

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

КРАМАРЕНКО ОКСАНА МАРКІВНА

УДК 336.77:629.5(477)

**РОЛЬ БАНКІВСЬКОГО КРЕДИТУВАННЯ У РОЗВИТКУ
СУДНОБУДУВАННЯ В УКРАЇНІ**

Спеціальність 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Одеса – 2013

Дисертацію є рукопис.

Робота виконана в Одеському національному економічному університеті
Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник

доктор економічних наук, доцент

Рябініна Людмила Миколаївна,

Одеський національний економічний університет,
професор кафедри банківської справи

Офіційні опоненти

доктор економічних наук, професор

Вовчак Ольга Дмитрівна,

Інститут магістерської та післядипломної освіти
Університету банківської справи Національного банку
України, завідувач кафедри банківської справи

кандидат економічних наук

Тодосейчук Ганна Сергіївна,

Донецький національний університет економіки і
торгівлі імені Михайла Туган-Барановського
Міністерства освіти і науки України, старший
викладач кафедри банківської справи

Захист відбудеться «01» липня 2013 р. о 12.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.055.01 в Одеському національному економічному університеті за адресою: 65082, м. Одеса, вул. Преображенська, 8.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Одеського національного економічного університету за адресою: 65082, м. Одеса, вул. Преображенська, 8.

Автореферат розісланий «27» травня 2013 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради
доктор економічних наук, професор

А. І. Ковальов

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Банківський кредит відіграє важливу роль у розвитку реального сектора економіки, особливе значення він має в забезпеченні тимчасовими грошовими коштами підприємств стратегічних галузей, виробництво яких є ресурсномістким, довготривалим та технічно складним. Робота присвячена ролі банківського кредитування (як практичній реалізації кредиту) у розвитку суднобудування в Україні. Посиленої уваги з боку банківського кредитування потребує у сучасних умовах вітчизняне суднобудування. Оскільки кредит і кредитні операції банків, до яких (за родовими ознаками та згідно з чинним законодавством) відносяться і операції лізингу, є рушійною силою розвитку всіх галузей економіки країни, в тому числі і суднобудівної, яка сьогодні потребує свого відродження задля відновлення вітчизняного флоту. Саме цьому, Верховна Рада України, з метою зміцнення ролі країни та її престижу в міжнародних відносинах, прийняла закон «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості» від 6 вересня 2012 року № 5209-VI.

Роль банківського кредиту реалізується на практиці через його функції і, перш за все, за рахунок перерозподільної функції, згідно з якою виконується перерозподіл тимчасово вільних коштів у країні. При цьому роль кредиту і, відповідно, банківського кредитування набуває особливого значення, оскільки полягає у задоволенні тимчасових потреб одних господарюючих суб'єктів (суб'єктів суднобудування) у додаткових коштах за рахунок тимчасово вільних коштів (які концентруються банками) інших господарюючих суб'єктів. При цьому саме особливості галузі, формуючі відповідні потреби щодо кредитування, і підвищують його вагомість. Тобто, без участі вітчизняних банків сьогодні не можна відновити ані морський транспорт України, ані її суднобудівну галузь. Доречно, що сьогодні існує нагальна потреба використання потужностей банківської системи задля ефективного поступового відродження вітчизняних суднобудівних заводів, завантаження їх замовленнями, тому що це повинно дозволити вирішити низку проблем вітчизняної економіки, а саме надати можливість вітчизняним банкам поширити обсяги банківського кредитування для розвитку суднобудівної галузі. Нарощення та подальший розвиток банківського кредитування надасть змогу насамперед здешевити перевезення вантажів (у тому числі продукції вітчизняних металургійних та сільськогосподарських підприємств) завдяки використанню вітчизняних же суден та суден під українським прапором; пропонувати та надавати послуги з перевезення вантажів на таких суднах для інших країн; вирішити питання переозброєння та модернізації Чорноморського флоту та виконання будівельних і ремонтних робіт для кораблів і суден інших країн, у першу чергу, Російської Федерації; забезпечити вирішення цілої низки соціальних питань тощо.

Дослідженнями значущості банківського кредитування у розвитку економіки та її галузей, у т. ч. суднобудування займалися вітчизняні та зарубіжні науковці, а саме: С. В. Башкатова, М. А. Барабанов, Е. А. Борисов,

В. Ю. Вантроба, О. Д. Вовчак, Є. А. Горін, Л. Б. Євтух, Г. В. Єгоров, Н. В. Захараш, В. Н. Парсяк, С. І. Логачев, Т. А. Піддубняк, І. П. Покотілов, О. Б. Наумов, Д. В. Пашко, Л. М. Рябініна, Г. С. Тодосейчук, В. В. Чугунов. Окрім того, багато вчених займалися вивченням впливу застосування банківських лізингових послуг на розвиток галузей економіки, це такі науковці, як: Л. В. Кузнецова, Л. Г. Кльоба, Н. І. Подольчак, Л. М. Рябініна, Н. Б. Ярошевич та інші вчені. Роботи вищевказаних вчених показали, що банківські кредитні операції поки ще відіграють незначну роль у розвитку української суднобудівної галузі, хоча її фінансово-економічне положення є нестабільним та, у порівнянні з іншими країнами світу – складним і вимагає структурної перебудови виробничого та науково-технічного потенціалу підприємств, а слід – перебудови морського транспортного комплексу в такий що здатен до саморозвитку. В сучасній Україні необхідна активізація зовнішньоекономічної діяльності та забезпечення завантаження потужностей заводів, саме так вважають Є. А. Горін, С. І. Логачев, В. В. Чугунов.

Особливої актуальності набуває підвищення ролі банківського кредитування для ресурсозабезпечення суднобудівної галузі при поступовому становленні в Україні ринкової економіки. З погляду на особливості суднобудівного виробництва та існуючий в світі рівень цін на судна, українським суднобудівним підприємствам, на період до завершення будівництва судна, бракує коштів, залучити які вони можуть або в банках або у замовників суден. Але попри значному інтересі науковців до проблеми впливу банківських кредитних послуг на розвиток суднобудування в Україні, певні її (проблеми) напрями залишаються маловивченими та потребують додаткового дослідження. Перш за все, є необхідність дослідити взаємний вплив та реальний стан кредитних взаємозв'язків між вітчизняними банками та суднобудівними підприємствами (з погляду на специфіку діяльності останніх). Також потрібно оцінити доцільність використання інструментів які банки застосовують задля забезпечення галузі тимчасовими грошовими ресурсами, оскільки, не зважаючи на зависокий рівень ризику, на який наражаються банківські установи при кредитуванні суднобудування, дотепер не розроблено дієвої схеми такої співпраці. Разом з цим, вітчизняні суднобудівні підприємства відчують гостру нестачу тимчасових грошових коштів. Тобто, є необхідність виявлення наявності взаємовигідних умов для кредитної співпраці банків з суднобудівними підприємствами України з приводу забезпечення останніх кредитними ресурсами та їх (умов) дослідження, що повинно забезпечити: зниження банківських ризиків, поліпшення умов постачання грошових ресурсів для галузі та сприяти стратегічному розвитку України, як потенційної морської держави.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тематика роботи та одержані результати відповідають напряму наукових досліджень кафедри банківської справи Одеського національного економічного університету. Тема розглядається у відповідності з планом наукових робіт кафедри банківської справи ОНЕУ, аспіранткою якої є авторка, та відповідає

спрямованості навчального закладу у якому працює здобувач, а саме в Національному університеті кораблебудування імені адмірала Макарова.

Результати наукового дослідження були використані при виконанні науково-дослідних тем: «Вплив глобалізації на розвиток банківської системи України» та «Проблеми регулювання банківської діяльності в умовах циклічного розвитку економіки» (державні реєстраційні номери відповідно 0107U011417 та 0110U008070), які розробляються колективом кафедри банківської справи ОНЕУ, де аспіранткою запропоновано програму створення суднобудівного банківського консорціуму та вдосконалення методичного підходу до визначення оптимальних параметрів лізингових угод.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є поглиблення теоретичних засад та розробка практичних рекомендацій, спрямованих на сприяння підвищенню ролі банківського кредитування у розвитку суднобудування в Україні.

Досягненню поставленої мети передують вирішення наступних взаємопов'язаних завдань, основними з яких є:

- дослідити роль та значення банківського кредитування, як практичної реалізації кредиту у розвитку реального сектора економіки України, включаючи розвиток суднобудування;

- науково обґрунтувати особливості кредитування банками суднобудівних підприємств та використання такими підприємствами банківського кредиту на підставі визначення специфіки виробничої діяльності таких підприємств;

- з'ясувати та уточнити засади механізму формування банківського консорціуму для кредитування (у т. ч. з використанням лізингу) суднобудівних підприємств;

- узагальнити та уточнити обсяги використання українськими суднобудівними підприємствами додаткових кредитних ресурсів банків та їх (підприємств) кредитоспроможність;

- дослідити практику впровадження операцій лізингу у фінансове забезпечення суднобудування банками та їх дочірніми лізинговими компаніями;

- здійснити порівняльний аналіз використання лізингових і позичкових операцій у діяльності банків (їх дочірніх лізингових компаній) та суднобудівних підприємств України задля модернізації системи лізингових та традиційних кредитних операцій банків;

- розробити методичні підходи спрямовані на поліпшення економіко-правових засад задля покращення державного регулювання банківського кредитування суднобудування та удосконалення організації взаємовідносин банків з суднобудівними підприємствами;

- удосконалити методику створення банківського консорціуму та моніторингу банківського кредитування вітчизняного суднобудування;

- розробити науково-методичні підходи до удосконалення лізингових та позичкових операцій банківського консорціуму з суднобудівними підприємствами задля посилення ролі кредиту у розвитку суднобудівної галузі.

Об'єктом дослідження є процес банківського кредитування, його основи та роль у розвитку реального сектора економіки країни (у т. ч. суднобудування), а **предметом дослідження** є сутність теоретичних та методичних положень щодо кредитування суднобудівних підприємств.

Методи дослідження. У процесі роботи використовувалися методи індукції та дедукції і емпіричні методи: спостереження (за показниками фінансового стану банківських установ та суднобудівних підприємств); теоретичного узагальнення, порівняння і систематизації (при аналізі відносних та абсолютних показників фінансового стану банків і підприємств галузі); систематизації та формалізації (при дослідженні потенційного попиту суднобудівних підприємств на банківські позички і можливостей його задоволення); методи групувань та графічного аналізу (для порівняння параметрів лізингових і кредитних угод); економіко-статистичний і математичний методи (для аналізу емпіричних даних і з'ясування тенденцій при визначенні основних напрямків удосконалення процесу надання кредитних послуг та розробці математичної моделі лізингової угоди). При дослідженні також застосовувалися системний і комплексний підходи в історичному аспекті для розв'язання поставлених задач.

Наукова новизна одержаних результатів. У результаті проведеного дослідження отримані наукові результати, які в цілому вирішують науково-практичне завдання – розробку методичних підходів задля підвищення ролі банківського кредитування у розвитку українського суднобудування. Основні ключові моменти дослідження, які розкривають його новизну та пропонуються до захисту, наступні:

удосконалено:

- методично-організаційне забезпечення створення банківського консорціуму з метою кредитування суднобудівних підприємств яке, на відміну від існуючих, містить: фактори зацікавленості банків до роботи в ньому; принципи розподілу між банками-учасниками кредитної заборгованості суднобудування та поетапний механізм залучення банків до роботи у консорціумі;

- теоретично-методичні підходи до проведення розрахунків за будівництво судна при використанні лізингу, а саме: узагальнено законодавчу базу, яка стосується консорціумної діяльності банків в Україні; вдосконалено схему організації оплати будівництва судна за лізинговою угодою; розширено класифікацію видів лізингу за рахунок її доповнення класифікаційними ознаками;

- методичні напрями співпраці банківського консорціуму з учасниками лізингу, котрі передбачають використання модифікованого алгоритму лізингових відносин та математичної моделі оптимізації лізингової угоди, яка відрізняється від існуючих оптимізацією параметрів за розміром лізингового

платежу для лізингоотримувача задля одночасного зниження рівня кредитних ризиків банківського консорціуму та стабілізації фінансового стану лізингоотримувачів;

- методику виконання банківським консорціумом позичкових та лізингових операцій, яка, на відміну від існуючих, передбачає наявність організаційної схеми участі банків-членів у позичкових та лізингових операціях та взаєморозрахунках і містить систему моніторингу їх (банків) діяльності;

дістало подальший розвиток:

- узагальнення наукових підходів до основ банківського кредиту (а саме сутності його функцій); функцій і принципів кредитування яке, на відміну від існуючих, уточнює та деталізує сучасні наукові підходи до функцій кредиту та принципів кредитування, доповнює ознаки класифікації банківських позичок і містить ранжування видів кредитних операцій за ступенем попиту на них з боку суднобудівної галузі у відповідності до її специфіки;

- обґрунтування потенційної потреби українських суднобудівних підприємств у кредитних коштах, задля поступового відродження суднобудування та оновлення українського морського флоту, яке відрізняється від наявних узагальнень теоретичних основ специфіки грошового обороту підприємств галузі, у т. ч.: за допомогою порівняння їх грошових оборотів з платежів та надходжень, аналізу структури їх (підприємств) оборотних активів та обґрунтування потреби оновлення українського флоту за рахунок дослідження його складу та структури за віком;

- розширено коло факторів спрямованих на заохочення банків до кредитування вітчизняних суднобудівних підприємств (при його одночасній державній підтримці), яке, на відміну від існуючих, містить шляхи удосконалення економіко-правових засад спрямованих на поліпшення державного регулювання банківського кредитування суднобудування, базується на аналізі фактичного складу банків-кредиторів суднобудівних підприємств та аналізуванні кредитної заборгованості вказаних підприємств і їх потенційної потреби у кредитних коштах;

- методику аналізу використання українськими банками та їх дочірніми лізинговими компаніями лізингових та позичкових угод у суднобудуванні як альтернативних напрямів забезпечення галузі кредитними коштами, а саме визначення найбільш прийнятних методів лізингу та традиційного кредитування для використання їх у суднобудуванні (за рахунок зіставлення реальних даних проекту будівництва судна за лізинговою та кредитною угодами).

Практичне значення одержаних результатів. Практична цінність дослідження полягає у розробці науково обґрунтованих пропозицій, спрямованих на вдосконалення теоретично-методичних узагальнень, висновків та рекомендацій стосовно кредитних взаємовідносин банків з суднобудівною галуззю. Методичні розробки щодо створення суднобудівного банківського консорціуму та результати дослідження у частині використання кредитних і лізингових угод впроваджено у роботу Миколаївською обласною дирекцією

АТ «Райффайзен Банк Аваль» (довідка від 14.09.12 р. №42-0-2/16-4370), Миколаївським обласним управлінням ПАТ «Державного ощадного банку України» (довідка про впровадження результатів дослідження від 29.03.13 №01/253). Пропозиції щодо створення консорціуму та входження до нього обмірковуються філією АТ «Укрексімбанк» у м. Миколаєві (довідка від 06.06.13 р. №62-001/2210).

Окремі положення дослідження використовуються при викладанні навчальних дисциплін: «Кредитування і контроль» і «Гроші та кредит» на кафедрі фінансів Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова (довідка № 66-01/1204 від 28 березня 2013 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є науковим дослідженням, в якому подано власний підхід автора щодо обґрунтування теоретично-методичних положень та практичних рекомендацій щодо впровадження у роботу банків та суднобудівних підприємств лізингових операцій, створення банківського консорціуму та розроблено методичні напрями постійного моніторингу їх діяльності при кредитуванні суднобудівних підприємств.

Апробація результатів дисертації. Результати наукового дослідження оприлюднені та апробовані й отримали оцінку на наступних наукових конференціях: Всеукраїнські наукові економічні читання «Розвиток економічної науки та практики в умовах світових трансформацій», НУК, Миколаїв, 2008 р.; Всеукраїнська науково-практична конференція «Формування ефективного механізму корпоративного управління – сучасний стан та перспективи», НУК, Миколаїв, 2009 р.; III Всеукраїнські науково-економічні читання «Перспективи регіонального розвитку в умовах подолання економічної кризи» НУК, Миколаїв, 2010 р.; V Міжнародна науково-практична конференція аспірантів, молодих вчених та науковців «Проблеми та перспективи розвитку регіональної ринкової економіки», КІ ДУЕП, Кременчук, 2010 р.; Підсумкова науково-практична конференція професорсько-викладацького складу Одеського державного економічного університету, академічних установ та вищих навчальних закладів України, ОДЕУ, Одеса, 2010 р.; VI Міжнародна науково-практична конференція молодих учених та науковців «Проблеми та перспективи розвитку регіональної економіки», КІ ДУЕП, Кременчук, 2011 р.; Всеукраїнські наукові економічні читання з міжнародною участю «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава: шляхи та засоби побудови», НУК, Миколаїв, 2011 р.; Міжнародна науково-практична конференція «Розвиток менеджменту виробничої сфери в умовах глобалізації», НУК, Миколаїв, 2011 р.; I Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми регулювання сталого розвитку банківських систем в умовах глобалізації», ОДЕУ, Одеса, 2011 р.; VII Всеукраїнська науково-практична конференція молодих науковців «20-річчя СНД: від тоталітаризму до демократії (економіка, політика, суспільство)», ОНЕУ, Одеса 2012 р.; Всеукраїнські наукові економічні читання з міжнародною участю «Розвиток підприємництва: теорія та практика», НУК,

Миколаїв, 2012 р.; 3-тя Міжнародна науково-технічна конференція «Інновації в суднобудуванні та океанотехніці», НУК, Миколаїв, 2012 р.

Публікації. За результатами дослідження опубліковано 20 наукових праць загальним обсягом 7,9 д. а., у т. ч.: одна монографія, де особисто автору належить 1 д. а., 10 статей у наукових фахових виданнях (5,3 д. а.) та 9 тез до наукових конференцій (1,6 д. а.).

Структура та обсяг дисертаційної роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Основний зміст роботи викладено на 158 сторінках. У роботі розміщено 39 таблиць, 20 рисунків, 9 додатків. Список використаних джерел містить 248 найменувань на 27 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми, визначено об'єкт та предмет дослідження, сформульовано його мету і завдання, положення, які виносяться на захист, розкрито наукову новизну та практичне значення отриманих результатів.

У першому розділі **«Банківське кредитування та особливості його використання у суднобудуванні»** досліджено роль та значення банківського кредитування, як практичної реалізації кредиту, в економічному розвитку реального сектора економіки країни, у тому числі і суднобудування. Узагальнено, що банківське кредитування базується на кредиті та його функціях. Визначено сутність та принципи банківського кредитування та з'ясовано, що воно має надвелике значення для розвитку реального сектора ринкової економіки, оскільки: направлено на всебічний соціально-економічний розвиток країни; сприяє перерозподілу тимчасово вільних коштів в економіці; погоджає економізації грошового обороту; розвитку інвестиційної діяльності спрямованої на розвиток виробництва з довгостроковими циклами кругооборотів; нарешті, дозволяє банкам здійснювати контроль за господарською діяльністю позичальників. З того, що банківське кредитування є найбільш ефективним при врахуванні ним специфіки виробничої діяльності господарюючих суб'єктів-позичальників – представників суднобудівної галузі (як стратегічної галузі реального сектора економіки України, що має несезонний та довготривалий цикл виробництва та розрахунки з замовниками або за повністю завершені будівництвом об'єкти – «під ключ», або за етапи робіт) виникає і необхідність створення науково-обґрунтованого процесу банківського кредитування суднобудівної галузі. Такий процес передбачає здійснення банками позичкових чи лізингових кредитних операцій для подальшого розвитку галузі. З того ж, що суднобудівні підприємства мають довготривалий цикл виробництва, витрати на який рівномірно нараховуються до строку завершення будівництва судна (створюючи великі, до $\frac{3}{4}$ вартості будівництва судна залишки незавершеного виробництва) та забезпечуються, перш за все, власним капіталом суднобудівників і авансами замовників суден, слід, що вони мають гостру потребу у додаткових тимчасових коштах банків.

Дослідження та узагальнення дискусійних підходів різних економістів відносно сутності та кількості принципів кредитування дозволило автору прийти до висновку, що його організація здійснюється на принципах цільового, строкового, забезпеченого, диференційованого, платного та договірної кредитування. Дослідження ж підходів різних науковців до сутності лізингових операцій дозволило відзначити між ними значні розбіжності. Однак, керуючись законодавством України та нормативними документами НБУ, за якими до кредитних операцій банків відносяться і операції з фінансового лізингу (бо вони здійснюються на принципах цільового, строкового, забезпеченого, платного, диференційованого та договірної характеру надання тимчасових коштів, які, до того ж, мають зворотний характер руху, тобто відповідають родовим ознакам кредиту), автор розглядає операції фінансового лізингу як кредитні операції.

У роботі доведено зумовленість необхідності розширення кола шляхів забезпечення банками суднобудівних підприємств кредитними ресурсами високою собівартістю та довготривалістю будівництва судна. Разом з тим, кредитування суднобудівних підприємств у великих сумах (вартість будівництва «середнього» суховантажного судна може перевищувати 200 млн дол. США) і на довготривалі (від одного до трьох років) строки є взагалі неможливим для окремих банків, насамперед через замалий розмір їх власного капіталу та кредитних ресурсів, більшість з яких є короткостроковими депозитами фізичних осіб. Проте, навіть і великий банк не має можливості надавати великі та довгострокові позички тому, що таке кредитування є занадто ризиковим для окремого банку, зважаючи ще і на те, що фінансовий стан суднобудівних підприємств поки що є складним. За таких умов, на погляд автора, доцільним буде створення банківського консорціуму, що дозволить окремим банкам розподілити існуючий ризик при кредитуванні суднобудівних підприємств пропорційно участі кожного банку у консорціумі. Тому в роботі запропоновано створення банківського консорціуму для кредитування суднобудівних підприємств, яке засновано на існуючому законодавстві України. При дослідженні забезпечення суднобудівних підприємств додатковими тимчасовими коштами, у роботі проаналізовано особливості лізингових операцій (в яких поєднуються окремі риси кредитних, орендних та інвестиційних операцій) та акцентовано увагу на перевагах лізингу у порівнянні з традиційним кредитуванням, як для лізингодавця так і для лізингоотримувача. Крім того, автором запропоновано розширення класифікації лізингових операцій на підставі специфічних вимог суднобудування, а саме, доповнено її ознаками: «рівень інвестиційної привабливості» та «ступень технічної складності». Проведене дослідження теоретичних основ банківського кредитування та його ролі у розвитку реального сектора економіки країни, включаючи суднобудівну галузь, показало, що його ефективність обумовлюється специфікою виробничої діяльності господарюючих суб'єктів-позичальників, тобто суднобудівних підприємств, які через особливості своєї діяльності відчувають гостру необхідність у тимчасових додаткових коштах для власного розвитку. Що і

зумовлює значущість банківського кредитування для їх розвитку та особливості їх кредитування банками, й потребує створення банківського консорціуму.

У другому розділі **«Дослідження застосування банками лізингових та позичкових операцій у суднобудівній галузі України»** досліджено фактори необхідності використання банківських позичок суднобудівними підприємствами, проаналізовано застосування банками та їх дочірніми лізинговими компаніями лізингових угод і проведено порівняльний аналіз лізингових та позичкових угод банків з суднобудівними підприємствами з метою їх модернізації. Дослідження показало, що сьогодні кредитування вітчизняних суднобудівних підприємств здійснює менше 6 % зареєстрованих в Україні банків, частина з яких кредитує галузь епізодично, хоча є невелика група банків, яка кредитує суднобудування постійно, що вказує на доцільність створення банківського об'єднання для кредитування суднобудування. Порівняльний аналіз необхідного суднобудівним підприємствам обсягу тимчасових додаткових коштів з обсягами фактичного банківського кредитування дозволив автору дійти висновку про наявність кончеї потреби вказаних підприємств у банківських позичкових та лізингових кредитних операціях.

Проведене у роботі дослідження банківських середньозважених відсоткових ставок за позичками показало, що вони встановлюються банками при кредитуванні суднобудівних підприємств з урахуванням рівня ризику і тому для банків є економічно обґрунтованими, тоді як для підприємств галузі такі ставки є завищеними (оскільки більшість указаних підприємств є збитковими або знаходяться на межі беззбитковості). Однак, вказану проблему запропоновано вирішити за рахунок використання механізму відшкодування частини позичкових відсотків за рахунок коштів Державного бюджету, виключно для позичок, які надаються банківським консорціумом. У роботі доведено, що використання лізингу в реальному секторі економіки України поступово нарощується (як за кількістю, так і за обсягами укладених лізингових угод), що зумовлюється його численними перевагами порівняно з традиційним кредитуванням, як для лізингодавців, так і для лізингоотримувачів. До того ж, найвищими темпами зростають обсяги їх (угод) укладання в машинобудуванні та транспорті, особливо водному, зважаючи на рівень цін на судна. На прикладі лізингової угоди між «ОТП Лізинг» та ТОВ СП «Нібулон» (до складу якого входить судноплавна компанія) доведено, що існує можливість отримання великого діапазону розмірів лізингових платежів. При обчисленні платежів математично передбачається рівність номінальної вартості потоку лізингових платежів номінальним витратам на виробництво (придбання обладнання), тобто еквівалентність зобов'язань двох сторін лізингової угоди за рівнянням

$$K = PV(R_j), \quad (1)$$

де, K – вартість майна для лізингодавця (банка або його лізингової компанії з урахуванням усіх необхідних виплат: податкових, митних зборів, витрат на страхування, власної маржі тощо); PV – оператор визначення

сучасної вартості; R_j – лізингові платежі. Виконане обчислення розмірів регулярних лізингових платежів (десятьма методами за різними схемами) показало, що діапазон коливань обсягів лізингових платежів є широким, що і дозволяє відшукати прийнятні для обох сторін лізингової угоди параметри (термін угоди, метод обчислення платежів, та розмір комісійної винагороди). Також виявлено, що вплив зміни розміру комісійної винагороди на розмір лізингового платежу посилюється при підвищенні рівня винагороди, при цьому збільшується і різниця між платежами пренумерандо та постнумерандо. Врахування специфіки суднобудування і високої ймовірності порушення графіків будівництва суден дозволило зробити висновок про те, що при лізингу в суднобудуванні доцільно використовувати або регулярні платежі з постійним темпом змін погашення боргу, або нерегулярні платежі, при засосуванні яких передбачається задавання їх графіку, а збалансованість виплат та заборгованості визначається шляхом обчислення розміру останньої виплати. Вихідним при цьому є рівняння:

$$K = \sum R_t v^{mn_t} + R_k v^{mn_k}, \quad (2)$$

де R_t , mn_t – сума та строк t -го платежу. Дослідження показало, що в українській банківській практиці при взаємовідносинах з суднобудівними підприємствами здебільшого використовуються кредитні, ніж лізингові угоди, які тільки починають впроваджуватися завдяки значним перевагам як для лізингоотримувача, так і для лізингодавця. Основні порівняльні параметри позичкової та лізингової угод наведені в таблиці.

Порівняльна характеристика параметрів позичкової та лізингової угод

Параметри	Позичкова угода	Лізингова угода
Термін розгляду заявки	Від 1 дня до декількох тижнів	При угоді до 200 тис. євро – 2 роб. дні, вище 200 тис. євро – до 1 тижня
Авансові (або первинні лізингові) платежі	20% від суми угоди	15% від суми лізингової угоди або вище
Строк надання коштів	До 10 років	10–15 років
Потреба в угоді застави	Так	Ні
Кількість документів необхідних для аналізу заявки банком	40–60	30–40
Засвідчення нотаріусом	Так	Ні
Перелік угод, які необхідно оформити та підписати	Кредитний договір, договір застави, договір купівлі-продажу (для суден «секонд-хенд»), страхова угода та інші	Договір лізингу
Кількість видів платежів при укладанні угоди	7–9	2 (авансовий платіж, адміністративна комісія)
Щомісячні платежі	Основна заборгованість за позичкою, відсотки, комісія банку за обслуговування, конвертацію валюти та ін.	Лізинговий платіж
Можливість накладання штрафних санкцій	Майно може бути предметом податкового арешту, відчуження третіми особами і т. д.	Майно не може бути предметом податкового арешту, відчуження третіми особами і т. д.
Можливість отримання майна на заміну	Неможливо	На період лізингу надається можливість отримати підмінне майно
Планування платежів	Графік погашення стандартної заборгованості за позичкою залишається незмінним	Графік лізингових платежів розробляється індивідуально для клієнта у залежності від його особливостей і може змінюватися
Рівень ефективної відсоткової ставки	Ринкова	Нижче ринкової ставки за позичками за рахунок врахування усіх знижки та пільг

Дані таблиці свідчать, що при використанні лізингової угоди для лізингоотримувача є багато переваг у порівнянні з позичковою угодою, а основною перевагою для лізингодавця є залишення предмета лізингу у його власності. Також встановлено, що загальні витрати позичальника за позичковою угодою є значно більшими проти витрат лізингоотримувача за лізинговими угодами, що вказує на доцільність використання саме лізингових угод при кредитуванні будівництва суден, оскільки це дасть банкам змогу зменшувати рівень своїх ризиків, а суднобудівникам скоротити власні витрати.

У третьому розділі **«Пріоритети розвитку кредитних взаємовідносин банків з суднобудівними підприємствами в Україні»** Розроблено напрями поліпшення економіко-правових засад спрямованих на вдосконалення державного регулювання банківського кредитування суднобудівної галузі. Запропоновано програму відродження вітчизняного суднобудування на 2014–2021 рр, яка передбачає створення спеціального керівного органу – центру розвитку суднобудування та банківського консорціуму для кредитування галузі, який дозволить повніше використати можливості банківської системи. Розширено коло факторів спрямованих на заохочення банків до кредитування вітчизняних суднобудівних підприємств (при його одночасній державній підтримці), розроблено шляхи задля покращення обслуговування банківським консорціумом підприємств суднобудування та напрями моніторингу його діяльності. Частки участі банків-учасників консорціуму у кредитуванні суднобудівної галузі наведено на рис. 1.

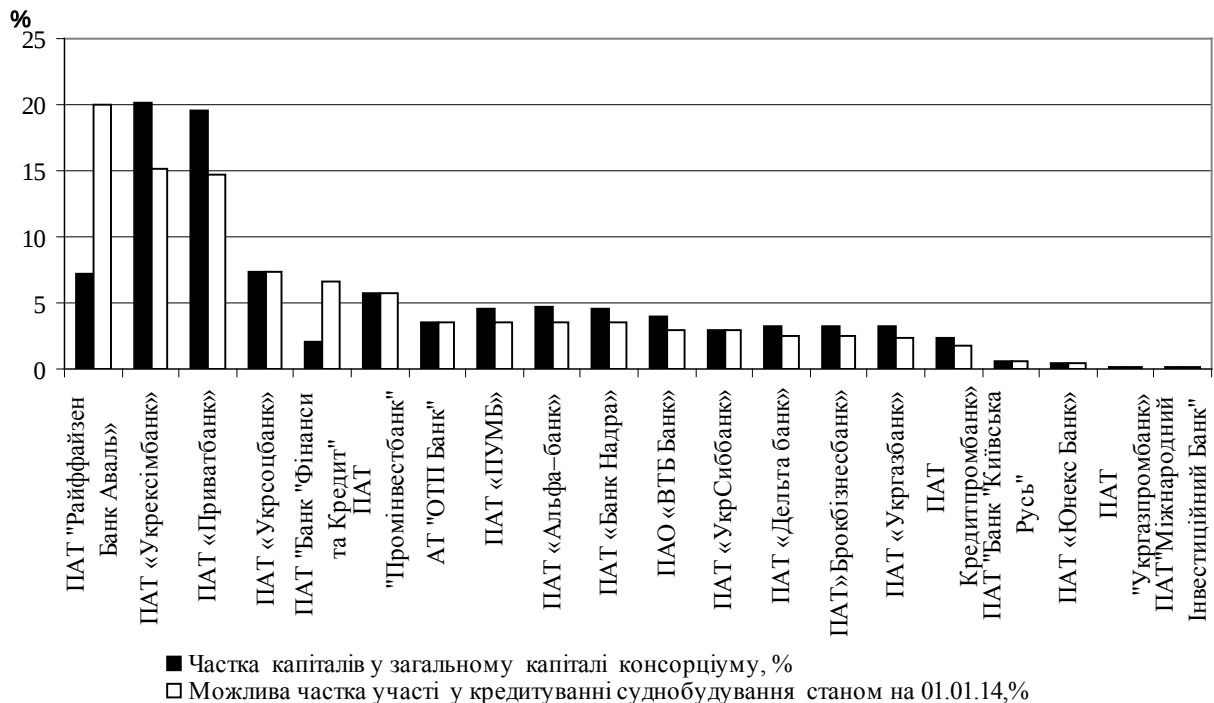


Рис. 1. Питома вага банків-учасників банківського консорціуму у кредитуванні суднобудівної галузі

Як видно з діаграми на рис. 1, банківський консорціум пропонується утворити з 20 банків, головним з яких повинен стати АТ «Райффайзен Банк

Аваль», оскільки він постійно кредитує галузь і має найбільший досвід її обслуговування, в той час як АТ «Укресімбанк» (як провідний державний банк країни) має стати головним спеціальним контролером консорціуму. Також, до консорціуму, з метою використання напрацьованого ними досвіду, залучаються і ті невеликі банки, які сьогодні співпрацюють з суднобудівними підприємствами. Задля заохочення банків до вступу у консорціум (окрім очікування підвищення прибутку), пропонується, виключно для його банків-членів, застосування часткової компенсації Урядом України відсоткових ставок за позичками. Доведено, що основними вигодами для банків-учасників консорціуму з приводу делегування ними повноважень головному банку має бути гарантований рівень доходу від участі у консорціумному кредитуванні суднобудування, позбавлення (або значне зменшення) ризиків, економія на транзакційних витратах та витратах при безпосередньому оформленні кредитної чи лізингової угоди тощо. Виконання відповідних функцій покладається на головний банк, за що ним і отримується частина комісійної винагороди. Наведено можливість використання різних варіантів взаємодії банківського консорціуму з учасниками лізингових відносин (див. рис. 2).

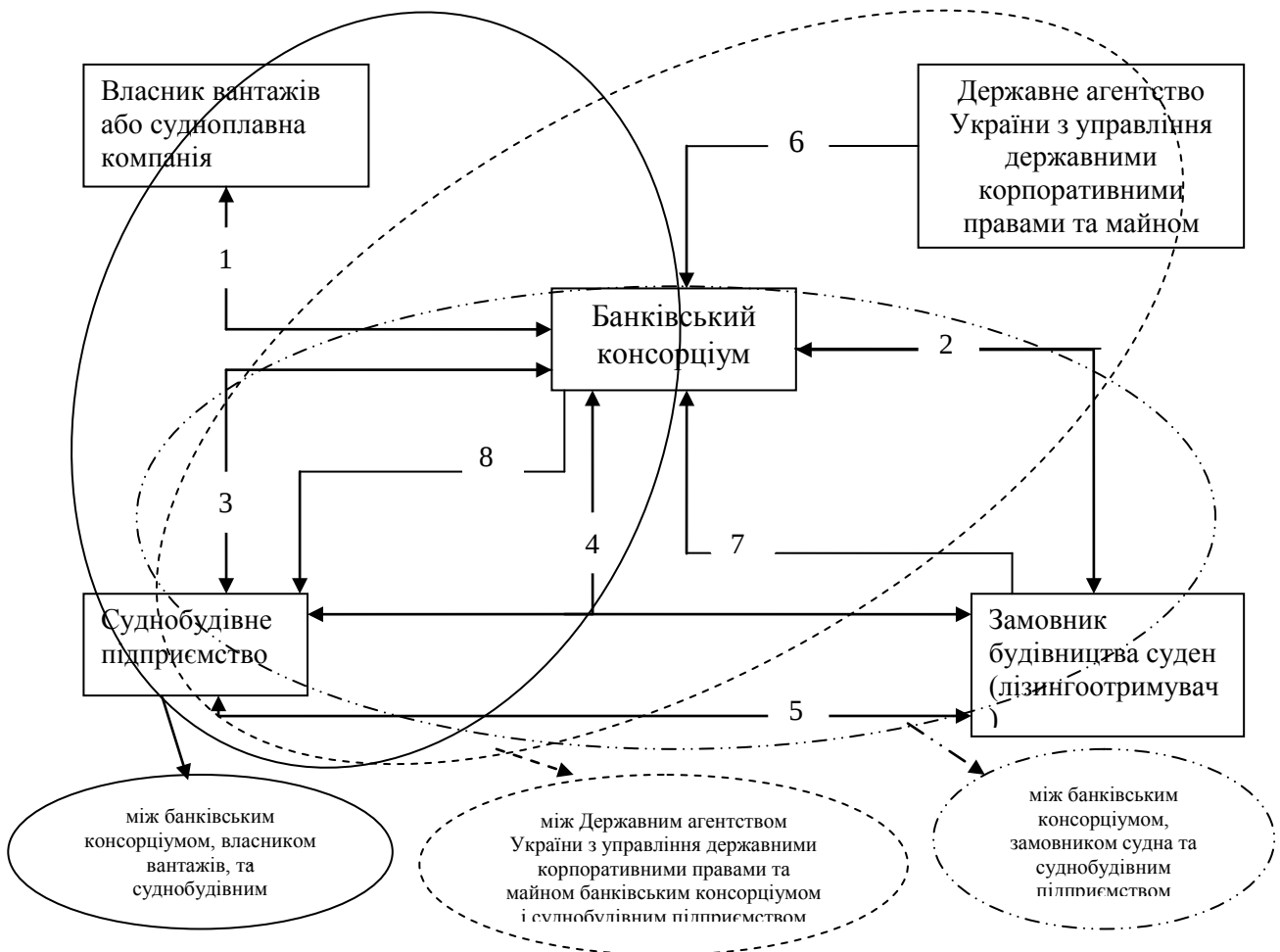


Рис. 2. Варіанти взаємодії банківського консорціуму з учасниками лізингових відносин

Як зображено на схемі рис. 2, виникає 3 основних кола взаємовідносин, у яких банківський консорціум відіграє ключову роль щодо забезпечення процесу будівництва суден, а держава в особі Державного агентства України з управління державними корпоративними правами та майном є гарантом лізингових угод. Замовником ж судна може бути як вітчизняний власник вантажів або судноплавна компанія, так і іноземне підприємство.

Доведено, що для полегшення узгодження взаємовідносин між лізингодавцем та лізингоотримувачем (оскільки фінансовий стан підприємств галузі є складним), доцільно використовувати модель оптимізації основних параметрів лізингової угоди. На вхідні параметри моделі накладаються основні керуючі обмеження, серед яких відокремлено: методи обчислення лізингових платежів, розмір ставки доходності за лізинговою угодою, саме обсяг угоди та розмір лізингового платежу. Розмір лізингового платежу встановлюється на рівні заданого відсотка від середньомісячного чистого доходу клієнта, що дозволить підприємствам сплачувати такі платежі без перевантаження, а банкам – знизити рівень кредитного ризику. Основним завданням при цьому є пошук оптимальних параметрів лізингової угоди для вказаного проекту: терміну угоди, суми викупу судна за залишковою вартістю, періодичності сплати лізингових платежів. Проведене дослідження показало, що умови лізингових угод для частини підприємств є занадто жорсткими, тому для них у роботі пропонується введення спеціального режиму сплати лізингових платежів (двічі на місяць) та додання викупу судна за залишковою вартістю. Вказані розрахунки пропонується проводити з використанням комп'ютерної програми «пошук рішення», яка дозволяє отримати заданий розмір лізингового платежу.

Автором доведено необхідність створення в головному банку консорціуму спеціального грошового фонду за рахунок відрахувань до нього кожним банком-членом частки грошових коштів (у розмірі, пропорційному частці його участі у капіталі консорціуму). Фонд передбачається утворити з метою вчасного та якісного кредитування суднобудівних підприємств за рахунок використання позичкових та лізингових угод, що посилить роль банківського кредитування у розвитку суднобудівної галузі України. Запропоновані можливі напрями моніторингу банківського консорціуму. Так, при центрі розвитку суднобудування, який пропонується утворити, передбачається організація відділу моніторингу, до складу якого входять представники Державного агентства України з управління державними корпоративними правами та майном, Міністерства фінансів України, банківського консорціуму та суднобудівних підприємств і судноплавних компаній, що посилить роль банківського кредитування у розвитку суднобудівної галузі України.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичні узагальнення і нове вирішення наукової задачі що виявляється у розвитку науково-методичних підходів та розробці практичних рекомендацій щодо формування механізму підвищення ролі банківського кредитування в розвитку суднобудування в Україні.

Результати дослідження надали змогу зробити наступні основні висновки та узагальнення:

1. Узагальнено, що роль банківського кредитування у розвитку реального сектора економіки та у т. ч. суднобудування, зумовлюється його природою, а саме тим, що воно засновано на кредиті та визначається функціями останнього, серед яких, перш за все, відзначено перерозподільну функцію. А значущість принципів організації банківського кредитування, які визначено як принципи цільового, диференційованого, строкового, забезпеченого, платного та договірною кредитування, вбачається у тому, що вони одночасно страхують банки від ризиків неповернення позичок та забезпечують надійність кредитування позичальників.

2. Встановлено, що банківське кредитування суднобудівної галузі найбільш ефективно, при врахуванні ним специфіки виробничої діяльності суднобудівних підприємств: несезонного характеру виробництва, особливостей кругообороту коштів, включаючи довготривалу стадію незавершеного виробництва; особливостей розрахунків з замовниками та грошового обороту, необхідності наявності значного обсягу власного капіталу тощо. Але, сьогодні джерелом покриття усіх витрат виробництва суднобудівних підприємств є, окрім їх власного капіталу, кошти замовників у вигляді авансів та банківські позички, обсяги яких поки ще не забезпечують потреб суднобудування у тимчасових додаткових коштах. Доведено, що вищевказане впливає на необхідність створення науково-обґрунтованого процесу банківського кредитування суднобудування, при виконанні ними позичкових та лізингових кредитних операцій, для подальшого розвитку галузі.

3. Виявлено, що у сучасному вітчизняному банківництві останнім часом зростають обсяги виконання лізингових операцій, оскільки банки використовують можливість альтернативного традиційному кредитуванню забезпечення суднобудівної галузі додатковими тимчасовими коштами за рахунок впровадження лізингових угод, що зумовлюється суттєвими перевагами лізингу у порівнянні з традиційними кредитуванням як для лізингодавця (банку або його дочірньої лізингової компанії) так і для лізингоотримувача (суднобудівного підприємства або судноплавної компанії).

4. Уточнено переваги лізингу у порівнянні з традиційним кредитуванням для банків-лізингодавців (залишення предмета лізингу у його власності, наявність широкого діапазону ймовірних розмірів лізингових платежів, гнучкість методів їх застосування тощо) та для лізингоотримувачів (відповідно, відсутність необхідності оформлення заставної угоди, можливість віднесення лізингових платежів на валові витрати, низка податкових преференцій тощо) завдяки проведеному порівняльному аналізу використання банками та їх дочірніми лізинговими компаніями лізингу і традиційного кредитування для забезпечення суднобудування тимчасовими грошовими коштами

5. Доведено, що переважна кількість банків України не спроможна (завдяки існуванню великих кредитних ризиків при кредитуванні

суднобудівних підприємств) окремо забезпечувати своїми кредитними ресурсами довгострокову та потужну потребу у них вказаних підприємств для забезпечення витрат на будівництво суден, у зв'язку з чим існує нагальна необхідність створення банківського об'єднання у вигляді банківського консорціуму. Запропоновано ймовірний варіант створення та поетапної організації роботи банківського консорціуму шляхом залучення до нього провідних вітчизняних банків та використання моделі інноваційно-виробничого державно-приватного партнерства, який дозволить банкам зменшити свої ризики при кредитуванні суднобудівних підприємств (завдяки чому може бути досягнуто відродження українського суднобудування та отримання Україною статусу морської держави) і разом з тим підприємства галузі будуть забезпечені необхідними кредитними ресурсами саме в момент виникнення потреби в них.

6. Сформовано та апробовано, що у роботі банківського консорціуму, який пропонується утворити, можливо впровадження модифікованих схем лізингу з оптимізацією їх параметрів, що повинно створити умови для запобігання утворення проблемної та простроченої заборгованості суднобудівних підприємств, а також для та їх налагодженого та рентабельного функціонування.

7. Доведено доцільність створення спеціального фонду кредитних та лізингових операцій, у головному банку консорціуму задля покращення його організаційної діяльності. Поповнення вказаного фонду передбачається за рахунок внесків банків-учасників. Особливе значення для ефективної роботи банківського консорціуму має використання постійного моніторингу його діяльності, що повинно сприяти активізації та посиленню ролі банківського кредитування і кредиту в розвитку вітчизняного суднобудування.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Фінанси суднобудівних підприємств: монографія / [І. А. Воробйова, Г. В. Єфимова, П. М. Карась, О. П. Кириченко, О. М. Крамаренко та ін.]. – Миколаїв: НУК, 2012. – 234 с. *Особистий внесок здобувача – 17 с. (1 друк. арк.).*

Статті у наукових фахових виданнях:

2. Крамаренко О. М. Аналіз динаміки складових зобов'язань провідних банків України / О. М. Крамаренко // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв. НУК, 2008. – № 4. – С. 163–167 (0,4 д. а).

3. Крамаренко О. М. Взаємовідносини банківських установ України з клієнтами в умовах фінансової кризи / О. М. Крамаренко // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв: НУК. – 2009. – № 5 (428). – С.164–169 (0,4 д. а).

4. Крамаренко О. М. Джерела притягнених ресурсів провідних банків України у динаміці / О. М. Крамаренко // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Випуск 239: в 5 т. – Т. IV. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – С.823–830 (0,5 д. а).

5. Крамаренко О. М. Економічні аспекти розвитку суднобудування в Україні / О. М. Крамаренко // Економіка: проблеми теорії та практики: Збірник наукових праць. – Випуск 262: в 12 т. – Т. VIII. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2010. – С.1949–1955 (0,4 д. а).

6. Крамаренко О. М. Законодавча база України в частині сприяння діяльності суднобудівних підприємств / О. М. Крамаренко // Науковий вісник • Одеський державний економічний університет. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2010. – № 20(121). – Мови укр., рос. С. 56–68 (0,7 д. а).

7. Крамаренко О. М. Лізинг у суднобудуванні та судноплавстві / О. М. Крамаренко, В. М. Павелко // Науковий вісник • Одеський національний економічний університет. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2012. – № 5(157). – Мови укр., рос. С. 199–209 (0,6 д. а).

8. Крамаренко О. М. Можливі підходи банків до вдосконалення кредитування суднобудівних підприємств в Україні / О. М. Крамаренко // Науковий вісник • Одеський національний економічний університет. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Науки: економіка, політологія, історія. – 2012. – №5 (159). – С.98–109 (0,7 д. а).

9. Крамаренко О. М. Організація кредитного обслуговування банківськими установами суднобудівних підприємств / О. М. Крамаренко // Вісник соціально-економічних досліджень. Вип. №2(45) . – Одес. Держ. Екон. ун –т; Одеса: ОДЕУ, 2012 – С. 240–243 (0,3 д. а).

10. Крамаренко О. М. Особливості підходів банківських установ до обслуговування суднобудівних підприємств / О. М. Крамаренко // Вісник соціально-економічних досліджень. Вип. 40. – Одес. Держ. Екон. ун –т; Одеса: ОДЕУ, 2010 – С. 59–67 (0,9 д. а).

11. Крамаренко О. М. Суднобудівні підприємства України як потенційні позичальники / О. М. Крамаренко // Збірник наукових праць НУК. – Миколаїв: НУК. – 2011. – № 6 (441). – С.90–96 (0,4 д. а).

Публікації за результатами участі у конференціях:

12. Крамаренко О. М. Аналіз організації кредитного обслуговування банківськими установами суднобудівних підприємств / О. М. Крамаренко // Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава: шляхи та засоби побудови: Матеріали всеукраїнських наукових економічних читань з міжнародною участю . – Миколаїв: НУК, 2011. – С. 20–24 (0,3 д. а).

13. Крамаренко О. М. Аналіз організації кредитно – розрахункового обслуговування банківськими установами суднобудівних підприємств / О. М. Крамаренко // Проблеми та перспективи розвитку регіональної економіки матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції молодих учених та науковців /КІ ДУЕП ім. Альфреда Нобеля – Кременчук, 12–14. 04.2011. – С. 179–181 (0,1 д. а).

14. Крамаренко О. М. Варіанти забезпечення суднобудівних підприємств фінансовими ресурсами / О. М. Крамаренко // Всеукраїнські наукові економічні читання з міжнародною участю 17.05.2012 - 18.05.2012 Миколаїв: НУК, 2012- с.324–327 (0,2 д. а).

15. Крамаренко О. М. Взаємостосунки банківських установ України з клієнтами в умовах фінансової кризи /О.М. Крамаренко //Формування ефективного механізму корпоративного управління – то сучасний стан та перспективи. – Миколаїв: НУК. 2009. – С.132–135 (0,2 д. а).

16. Крамаренко О. М. Економічні аспекти розвитку суднобудування України/ О.М. Крамаренко // Перспективи регіонального розвитку в умовах подолання економічної кризи Миколаїв: НУК, 2010. – С.51–52 (0,1 д. а).

17. Крамаренко О. М. Забезпечення суднобудівних підприємств фінансовими ресурсами»/ О. М. Крамаренко Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: Матеріали 3-ї Міжнародної науково-технічної конференції. Миколаїв: НУК, 2012. – С.614–617 (0,2 д. а).

18. Крамаренко О. М. Особливості підходів банківських установ до позичальників – суднобудівних підприємств / О. М. Крамаренко // Розвиток менеджменту виробничої сфери в умовах глобалізації» Міжнародна науково-практична конференція 29-30 вересня 2011 р., Миколаїв: НУК, 2011. – С.206–209 (0,2 д. а).

19. Крамаренко О. М. Притягнені ресурси провідних банків України /О. М. Крамаренко // Розвиток економічної науки та практики в умовах світових трансформацій: збірник матеріалів науково-практичної конференції. – Миколаїв: НУК, 2008. – С.47–49 (0,2 д. а).

20. Крамаренко О. М. Стан та перспективи розвитку українського суднобудування в умовах сьогодення / О. М. Крамаренко Проблеми та перспективи розвитку регіональної ринкової економіки: Матеріали V Міжнародної науково – практичної конференції аспірантів, молодих учених та науковців/ КІ ДУЕП – Кременчук, 2010. – С.78–80 (0,2 д. а).

АНОТАЦІЯ

Крамаренко О. М. Роль банківського кредитування у розвитку суднобудування в Україні. Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.08 – гроші, фінанси і кредит – Одеський національний економічний університет, Одеса, 2013.

Розглянуто проблеми посилення ролі банківського кредитування у розвитку українського суднобудування, задля відродження вітчизняного флоту та сприяння створення іміджу України як морської держави.

Узагальнено основи банківського кредитування та особливостей його використання у суднобудуванні, а саме: уточнено сутність та принципи банківського кредитування реального сектора економіки його функції, специфіку банківського кредитування суднобудівних підприємств та її

обумовленість особливостями галузі, уточнено загальний стан українського флоту та суднобудівної галузі України та їх роль в економіці країни, узагальнено та уточнено механізм формування банківського консорціуму задля кредитування суднобудівних підприємств.

Досліджено використання вітчизняними банками позичкових та лізингових операцій які застосовуються ними у суднобудуванні, при цьому вказані операції розглядаються як альтернативні шляхи забезпечення галузі грошовими ресурсами. Встановлено наявність суттєвих переваг лізингу у порівнянні зі традиційним кредитуванням, як для лізингодавця (банку, або його дочірньої лізингової компанії) так і для лізингоотримувача (суднобудівного підприємства або судноплавної компанії).

Розроблено пріоритетні напрями розвитку кредитних взаємовідносин банків з суднобудівною галуззю в Україні, які, насамперед, стосуються покращення державного регулювання банківського кредитування галузі. Запропоновано удосконалення методики створення та моніторингу банківського консорціуму, який передбачено утворити з метою відродження вітчизняного суднобудування. Вказана методика містить алгоритм етапного задоволення потенційного попиту суднобудівних підприємств на кредитні ресурси за допомогою виконання банківським консорціумом позичкових та лізингових операцій.

Розроблено науково-методичні підходи задля вдосконалення лізингових операцій банківського консорціуму з підприємствами суднобудівної галузі, із зазначенням факторів зацікавленості банків щодо участі у вказаному консорціумі.

Ключові слова: банківське кредитування, банківський консорціум, лізингові угоди, суднобудівна галузь.

АННОТАЦИЯ

Крамаренко О.М. Роль банковского кредитования в развитии судостроения в Украине. – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.08 – деньги, финансы и кредит – Одесский национальный экономический университет, Одесса, 2013.

Исследованы проблемы усиления роли банковского кредитования в развитии украинского судостроения, что направлено на возрождение отечественного флота и формирование имиджа Украины как морской державы.

Обобщены и расширены основы банковского кредитования и особенности его использования в судостроении. Для этого уточнены сущность и принципы банковского кредитования реального сектора экономики, а так же его функции. Кроме того, уточнена специфика банковского кредитования судостроительных предприятий и ее обусловленность особенностями отрасли, зависимость от предмета кредитования, а именно, от специфических характеристик производственной деятельности судостроительных

предприятий, в т. ч. особенностей их денежного оборота. Обобщены современное состояние украинского флота и судостроительной отрасли Украины, ее роль в экономике страны. Расширен и углублен механизм формирования банковского консорциума для кредитного обеспечения судостроительных предприятий.

Исследовано использование украинскими банками и их дочерними лизинговыми компаниями ссудных и лизинговых операций для обеспечения развития отечественных судостроительных предприятий. Для этого исследовано использование украинскими судостроительными предприятиями банковских кредитных ресурсов. Выполнен так же анализ использования отечественными банковскими учреждениями и их дочерними лизинговыми компаниями ссудных и лизинговых операций в судостроительной отрасли. При этом указанные операции рассматриваются как альтернативные пути обеспечения предприятий отрасли необходимыми им временными денежными ресурсами.

Установлено наличие значительных преимуществ лизинга в сравнении с традиционным кредитованием как для лизингодателя (банка либо его дочерней лизинговой компании) так и для лизингополучателя (судостроительного предприятия или судоходной компании).

Разработаны приоритетные направления развития кредитных взаимоотношений банков с судостроительными предприятиями в Украине. Предложены изменения экономико-правовых положений, которые направлены на улучшение государственного регулирования банковского кредитования отрасли. Усовершенствованна методика создания и мониторинга банковского консорциума, который предполагается сформировать с целью возрождения отечественного судостроения. Указанная методика содержит алгоритм поэтапного удовлетворения потенциального спроса украинских судостроительных предприятий на кредитные ресурсы за счет выполнения банковским консорциумом лизинговых и кредитных операций. Разработаны научно-методологические подходы для усовершенствования лизинговых операций банковского консорциума с предприятиями судостроительной отрасли, в т. ч. предусмотрены факторы заинтересованности банков для привлечения их к работе в консорциуме.

Ключевые слова: банковское кредитование, банковский консорциум, лизинговые договора, судостроительная отрасль.

SUMMARY

Kramarenko O. M. The role of bank lending in the development of the shipbuilding industry in Ukraine. – Manuscript.

Dissertation thesis for receiving the degree of Candidate of Economics in Specialty 08.00.08 - money, finance and credit is the Odessa national economic university, Odessa, 2013.

The problem of the role of bank lending in the development of Ukrainian shipbuilding, for recovery of the domestic fleet and promoting the creation of the image of Ukraine as a maritime state.

Generalized basis of bank lending and features of its use in shipbuilding, namely the essence and principles of bank lending to the real economy its features, specific bank lending shipyards and its conditionality features field specifies the general condition of the Ukrainian fleet and the shipbuilding industry of Ukraine and their role in economy, summarized and clarified the mechanism of the formation of a consortium of banks for lending shipyards.

Investigated the use of domestic banks lending and leasing them used in shipbuilding, and these operations are considered as alternative ways of providing financial resources industry. The presence of significant advantages of leasing compared to traditional credit for the lessor (the bank or its subsidiary leasing company) and for the lessee (shipyard or shipping company).

A priority directions of development of credit relations between banks shipbuilding industry in Ukraine, which primarily relate to improving state regulation of bank lending sector. A method of improving the creation and monitoring of the banking consortium that provides form to revitalize the domestic shipbuilding. The specified method contains the algorithm phased meet potential demand shipyards for credit by executing bank consortium lending and leasing transactions. The scientific and methodological approaches to improving leasing bank consortium with companies shipbuilding industry, indicating the factors of interest of banks to participate in said consortium.

Keywords: bank lending, banking consortium, lease agreements, shipbuilding industry.