

АНАЛІЗ ВРАХУВАННЯ ФІНАНСОВИХ ВИТРАТ В ПРОЦЕСІ ФІНАНСОВОГО ПЛАНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Ширяєва Л. В., Хотєєва Н. В., Чиж Л. П., Бондаренко В. О.

1. Вступ

Стан зовнішнього середовище ускладнює процес фінансування капіталомістких підприємств, до яких належать портові підприємства та судноплавні компанії, в першу чергу значення мають політичні ризики, економічне законодавство країни, зміни на міжнародному фінансовому ринку і на ринку морських перевезень. За такої умови, якщо компанія хоче отримати достатньо коштів, щоб збільшити об'єм засобів виробництва, залучаючи інвестиції за низькою відсотковою ставкою та контролювати ризики при фінансуванні своєї діяльності, повинні бути ретельно опрацьовані всі аспекти в сфері фінансового планування, насамперед рівень фінансових витрат та рівень ризику.

Ризики суттєво обмежують бажання фінансових посередників кредитувати та обсяг фінансових ресурсів для підприємств транспортної галузі. Умови довгострокового фінансування можуть нівелювати позитивний ефект фінансового важеля, як наслідок, процес планування має бути більш гнучким.

2. Об'єкт дослідження та його технологічний аудит

Об'єктом дослідження є процес фінансового планування підприємств транспортної галузі в частині фінансових витрат.

Фінансове планування повинне враховувати у сучасних умовах, перш за все, зовнішні фактори. З метою здійснення ефективного процесу фінансового планування, проведено дослідження умов залучення коштів на фінансових ринках. Розглянуто проблемні аспекти системи фінансового планування на підприємствах транспорту. В роботі розглянуто умови отримання фінансових ресурсів транспортних компаній.

3. Мета дослідження.

Метою роботи є розгляд та аналіз основних факторів впливу на розмір фінансових ресурсів компаній та умови здійснення ефективного фінансового планування.

Для досягнення поставленої мети дослідження визначено такі наукові завдання:

- 1) провести аналіз стану фінансового ринку України;
- 2) провести аналіз можливостей отримання фінансування за рахунок банківського сектору;
- 3) дати рекомендації, щодо врахування стану фінансового в процесі фінансового планування транспортної компанії.

4. Дослідження існуючих рішень проблеми.

В цілому, в центрі уваги вчених практиків знаходяться питання формування оптимальної структури капіталу, управління витратами, оптимізації управлінських структур, прийняття управлінських рішень [1–5, 8–12].

Загальні особливості фінансового планування та наукові підходи формування системи фінансового планування з різним ступенем деталізації розглянуто різними авторами [1, 2, 10]. Розроблені методичні основи та практичні рекомендації [1] системи фінансового планування підприємств автомобільного транспорту. Однак, спеціалісти [11] відмічають необхідність оптимізувати витрати транспортних підприємств. Фінансові аналітики [7] декларують, що фінансові інститути не мають бажання проводити довгострокове кредитування підприємств та рівень ставок суттєво не змінюється, що збільшує фінансові витрати транспортних підприємств, знижує рівень ефективності та може вплинути на фінансову стійкість підприємств [12].

Аналізу специфіки фінансового планування на підприємствах морського транспорту приділено недостатньо уваги; пропонувані в теорії моделі фінансового планування носять загальний характер і не враховують галузеву специфіку підприємств цього виду транспорту.

5. Методи досліджень

Для досягнення поставленої мети у роботі були використані такі загальнонаукові і спеціальні методи і прийоми дослідження: узагальнення, аналізу і синтезу – для дослідження відносин транспортних компаній з фінансовими ринками, абстрактно-логічний – для теоретичного узагальнення і формулювання висновків.

6. Результати досліджень.

Транспортні компанії у сучасних умовах зазнають труднощів із залученням інвестицій. Навіть якщо діяльність компанії ефективна, а рівень фінансової стійкості досить високий, її інвестиційна привабливість – це питання яке вирішується з урахуванням впливу в першу чергу зовнішніх факторів. Негативний вплив зовнішніх факторів, в свою чергу – це ризики, шляхи захисту від яких знаходити в інвестиційних проектах досить важко.

За розрахунками експертів [5], застійна світова торгівля, зниження активності в інвестиційній діяльності і підвищена невизначеність політики стали ще одним важким роком для світової економіки. Помірне відновлення очікується у 2017 році, однак, якщо товарні ринки не активізуються, то для транспортних підприємств збільшення обсягів діяльності також не визначено. Хоча фінансовий стимул можливо збільшить глобальне зростання вище очікувань, ризики для прогнозів зростання як і раніше зміщені в бік погіршення. Важливі ризики погіршення ситуації випливають з підвищеною невизначеністю політики в основних країнах.

В Україні витрати на залучення додаткового фінансування (ставка відсотка) мають східну динаміку (ряд 1) з станами Європейського Союзу (наприклад Естонія – ряд 2) (рис.1).

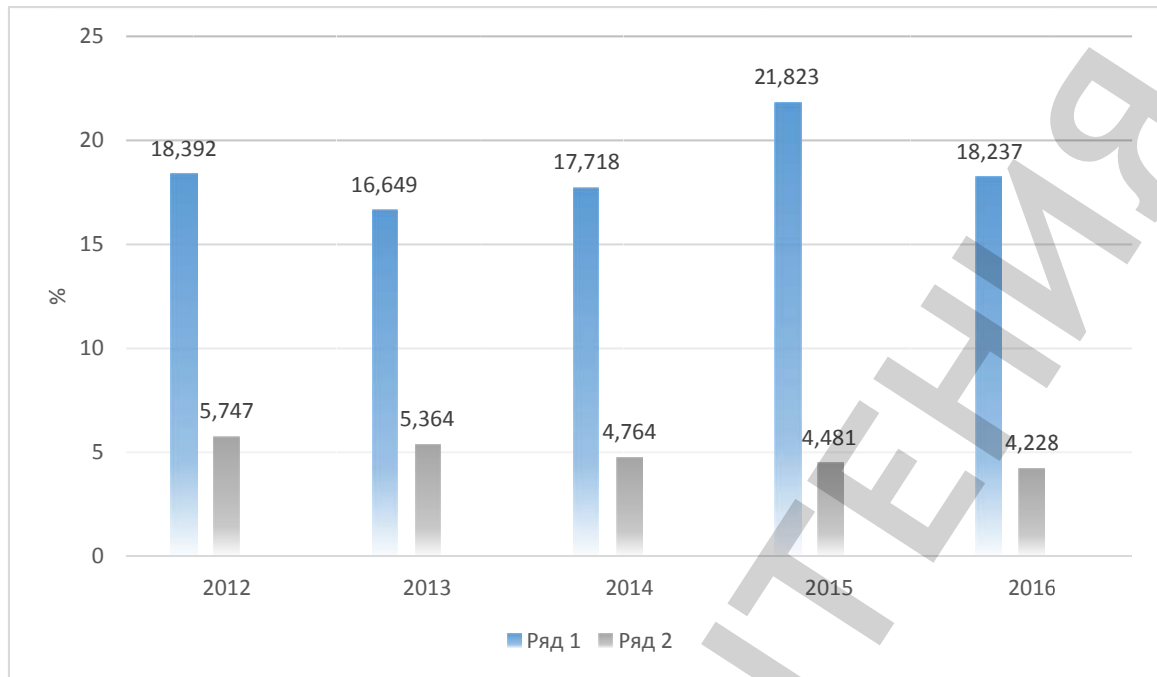


Рис. 1. Динаміка рівня ставки відсотка. Джерело: власна розробка (відповідно даних [6])

Однак за висновками експертів [7], за даними НБУ, за підсумками 2016-го середні ставки за гривневими кредитами бізнес-клієнтам знизились – з 20 % до 16 %. Тобто до весни позики можуть знизитися ще максимум на 1-2 %. «Основна проблема - не вартість кредитів, а складність їх отримання. Банки жорстко оцінюють заявки і готові кредитувати тільки на короткі терміни - програм з термінами більше 1-3 роки майже немає» [7]. Однак підприємства транспортної галузі потребують фінансування на розвиток, що потребує довгострокових відносин. Важка структура активів суттєво впливає на рівень показників ліквідності, що також не сприяє підвищенню кредитного рейтингу компанії.

За словами експерта [7], серйозні зміни на ринку можна очікувати до кінця року: «Якщо наша економіка продовжить стабілізацію, до осені можна очікувати нові банківські пропозиції з більш дешевими ставками по кредитах».

Транспортні компанії мають доступ на різні фінансові ринки з різним механізмом отримання ресурсів. Так наприклад, судноплавство є капіталомістким та ризикованим бізнесом, з одного боку судноплавні компанії потребують значний обсяг фінансування для модернізації флоту за для підтримки необхідного рівня конкурентоспроможності, однак для фінансових інститутів інвестування в підприємства морської галузі більш ризиковано, ніж в інший сектор економіки.

Є величезна кількість транспортних компаній із фінансовими труднощами, у яких немає можливості залучити кошти із зовнішніх джерел з метою фінансування процесу виробництва та розвитку матеріальної бази. Саме за участю фінансових інститутів компанії можуть отримати необхідні кошти на прийнятних умовах, вигідно вкласти тимчасово вільні кошти в різні фінансові операції. Будь-який фінансовий посередник, надаючи позичальникам послуги з отримання відсутніх ресурсів, а кредиторам – з розміщення вільних грошей, переслідує лише власні інтереси. Виникає складне взаємопереплетення інтересів, і фінансовий проект може відбутися тільки тоді, коли умови співпраці прийнятні для всіх сторін. Відповідно успіху в діяльності фінансового управ-

ління підприємства багато в чому покликане сприяти розуміння суті та ролі фінансових посередників.

Крім об'єктивних, при прийнятті рішень відіграють роль і суб'єктивні чинники. Будь-який інвестор, оцінюючи привабливість вкладень, використовує свій підхід до оцінки. Фінансові інститути приймають рішення про інвестиції, запитують не тільки інформацію про доходи та історію розвитку компанії, але так само і повний звіт про борги компанії, що ускладнює процес фінансування, а отже, і саму діяльність компанії.

Існує безліч способів фінансування діяльності транспортних компаній, різні способи розрахунку кредитної ставки, з певним терміном і механізмом повернення інвестицій, а також іншими умовами.

Здатність компанії обслуговувати залучення коштів з різних джерел залежить від ефективності її діяльності.

Ухвалення рішення по структурі капіталу базується на ретельному та різноманітне прогнозі доходів і витрат. Високий і постійний рівень доходу дозволяє зменшити залежність компанії від зовнішніх джерел, але при цьому дозволяє з іншого боку використовувати дешевші і більш ризиковані джерела фінансування.

В умовах економічного спаду власники компанії більш критично розглядають проекти розвитку компаній. Наприклад, дослідження показують, що менеджери неохоче йдуть на додатковий випуск акцій, якщо це призводить до розмивання показника доходу на акцію [1].

Формально кредитори претендують лише на частину доходу компанії (як правило, фіксовану) і не втручаються в процеси управління її діяльністю. Однак якщо в якості джерела фінансування залучаються значні позикові кошти, за допомогою різних умов і обмежень, зазначених у контрактах (наприклад, надання в якості застави акцій підприємства, заборона на збільшення боргу та виплату дивідендів та ін.), кредитори можуть чинити істотний тиск на власників і менеджмент.

Фінансове планування наприклад для судноплавної компанії - це оптимальний вибір однієї з багатьох практичних схем, і рівновагу між мінімальними витратами і мінімальним ризиком, який може максимізувати розширення підприємства за певні гроші, що проілюстровано в даній схемі:

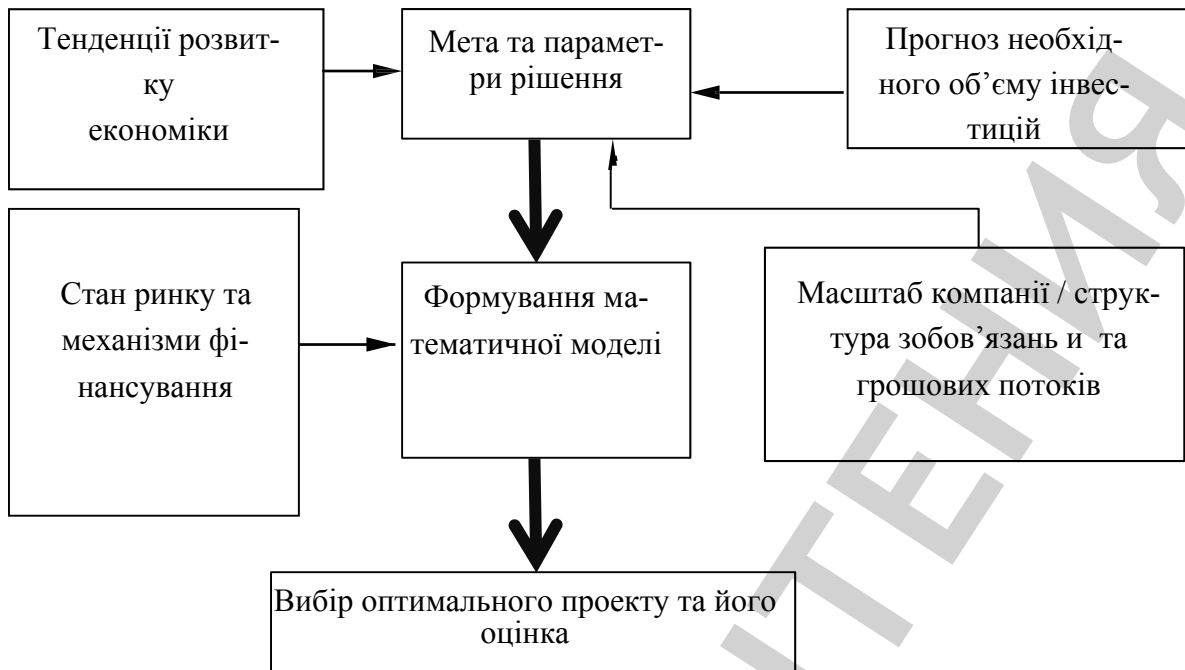


Рис. 1. Етапи процесу фінансового планування (власна розробка)

Будь-яка судноплавна компанія повинна слідувати основним правилам в області фінансування своєї діяльності:

1. Помірна кількість необхідного капіталу.
2. Найнижча вартість фінансування капітальних вкладень.
3. Оптимальна структура капіталу.
4. Змінні шляху залучення капіталу.

Ці правила можуть допомогти компанії сформувати оптимальну структуру фінансування, в повній мірі використовувати капітал, самостійно розробляти і реагувати на зміну ринку.

Необхідно зазначити, що формування бюджету компанії має враховувати зміни шляху залучення капіталу.

Транспорт відіграє важливу роль в забезпеченні стабільного і стійкого розвитку економіки, забезпечуючи зміцнення і оптимізацію ринкових зв'язків суб'єктів економіки.

Розвиток транспортних компаній країни характеризується складними процесами, що відбуваються в галузі.

В умовах світової фінансової кризи кількість банків, що активно співпрацювали з судноплавними компаніями значно скоротилося. Причини, в тому числі, полягали і в великій кількості неповернених кредитів. Успіх функціонування банку залежить від багатьох чинників, серед яких визначальним є грамотна політика кредитування, що включає вибір клієнтури, міцність зв'язків з нею, знання специфіки фінансового управління у відповідних напрямках бізнесу і т. п. Компанії-позичальники повинні ретельно вивчати і враховувати відмінності у кредитній політиці конкретних фінансових установ, що базується на особливостях позицій банків і їх керівників за наступним аспектам: позичковий ризик, межа співвідношення «борг – власний капітал», обмеження загальної суми можливої позики, ступінь лояльності і головне – «людський фактор». Все це означає той ризик, на який готовий піти банк. Істотні економічні зміни є наслід-

ком останнього фінансового кризису, що вплинули, в першу чергу, на капіталовмісткі компанії. Судноплавним компаніям не вистачає ресурсів для остаточних розрахунків за розпочатим проектам.

Напередодні глобальної кризи 2008–2009 рр. відбувався різкий зріст контрактів на будівництво нових судів, викликаний рекордно високим підйомом ставок і тарифів на фрахтових ринках. Рівень доходів сформував умови для збільшення притоку позичкового капіталу. На позикові кошти одночасно багато компаній почали масштабні програми поповнення флоту, що супроводжувалося гігантськими поставками новозбудованого тоннажу, що не відповідало реальним потребам міжнародного судноплавства. Верфі ледь встигали справлятися з напливом замовлень і безперервно нарощували суднобудівні потужності. Темпи розвитку світового торгового флоту різко прискорилися і значно стали перевершувати помірне зростання попиту на морські перевезення.

У після кризовий період 2010–2012 рр. багато судноверфі ще продовжували справно виконувати раніше укладені контракти. Подальший приплив надлишкового тоннажу в світовій флот, причому за рахунок новітніх високопродуктивних судів, викликав різке погіршення ринкової кон'юнктури, обвал ставок, тривале порушення балансу попиту та пропозиції у всіх головних фрахтових секціях.

Щоб здійснити ефективне фінансування, необхідно бути в змозі вкласти капітал в потрібний час, в правильний тип судна, мати правильне число і розмір судів на лініях, управляти більш ефективно, ніж конкуренти.

Крім того, кожен раз, коли компанія намагається залучити новий обсяг інвестицій, фінансові посередники збільшують відсоткові ставки. У випадку реструктуризації кредиторі вимагають наявність професійної фірми з реструктуризації, щоб допомогти їм вивчити обсяг можливих доходів і сформувати плани з рекапіталізації бізнесу, що безсумнівно збільшує витрати. Залучення капіталу від нових інвесторів може призвести до значного розчинення для існуючих інвесторів і у багатьох випадках, повна зміна контролю над компанією.

Стан всієї світової економіки не особливо сприяє подоланню проблем, що накопичилися у морської індустрії.

Незважаючи на складні і суперечливі макроекономічні реалії, світова морська торгівля демонструє позитивну динаміку без значних коливань і провалів (рис. 2).

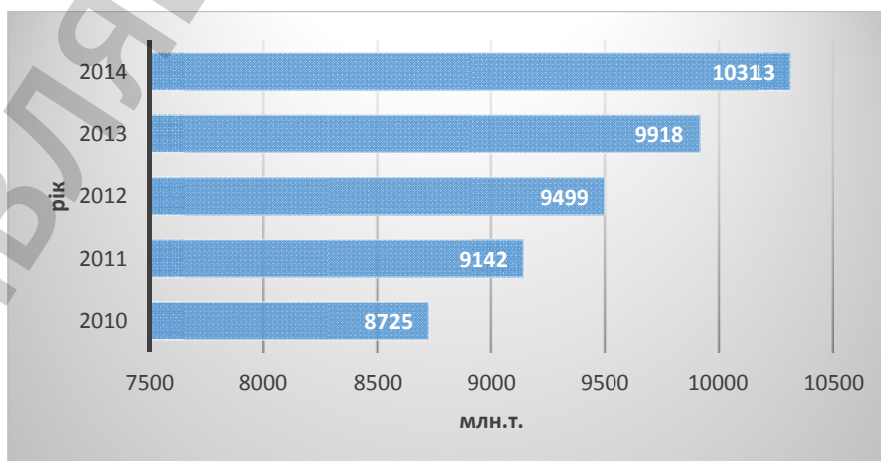


Рис. 2. Динаміка світових морських перевезень вантажів, млн. т. (джерело [8])

Банки знають, що вартості судна по закінченню процесу будівництва буде занижена порівняно з розміром позики і неохоче роблять остаточні розрахунки. Більшість фінансових інститутів, які фінансують судноплавні компанії знаходяться в Єврозоні, і деякі відчують проблеми з формуванням необхідних фінансових ресурсів, як наслідок це може позначитися на вартості пропонованих ресурсів.

Деякі банки не бажають фінансувати угоди з придбанням старих суден [3]. Крім того, кредитування таких угод пов'язано зі складністю розрахунків ефективності через зростання ціни на ресурси.

Судноплавні компанії в даний час стикаються з істотно погіршеними економічними перспективами у зв'язку з станом ринку послуг перевезення вантажів, і зміни чартерних ставок. Як наслідок багато приймають рішення про реструктуризацію або рефінансування.

Для портових підприємств залучення додаткових коштів також є важким питанням. Деякі підприємства, що активно вкладали кошти в розвиток інфраструктури та в інші необоротні активи зіткнулися зі збитками у зв'язку зі змінами структури та обсягу вантажопотоків.

Комерційні структури надають широкий спектр послуг, у тому числі надають термінові позики. Висока вартість необхідного обладнання для портових підприємств та судноплавних компаній змушує його власників використовувати позикові кошти для фінансування будівництва або придбання нового судна. Хоча частка кредитів банків відносно мала в порівнянні з іншими способами залучення ресурсів (продаж акцій, облігацій), саме кредити є основним джерелом отримання короткострокових і середньострокових позичок. Прибуток комерційного банку – це, насамперед, дохід у вигляді відсотків від кредитування. Таким чином, необхідно виключно серйозно ставитися до процедури вибору банку-партнера. Боргове фінансування, ймовірно, є найбільш популярним джерелом фінансування, тому що це більш гнучка форма і не знімає права власності у власника.

Ключовими напрямками комерційного термінового кредиту є наступні:

Термін: це тривалість кредиту. Кредит може бути запропоновано на більш короткий період: від двох до п'ятнадцяти років, в залежності від обставин. Позики для деяких типів судів можуть бути більше п'ятнадцяти років.

Процентне співвідношення кредиту: відношення кредиту до вартості активу, тобто вартість судна є важливим чинником щодо того, яку кредитну лінію готовий відкрити банк. Різні банки мають різну політику, в яких враховують тип судна, вік і вплив інших факторів на судноплавний бізнес. Сума кредиту, яку банк готовий запропонувати буде змінюватись, виданий кредит буде становити від 40 % до 80 % від вартості активів компанії, іноді зустрічаються схеми, де 100 % фінансування можливо через ускладнені фінансові схеми.

Ефективне використання механізму лізингу для модернізації активів можливо, якщо будуть враховані основні аспекти:

- орендодавець повинен бути задоволен орендарем, і тим, чи може він виконувати свої зобов'язання в рамках договору оренди;
- зміни в податковому законодавстві може бути проблемою;
- податкові схеми часто ускладнюють механізм включенням великого пакету необхідної документації.

Із-за характеру відособленості міжнародного ринку морських перевезень, а також враховуючи складність і невизначеність як внутрішніх, так і зовнішніх обставин, транспортні підприємства повинні здійснювати аналіз, оцінку і судження з різних елементів, так щоб вони могли контролювати процес прийняття рішень і отримувати максимальну вигоду і сприятливий результат. Це дозволить знизити ризики фінансування.

Деякі фінансові структури воліють інвестувати в дуже прибуткові операції по фінансуванню портових підприємств.

В цілому фінансовий стан підприємств транспорту відрізняється низьким рівнем стійкості. Це обумовлює необхідність формування науково обґрунтованих процедур фінансового менеджменту на підприємствах галузі з урахуванням специфіки транспорту, і в першу чергу, методів фінансового планування.

Компаніям потрібно раціональна система формування фінансових потоків, тобто фінансового планування, яка дозволяє приймати обґрунтовані управлінські рішення і мінімізувати фінансові ризики.

Процес фінансового планування повинен враховувати галузеві особливості їх діяльності.

Принципи фінансового планування включають:

1. Обґрунтованість фінансового планування. Перед тим як буде здійснена операція, потрібно мати інформацію про те, де можна знайти потенційних інвесторів, та прогноз стосовно фінансових витрат.

2. Комплексність фінансового планування. Необхідно враховувати не тільки ставку відсотку, а також витрати часу і ресурсів, необхідних для ведення пошуку, а також можливі втрати, пов'язаних з неповнотою і недосконалістю одержуваної інформації.

3. Гнучкість фінансового планування;

4. Ефективність фінансового планування.

5. Розробка процедур оперативного корегування бюджету.

7. SWOT- аналіз результатів дослідження

Strengths Сильною стороною у проведеному дослідженні є виявлення сучасного стану фінансового ринку для залучення додаткового фінансування транспортними підприємствами та визначення найбільш актуальних складових процесу фінансового планування транспортних компаній.

Weaknesses Слабкою стороною є те, що дані, що стосуються умов отримання позик є комерційною інформацією, що не дає змогу систематизувати та дослідити більш досконало розміри фінансових витрат транспортних підприємств.

Opportunities Можливостями для подальших досліджень є переймання досвіду зарубіжних країн щодо вдосконалення проведення аналізу ризиків при отриманні фінансування.

Threats Загрозами для результатів проведених досліджень є те, що умови залучення фінансових ресурсів постійно змінюються. Глобалізація ринку капіталів на сучасному етапі розвитку не просто вимагає подання об'єктивної і докладної фінансової інформації, а й передбачає умови порівнянності цієї інформації на міжнародному рівні.

8. Висновки

1. Проведено дослідження стану фінансового ринку з позиції фінансування підприємств портової діяльності та судноплавних компаній. Для фінансових інститутів інвестування в підприємства транспортної галузі більш ризиковано, ніж в інший сектор економіки. Підприємства мають важку структуру активів, що збільшує рівень ризику.

2. Проаналізовано перспективи розвитку галузі на поточний рік. Помірне відновлення очікується у 2017 році, однак, якщо товарні ринки не активізуються, то для транспортних підприємств збільшення обсягів діяльності також не визначено.

3. Основним правилом фінансування своєї діяльності для підприємств транспортної галузі є помірна кількість необхідного капіталу, пошук оптимальної вартості фінансування капітальних вкладень з урахуванням додаткових фінансових витрат в умовах формування оптимальної структури капіталу. Найважливіше розглянути зміни шляху залучення капіталу.

Література

1. Vainilovich, A. V. Finansovoe planirovanie na predpriatiiah gruzovogo avtotransporta [Electronic resource]: PhD thesis / A. V. Vainilovich. – St. Petersburg, 2005. – Available at: \www/URL: <http://economy-lib.com/finansovoe-planirovanie-na-predpriyatiyah-gruzovogo-avtotransporta#ixzz4fjZ9oR9m>

2. Bazetska, H. I. Finansy pidpriemstva: planuvannia ta upravlinnia u vyrobnychoi sferi [Electronic resource] / H. I. Bazetska, L. H. Subotovska, Yu. V. Tkachenko. – Kharkiv: KhNAMH, 2012. – 293 p. – Available at: \www/URL: <http://eprints.kname.edu.ua/27132/1/Фінанси%20підприємства%20по%20сібник.pdf>

3. Rohovyi, A. V. Osoblyvosti planuvannia potreby finansovykh resursiv aktsionernoho tovarystva [Text] / A. V. Rohovyi // Naukovi pratsi Natsionalnoho universytetu kharchovykh tekhnolohii. – 2008. – № 24. – P. 88–90.

4. Day, R. Financial distress in the shipping sector [Electronic recourse] / R. Day, H. Theochari, N. Kuhlwein von Rathenow // Financier Worldwide. – January 2012. – Available at: \www/URL: <http://www.financierworldwide.com/financial-distress-in-the-shipping-sector/#.V1hShruLTIU>

5. Global Economic Prospects. Weak Investment in Uncertain Times [Electronic recourse] // The World Bank Group. – 2017. – Available at: \www/URL: <http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>

6. Lending interest rate (%) [Electronic recourse] // The World Bank Group. – 2016. – Available at: \www/URL: <http://data.worldbank.org/indicator/FR.INR.LEND?locations=UA-DE-EE>

7. «Bankovskaia vesna». Kakie budut v Ukraine stavki po kreditam i chto proizoidet s kursom dollara [Electronic resource] // HYSER. – 10.01.2017. – Available at: \www/URL: http://hyser.com.ua/business_and_finance/bankovskaya-vesna-kakie-budut-v-ukraine-stavki-po-kreditam-i-cto-proizoidet-s-kursom-dollara-153134

8. Mirovye sudohodstvo i sudostroenie: sostoianie i perspektivy [Electronic resource] // Morskoi flot. – 2015. – № 4. – Available at: \www/URL: <http://www.morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=58975>
9. Bowersox, D. J. Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process [Text] / D. J. Bowersox. – McGraw-Hill Companies, 1996. – 752 p.
10. Ross, S. Fundamentals of Corporate Finance [Text] / S. Ross, R. Westerfield, B. Jordan. – Ed. 11. – McGraw-Hill Education, 2015. – 1008 p.
11. Filina, V. N. Transportnaia logistika: sovremennye problemy i napravleniia razvitiia [Text] / V. N. Filina // Problemy prognozirovaniia. – 2004. – № 1. – P. 110–133.
12. Shandova, N. V. Rozrobka mekhanizmu upravlinnia stiikym rozvytkom pidpriemstv mashynobuduvannia [Text] / N. V. Shandova // Aktualni problemy ekonomiky. – 2007. – № 2. – P. 101–105.

НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПЕРЕИЗДАНИЕМ