

РОЗРОБКА МЕХАНІЗМУ ЗДЕШЕВЛЕННЯ КРЕДИТІВ СУДНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

В. Г. Рогов, викладач

Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

Анотація. Розглянуто механізм здешевлення кредитів і компенсації лізингових платежів агропромислового комплексу. Розроблено рекомендації щодо формування механізму здешевлення кредитів для підприємств суднобудування.

Ключові слова: суднобудування, кредити, механізм здешевлення кредитів.

Аннотация. Рассмотрен механизм удешевления кредитов и компенсации лизинговых платежей агропромышленного комплекса. Разработаны рекомендации по формированию механизма удешевления кредитов для предприятий судостроения.

Ключевые слова: судостроение, кредиты, механизм удешевления кредитов.

Abstract. The loan price reduction and leasing payments compensation mechanism for agrarian and industrial complex enterprises has been described. Recommendations concerning the formation of the loan price reduction mechanism for shipbuilding enterprises are developed.

Keywords: shipbuilding, loans, loan price reduction mechanism.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Найпоширенішим способом фінансування суднобудування в усьому світі залишається використання банківських кредитів. Їхня поміркована вартість сприяє зменшенню цін на судна, що будуються, і підвищує конкурентоздатність суднобудівних заводів на міжнародних ринках. Тому одним з інструментів стимулювання розвитку суднобудування у нашій країні є зменшення вартості кредитів через державні компенсації. Щоб їх отримувати, мало лише прийняти відповідні закони. Потрібно вирішити, яким чином відбуватиметься прийом та розгляд заявок з цього приводу, а також які установи виконають роль відповідного посередника.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідженню проблем державної підтримки суднобудівних підприємств приділяється значна увага з боку вітчизняних науковців, серед яких Б.В. Буркинський, В.П. Беглиця, Г.В. Єфімова, О.М. Котлубай, В.І. Лисицький, Р.А. Марецький, К.С. Письменна, М.В. Пискун, О.М. Сафронова та ін. У результаті протягом останніх років запроваджені зміни до законодавства, що регулює фінансову діяльність суднобудівних підприємств. Проте не всі питання достатньо відпрацьовано. Зокрема, це стосується механізму компенсації кредитів, залучених суднобудівними підприємствами.

МЕТОЮ ДОСЛІДЖЕННЯ є викладення авторського бачення стосовно державного сприяння у забезпеченні суднобудівних підприємств дешевими кредитними ресурсами.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Здешевлення вартості кредитів для суднобудівних підприємств за державними програмами широко застосовується у світі. Наприклад, в Японії така програма діє з 1947 р. Особливим видом стимулювання є експортні кредити, що надаються державними експортно-імпорфтними банками іноземним замовникам на пільгових умовах для будівництва суден на вітчизняних підприємствах.

Для попередження зловживань державною підтримкою суднобудування Організація з економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), яка бореться за рівні умови в конкурентній боротьбі на ринку суднобудівної продукції, прийняла «Угоду про експортні кредити на судна» та «Угоду щодо нормальних умов конкуренції в комерційному суднобудуванні та судноремонті». В них було зафіксовано єдині для всіх суднобудівних країн норми кредитування (розмір кредиту становить 80 відсотків ціни судна при 8 % річних, термін – 10 років), а також дозволено державна підтримка суднобудування – часткове субсидування вартості будівництва судна у розмірі 9 %.

Однак, у конкурентній боротьбі за замовлення на будівництво суден більшість країн порушує ці угоди. Наприклад, в Японії національним судновласникам видається кредит під 5 % річних, Іспанія надає кредити в розмірі 85 % ціни судна, а США – 87,5 % і на термін 25 років тощо [9]. У 2010 році Японський банк міжнародного співробітництва пропонував експортні кредити на японські судна за ставкою 6 місяців LIBOR+0,25 % в доларах США або 6 місяців LIBOR+0,25 % в японських ієнах [11].

Протягом 2006–2007 років суднобудівні підприємства Південної Кореї укладали контракти за демпінговими цінами, які були щонайменше на 14 % нижче ринкової вартості будівництва замовлених суден. Різниця фінансувалася державою. Експортно-імпортерський банк Кореї надавав кредит розміром 80 % контрактної ціни судна за ставкою LIBOR+2 % з терміном погашення 13 років у національній валюті з 5-річним пільговим періодом або 10 років у іноземній валюті з пільговим терміном 1/3 періоду погашення позики [1, с. 47].

Цікаво, що запропонована в 2009 році Асоціацією суднобудівників України «Укрсудпром» Концеп-

ція Закону України «Про державну підтримку суднобудування» [4] закликала приєднатися до «Угоди щодо нормальних умов конкуренції в комерційному суднобудуванні та судноремонті», оскільки суднобудівні підприємства України не отримували навіть дозволеної угодою підтримки, хоча для більшості суднобудівних держав вона обмежувала можливості державного регулювання суднобудівної промисловості.

Поки що українські суднобудівні підприємства змушені брати кредити за набагато вищими відсотковими ставками порівняно з іноземними конкурентами (табл. 1).

Таблиця 1. Суми банківських кредитів, залучених суднобудівними підприємствами України на 1 січня 2013 р., та річні ставки за ними

Суднобудівне підприємство	Сума банківських кредитів, тис. грн		Ставка за кредитами, % річних
	короткострокові	довгострокові	
ПАТ «Суднобудівний завод «Залів»	395158	11180	від 8 до 13
ПАТ «Київський суднобудівний судноремонтний завод»	0	137159	10,25
ПАТ «СЗ «Лиман» (суднобудівно-судноремонтний завод «Нібулон»)	0	0	–
ПрАТ «Приморець»	0	0	–
ПАТ «Херсонський суднобудівний завод»	143636	381157	11
ПАТ «Завод «Ленінська кузня»	91332	0	від 11,3 до 21
ПАТ «МСЗ «Океан»	9642	0	16
ПАТ «Севморзавод»	11284	28980	від 9 до 24
ПАТ «ЧСЗ»	36667	0	від 10,7 до 21

Як бачимо, лише ПАТ «Суднобудівний завод «Залів» залучив частину кредитних коштів під 8 % річних, причому кредитором виступив банк «Фінанси та кредит», який входить до тієї ж промислово-фінансової групи, що і завод. Обидва суднобудівні підприємства, які мали на 1 січня 2013 р. нерозподілений та чистий прибуток (ПАТ «СЗ «Лиман» та ПрАТ «Приморець»), не користувалися в 2012 р. ані короткостроковими, ані довгостроковими банківськими кредитами. При цьому зазначені підприємства спеціалізуються на будівництві малотоннажних суден з відносно невеликим виробничим циклом.

Отже, здешевлення кредитів, залучених суднобудівними підприємствами України, є дуже актуальним питанням. Проте це не означає, що бюджетні кошти, направлені на компенсацію, будуть безповоротно витрачені, підтримавши лише один вид економічної діяльності, оскільки від стану суднобудування залежить розвиток металургії, машинобудування, електроніки, сільського господарства тощо. За даними Міністерства промислової політики і торгівлі Російської Федерації, створення одного робочого місця в суднобудуванні призводить до появи чотирьох-п'яти в інших видах економічної діяльності [7]. Таким чином, витрати державного бюджету на здешевлення кредитів суднобудівних підприємств будуть компен-

совані за рахунок зростання податкових надходжень від підприємств інших видів економічної діяльності. Також необхідно зважати на фінансові та соціальні наслідки зростання безробіття у разі закриття суднобудівних підприємств.

У 2010 р. був розроблений проект Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку використання у 2010 році коштів Стабілізаційного фонду, передбачених для компенсації підприємствам суднобудування ставок за кредитами, отриманими на реалізацію інвестиційних проектів». Цей проект не був прийнятий і, на нашу думку, мав суттєві недоліки. По-перше, він стосувався лише середньострокових та довгострокових кредитів у національній валюті, взятих на інвестиційні цілі, тоді як також потребують здешевлення кредити, залучені з метою придбання оборотних засобів, зокрема сировини та матеріалів, які поки що не звільнені від оподаткування ПДВ та митом. По-друге, відшкодування передбачалося за умови, що відсоткова ставка за кредитами не перевищує 1,5 облікової ставки Національного банку, що діє на дату укладення кредитного договору. Оскільки суднобудівні підприємства брали кредити або в іноземній валюті, або за відсотковою ставкою, що перевищувала максимально дозвану, вони не могли претендувати на отримання компенсації.

Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» [3] зазначає, що суднобудівні підприємства можуть отримувати часткову компенсацію за отримані кредити комерційних банків до рівня облікової ставки Національного банку України, діючої на дату сплати відсотків за ними. Проте дотепер не розроблений механізм виділення коштів для компен-

сації, а у державному бюджеті на 2014 р. [2] не передбачено окремої статті, яка стосується здешевлення кредитів, залучених суднобудівними підприємствами. Таким чином, відшкодування не відбувається.

На нашу думку, у нагоді може стати механізм здешевлення кредитів для підприємств агропромислового комплексу, який діє в Україні з 2000 р. Передбачена ним процедура наведена на рис. 1.

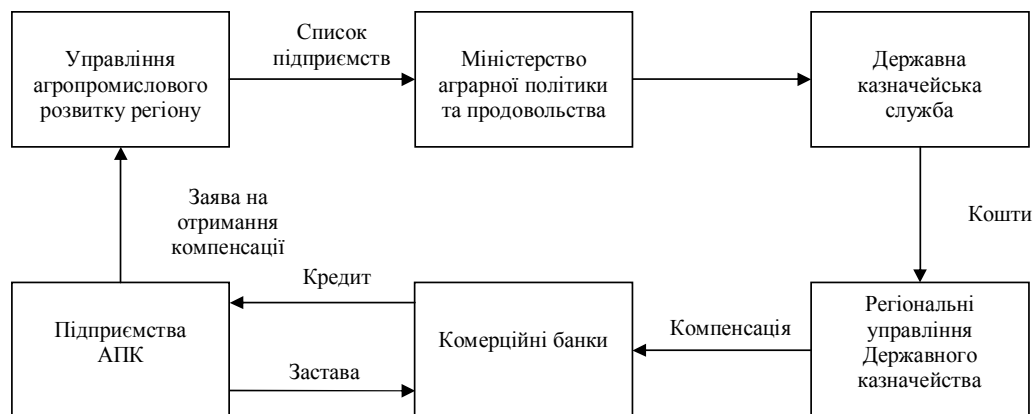


Рис. 1. Схема здешевлення кредитів для підприємств агропромислового комплексу

Крім кредитів компенсуються також лізингові платежі. Однак, враховуючи теперішній стан державного бюджету, не варто сподіватися на аналогічні преференції для суднобудівних підприємств зараз і в найближчому майбутньому.

Мінагрополітики здійснює розподіл коштів між підприємствами-позичальниками та лізингодержувачами у міру надходження реєстрів, поданих конкурсними комісіями в межах виділених асигнувань відповідно до затверджених пріоритетів пропорційно визначеній потребі в компенсації, передбачивши при цьому не менш як 50 % доведених обсягів для компенсації за середньо- та довгостроковими кредитами, з яких не менш як 15 % спрямовуються на здешевлення кредитів, залучених для реалізації інноваційних проектів, спрямованих на розвиток агропромислового комплексу.

Для визначення підприємств АПК, що мають право на компенсацію, обласні та Севастопольська міська держадміністрації, Міністерство аграрної політики та продовольства Автономної Республіки Крим створюють окремі конкурсні комісії. Щоби взяти участь у конкурсі на отримання компенсації, підприємства подають документи до управління агропромислового розвитку облдержадміністрації за місцем реєстрації. У разі прийняття позитивного рішення конкурсні комісії визначають річну суму компенсації для кожного позичальника в межах строку дії кредитного договору, видають відповідну довідку позичальнику та включають його до реєстру позичальників, які мають право на отримання компенсації за кредитами, і щомісяця до 5 числа наступного періоду подають його

до комісії Мінагрополітики [10].

Впровадженню подібного механізму для суднобудівних підприємств здатні посприяти державні органи, вповноважені організувати конкурси на отримання компенсації та приймати рішення про виділення коштів. Зараз діяльність суднобудівних підприємств в Україні контролюється трьома державними структурами: Міністерством економіки України, Державним концерном «Укроборонпром» та Державним агентством України з управління державними корпоративними правами та майном [5]. У результаті знижується відповідальність кожної з зазначених структур за суднобудування. При цьому в Міністерстві промислової політики відсутній окремий підрозділ з питань суднобудування.

На наш погляд, потрібно створити в Міністерстві промислової політики управління суднобудування, підпорядковане департаменту машинобудування, і передати йому всі функції, які сьогодні виконують стосовно суднобудування інші державні структури. Також воно матиме змогу забезпечувати виконання програми зі здешевлення кредитів для суднобудівних підприємств.

Вважаємо за доцільне, щоб до складу управління суднобудування увійшли представники Асоціації суднобудівників України «Укрсудпром». У теперішній час це добровільне, незалежне, некомерційне об'єднання суднобудівних, судноремонтних підприємств та споріднених з ним виробництв і структур [6]. Проте його можливості впливати на державну політику щодо суднобудівної промисловості обмежені. Для порівняння в США управління розвитком

морської індустрії здійснює окремий державний орган – Морська адміністрація (the Maritime Administration, MARAD). До її складу входить Морське управління з субсидій (Maritime Subsidy Board), що надає субсидії для будівництва та експлуатації торгових суден.

Управління суднобудування Мінпромполітики має створити конкурсну комісію, яка прийматиме від суднобудівних підприємств заявки на здешевлення кредитів, проводитиме конкурси, визначатиме підприємства, які отримують компенсацію, та видаватиме розпорядження про виділення бюджетних коштів до Державної казначейської служби. Через регіональні управління Державного казначейства компенсація надійде до банків, що є кредиторами суднобудівних підприємств.

Варто зазначити, що зараз переважна більшість українських банків не може видати кредити суднобудівним підприємствам не тільки через небажання, але й через неможливість дотриматись у цьому разі нормативів кредитного ризику, встановлених вимогами Національного банку України. Так, максимальний

розмір кредитного ризику на одного контрагента (Н7) не повинен перевищувати 25 % від регулятивного капіталу банку, а норматив Н8 потребує, щоб суми великих кредитних ризиків (великі кредити за мінусом сформованих банком резервів) не перевищували регулятивний капітал банку більше, ніж у 8 разів. Виходом з даної ситуації могло б стати кредитування суднобудівних підприємств банківськими консорціумами [8]. Отже, потрібно надати можливість суднобудівним підприємствам претендувати на одержання компенсації і в цьому разі.

Оскільки суднобудівних підприємств, на відміну від підприємств АПК, небагато, то вони у разі потреби в здешевленні кредитів зможуть звертатися безпосередньо до Управління суднобудування Мінпромполітики. Таким чином, пропонується схема здешевлення кредитів для суднобудівних підприємств буде простішою, ніж у агропромислових підприємств (рис. 2). У результаті для підприємств знижуються ризики несправедливого відбору, а для держави простіше спрогнозувати потреби в компенсаційних коштах при складанні бюджету.



Рис. 2. Пропонується схема здешевлення кредитів для підприємств суднобудування

З метою підвищення об'єктивності конкурсів потрібно скласти перелік умов, які суднобудівні підприємства обов'язково мають виконати, щоб отримати компенсацію, та критеріїв пріоритету, виконання яких підприємствами надасть їм перевагу перед іншими в разі нестачі бюджетних коштів для відшкодування всім підприємствам.

Компенсація має не надаватися підприємствам, які визнано банкрутами, проти яких порушено справу про банкрутство, і які перебувають на стадії ліквідації. Також умовами отримання відшкодування мають бути відсутність заборгованості з виплати заробітної плати та податків і зборів до державного та місцевих бюджетів.

Вважаємо, що першочергово мають бути компенсовані кредити, взяті на модернізацію виробництва та впровадження енергозберігаючих технологій. Крім того, при прийнятті рішення про виплату компенсації пропонуємо надавати перевагу підприємствам, які виконують державне замовлення, у повному обсязі погашали кредити, залучені в попередні роки.

При здешевленні кредитів на поповнення оборотних засобів вважаємо за доцільне надавати перевагу підприємствам, які спеціалізуються на будівництві великотоннажних суден із тривалим виробничим циклом.

ВИСНОВКИ

Економічний стан переважної більшості суднобудівних підприємств України є незадовільним. Одна з причин цього полягає у високій вартості банківських кредитів і неможливості отримання за ними навіть мінімального відшкодування, незважаючи на задекларовані законодавством відповідні пільги. Для вирішення цієї проблеми варто враховувати діючий в Україні механізм здешевлення кредитів для підприємств агропромислового комплексу та досвід інших країн. З огляду на це, пропонуємо створити в Міністерстві промислової політики управління суднобудування, відповідальне за визначення підприємств, що отримують компенсацію, і виділення з цієї метою

бюджетних коштів. Також нами розроблено перелік умов отримання компенсації суднобудівними підприємствами та критеріїв пріоритету, які нададуть їм перевагу перед іншими у разі неможливості відшкодування всім підприємствам.

Вважаємо, що впровадження запропонованого механізму сприятиме відродженню не тільки суднобудування, але і суміжних видів діяльності, що згодом дасть можливість повернути кошти до державного бюджету.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- [1] **Беглиця, В. П.** Державне регулювання розвитку суднобудівної галузі України в умовах глобальної конкуренції: теорія, методологія, механізми : монографія [Текст] / В. П. Беглиця. – Донецьк : Юго-Восток, 2012. – 384 с.
- [2] Закон України «Про Державний бюджет України на 2014 рік» № 719-VII [Текст] : [прийнятий 16.01.2014 р.].
- [3] Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» № 5209-VI [Текст] : [прийнятий 06.09.2012 р.].
- [4] Концепція Закону України «Про державну підтримку суднобудування» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Асоціації судостроїтелів України «Укрсудпром». – Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=161>.
- [5] **Лисицкий, В. И.** Предотвратитъ смерть морской индустрии Украины [Електронний ресурс] // Всеукраїнська експертна мережа. – Режим доступу: http://www.experts.in.ua/baza/analitic/index.php?ELEMENT_ID=103873.
- [6] Основные направления деятельности Ассоциации «Укрсудпром» [Электронный ресурс] // Офіційний сайт Асоціації судостроїтелів України «Укрсудпром». – Режим доступу: <http://www.ukrsudo.kiev.ua/index.php?id=63>.
- [7] Отчет о деятельности Минпромторга России в 2010 году и планы на 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minpromtorg.gov.ru/special/2010/shipbuilding/?print=1>.
- [8] **Парсяк, В. Н.** Кредитування підприємств з тривалим виробничим циклом [Текст] / В. Н. Парсяк, П. В. Трофімшин // Розвиток підприємництва: теорія та практика : збірник матеріалів Всеукраїнських наукових економічних читань з міжнародною участю. – Миколаїв : НУК, 2012. – С. 4–7.
- [9] **Пашин, Р. М.** Судостроение: проблемы и перспективы [Электронный ресурс] // Российский судостроительный портал. – Режим доступу: <http://shipbuilding.ru/rus/overviews/building>.
- [10] Постанова Кабінету Міністрів України № 794 «Про затвердження Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для здійснення фінансової підтримки суб'єктів господарювання агропромислового комплексу через механізм здешевлення кредитів та компенсації лізингових платежів» [Текст] : [прийнято 11.08.2010 р.].
- [11] **Rodricks, Wong.** Ship Finance Today: The Changing Topography of a Critical MarketKey [Електронний ресурс] / Rodricks Wong // 9th annual Marine Money Asia Week. – 29 September 2010. – Режим доступу: <http://www.marinemoney.com/sites/all/themes/marinemoney/forums/SIN10/presentations2010/Wong.pdf>.

© В. Г. Рогов

Надійшла до редколегії 13.06.13

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