

УДК 351:629.5

В. П. Беглиця,
д. держ. упр., доцент, профектор з наукової роботи, Чорноморський державний
університет імені Петра Могили, м. Миколаїв

ПОНЯТТЯ ТА СТРУКТУРА ЕФЕКТИВНОГО ЗАСТОСУВАННЯ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ МОДЕРНІЗАЦІЇ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

V. Behlytsya,
d. derzh. upr., Associate Professor, Vice-Rector Black Sea State University Petro Mohyla Mykolayiv

DEFINITION AND STRUCTURE OF EFFECTIVE FINANCIAL MECHANISM OF MODERNIZATION SHIPBUILDING INDUSTRY

Визначено поняття та структуру фінансового механізму регулювання суднобудівної галузі. Визначено систему показників ефективності і ризику фінансування проектів. Розроблено напрями ефективного застосування фінансового механізму модернізації суднобудівної галузі.

The concept and structure of the financial mechanism of regulation of ship-building industry. The system of performance indicators and risk financing projects. Developed areas of effective use of the financial mechanism of the modernization of shipbuilding industry.

Ключові слова: ефективність, ризик фінансування проектів, ефективне застосування фінансового механізму, модернізація суднобудівної галузі.

Key words: efficiency, risk financing projects, effective use of the financial mechanism, the modernization of shipbuilding industry.

ВСТУП

Суднобудування є важливою галуззю важкої промисловості, яка багато в чому впливає на конкурентоспроможність країни, визначає її престиж та перспективи розвитку в умовах глобальної конкуренції. Акумуляуючи в своїй продукції досягнення великої кількості суміжних галузей промисловості (металургії, машинобудування, електроніки та ін.), суднобудування одночасно стимулює розвиток цих галузей, досягнення ними високого науково-технічного рівня. Тому ефективне застосування фінансового механізму модернізації суднобудівної галузі викличе мультиплікативний ефект розвитку інших галузей промисловості і національної економіки України в цілому.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Завдання дослідження передбачають більш детального визначення поняття та структури фінансового механізму регулювання суднобудівної галузі.

РЕЗУЛЬТАТИ

В економічній літературі поняття "фінансовий (фінансово-кредитний) механізм" використовується досить широко. Але єдиної думки щодо його визначення та його складових не існує. Серед розмаїття визначень і підходів вчених та практиків до поняття "фінансовий механізм" найбільшої уваги заслуговують два аспекти, два підходи до розуміння його суті [1, с. 8].

Перший підхід полягає в тому, що під фінансовим механізмом розуміють функціонування самих фінансів підприємств. Матеріальним відображенням фінансових відносин є грошові потоки. Організація цих потоків, поря-

док їх здійснення відбувається за певними правилами, певними напрямами, що і характеризує фінансову "техніку". На підставі даного підходу і виходить розуміння фінансового механізму як організаційного відображення фінансових відносин. Такий підхід до визначення фінансового механізму відображає внутрішню організацію функціонування фінансів підприємств. Однак, це цілком точно відображається в понятті "організація фінансів", і ототожнювати дане поняття з фінансовим механізмом не доцільно.

Другий підхід до розгляду поняття "фінансовий механізм" полягає в тому, що його розуміють як сукупність методів і форм, інструментів, прийомів і важелів впливу на стан та розвиток підприємства. Даний підхід відображає зовнішню дію функціонування фінансів підприємств, характеризує фінанси як вирішальний фактор впливу апарату управління на економічний стан підприємства. Завдяки такому аспекту суті фінансового механізму необхідно чітко визначити його складові, його структуру [2, с. 453].

Незважаючи на існування двох основних підходів до суті фінансового механізму, в науковій літературі до цього часу чіткого визначення поняття "фінансовий механізм" не існує.

У дослідженнях провідних західних вчених фінансовий механізм не виділяють як відокремлений об'єкт вивчення, але всебічно і ґрунтовно досліджують фінансові методи впливу на підприємство, державу і суспільство.

У науковій літературі превалює перший підхід до визначення фінансового механізму як способу організації фінансових відносин, який складається з елементів та інструментів впливу [3, с. 69]. Проте деякі учені вважають, що фінансово-кредитний механізм включає три підсистеми:

— фінансово-кредитне планування;

- фінансово-кредитні важелі;
- організаційні структури і правовий режим фінансово-кредитної системи [1].

Така структура фінансового механізму досить чітко відображає доміанти адміністративного управління економікою. І розробити на такій основі систему фінансового механізму підприємства практично неможливо.

Деякі автори визначають фінансово-кредитний механізм як сукупність фінансових методів і форм, інструментів і важелів впливу на соціально-економічний розвиток суспільства [4].

Структура фінансового механізму, розроблена українськими вченими, в цілому логічна. Проте потребує певних уточнень щодо побудови та застосування в умовах суднобудівної галузі.

У літературі пропонується замість терміну "фінансово-кредитний механізм" використовувати "фінансовий механізм", тому що кредит визначається як складова фінансів, кредитна система — частина фінансового ринку, який відноситься до фінансової системи, а дії фінансів і кредиту мають єдиний механізм впливу. Окрім того, на підприємстві, враховуючи принципи організації фінансів, більш доцільне використання саме терміну "фінансовий механізм" [2, с. 765].

Враховуючи, що фінансовий механізм дає уявлення, за допомогою чого можна здійснити фінансовий вплив і повинен показувати, як це зробити, то у складі фінансового механізму доцільно виділяти фінансові інструменти, за допомогою яких реалізуються прийняті рішення та фінансові індикатори, що достовірно відображають стан суб'єкта фінансових відносин.

Узагальнюючи думки вчених, можна навести наступне визначення фінансового механізму стосовно підприємств галузі суднобудування. Фінансовий, або фінансово-економічний механізм — це сукупність методів реалізації економічних інтересів підприємств шляхом фінансового впливу на їх соціально-економічний розвиток через його складові:

- фінансове забезпечення розвитку;
- регулювання фінансових потоків через фінансові інструменти — методи і важелі;
- система фінансових індикаторів оцінки результатів і коригування регулюючого (або керівного) впливу.

Слід зазначити, що серед українських вчених існує чітка позиція щодо визначення фінансового механізму підприємства та його складових, якщо поза увагою лишити центральну складову механізму — економічний інтерес учасників фінансових відносин та її присутність у кожній складовій механізму (крім фінансових індикаторів). З цього приводу необхідно враховувати, що фінансовий механізм має забезпечувати таке поєднання факторів виробництва, його регуляторів, яке реалізує приватновласницькі та суспільні інтереси всіх учасників шляхом еквівалентного розподілу кінцевого продукту.

Управління грошовими потоками суднобудівних підприємств передбачає цілеспрямований вплив на процеси залучення та акумуляції грошових коштів, їх витрачання та перерозподіл з метою збалансування фінансово-господарської діяльності і досягнення цілей господарського розвитку. Характерні риси практики управління грошовими потоками відображають принципи управління, тобто базові правила діяльності, на основі яких має формуватися фінансово-економічний механізм модернізації виробництва.

Ефективна дія фінансового механізму передбачає наявність дієвої і адекватної системи управління фінансовими потоками. Структуру цієї системи мають складати фахівці підприємства, залучені консультанти, представники фінансово-кредитних установ або інвесторів. Однак найбільшу зацікавленість має виявляти керівництво суднобудівного підприємства.

Система управління фінансовими потоками суднобудівних підприємств включає в себе реалізацію наступних функцій:

I. Планування грошових потоків — це процес визначення їх обсягів за видами діяльності, часовими інтервалами та напрямками використання з метою забезпечення максимальної синхронізації надходжень і витрат та платоспроможності підприємства. У процесі планування досягається оптимізація грошових потоків, тобто знаходження такого співвідношення між вхідними і вихідними грошовими потоками, між напрямками й умовами залучення та використання грошових коштів, яке дає змогу досягти найкращих результатів діяльності (мінімізації витрат, максимізації прибутку).

Для планування фінансових потоків проектів модернізації суднобудівних підприємств доцільно застосовувати техніку бізнес-планування [1, с. 9], яка у найбільшому ступені відповідає цілям розвитку.

II. Аналіз грошових потоків — це сукупність методів формування і обробки даних про грошові потоки, які дають об'єктивні оцінки стану, тенденцій розвитку, резервів підвищення ефективності використання грошових коштів та шляхів їх реалізації [2, с. 87].

На нашу думку, основними вимогами до аналізу фінансування модернізації підприємств суднобудування є наступні:

- поєднання стратегічного (перспективного) і поточного аналізу фінансових потоків;
- здійснення аналізу фінансових потоків у розрізі джерел фінансування, структурних ланок і підрядних організацій, які беруть участь у реалізації проектів розвитку підприємств;
- використання достовірної і повної інформаційної бази аналізу;
- використання системи показників, які дозволяють дати повну і адекватну оцінку ефективності і ризику фінансування.

Традиційно до системи показників ефективності і ризику фінансування відносять:

1. Показники ліквідності, платоспроможності, та рентабельності, які дозволяють оцінити економічний потенціал підприємства і результати його діяльності за певний період [2, с. 102]. Джерелами інформації для цих показників є дані звітності підприємства. Ми маємо вказати на певні недоліки цієї поширеної у практиці методики:

- недоліки, притаманні звітнім документам підприємства — викривлення і неповнота відображення інформації;
- складність аналізу інформації, через велику кількість показників;
- методичні недоліки притаманні показникам. Так, наприклад, поширені у практиці аналізу моделі ймовірності банкрутства (Z-показники) далеко не завжди дають правильну оцінку фінансово-економічному потенціалу підприємства.

2. Показники ефективності проектів. Найбільш поширена методика оцінки ефективності проектів включає наступні показники: чиста поточна вартість проекту (NPV), індекс прибутковості (PI), строк (термін) окупності (PBP), внутрішня норма прибутковості (IRR). Ця методика є загальноприйнятною, але і вона не позбавлена суттєвих недоліків, які утруднюють її використання:

- неможливість об'єднання показників у єдиний інтегральний показник;
- конфлікт показників "чиста поточна вартість проекту" (NPV) та "внутрішня норма прибутковості" (IRR), що часто не дозволяє здійснити однозначний вибір проекту;
- використання у розрахунку показників ставки дисконтування, яку не завжди можливо точно розрахувати.

3. "Cash-flow" (звіт про рух коштів) проекту — проектний документ, що відображає результати операційної діяльності підприємства та показує її ефективність (сплачення виробничих витрат доходами від реалізації продукції, яка виробляється), прибуток, який одержується; результат інвестиційної діяльності; результат фінансової діяльності. Цей документ містить важливі показники витрат і доходів проекту і дозволяє оцінити чистий результат від його реалізації.

Ми вважаємо, що застосовувані методи проектного аналізу є досить достовірними, але через їх складність і численні недоліки вони мають бути удосконалені відповідно до потреб аналізу проектів модернізації підприємств суднобудування.

Особливістю цих проектів, як ми вже вказували, є великий обсяг фінансування та великий термін окупності вкладень, а отже, вони пов'язані з високим ризиком фінансування. Тому ми пропонуємо доповнити систему показників аналізу проектів модернізації суднобудівних підприємств показниками ризику. Основним застосовуваним методом тут має бути метод чутливості моделі, який реалізується через імітаційне моделювання у поєднанні з експертними методами.

Оцінка ефективності механізму управління фінансовими потоками є складовим елементом системи управління суднобудівними підприємствами. Можна виділити наступні завдання, що можуть ставитися перед керівництвом суднобудівних підприємств при здійсненні оцінки ефективності фінансово-економічного механізму:

- ретроспективний аналіз результатів фінансово-господарської діяльності підприємства та визначення основних факторів формування його фінансових результатів;
- дослідження особливостей формування тенденцій та розвитку трендів фінансування (перш за все, самофінансування) підприємства та рівень їх узгодженості із фінансовою його стратегією;
- визначення оптимальних параметрів та показників фінансового плану підприємства, у тому числі стратегічного та оперативного;
- оцінка обґрунтованості прогнозних показників руху грошових коштів суб'єкта господарювання та інших планових фінансових показників та рівня їх впливу на формування фінансових результатів підприємства;
- визначення форм та методів впливу фінансового менеджменту підприємства на основні параметри його грошових потоків з метою забезпечення цільового рівня прибутковості за прийнятого рівня ліквідності та платоспроможності підприємства та інші завдання, що впливають із фінансової та корпоративної стратегії.

Оцінка ефективності моделі управління грошовими потоками суднобудівного підприємства, незалежно від того, чи це кількісна оцінка, чи якісна, передбачає співвідношення фактичного рівня цільових фінансових показників, що сформувалися в результаті реалізації механізмів та технологій управління грошовими потоками підприємства, із плановими або прогнозними величинами, крім того, просте математичне порівняння фактичних та планових величини цільових показників руху грошових коштів має співвідноситися із відповідною системою обґрунтованих критеріїв оцінки ефективності фінансового механізму, відповідно до яких і визначається рівень ефективності.

Незважаючи на те, що у практиці функціонування фінансово-економічних механізмів значну роль має специфіка суднобудівного підприємства, можна визначити узагальнені критерії їх ефективності:

- стабільність грошових потоків підприємства, перш за все, операційного грошового потоку;
- формування чіткої та стабільної тенденції зростання фінансових результатів протягом тривалого періоду;
- підтримання прийнятого рівня заборгованості як одного із показників кредитоспроможності підприємства;
- обґрунтованість цільових фінансових показників, що визначаються у фінансовому плані та інші критерії.

Значне скорочення замовлень на будівництво комерційних судів призвело до складного економічного становища практично всіх суднобудівних заводів, в неприпустимій мірі подорожчала продукція галузі.

Позначається слабка фінансова можливість потенційних українських замовників на будівництво суден. Негативний вплив чинить недостатня оснащеність суднобудівних підприємств сучасним обладнанням, а також брак кваліфікованих кадрів за основними суднобудівними спеціальностями. Все це породжує замкнуте порочне коло проблем суднобудування: зношені фонди — низька якість продукції, що випускається — низька конкурентоспроможність — низькі обсяги продажів — недостатні обороти по фінансам — нестача грошових коштів на оновлення обладнання. І як наслідок, відсутність можливостей не тільки для інновацій, а й для збереження темпів зростання виробництва на досить високому рівні. Підприємства, як і раніше, змушені шукати можливості інвестування коштів у суднобудівну галузь.

Одним з головних елементів фінансово-кредитної політики інвестування є банки та інші кредитні установи, які надають довгострокові позики суднобудівним підприємствам. Досить вагомий обсяг фінансових ресурсів можна залучити шляхом отримання кредитів банків. Проте на даному етапі в країні отримати їх для реалізації ризикового проекту на довгостроковий період складно, до того ж існує високий рівень кредитних ставок. Таким чином, банківські установи слабо виконують свої кредитні функції. Тому з метою підтримки вітчизняного виробництва та розвитку економіки на державному рівні доцільно проводити політику залучення до фінансування інноваційних проектів комерційних банків.

Для стимулювання інноваційної діяльності необхідно здійснювати ряд заходів, які включають в себе збільшення обсягів державного фінансування наукової і науково-технічної сфери, поширення системи пільгового кредитування інноваційних проектів, розвиток системи страхування інвестиційних ризиків в інноваційній сфері.

Фінансова підтримка суднобудівної галузі надається в межах коштів, передбачених відповідними бюджетами. Але вона недостатня. Сприяє розвитку інноваційної діяльності грантове фінансування та тендери (державні торги). У першому випадку відбираються найкращі проекти. У другому — вибираються на конкурсній основі виконавці для здійснення конкретних пріоритетних для країни проектів науково-технічного розвитку. Інвестуванням інноваційних проектів займаються інноваційні, інвестиційні, венчурні фонди. Інвестиційні фонди широко поширені в США, де їх називають "альтернативною американською банківською системою" [5, с. 56].

Їх недолік в тому, що все управління концентрується в руках невеликої групи менеджерів, які можуть одноосібно розпоряджатися великими коштами мільйонів вкладників.

Існують некомерційні інвестиційні фонди. Вони можуть бути як державними (Національний науковий фонд США, Інвестиційний фонд Міністерства енергетики США, Японська корпорація по дослідженнях і розробках), так і філантропічними центрами, створеними громадськими організаціями та приватними фірмами.

В Україні працюють представництва міжнародних фондів, які на конкурсній основі дають можливість отримати фінансування інноваційних проектів.

Світовий досвід свідчить, що особливу роль у розвитку ринку інновацій грають венчурні фонди, які фінансують ризикові інноваційні проекти і беруть участь в управлінні їх реалізацією. Динаміка світового ринку венчурного капіталу показує щорічний середній приріст інвестицій 35%, близько 2 / 3 з них — вкладення в галузі високих технологій [6]. Венчурний капітал, наприклад, вплинув на розвиток наступних галузей промисловості: інформаційні технології, біотехнології, напівпровідникова електроніка.

В Україні венчурне фінансування знаходиться на початковій стадії розвитку. Венчурні фонди акумулюють капітал інвестиційних фондів, компаній, банків, пенсійних та інших фондів, страхових компаній, особисті заощадження інвесторів, іноді державні кошти. Венчурні інвестори беруть пайову участь у капіталі інноваційної компанії, надають кошти на довгостроковий період на безповоротній та безпроцентній основі, не вимагаючи гарантій або застави. Кошти або слідує в акціонерний капітал, або надаються у вигляді інвестиційного кредиту, причому найчастіше використовується комбіноване венчурне інвестування, що поєднує обидва види.

Головними центрами фінансово-кредитної системи є банки та інші кредитні установи, які й надають довгострокові позики підприємствам. Саме шляхом отримання кредиту можна отримати великі обсяги коштів. Тому з метою підтримки вітчизняного виробництва та розвитку вітчизняної економіки на державному рівні доцільно проводити політику залучення комерційних банків до фінансування інноваційних проектів. Особливу роль у розвитку ринку інновацій грають венчурні фонди, які фінансують ризикові інноваційні проекти і беруть участь в управлінні їх реалізацією.

Ефективна реалізація Україною прогресивних інноваційних проектів модернізації суднобудівної галузі неможлива без залучення довготермінових цільових кредитів банківської системи. У більшості розвинутих країн світу є низка державних установ із спеціальними функціями, що дозволяє державі активно впливати на розвиток економіки у визначених напрямках та сприяти національним виробникам на зовнішніх ринках.

ВИСНОВОК

Тому для ефективного впливу на шляхи економічного розвитку України потрібен комплекс державних банківських та небанківських фінансових установ: банк сприяння розвитку, експортно-імпорتنний банк та установа страхування експорту, ощадний банк, іпотечна установа, установа з питань інвестицій, депозитарій, страхова компанія, лізингова компанія. Все це можливе в результаті здійснення реформи банківської системи, прийняття стратегії розвитку державних банків та удосконалення правового поля. Існуюче в Україні законодавство регулює діяльність лише комерційного банківського сектора і тому виникає права прогалина, що не дозволяє реалізовувати особливі функції державних банків. Нагальним є питання правового врегулювання діяльності усіх державних установ для виконання особливих функцій, які не властиві комерційному сектору.

Література:

1. Гринюк Н.А. Фінансова реструктуризація в контексті макрофінансової стабільності України / Н.А. Гринюк // Проблеми науки. — 2010. — № 3. — С. 7—12.
2. Загородній А.Г. Фінансово-економічний словник / А.Г. Загородній, Г.Л. Вознюк. — К.: Знання, 2007. — 1072 с.
3. Боднар І.Р. Наслідки фінансової глобалізації для України / І.Р. Боднар // Фінанси України. — 2009. — № 8. — С. 68—75.
4. Уманців Г.В. Холдингові компанії та промислово-фінансові групи у сучасній економіці: монографія / Г.В. Уманців. — К.: Віра — Р., 2002. — 429 с.
5. Мир после кризиса. Глобальные тенденции — 2025: меняющийся мир. Доклад Национального разведывательного совета США / Кол-в авт. — Москва, 2009. — 141 с.
6. Офіційний веб-сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>

References:

1. Hryniuk, N.A. (2010), "Financial restructuring in the context of macro-financial stability Ukraine", *Problemy nauky*, vol. 3, pp. 7—12.
2. Zahorodnij, A.H. and Vozniuk H.L., (2007), *Finansovo-ekonomichnyj slovnyk* [Financial and economic dictionary], Znannia, Kyiv, Ukraine.
3. Bodnar, I.R. (2009), "Implications of financial globalization for Ukraine", *Finansy Ukrainy*, vol. 8, pp. 68—75.
4. Umantsiv, H.V. (2002), *Kholdynhovi kompanii ta promyslovo-finansovi hrupy u suchasnij ekonomitsi* [Holdings and financial-industrial groups in the modern economy], Vira, Kyiv, Ukraine.
5. National Intelligence Council (2009), *Mir posle krizisa. Global'nye tendencii — 2025: menjajushhij mir. Doklad Nacional'nogo razvedyvatel'nogo soveta SShA* [The world after the crisis. Global trends — 2025: The changing world. Report of the U.S. National Intelligence Council], *Izdatel'stvo "Evropa"*, Moscow, Russia.
6. State Statistics Committee of Ukraine (2013), *Statistical information*, available at: <http://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 02 Oct 2013).

Стаття надійшла до редакції 17.09.2013 р.