільги; митні платежі та збори на товари, котрі імпортуються; рівень позикових ставок; умови постачання судна (згідно контракту); порядок розрахунків за будівництво суден; якісні і техніко-економічні параметри судна та його конструктивні особливості; тип суднової енергетичної установки; суднове обладнання, обладнання судових приміщень та низка інших факторів [3, с. 464-465].

Максимальна ціна судна визначається рівнем попиту на судна відповідного класу, вона також залежить від вимог замовника до технічних рішень та комплектуючого обладнання, прийнятних умов фінансування його будівництва, ступеня державної фінансової підтримки суднобудівного заводу, загального стану суднобудівного ринку

¹ Так, ціна будівництва одного судна залежно від його типу та розмірів може коливатися від 10 до 900 млн дол. США і вище [1, с. 218]. Окрім цього зазвичай судноплавні компанії замовляють одразу серію суден, кількість яких коливається від 5 до 10-15 одиниць.

тощо¹. Під час будівництва суден існує необхідність витрачання значної суми ресурсів (на рівні 50% від собівартості) для закупівлі матеріалів, причому контракти на такі закупівлі мають укладатися заздалегідь². За таких умов, питання формування грошового забезпечення для суднобудівних підприємств є найголовнішим. Однак сьогодні джерел таких ресурсів, за великим рахунком, тільки два: власний капітал суднобудівного підприємства та запозичені ним кошти (у замовника судна та/або банків). Проте велика вартість та довготривалий строк будівництва судна (найчастіше їхні серії) вимагають наявності потужного замовника та/або об'єднання банків. Тимчасом, одна банківська установа в Україні сьогодні не в змозі надавати на тривалий строк великі суми позичок, задовольняючи потенційний попит суднобудівних підприємств на кредитні ресурси [2, с. 98-108], які повинні дозволити будувати судна, у т. ч. «під ключ»³. Зважаючи на вказані обставини, як один зі шляхів вирішення проблеми забезпечення ресурсами будівництва суден за рахунок банківських ресурсів може розглядатися створення банківського об'єднання. Господарський кодекс України прописує такі організаційно-правові форми об'єднань підприємств: асоціації, корпорації, консорціуми, концерни, інші об'єднання підприємств [7, Р. 1, гл. 12, ст. 120], з яких тільки консорціум визначається як тимчасове об'єднання, що відповідає одночасно потребам українського МТК та можливостями вітчизняної банківської системи.

У сучасній Україні діяльність саме банківських консорціумів регламентується декількома документами, які наведено в таблиці 1.

З даних таблиці 1 видно, що банківський консорціум – це об'єднання декількох банків, яке може створюватися задля розв'язання конкретного завдання. Така організаційна форма призначена для вирішення одночасних великих проектів за допомогою, у першу чергу, кредитних операцій банків, виконання яких не потребує їхнього злиття або поглинання окремих банків-членів, оскільки є утрудненим для окремого банку.

Сучасними науковцями досліджуються типи консолідованих банківських установ [11, с. 478-489], але проблеми створення банківських консорціумів потребують додаткового дослідження, хоча консорціуми банків в Україні мають досвід успішної роботи в літакобудуванні. Операції, що сприяють утворенню банківських консорціумів, можуть бути різноманітними – від виконання одиначної угоди до практично постійної співпраці його учасників для виконання поточних завдань. Але найчастіше банківські консорціуми з'являються саме для кредитування у тих випадках, коли обсяги окремої позички є завеликими для одного банку, а кредитні ризики потребують участі декількох учасників. У цьому випадку кредитування може проводитися шляхом:

- розподілу обсягу однієї позички між учасниками консорціуму, наступного її акумулювання в одному, головному, банку та переказу безпосередньо позичальникам;
- гарантування загальної суми позички провідним банком (завичай це банк, у якому обслуговується позичальник) або групою банків; за допомогою зміни гарантова-

¹ На думку С.І. Логачова [3, с. 183], суднобудівні країни можна розділити на три групи відповідно до характеру руху цін на будівництво суден, а саме: європейські країни, де вказані ціни є найвищими; східні країни (у першу чергу, Японія та Корея), чий ціни не перевищують середніх показників; і азійські країни, де рівень цін практично вдвічі нижчий за їхню верхню межу. Контрактна ціна судна залежить не тільки від його технічних характеристик, а й від прийнятих умов розрахунків (по етапах будівництва чи «під ключ») та ступеня фінансової підтримки урядом суднобудівної галузі.

² Орієнтовна структура калькуляції витрат під час виконання замовлення будівництва суховантажного судна ПАТ «Чорноморський суднобудівний завод» у 2010 р. наведена в [1, с. 223], де вказано, що основними статтями калькуляції витрат будівництва судна є «Матеріали» (49,12%) та «Заробітна плата» (31,07%). До того ж на матеріали та «ділові речі» витрачається у перші 2 місяці більше 70% загальної суми будівництва судна, а потім кошти «заморожуються» у незавершеному виробництві.

³ Саме такий порядок розрахунків значно здешевлює вартість та скорочує строки будівництва судна, особливо за часткової участі держави в їхньому будівництві.

них квот кредитних ресурсів банків-учасників консорціуму за залучення додаткових банків з їхніми ресурсами. Саме цьому Інструкція з бухгалтерського обліку кредитних, вкладних (депозитних) операцій та формування і використання резервів під кредитні ризики в банках України передбачає те, що «банки-учасники відображають у бухгалтерському обліку зобов'язання з надання коштів за консорціумним кредитом за позабалансовими рахунками в сумі часток їхньої участі. Кожний банк-учасник здійснює облік позички в розмірі частки його участі за відповідними рахунками з обліку позичок, відкритих на ім'я позичальника» [9, Р. 3, гл. 5, п.п. 5.1].

Таблиця 1 – Законодавчі та нормативні документи, які регулюють діяльності банківських консорціумів в Україні

Назва документу	№ та дата прийняття	Вказівки
Господарський кодекс України	№ 436-IV від 16.01.2003 р.	«Консорціум – тимчасове статутне об'єднання підприємств для досягнення його учасниками певної спільної господарської мети (реалізації цільових програм, науково-технічних, будівельних проектів тощо). Консорціум використовує кошти, якими його наділяють учасники, централізовані ресурси, виділені на фінансування відповідної програми, а також кошти, що надходять з інших джерел, в порядку, визначеному його статутом. У разі досягнення мети його створення консорціум припиняє свою діяльність» [7, Р. 1, гл. 12, ст. 120, п. 4]
Закон України «Про банки та банківську діяльність»	№ 2121-III від 07.12.2000 р.	«Для проведення спільного фінансування банки можуть укладати угоди про консорціумне кредитування. В рамках такої угоди банки-учасники встановлюють умови надання кредиту та призначають банк, відповідальний за виконання угоди, банки-учасники несуть ризик по наданому кредиту пропорційно до внесених у консорціум коштів» [8, Р. 3, гл. 8, ст. 49]
Інструкція з бухгалтерського обліку кредитних, вкладних (депозитних) операцій та формування і використання резервів під кредитні ризики в банках України	№ 481 від 27.12.2007 р.	«Бухгалтерський облік операцій з консорціумного кредитування» [9, Р. 3, гл. 5, п.п. 5.1-5.15]
Положення про порядок формування та використання банками України резервів для відшкодування можливих втрат за активними банківськими операціями	№ 23 від 25.01.2012 р.	«Згідно з умовами договору про консорціумне кредитування вартість забезпечення, наданого заставодавцем, під час розрахунку резерву розподіляється між банками-учасниками консорціуму пропорційно до частки їх участі в консорціумному кредитуванні» [10, Р. 2, гл. 4, п.п. 4.4-4.6]

Створення банківського консорціуму передбачає наявність консорціумної угоди, в якій декларується мета його створення, визначаються учасники, ступінь їхнього залучення у спільну діяльність, фінансові зобов'язання, права, обов'язки та умови припинення існування консорціуму. Кожний учасник такого об'єднання повинен розділити мінімальний розмір ризику, що визначається передбачуваним розміром позички та кількістю учасників відповідної угоди. За консорціумного кредитування зазвичай вирішуються питання надання великих за обсягом позичок з високим ступенем ризику та строками. За таких умов саме консорціумне кредитування використовується для здійснення інвестиційних проектів, зважаючи на їхні строки та обсяги. Різновидом консорціумного кредитування є паралельні позички, коли два або більше банків, кожен самостійно, але одночасно, проводять переговори з позичальником, при цьому вони погоджують між собою умови кредитування, а кожен банк окремо пропонує власну частину позички на відповідних умовах. Відповідно необхідність консорціумного кредитування суднобудівних підприємств випливає з існування необхідності значних за обсягом та довготривалих позичок під витрати виробництва. До особливостей консорціумних позичок належать: плаваюча відсоткова ставка з фіксованим лімітом розміру (яка прикріплена до світового коефіцієнта фіксованої ставки); тривалі (до 3 років та більше) строки наданої позички; обов'язкове забезпечення позички, і як застави можуть використовуватися боргові зобов'язання позичальника, підтверджені його майном, страхова угода або гарантія замовнику на оплату завершеного будівництва судна або іншого потужного банку. До речі, оформлення такої застави все більше схиляється до електронної форми, оскільки це пов'язано з необхідністю заповнення великої кількості документації та скорочення витрат часу.

Відзначимо, що у світовій практиці широко використовуються банківські гарантії, які надає замовник судна заводу-будівнику як надійне підтвердження своєчасної та повної оплати замовленого будівництва судна. За таких умов будівництво судна можна виконувати і «під ключ», а на час існування незавершеного виробництва оформляти в банку позичку, гарантією повернення якої буде гарантія потужного банку, надана замовнику або безпосередньо заводу-будівнику як підтвердження своєчасної та повної сплати останньому всієї суми вартості будівництва судна¹. При цьому, якщо суднобудівний завод як гарантію з повернення позички надасть банку-кредитору банківську гарантію стосовно повного та остаточного розрахунку із заводом-виробником, яку виписує замовник судна, то вказана гарантія може стати заставою за виданою позичкою. Саме таку гарантію він може отримати в банківському консорціумі.

Найбільш проблемним для банків-учасників консорціуму є вирішення питань щодо отримання, розподілу та реалізації відповідної застави, які ніби вирішуються із вступом в дію з 01.01.2013 р. «Положення про порядок формування та використання банками України резервів для відшкодування можливих втрат за активними банківськими операціями від 25.01.2012 р. № 23 (далі Положення 23)». Відповідно до вказаного Положення 23, «згідно з умовами договору про консорціумне кредитування, банк-учасник консорціуму під час розрахунку резерву враховує забезпечення за умови наявності документів, що підтверджують право цього банку... на частину коштів від реалізації такого забезпечення, що відповідає частці його участі в консорціумному кредитуванні у разі невиконання боржником своїх зобов'язань» [10, р. 2, гл. 4, п.п. 4.4-4.6]. Тобто існуючий законодавчо встановлений механізм консорціумного кредитування в

¹ До того ж уніфікованість банківських гарантії, які використовуються в Україні, регламентується уніфікованими правилами для гарантії за вимогою та законами: «Про Національний банк України», «Про банки і банківську діяльність» і положенням «Про порядок здійснення банками операцій з гарантіями в національній та іноземній валютах» № 639 від 15.12.2004, дозволяє та надає змогу їх широкого застосування в банківській справі.

Україні передбачає розподіл між банками-учасниками як кредитної заборгованості, так і застави пропорційно часткам їхньої участі в капіталі консорціуму. Але в практичній банківській діяльності питання, пов'язані з розподілом як часток заборгованості між банками-учасниками консорціуму, так і часток застави, викликає труднощі одночасно саме для банків-кредиторів і для клієнтів-позичальників. Так, виникає необхідність узгодження між членами консорціуму параметрів позички, можливості її пролонгації, зміни розміру винагороди консорціуму, загалом постає питання про доцільність кредитування того чи іншого позичальника тощо.

У питаннях моніторингу застави також виникають значні проблеми, особливо за невиконання позичальником зобов'язань, а саме: у випадку, коли застава розділена між різними банками-заставодержателями виникає необхідність проведення спільних обговорень з майбутніми покупцями питань реалізації заставного майна, узгодження ціни його (майна) реалізації, переоформлення права власності на заставу тощо. На виконання усіх цих заходів витрачається час банківських працівників та кошти у зв'язку з необхідністю оформлення спільних документів тощо. Разом з цим позичальник – підприємство МТК також змушений знаходити компроміс не з одним кредитором, а з декількома, витрачаючи на це час та кошти. Саме тому під час формування розподілу обов'язків між членами банківського консорціуму вважаємо за доцільне започаткувати, щоб банки-члени делегували головному банку функції розпорядника позички, а для цього бажано, щоб вся позичкова заборгованість обліковувалася в головному банку. Це надало б змогу головному банку якісно та оперативно вирішувати питання прийняття рішення щодо доцільності кредитування, оформлення та моніторингу позичок тощо. Доцільно, щоб питаннями застави також опікувався виключно головний банк, оскільки це дозволить зняти багато зайвих проблем, особливо за необхідності реалізації заставного майна. Зрозуміло, що вищевказане має відбитись на розмірі комісійної винагороди головного банку за такі операції і дозволить зекономити зайві витрати, про які сказано вище. Одночасно головний банк консорціуму буде у змозі накопичувати базу даних та досвід стосовно підприємств морського транспортного комплексу, видів їхньої застави тощо. Тим більше, що, з точки зору бухгалтерського обліку, такі операції частково регламентовані¹ питаннями, які можуть виникати у банків-членів консорціуму щодо сумлінності головного банку, може займатися відповідна служба, до складу якої повинні увійти представники усіх банків-членів консорціуму.

Висновки. Таким чином, виходячи з необхідності задоволення потреб розвитку стратегічної галузі вітчизняної економіки – суднобудування, розвитку морського транспортного комплексу України задля оновлення її флоту, є необхідність формування банківського об'єднання, яке буде у змозі задовольняти попит підприємств МТК на кредитні ресурси. Як прийнятну форму такого об'єднання можна обрати банківський консорціум, оскільки саме така форма співпраці банків вже добре зарекомендувала себе в роботі з підприємствами літакобудування, а законодавчо-нормативне забезпечення дозволяє гнучко формувати варіанти співпраці банків-членів консорціуму. Водночас є необхідність вдосконалити механізм розподілу банківських ризиків за консорціумного кредитування та механізм оформлення забезпечення кредитної угоди шляхом делегування функцій розпорядника позички та заставодержателя банками-членами головному банку зі сплатою йому відповідної комісійної винагороди іншими банками-членами консорціуму.

¹ «Якщо консорціумне кредитування здійснюється шляхом гарантування головним банком загальної суми кредиту, то головний банк обліковує надану гарантію за позабалансовими рахунками 9000 «Гарантії, що надані банкам» або 9020 «Гарантії, що надані клієнтам», а банки-учасники обліковують суми, які гарантовані головним банком консорціуму, за рахунками групи 901 «Гарантії, що отримані від банків» [9, Р. 3, гл. 5, п.п. 5.12].

Список літератури / References

1. Крамаренко О.М. Роль банківського кредитування у розвитку суднобудування в Україні: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.08 / Крамаренко Оксана Марківна; Одеський національний економічний університет. – О., 2013. – 305 с.
Kramarenko, O.M. (2013), "The role of bank lending in the development of shipbuilding in Ukraine", Ph.D. dissertation, Money, finance and credit, National University of Shipbuilding named after admiral Makarov, Nikolaev, Ukraine.
2. Крамаренко О.М. Можливі підходи банків до вдосконалення кредитування суднобудівних підприємств в Україні / О.М. Крамаренко // Науковий вісник. – 2012. – № 7 (159). – С. 98-109.
Kramarenko, O.M. (2012), "Possible approaches to improving banks' lending shipyards in Ukraine", *Naukovyi visnyk*, no. 7 (159), pp. 98-109.
3. Логачев С.И. Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития / С.И. Логачев, В.В. Чугунов, Е.А. Горин. – 2-е изд., доп. и перераб. – СПб.: Мор Вест, 2009. – 544 с.
Logachev S.I., Chugunov V.V., Gorin Ye.A. (2009), *Mirovoye sudostroyeniye: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya* [The world shipbuilding: the current state and prospects of development], 2nd ed., revised and supplemented, Mor West, St.-Petersburg, Russia.
4. Егоров Г.В. О возможности выхода Украины на мировой рынок судостроения [Електронний ресурс] / Г.В. Егоров // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв: НУК, 2008. – № 6 (423). – С. 3-14. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/znpnuk/2008_6.pdf>. – 15 лютого 2013 р.
Yegorov, G.V. (2008), "About the possibility of entering Ukraine on the world shipbuilding market", *Zbirnyk naukovykh prats NUK*, no. 6 (423), pp. 3-14, available at: www.nbu.gov.ua/portal/natural/znpnuk/2008_6.pdf (accessed February 15, 2013).
5. Захараш Н.В. Місце кредиту у фінансовому забезпеченні суднобудівних підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук / Н.В. Захараш; Київ. нац. екон. ун-т. – К., 2001. – 20 с.
Zakharash, N.V. (2001), "Place of credit in the financial provision shipyards", Abstract of Ph.D. dissertation, Finance, monetary circulation and credit, Kyiv National Economic University, Kiev, Ukraine.
6. Пашко Д.В. Удосконалення управління фінансовими процесами суднобудівництва / Д.В. Пашко // Культура народів Причерномор'я. – 2008. – № 148. – С. 87-88.
Pashko, D.V. (2008), "Improving the management of financial processes shipbuilding", *Kultura narodov Prichernomor'ya*, no. 148, pp. 87-88.
7. Господарський кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 436-IV за станом на 06.11.12 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page>>.
Verkhovna Rada of Ukraine (2003), *Economic Code of Ukraine*, no. 436-IV, available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
8. Про банки і банківську діяльність: Закон України від 07 груд. 2000 р. № 2121-III, станом на 23. 02. 2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2121-14>>.
Verkhovna Rada of Ukraine (2000), *The Law of Ukraine "On Banks and Banking"*, no. 2121-III, available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2121-14>.
9. Інструкція з бухгалтерського обліку кредитних, вкладних (депозитних) операцій та формування і використання резервів під кредитні ризики в банках України, затв. постановою Правління Національного банку України № 481 від 27 груд. 2007 р. станом

на 20. 06. 12 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0048-08/page>>.

National Bank of Ukraine (2007), *Instructions accounting credit, deposit (deposit) operations and the formation and use of reserves for credit risks in banks in Ukraine*, no. 481, available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0048-08>.

10. Положення про порядок формування та використання банками України резервів для відшкодування можливих втрат за активними банківськими операціями № 23 [затв. Правлінням Національного банку України від 25 січ. 2012] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0231-12>>.

National Bank of Ukraine (2012), *Regulations on the formation and use of bank Ukraine reserves for possible losses on active banking operations*, no. 23, available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0231-12>.

11. Тодосейчук Г.С. Типи консолідованих банківських установ та динаміка їх розвитку / Г.С. Тодосейчук // Розвиток фінансових методів державного управління національною економікою: зб. наук. праць ДонДУУ. – Донецьк: ДонДУУ. – 2010. – Т. XI. – Серія «Економіка». – Вип. 173. – С. 478-489.

Todoseichuk, H.S. (2010), “Types of consolidated banking institutions and the dynamics of their development”, *Rozvytok finansovykh metodiv derzhavnoho upravlinnia natsionalnoyu ekonomikoyu*, Vol. XI, Issue 173, pp. 478-489.

Цель. Выполнить исследование современного законодательного и организационно-методического обеспечения деятельности банковских консорциумов в Украине в связи с необходимостью обслуживанием ими предприятий морского транспортного комплекса (далее МТК).

Методика. Общей методологической базой исследования является диалектический метод познания на основании системного подхода к решению поставленных задач. Для достижения поставленной цели использованы как общенаучные, так и специальные методы: сравнительно-экономический – при анализе информации о деятельности украинских судостроительных предприятий и формировании цен на их готовую продукцию – суда (что позволило установить потребность указанных предприятий в дополнительных кредитных ресурсах); комплексный подход – при оценке результатов предыдущих исследований автора (что позволило подтвердить необходимость создания банковского консорциума с целью качественного одновременного и полного удовлетворения потребностей предприятий МТК в дополнительных временных денежных средствах и предотвращения повышения уровня банковского кредитного риска); классификационно-аналитический – при систематизации законодательного и методологического обеспечения деятельности банковских консорциумов в Украине; научной абстракции – при обосновании необходимости изменения методологии кредитной деятельности банковских консорциумов в Украине.

Результаты. Обоснована необходимость создания банковского консорциума, который будет в состоянии качественно удовлетворить потребности судостроительных предприятий в кредитных ресурсах. Освещены проблемные вопросы кредитной деятельности украинских банковских учреждений для обеспечения производственной деятельности предприятий МТК (судостроительных и судоремонтных предприятий, судоходных компаний и т. д.), предложены возможные направления их решения.

Научная новизна. Предложено и обосновано делегирование банками-членами консорциума функций по обслуживанию кредитной задолженности предприятий МТК его главному банку для уменьшения уровня кредитного риска, затрат времени, денежных ресурсов и т. п. как банковского консорциума, так и его заемщиков.

Практическая значимость. Передача функций обслуживания кредитной задолженности от банков-участников консорциума к главному банку должна способствовать повышению уровня качества кредитования; улучшению эффективности работы банковского консорциума; накоплению опыта обслуживания предприятий МТК в координационном центре – глав-

ном банке консорциума, что может быть полезным для практической деятельности украинских банков.

Ключевые слова: банковский консорциум, банковское объединение, банковское кредитование, судостроительные предприятия, судоходные компании, морской транспортный комплекс.

Objective. Perform a study of contemporary legal and organizational methods of banking consortia in Ukraine in connection with the need to service their businesses maritime transport sector (the ITC).

Methods. A common methodological basis of research is the dialectical method of cognition, which is basing on a systems approach to solving task. To achieve this goal used as a general scientific and special methods: comparative economic – in the analysis of information regarding the Ukrainian shipyards and pricing of finished goods – vehicles (which revealed the need for these companies for additional credit resources), a comprehensive approach – in assessing the results of previous studies of the author (allowing to confirm the need for a banking consortium for the simultaneous qualitative and meet the needs of businesses in the MTC additional temporary cash and avoid raising bank credit risk); classification and Analysis for systematic legal and methodological support of the banking consortia in Ukraine; scientific abstraction – in justifying the need to change the methodology of bank credit consortia in Ukraine.

Results. The necessity of creating a banking consortium, which will be able to meet the quality needs of shipyards in credit resources was proved. Highlights the problematic issues of Ukrainian banking credit institutions using their credit opportunities for production activities of ITC (dockyards, shipping companies, etc.), suggesting possible directions for their scientific novelty solutions.

Scientific novelty. Proposed and justified delegation member banks of the consortium functions on credit debt enterprises of maritime transport sector to its main bank to reduce: the level of credit risk, investment of time, money and resources, etc. as banking consortium so its borrowers.

Practical value. Devolution of service credit debt from the banks participating in the consortium of the main bank shall contribute to: raise the level of credit quality, the efficiency of the banking consortium, the accumulation of experience in servicing companies ITC focal point – the main bank of the consortium, which may be useful for the practice of Ukrainian banks.

Key words. Consortium of banks, banking association, bank lending, shipbuilding, shipping companies, maritime transport sector.

Рекомендовано до публікації д-ром екон. наук Папаїкою О.О. Дата надходження рукопису 22.10.2013 р.

Два предмета нужны, главным образом, для того, кто с надлежащим старанием хочет торговать. Первый – иметь в своем распоряжении известный капитал, будь то наличные деньги или другая какая-нибудь ценность, без коих невозможно торговать. Второй предмет – содержать все свои дела в добром порядке, чтобы вкратце, как о своем долге, так и о требовании (так как торговля не распространяется на другие предметы) ибо без порядка в записях было бы невозможно продолжать предприятие

Д. Манчини
