

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ БАНКІВСЬКОГО ФІНАНСУВАННЯ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

Копилова Ольга Володимирівна

кандидат економічних наук,

доцент кафедри економіки і фінансів,

Одеський національний морський університет

У складній системі глобальної морської торгівлі фінансування суден є наріжним каменем, який підтримує амбіції судновласників і полегшує світовий потік товарів. Банківські установи відіграють ключову роль, пропонуючи необхідні фінансові ресурси для живлення судноплавної галузі. Деякі банки пропонують широкий спектр послуг, починаючи від традиційного фінансування суден і закінчуючи інноваційними екологічними рішеннями для судноплавства. Сучасний інноваційний розвиток міжнародних судноплавних компаній визначається не тільки вимогами жорсткої ринкової конкуренції та сучасними підходами до забезпечення вимог безпеки експлуатації, а й необхідністю застосування інноваційних технологій декарбонізації.

Фінансування судноплавства, яке історично було стабільним у європейських країнах, функціонувало надзвичайно добре протягом багатьох років. Ситуація радикально змінилася внаслідок кризи судноплавства, яка почалася наприкінці 2008 року. У багатьох випадках капітальні витрати в межах існуючого фінансування не могли бути компенсовані через низькі фрахтові та чартерні ставки, які часто ледве покривали витрати. Крім того, останніми роками вимоги до капіталу для банків, що фінансують судно, стали набагато складнішими, частково через більш суворі наглядові правила, які зробили колись дуже привабливий бізнес-сегмент фінансування суден здебільшого непривабливим для комерційних банків [1].

В Німеччині протягом багатьох років використовувалась модель товариства з обмеженою відповідальністю KG. KG утворюється партнерською угодою між принаймні двома партнерами. Один партнер має необмежену відповідальність (повний партнер). Відповідальність іншого партнера обмежується його вкладом [2]. Однак, починаючи з 2008 року німецьке судноплавство зазнало радикальних змін: модель KG закінчилася, було заведено велику кількість справ про неплатоспроможність судноплавних компаній. В результаті за 15 років німецькі банки, що фінансували судноплавну галузь, очистили свої баланси та позбулися частково або повністю своїх ризикованих активів, припинили фінансування судноплавних компаній та взагалі вийшли з цього сегменту ринку. Одночасно приватні та індивідуальні інвестори, які колись були основою

системи KG, відвернулись від судноплавства, як і інституційні інвестори, залишивши судновласників без доступу до капіталу. Приклад Німеччини відображав загальну ситуацію з фінансуванням судноплавства банками після світової фінансової кризи що розпочалась в 2007 році.

Аналіз ТОП 30 міжнародних банків, що фінансують судноплавство, станом на 2023 рік демонструє наступну структуру (рис. 1). Відзначається стабільна активність британських та американських банків, значна активізація японських банків, в першу чергу тих, що відносяться до корпорацій.

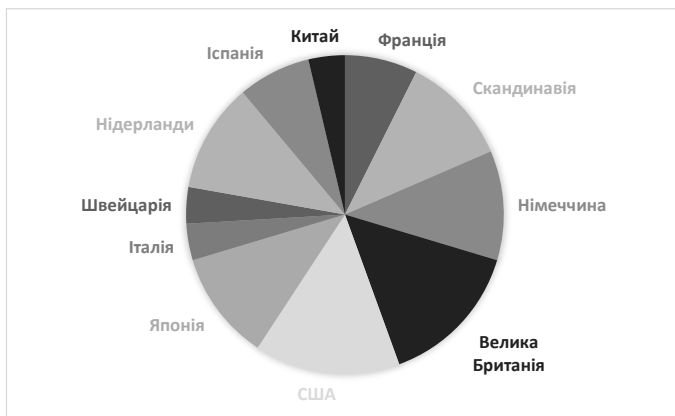


Рис. 1. ТОП 30 міжнародних банків, що фінансують судноплавство, 2023

Джерело: складено автором за даними [3]

Скорочення європейського банківського кредитування судноплавних компаній пояснюється наступними факторами. В першу чергу, це Базельські стандарти, які застосовуються до всіх міжнародних банків з метою усунення недоліків докризового кредитування. Вони покликані забезпечити нормативну основу для зміцнення банківської системи. Відповідно, більш високі критерії співвідношення капіталу та інші нормативні вимоги центрального банку, включно з тими, що визначені ЄС, призвели до обмеження коштів, доступних для сектору судноплавства. Ця ситуація погіршилася прагненням самих банків зменшити наявний зворотний ризикований вплив судноплавства на них, внаслідок високої волатильності та невтішних прибутків морської галузі. Останнім часом банки все більше віддають перевагу заробітку на комісії, а не на відсотках, кредитуючи лише під активи з низьким ризиком.

Зміна клімату розглядається деякими банками як виклик фінансовій системі. Принципи «Посейдона», розроблені рядом найбільших банків

у сфері фінансування судноплавства (що представляють кредитний портфель близько 100 млрд доларів США, або близько 20% від загального обсягу) спільно з деякими найбільшими судноплавними компаніями, покликані гарантувати, що кліматичні міркування враховуватимуться при прийнятті рішень про кредитуванні, та їх мета – сприяти декарбонізації судноплавства [4].

Наступний фактор – це вплив політичних рішень. Вплив Brexit на прийняття рішень у короткостроковій та середньостроковій перспективі у морській галузі досить непередбачуваний. Напружені відносини між Китаєм та США також породжують невизначеність, як у торгівельних, так і у інвестиційних відносинах. Поряд із підвищеною чутливістю до зміни клімату, при ухваленні кредитних рішень банки враховуватимуть ризики, з якими стикаються судовласники. Оскільки завдяки Китаю відбувається значне зростання фінансування судів в світовому масштабі, особливо лізингу, необхідно уважно спостерігати, як його відносини з рештою світу вплинуть на його готовність впроваджувати інноваційні рішення в сфері фінансування судноплавства.

Кредитні портфелі 40 провідних банків, що кредитують судноплавство, на початку 2024 року становили 284,27 мільярда доларів порівняно з 282,89 мільярда доларів на кінець 2022 року, дещо змінивши тенденцію до зниження з 2011 року [5]. Найбільше зростання демонструють азійські та австралійські банки, Європа демонструє незначне зниження в цілому. Японські банки тепер відіграють більш помітну роль у світовому судноплавному фінансуванні (22% із 40 найбільших банків), це пояснюється слабкою еною та швидким зростанням угод з продажу та зворотної оренди.

В останні роки світова банківська індустрія стикнулася з багатьма викликами: війна в Україні, атаки хуситів у Червоному морі, конфлікт Ізраїлю з ХАМАС і т.д. Одночасно з цим, спостерігається помірне зростання світового виробництва та торгівлі, що значно стимулює морські перевезення. Загалом очікується, що тенденції, які вже визначились у глобальному фінансуванні судноплавства у 2023 році, збережуться.

Список використаних джерел:

1. Ship financing: Finding new solutions. URL: <https://www.reederverband.de/en/topics/shipping-hub-germany/ship-financing-finding-new-solutions>
2. Limited Partnership (Kommanditgesellschaft (KG)). URL: <https://www.frankfurt-main.ihk.de>
3. Top 30 Ship Financing Banks Worldwide. URL: <https://www.shipuniverse.com/top-10-ship-financing-banks-worldwide/>
4. Ship financing: pre 2008 to date. URL: <https://mycompassair.com/mycompassair-blog/hello-world/>
5. Non-bank lending takes a larger bite of the ship finance mix. URL: <https://www.seatrade-maritime.com/shipping-finance/non-bank-lending-takes-a-larger-bite-of-the-ship-finance-mix>