

НАПРЯМ 4. ФІНАНСИ, БАНКІВСЬКА СПРАВА ТА СТРАХУВАННЯ

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-499-6-21>

ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ КРАЩИХ ПРАКТИК ФІНАНСУВАННЯ ПРИДБАННЯ МОРСЬКИХ СУДЕН

Зотсєв Ростислав Євгенович

*науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг,
ДУ «Інститут ринку і економіко-екологічних досліджень НАН України»*

Фінансування судноплавства – це широкий термін, який включає в себе корпоративне фінансове управління судноплавними компаніями та верфями, а також фінансування будівництва нових суден. Вочевидь, судноплавні компанії потребують коштів для рефінансування своїх боргів, підтримання оборотного капіталу та придбання суден. Суднобудівні верфі також потребують фінансування оборотного капіталу до виконання замовлень і отримання повної оплати за побудовані судна.

Враховуючи той факт, що морська галузь є дуже капіталомісткою, а також депресивний вплив глобальної пандемії 2020 року на світову економіку та міжнародну торгівлю, фінансування стало критично важливим для суднобудівного сектору та судноплавних компаній у всьому світі. Наявність в країні морського флоту дає можливість розвиватись національній науці, промисловості (у т.ч. машинобудуванню, металургії, радіоелектроніці), зв'язку, новим конструкційним матеріалам, ресурсозбереженню, охороні навколишнього середовища та іншим галузям, що пов'язані із забезпеченням діяльності судноплавства та суднобудування [1]. Все це вкрай необхідно під час повоєнної відбудови України.

Також і Стратегічні рекомендації UNCTAD прямо передбачають, що «...для стимулювання інвестицій у збільшення провізної спроможності флоту... необхідно вивчати тенденції в галузі фінансування судноплавної галузі з метою як оновлення флоту, так і здійснення «зелених» інвестицій, а також збільшити обсяги фінансування та інвестицій» [2].

Практично всі країни світу проводили і проводять ту чи іншу фінансову підтримку національних судновласників. Зокрема, індійські судноплавні компанії, урядові та приватні, при купівлі нових або вживаних суден отримували кредити уряду в національній валюті за пільговою ставкою у 4.5% річних. Розмір кредитів сягав 95% вартості нового судна, побудованого на індійській верфі, а для нового або

second-hand судна, побудованого або купленого за кордоном, до 90% і 75% відповідно [3].

Згідно Морської Доктрини України на період до 2035 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108) до пріоритетних національних інтересів на морі віднесено:

- провадження морегосподарської діяльності з розвитку торговельного мореплавства, морського і внутрішнього водного транспорту в цілому;

- створення та розвиток національних судноплавних компаній і національного торговельного флоту;

- відродження суднобудування і судноремонту.

Цього пропонується досягти через розроблення та запровадження ефективного фінансово-кредитного механізму фінансування розширеного відтворення у суднобудуванні. На жаль, джерела фінансування цих заходів в Морській Доктрині України не наведені.

Як відомо, до традиційних схем фінансування придбання суден належать: банківське кредитування; лізинг суден; власний капітал (Equity); суднобудівні та експортно-кредитні агентства; приватні інвестиції і фонди прямих інвестицій; державні субсидії та пільги.

Існують також інноваційні фінансові джерела [4] які, на жаль, фактично не використовуються в Україні:

- зворотний лізинг – передбачає, що судовласник продає судно фінансовій компанії, а потім повертає його в лізинг на довгостроковий період;

- краудфандинг – капітал збирається за рахунок невеликих внесків великої кількості інвесторів, як правило, через онлайн-платформи;

- ісламські фінанси – через те, що закони шаріату забороняють нарахування відсотків, такі інструменти, як «сукук», що є ісламським еквівалентом облігацій, пропонують власникам кораблів і флоту спосіб залучення капіталу через фінансування під заставу активів;

- зелене фінансування – на придбання обладнання чи нових типів суден, що є більш екологічними за наявні;

- вендорне фінансування – постачальник судна або обладнання пропонує покупцеві кредити або відстрочку платежу. Цей метод вигідний для власників суден і флоту, які можуть не мати негайних коштів, але можуть управляти платежами протягом певного часу;

- секьюритизація активів – передбачає об'єднання різних фінансових активів і продаж їх спеціалізованій компанії, яка потім випускає цінні папери, забезпечені цими активами;

– синдиговані кредити – коли кілька кредиторів об'єднують ресурси, щоб надати позичальнику великий кредит, розподіляючи ризик між собою;

– кредити, пов'язані зі сталим розвитком – покликані стимулювати прихильність позичальників до досягнення узгоджених екологічних, соціальних та управлінських цілей (ESG) для судновласників, які інвестують у стійкі операції та технології, узгоджуючи фінансові та екологічні цілі;

– фінансування за рахунок роялті – залучення капіталу від інвесторів, які отримують відсоток від доходу компанії протягом певного періоду, для судновласників це означає, що їм не потрібно відмовлятися від власного капіталу або брати кредити – замість цього вони платять частину свого прибутку від конкретних суден або маршрутів.

В той же час банківський сектор України, який є надприбутковою галуззю порівняно з іншими секторами економіки [5], все ще недостатньо розвинений для більшості цих операцій – в Україні практично не використовуються ці схеми – автору вдалося знайти чи не єдину компанію в Україні, яка пропонує лізинг суден [5], та єдиний банк, що надавав кредит судноплавному підприємству [6]. Зрозуміло, що це потребує суттєвого підвищення кваліфікації працівників банківських установ та банківської культури в цілому.

Виходячи з наведеного, як можливі заходи державної політики підтримки підприємств морегосподарського комплексу України можна запропонувати:

– визнання галузі стратегічною для української експортно-орієнтованої економіки;

– стимулювання «зеленого фінансування» та впровадження кредитів пов'язаних зі сталим розвитком (ESG), на рівні НБУ;

– безмитний (або з нульовою ставкою) імпорт необхідних комплектуючих/вузлів/агрегатів для суднобудування/судноремонту за спрощеною процедурою (через спеціальний координуючий орган за затвердженим переліком укрупненої номенклатури);

– дозволити підприємствам залучення кредитів в іноземній валюті на зовнішньому ринку та спростити умови їх оформлення;

– надання державних гарантій за кредитами (позиками), що залучаються для придбання чи побудови морських суден.

Список використаних джерел:

- 1 Буркинський Б.В., Котлубай М.І. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2001. 122 с.
2. UNCTAD – Review of Maritime Transport 2024. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024>
3. Shipbuilding Policy and Market Developments in Selected Economies OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, September 2021,

No. 119. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2021/09/shipbuilding-policy-and-market-developments-in-selected-economies_68652eac/5872e0cf-en.pdf

4. 2025 Financial Shifts in Maritime Shipping, SHIPUNIVERSE, January 24, 2025. URL: <https://www.shipuniverse.com/2025-financial-shifts-in-maritime-shipping/>

5. Банки зберігають прибутковість завдяки кредитуванню та інвестиціям в ОВДП. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/banki-zberigayut-pributkovist-zavdyaki-kredituvannyu-ta-investitsiyam-v-ovdp-19734>

6. Лізинг морських і річкових суден. URL: <https://tekom-lease.com.ua/lizing-mors-kih-i-richkovih-suden>

7. Розподіл кредитів, наданих суб'єктам господарювання в національній та іноземній валютах за видами економічної діяльності... станом на 1 березня 2025 року. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Loans_MSE_KVED_2025-04-01.xlsx