

УДК 629.5:658

## ПЛАНУВАННЯ БЮДЖЕТУ РУХУ ГРОШОВИХ КОШТІВ ВРАХОВУЮЧИ СХЕМУ ЗМІШАНОГО ФІНАНСУВАННЯ ПРОЄКТІВ ВЕРФІ

А.М. Пічка

*Київська держава академія водного транспорту імені гетьмана  
Петра Конашевича-Сагайдачного, Київ, Україна*

*Пічка А.М. Планування бюджету руху грошових коштів враховуючи схему змішаного фінансування проєктів верфі.*

В статті досліджується загальні види класичного фінансування суднобудівних проєктів. На основі їх розроблена схема змішаного фінансування проєктів, що впливає на синхронізацію надходження і відтоку грошових потоків в розрізі бюджету руху грошових коштів верфі. В даній статті наведено приклад планування фінансового бюджету суднобудівного або судноремонтного підприємства.

*Ключові слова:* бюджетування, фінансування проєктів, бюджет руху грошових коштів, фінансовий бюджет.

*Пічка А.Н. Планирование бюджета движения денежных средств учитывая схему смешанного финансирования проектов верфи*

В статье исследуются общие виды классического финансирования судостроительных проектов. На основе их разработана схема смешанного финансирования проектов, что влияет на синхронизацию поступления и оттока денежных потоков в разрезе бюджета движения денежных средств верфи. В данной статье приведен пример планирования финансового бюджета судостроительного или судоремонтного предприятия.

*Ключевые слова:* бюджетирование, финансирование проектов, бюджет движения денежных средств, финансовый бюджет

*Pichka A. M. Planning a cash flow budget taking into consideration the scheme of mixed project's financing.*

In this article was investigated general classic types of shipbuilding project financing. On this bases author developed scheme of mixed project's financing, that influence on synchronization of money flows in cash flow budget and consuming cash-flows broken down by cash flow budget of shipyard. In this article there are exemplified planning of financial budget in the shipbuilding or shiprepairing enterprise.

*Keywords:* budgeting, project's financing, cash flow budget, financial budget

Особливості управління суднобудівними і судноремонтними підприємствами пов'язані зі специфікою основної діяльності, що здійснюється шляхом реалізації проєктів, ефективність яких в свою чергу залежить від вчасного фінансування бюджетних витрат проєктів. Вибір виду фінансування суднобудівних або судноремонтних проєктів формує прямий вплив на формування бюджету верфі.

Відсутність наочної схеми змішаного фінансування проєктів і його зв'язку з формуванням основних розділів бюджету грошових коштів зумовлює актуальність даної тематики.

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Проблематиці фінансування суднобудівних або судноремонтних проєктів присвячували праці вчені: А.М. Возний, К.В. Кошкін, А.О. Капустіна, Т.В. Овеян, А.Н. Шамрай та інші вчені.

На думку авторів К.В. Кошкін, А.М. Возний, А.М. Шамрай – одними з найбільш актуальних питань для вітчизняного суднобудування на сьогоднішній день залишається питання забезпечення фінансування будівництва судів [1].

На думку авторів А.О. Капустіна, Т.В. Овеян, що потреба суднобудівних підприємств у залученні позикових коштів зумовлена особливостями будівництва суден, яке триває в більшості випадків декілька років і короткочасністю реалізації продукції, що приводить до нерівномірного надходження і витрачення коштів [2].

Автор погоджується з вченими, однак в роботах вище перерахованих авторів недостатньо розкрито питання стосовно інструментів управління фінансуванням проєктів верфі. На сьогодні управління фінансами підприємством в Україні і світі відбувається за допомогою бюджетування, що представляє собою комплексне поняття, яке охоплює наступні етапи процесу управління: постановка цілей, планування, виконання, стимулювання, мотивація, аналіз, формування управлінського впливу і коригування планів або виконання дій.

Основою для ефективної діяльності організації є успішне виконання всіх вище перерахованих етапів управління на основі якісного підготовленого бюджету, що враховує специфіку діяльності організації. Одною з основних особливостей діяльності суднобудівного або судноремонтного

підприємства є вибір виду фінансування проектів. На думку автора, при виборі джерела фінансування проектів зазнає впливу загальний зведений бюджет в розрізі: бюджету прибутків і збитків, бюджету руху грошових коштів, а також прогнозний баланс.

Проаналізувавши вплив на планування бюджетів було виявлено, що бюджет руху грошових коштів має пряму залежність в формуванні від схеми фінансування проектів, яка впливає на чистий грошовий потік і загальну синхронізацію надходження і відтоку грошових потоків в періоді, тому в роботі приділено увагу дослідженню саме цього аспекту.

Формуванню бюджету руху грошових коштів присвячували праці наступні вчені: І.А. Бланк, С.І. Дем'яненко, В.П. Савчук, В.В. Томчук, Д. Коркуна, К.К. Жуйріков, С.Р. Раїмов та інші вчені.

На думку В.В. Томчук, бюджет руху грошових коштів формується у вигляді планового документа і відображає майбутні платежі та надходження коштів [3].

Наприклад, І.А. Бланк для управління грошовими потоками не розглядає порядок побудови бюджету руху грошових коштів, а узагальнює планування грошових коштів до процесу розробки системи планів і планових показників по різних видам грошових потоків в розрізі операційної, інвестиційної, фінансової діяльності на наступні періоди, що по суті, на думку автора, представлено, як формування бюджету руху грошових коштів [4].

Дем'яненко С.І. стверджує, що бюджет руху готівки – це перелік усіх грошових надходжень та витрат підприємства за певний період часу, тобто це планування всіх готівкових операцій протягом року, кварталу або місяця [5].

Коркуна Д. вважає, що основними завданнями бюджету руху грошових коштів є контроль, забезпечення і планування платоспроможності підприємства. Також вона стверджує, що бюджет руху грошових коштів визначають грошові потоки [6].

К.К. Жуйріков, С.Р. Раїмов стверджують, що в основі планування руху грошових коштів знаходяться звіт про доходи та витрати, звіт про рух грошей, звіт про витрати періоду і звіт про склад доходів і витрат, а також сам бухгалтерський баланс із запискою і робиться певний висновок яким же чином корпорація отримала свої грошові кошти і як вона використовує цей цінний ліквідний ресурс [7].

Веселовський О. у своїй роботі стверджує, що планування руху грошових коштів допомагає керівництву компанії забезпечити належне фінансування поточної діяльності [8].

На думку автора, а також орієнтуючи на визначення в роботі [9], бюджет руху коштів на суднобудівному або судноремонтному підприємстві представляє собою основний документ планування грошових коштів, який складається на прогнозний період, і формується у вигляді плану

надходження і відтоків грошових потоків і класифікується не тільки за видами фінансово-господарської діяльності, але й враховує вплив проектної, іншої (не проектної) і загальної сфери діяльності проектно-орієнтованого підприємства.

Існуючі наукові твердження українських і зарубіжних вчених в своїх працях висвітлюють основні види фінансування проектів, однак недостатньо розкривають схему змішаного фінансування суднобудівних або судноремонтних проектів і його вплив на бюджет руху грошових коштів верфі.

*Метою статті* є побудова схеми змішаного фінансування проектів на суднобудівельних або судноремонтних підприємствах і використання цієї схеми при плануванні бюджету грошових коштів верфі.

### **Виклад основного матеріалу дослідження**

Порядок складання бюджету грошових потоків (далі БГП) взаємопов'язаний з стадіями циклу руху грошових коштів на підприємстві.

Мета формування такого бюджету полягає у забезпеченні синхронності грошових надходжень і відтоків у запланованому періоді. Досягнення цієї мети можливо лише на основі професійно побудованого плану й контролю виконання планових показників, а також оперативного аналізу даних про рух грошових коштів і їхніх еквівалентів [3].

Планування грошових потоків дає можливість розподілити виплати відповідно до очікуваних надходжень, визначити терміни, коли потрібно вдатися до зовнішнього фінансування, а також дозволяє акумулювати кошти перед великими платежами. Крім того, за допомогою БГП можна розділити платежі в часі в такий спосіб (наприклад, зрушивши їх уперед або назад у порівнянні з передбачуваними строками), щоб, з одного боку, мінімізувати вартість позикових коштів, а з іншого боку, – уникнути штрафних санкцій з боку контрагентів або держави. На основі даних БГП керівництво підприємства може встановити періоди, коли в підприємства приблизно з'являться вільні кошти, які можуть бути спрямовані на здійснення інвестицій у необоротні й інші активи [3].

Проводячи паралель до підприємств з проектною діяльністю і починаючи планування БГП, треба, насамперед враховувати групування грошових потоків, що формуються за трьома сферами його діяльності:

- 1) грошові потоки від операційної (виробничої) діяльності;
- 2) грошові потоки від інвестиційної діяльності;
- 3) грошові потоки від фінансової діяльності.

Бюджет руху грошових потоків на суднобудівному або судноремонтному підприємстві в ідеальному варіанті повинен включати надходження і витрачання грошових коштів тільки в розрізі проектів, але на практиці виникає необхідність в розмежуванні надходжень і відтоку

грошових коштів згідно проектної, іншої (не проектної) і загальної сфери впливу на діяльність верфі.

Проектна сфера впливу на діяльність верфі пов'язана насамперед з ідентифікованими надходженнями і відтоками грошових коштів згідно проектів.

Не проектна сфера діяльності суднобудівного або судноремонтного підприємства формує собою допоміжну ланку для акумулювання і витрачання грошових коштів, що представлена в більшості випадків незначною часткою сукупних надходжень і витрат грошових коштів ніж проектна діяльність.

Загальна сфера діяльності суднобудівного або судноремонтного формується у вигляді лише загальних відтоків грошових потоків, що пов'язані, як з проектною, так і з не проектною сферою впливу на діяльність підприємства в певному процентному співвідношенні.

Бюджет руху грошових коштів на суднобудівному або судноремонтному підприємстві формується орієнтуючись на вище перераховані сфери впливу і складається з наступних розділів:

Операційний бюджет:

1. Бюджет проектів:

1.1 Бюджет операційних доходів проектів;

1.2 Бюджет операційних витрат проектів;

2. Бюджет іншої діяльності:

2.1 Бюджет інших операційних доходів;

2.2 Бюджет інших операційних витрат;

3. Бюджет накладних витрат;

4. Бюджет маркетингових витрат;

Фінансовий бюджет:

5. Бюджет фінансування проектів;

6. Бюджет фінансування інвестиційних вкладень;

7. Бюджет фінансування іншої операційної діяльності;

Бюджет інвестиційних вкладень:

8. Бюджет капітальних інвестицій;

9. Бюджет загальних інвестицій.

Автор звертає особливу увагу на проектну діяльність суднобудівного або судноремонтного підприємства, що характеризується унікальністю проектів, а також надходженням і відтоку грошових коштів згідно запланованим графіком робіт. В абсолютній більшості випадків календарний план виконання робіт є первинним для визначення потреб у ресурсах і фінансах для реалізації проекту. При плануванні бюджету грошових потоків необхідно формувати бюджет операційних витрат проектів згідно календарного плану виконання робіт, що мають пряму залежність від основних джерел фінансування.

Схематично зв'язок фінансування проектів і бюджетів руху грошових коштів зображені на рис. 1.

На рис. 1 представлено основні види бюджету руху грошових потоків враховуючи фінансування

проектів, але схеми самого процесу фінансування проекту будівництва або ремонту судна не відображено. Автор наполягає детально розібрати порядок і види фінансування проектів верфі.

К.В. Кошкін А.М. Возний, А.Н. Шамрай стверджують, що фінансування будівництва судна є більш складною фінансовою системою, в котру, крім судновласника (замовника) та його банку, залучені судноверф і його банк, а в ряді випадків постачальники обладнання та матеріалів та їх банки. До цього процесу також залучені кінцевий фрахтувальник майбутнього судна, або великий вантажовідправник, для перевезення вантажів якого судновласник і замовляє судно. Тільки заручившись їх зобов'язаннями по використанню судна, судновласник почне організацію фінансування судна.

Фінансування будівництва судна – це свого роду компроміс між судновласником – замовником і верф'ю про співвідношення в ціні судна часткою фінансування кожного з них, від цього співвідношення певною мірою залежить і остаточна ціна судна [1].

На думку автора, фінансування будівництва і ремонту судна – це фінансово взаємопов'язані відносини між фрахтувальником, судновласником (замовником), верф'ям (виконавцем), банками, постачальники і підрядники, а навіть інколи і їхніми банками (далі основні учасники), де використовуються наступні види класичного фінансування будівництва і ремонту судна:

1) Власні кошти замовника (100-процентне самофінансування);

2) Лізинг;

3) Випуск цінних паперів на фондових ринках;

4) Банківські кредити [10].

Звичайно, найбільш дешевим варіантом фінансування будівництва і ремонту судна є його придбання за рахунок акумулювання власних коштів. Однак, з урахуванням рівня будівельних вартостей судів, такий спосіб практично не застосовується. Тому будівництво судна повністю за власні кошти замовника необхідно з розгляду виключити – на практиці застосовується тільки для будівництва малого флоту, поточного ремонту, а також інколи для середнього ремонту судна [10].

Лізинг як одна з форм придбання (покупки) судна має ряд особливостей в порівнянні з звичайним кредитом. За економічним змістом лізинг відноситься до прямих інвестицій і основна його концепція є ефективне використання податкових пільг, які надаються відповідними державними органами для заохочення інвестицій в ту чи іншу галузь своєї країни. Лізинг використовується тільки при будівництві судна.

Однак при явних перевагах лізингу для суднобудівних організацій, він не стає більш популярним, ніж традиційні способи фінансування. Це відбувається з 3 основних причин:

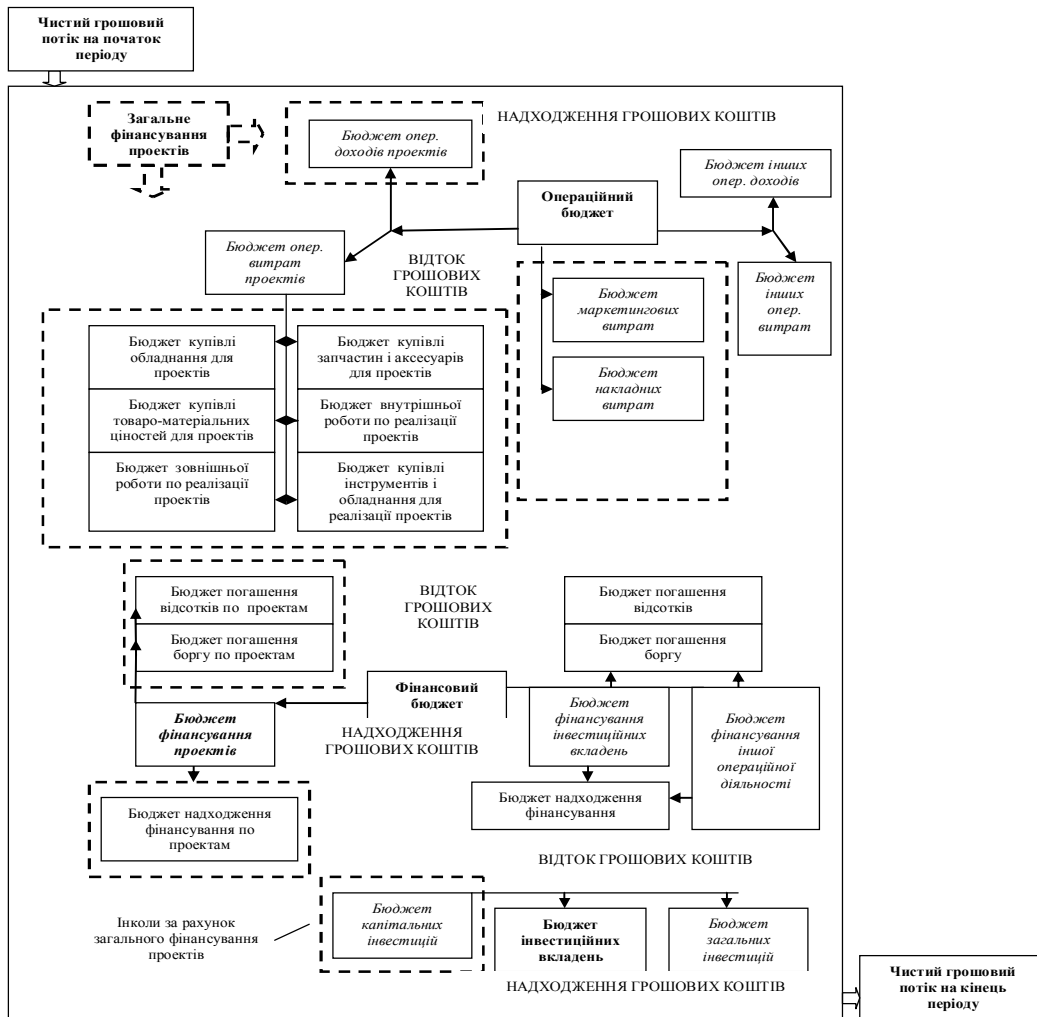


Рис. 1. Види бюджетів руху грошових потоків верфі в розрізі загального фінансування проектів

Джерело: власні розробки

- судноплавні компанії не мають можливості в відповідний для них момент продавати судна, оскільки вони є власністю лізингодавця (для судноплавних компаній угоди купівлі-продажу «ходових» типів суден можуть приносити більший дохід, ніж їх експлуатація);
- високий ризик лізингодавця, обумовлений нестабільністю фрахтового ринку (експлуатація більшості судів обмежена районом плавання, типами перевезених вантажів, вантажопідйомністю і т.п.), у зв'язку з цим, конкретне судно може на тривалий період не мати попиту [1];
- на практиці лізингова схема є більш дорогою в порівнянні зі схемою банківського кредиту [11].

Вкладення акціонерного капіталу в будівництво судна є результатом або партнерства, або створення спільного підприємства кількома Власниками. Фінансування через акціонерний капітал зазвичай характерно для корпоративного фінансування і може бути реалізовано суднобудівною організацією шляхом випуску комерційних папе-

рів (акцій) або шляхом розміщення капіталу в нову інвестиційну структуру або існуючу компанію з метою розширення її капіталу [1].

В загальному вигляді фінансування суднобудівних проектів за допомогою купівлі-продажу акцій може здійснюватися в таких основних формах:

- проведення додаткової емісії акцій діючої компанії (може здійснюватися за допомогою додаткової емісії звичайних і привілейованих акцій);
- шляхом інвестиційних внесків, вкладів, паїв засновників або запрошуваних сторонніх співзасновників до статутного капіталу. Цей спосіб фінансування характеризується меншими операційними витратами, ніж додаткова емісія акцій, однак у той же час більш обмеженими обсягами фінансування [12].

Інвестиційні ресурси акціонерне товариство отримує по завершенні розміщення випуску акцій, а це вимагає часу, додаткових витрат, доказів фінансової стійкості підприємства, інформаційної прозорості та ін. Процедура розміщення випуску

акцій пов'язана з реєстрацією, проходженням лістингу, значними операційними витратами. При проходженні процедури емісії компанії-емітенти несуть витрати на оплату послуг професійних учасників ринку цінних паперів, які виконують функції андеррайтера та інвестиційного консультанта, а також на реєстрацію випуску [12].

Суднобудівні і судноремонтні підприємства через відсутність власних коштів беруть для цього кредит у комерційних банках або проводять випуск облігацій і в майбутньому за допомогою продажу цих цінних паперів залучають додатково кошти для фінансування проектів.

При використанні кредитних коштів існують свої ризики, що відображаються в надзвичайно високих відсотках в комерційних банках за роки будівництва судна, що в кінці терміну будівництва зростають до високого рівня, що негативно впливає на конкурентоспроможність і вітчизняні судна стають неліквідним товаром на ринку, а отже під загрозу ставиться повернення боргів [2].

Умови кредитування будівництва суден зарубіжними банками розроблені давно і вони досить чіткі. Звичайна схема передбачає кредит у розмірі до 80% від вартості судна терміном до 12 років за ставкою LIBOR плюс 0,3-2,0% залежно від стабільності компанії. Будівництво судна має бути в країні кредитора (гаранта) [11].

Українські банки видають кредити в розмірі 40-60% від вартості судна, максимальний термін від 4-6 років і під високі відсотки, що істотно знижує прийнятну економіку роботи судів і збільшує період їх окупності [11].

Фінансування суднобудівних проектів за допомогою купівлі-продажу цільових облігаційних позик являють собою випуск корпоративних облігацій, кошти від розміщення яких призначені для фінансування певного інвестиційного проекту [12].

Автор в роботі звертає увагу на основні особливості поняття будівництва і ремонту судна, які необхідно використовувати для побудови взаємозв'язку з класичними видами фінансування. На думку автора, ремонт судна має більш широке поняття ніж будівництва судна. На практиці ознакою віднесення ремонтних робіт до того чи іншого виду є періодичність їх проведення.

При періодичності їх проведення використовуються наступні види:

- поточний ремонт, роботи виконуваності частіше ніж 1 раз на рік, відносять до робіт по збереженню (підтриманню) судів в працездатному стані;
- капітальний або середній ремонт, роботи виконуються рідше ніж 1 раз на рік до робіт по частковому відновленню машин [13].

Для будівництва і кожного з видів ремонтів суден використовуються наступні умови при фінансуванні:

При поточному ремонті судна:

— позичкові або власні кошти замовника, що представлено для верфі, як авансове фінансування;

— власні акумульовані кошти верфі, що представлено для верфі, як фінансування після поставки судна.

При середньому і капітальному ремонту судна:

— позичкові або власні кошти замовника, представлено для верфі, як авансове фінансування;

— позичкові і власні кошти верфі, представлено для верфі, як фінансування після поставки судна;

— позичкові кошти замовника і верфі при певному відповідному співвідношенні власних і запозичених коштів, що представлено для верфі, як авансове фінансування і фінансування після поставки судна в залежності від домовленостей з замовником.

При будівництві судна:

— позичкові або власні кошти замовника, представлено для верфі, як авансове фінансування;

— позичкові і власні кошти верфі, представлено для верфі, як фінансування після поставки судна;

— позичкові кошти замовника і верфі при певному відповідному співвідношенні власних і запозичених коштів, що представлено для верфі, як авансове фінансування і фінансування після поставки судна в залежності від домовленостей з замовником;

— використання при фінансуванні акціонерного капіталу у вигляді випуску і продажу власних акцій, що для верфі представлено, як авансове фінансування і формується залежності від домовленостей з замовником.

Автор приділяє увагу двом останнім схемам фінансування будівництва і ремонту суден, що представлено в роботі у вигляді змішаного фінансування суднобудівних або судноремонтних проектів.

В першому варіанті фінансування проекту для верфі відбувається за рахунок: авансованих, власних і позичкових коштів, а також платежів від фінансування після поставки судна від замовників, що приблизно на першому етапі складає від 0-40% – авансові кошти, на другому етапі: 0-40% – власні кошти і 60-90% – це кредитні ресурси, а заключним етапом є платежі після поставки судна (остаточний розрахунок замовника), що відбувається після здачі судна замовнику.

В другому варіанті фінансування проекту відбувається за рахунок акціонерного капіталу, а також частково за допомогою авансованих, Власних і позичкових коштів, а також платежів від фінансування після поставки судна від замовників.

При використанні обох варіантів суднобудівним або судноремонтним підприємством розбіжністю є фінансування за рахунок акціонерного капіталу, а збігом є використання аван-

сованих, власних, позичкових коштів і платежів від фінансування після поставки.

При використанні в фінансуванні проектів акціонерного капіталу, що відбувається у вигляді продажу акцій учасникам проекту, а потім їх зворотного викупу верфем. Основну увагу треба звернути на домовленості по умовам купівлю-продажу цінних паперів, а саме:

- 1) продажної ціни і кількості акцій основним учасникам фінансування;
- 2) зворотної продажної ціни і кількості акцій верфі;
- 3) розмір премії або дисконту від купівлі-продажу акцій;
- 4) розмір дивідендів по проданим акціям;

Вище перераховані пункти 1-4 впливають на загальну схему і обсяг фінансування проектів, а пункти 3-4 на розмір доходів і витрат від фінансової діяльності.

При використанні в фінансуванні проектів авансованих, власних, позичкових коштів і фінансування після поставки судна, особливу увагу автор звертає на запозичені кошти, які формуються у вигляді отримання кредиту і надходження грошових коштів від продажу облігацій. Основною особливістю надання кредиту суднобудівному або судноремонтному підприємству пов'язані з умовами прийняття рішення банку верфі, який розглядає проекти на можливість їх кредитування. Основними умовами банку є затверджена прибутковість, термін проекту, умови вкладення мінімальної порогової частки від вартості проекту ініціаторів, як правило, від 15-40%, а також встановлення меж кредитного ризику учасників проекту, в основному для верфі і замовника судна.

Межі кредитного ризику, це спроможність позичальника обслуговувати борг, тобто повністю та вчасно повернути позику та відсотки за її користування. Отже, строго кажучи в період виконання проектів, верф своїми активами повинен покривати не 50-70% обсягу фінансування, а практично всі 100%, з яких 30-50% припадає на поворотні гарантії авансових платежів замовника і решта 50-70% на реальне фінансування побудови судна, перш за все на закупівлю обладнання та матеріалів [1].

При використанні в фінансуванні проектів облігацій, що відбувається у вигляді продажу облігацій учасникам проекту, а потім їх зворотного викупу верфем. Основну увагу треба звернути на домовленості по умовам купівлю-продажу цих цінних паперів, а саме:

- 1) продажної ціни і кількості облігацій основним учасникам фінансування;
- 2) зворотної продажної ціни і кількості облігацій верфі;
- 3) розмір премії або дисконту купівлі-продажу облігацій;
- 4) розмір виплати купонного доходу по облігацій.

Вище перераховані пункти 1-4 впливають на загальну схему і обсяг фінансування проектів, а пункти 3-4 на розмір доходів і витрат від фінансової діяльності.

Автор звертає увагу на значний вплив змішаного фінансування проектів на планування бюджету грошових коштів на суднобудівному або судноремонтному підприємстві. На рис. 2 представлено загальна схема змішаного фінансування проектів і взаємозв'язок з основними розділами бюджету грошових коштів.

Основною особливістю змішаного фінансування паралельних проектів є використання повного або часткового обсягу кредитних ресурсів верфем і замовником.

Процедура використання кредитних коштів в фінансуванні проекту проходить наступний порядок дій: замовник звертається в банк з проханням надати короткостроковий (на період будівництва) кредит в обсязі обумовленому з верф'ю, що поперше, необхідно для авансування грошових коштів в проект, по-друге, необхідно для узгодження з банком замовника порядку остаточних розрахунків після приймання судна замовником. Погодивши основні умови за будівельним контрактом по фінансуванню, банк через замовника запитує у банку верфі поворотні гарантії на авансові платежі, які передбачені за контрактом у вигляді гарантій банку верфі або якщо авансові платежі погоджені у вигляді продажу акцій або облігацій замовнику, то відповідно ці цінні папери будуть виступати гарантом авансових платежів банку замовника. У разі отримання цих гарантій, банк замовника дає свою згоду на фінансування будівництва.

В цілому, у світовій практиці організація фінансування будівництва судна з боку верфі і її банку (при деякому відміну в ряді країн) відпрацьована і укладається в спрощену схему, яка показує, що банк верфі грає головну роль, забезпечуючи її необхідними засобами і гарантіями. При цьому банк в якості забезпечення в обов'язковому порядку утримує так званий «Правовий титул» на судно, що будується. Це означає, що судно в будь-якій стадії його готовності, аж до поставки, включаючи всі комплектуючі, обладнання та матеріали, належить банку і тільки в момент виплати останнього платежу (тобто виплати повної ціни) «правовий титул» на судно передається судовласнику. Як правило, банк верфі реєструє наданий верф'ю «правовий титул» на судно в якості першої заставної в одному з міжнародних реєстрів. Якщо, на думку банку, цього виявляється не достатньо, він бере в якості додаткового забезпечення землю верфі, технологічне обладнання або капітальні споруди. Таке ставлення банку до забезпечення пов'язано з досить жорсткими кредитними угодами між ним і верф'ю, оскільки навіть невелика верф, може будувати одночасно кілька суден за ціною 10-15 млн. доларів за кожний проект при інтервалі між їх здачею в 4-6 місяців.

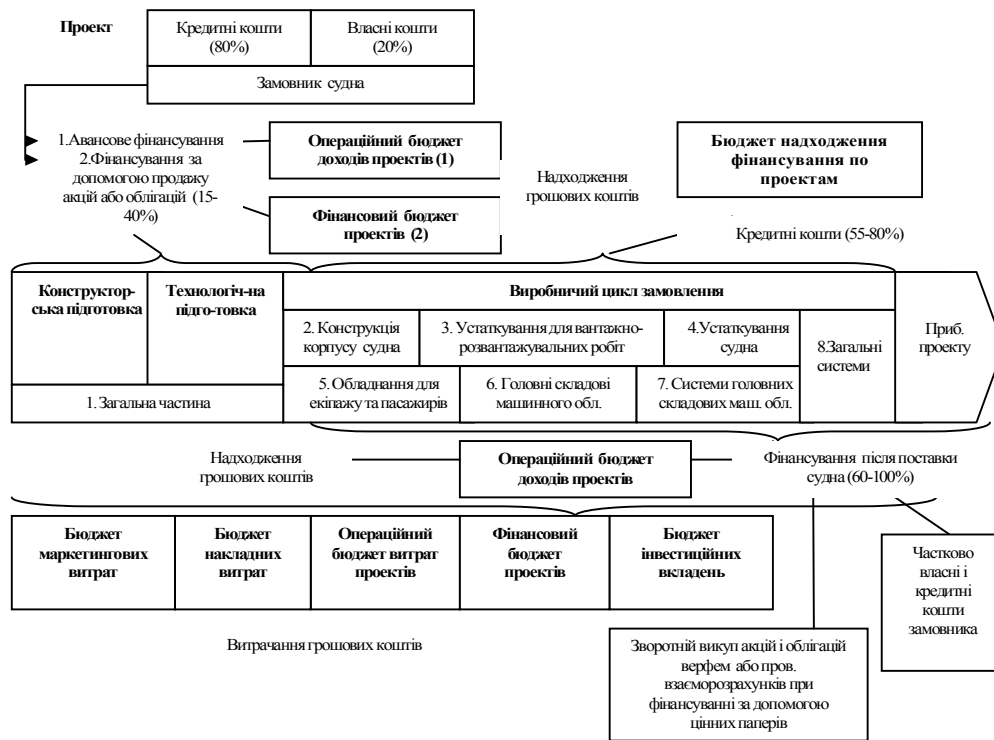


Рис. 2 Змішана схема фінансування проектів в розрізі бюджетів грошових коштів верфі

Джерело: власна розробка

Моментом поставки судна є підписання верф'ю і замовником акту (протоколу) приймання – передачі судна та отримання замовником від верфі свідоцтво про продаж судна, яке відбувається після переказу банком замовника останнього платежу і оплати, тим самим, повної ціни судна [1]. При частковому фінансуванні на базі купівлі-продажу акцій і облігацій, то відбувається наступний порядок дій: зворотний викуп цінних паперів верфем у вигляді повернення і проведення взаєморозрахунків на суму первинної купівлі акцій або облігацій замовником з урахуванням виплачених дивідендів, купонного доходу, а навіть інколи дисконту або премії в результаті купівлі-продажу цих цінних паперів. До цього моменту верф готує свідоцтво про звільнення «правового титулу» судна від реєстрації та застави. Надалі, замовник, який стає власником судна, якщо будівництво у замовника вирішено на довгостроковому фінансуванні в узгодженому обсязі, то він оформляє заставу на користь свого банку [1].

При плануванні бюджету руху грошових коштів на суднобудівному і судноремонтному підприємстві необхідно враховувати схему змішаного фінансування проектів. В ній беруть участь наступні види бюджетів верфі: операційний бюджет, фінансовий бюджет, бюджет маркетингових витрат, бюджет інших накладних витрат, а також бюджет капітальних вкладень.

В результаті аналізу автором структури і кількісних показників вище перерахованих бюджетів виявилось, що «Змішана схема фінансу-

вання проектів» завдає найбільшого впливу фінансовому бюджету, в якому надходження і відток грошових коштів залежать від розміру авансових і після поставочних платежів (операційний бюджет доходів проектів), а також від операційного бюджету витрат проектів, бюджету інших накладних витрат, бюджету маркетингових витрат і бюджету інвестиційних вкладень.

В результаті отримання грошових коштів від кредиторів або інвесторів формується база для відтоку грошових коштів згідно фінансового бюджету, де відображається кредитний портфель в розрізі нарахування заборгованості і фінансових витрат згідно проектів.

Враховуючи вище перераховані обставини, автором розглянуто приклад планування фінансового бюджету на суднобудівному або судноремонтному підприємстві. Складання фінансового бюджету починається з окремих його розділів: фінансування в розрізі проектів, фінансування іншою діяльністю, а також фінансування капітальних і загальних інвестицій. Кожний з вище перерахованих розділів фінансового бюджету має загальну структуру у вигляді: кредитний портфель, обороти по кредитному портфелю, що представлено в табл. 1.

Розділ «Кредитний портфель» складається лише з підрозділу «Позичкові ресурси», де відображена заборгованість по кредитам, акціям і облігаціям (цінні папери, які беруть участь лише в фінансуванні проектів і мають умову зворотнього викупу верфем при закінченні проектів).

Таблиця 1. Структура фінансового бюджету суднобудівного або судноремонтного підприємства

Кредитний портфель	На поч	січ	лют	бер	кві	трав	чер	лип	сер	вер	жов	лис	груд
Позикові ресурси на дату (грн.екв.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UAH													
USD													
EUR													
<b>Обороти по кредитному портфелю</b>		січ	лют	бер	квіт	трав	чер	лип	сер	вер	жов	лис	груд
Надходження позик (грн.екв.)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UAH													
USD													
EUR													
Погашення позик (грн.екв.)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UAH													
USD													
EUR													
Сплата відсотків, купонного доходу і дивідендів по акціям (грн.екв.)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UAH													
USD													
EUR													
Нарахування відсотків по кредитам, купонного доходу і дивідендів по акціям	Показ- ник	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UAH		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
НАЗВА БАНКУ ЧИ УСТАНОВИ	Зал.												
	% став ка												
	% сума												
	динаміка												
USD		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
НАЗВА БАНКУ ЧИ УСТАНОВИ	Зал.												
	% ставка												
	% сума												
	динаміка												
EUR		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
НАЗВА БАНКУ ЧИ УСТАНОВИ	Зал.												
	% ставка												
	% сума												
	динаміка												

Наступний розділ «Обороти по кредитному портфелю» складається з наступних підрозділів: надходження позик; погашення позик; сплата відсотків, купонного доходу і дивідендів по акціям; нарахування відсотків, купонного доходу і дивідендів по акціям. Основною властивістю розділів «Кредитний портфель» і «Обороти по кредитному портфелю» є їх загальний взаємозв'язок в формуванні. Підрозділи «Надходження і погашення позик» відповідають за кількісний обсяг підрозділу «Позичкові ресурси», а вже останній є базою для нарахування відсотків, купонного доходу і дивідендів по акціям.

### Висновки

Проведений аналіз наукових праць вітчизняних і зарубіжних вчених дозволив здійснити дослідження загальних видів фінансування проектів верфі в взаємозв'язку з формуванням бюджету руху грошових коштів.

Основні висновки та результати, які одержано в ході дослідження полягають в наступному.

В роботі автором розроблена схема змішаного фінансування проектів, що використовується, як основа для планування бюджету руху грошових коштів. За допомогою цієї схеми відбувається синхронізація грошових потоків верфі в розрізі її бюджетів.

В даній статі автором розглянуто особливості проектної діяльності суднобудівного або судноремонтного підприємства і запропоновано використовувати для планування наступні основні розділи бюджету руху грошових потоків:

Операційний бюджет:

1. Бюджет проектів:
    - 1.1 Бюджет операційних доходів проектів;
    - 1.2 Бюджет операційних витрат проектів;
  2. Бюджет іншої діяльності:
    - 2.1 Бюджет інших операційних доходів;
    - 2.2 Бюджет інших операційних витрат;
  3. Бюджет накладних витрат;
  4. Бюджет маркетингових витрат;
- Фінансовий бюджет:
5. Бюджет фінансування проектів;



6. Бюджет фінансування інвестиційних вкладень;

7. Бюджет фінансування іншої операційної діяльності;

Бюджет інвестиційний вкладень:

8. Бюджет капітальних інвестицій;

9. Бюджет загальних інвестицій.

В даній статті також наведено приклад планування фінансового бюджету верфі, що складається з основних розділів: позичкові ресурси; надходження позик; погашення позик; сплата відсотків, купонного доходу і дивідендів по акціям; нарахування відсотків, купонного доходу і дивідендів по акціям.

Отримавши значення вище перерахованим розділів фінансового бюджету визначається кре-

дитний портфель і обороти по кредитному портфелю. У подальших дослідженнях автор планує приділити увагу плануванню грошових потоків орієнтуючись на зміни планових платежів в періоді і коригування бюджету. Також автор планує приділяти увагу продовженню підготовленого фінансового плану або бюджету у вигляді формування платіжного балансу на підприємстві, що представляє собою інструмент для пошуку майбутніх касових розривів враховуючи планові і фактичні надходженнями і витрачанням грошових коштів; побудови синхронізації грошових коштів в розрізі пошуку найбільш оптимального рівня фінансування в часовому періоді реалізації проєктів.

### Список літератури:

1. Кошкин К.В. Финансирование портфеля проектов судостроительного предприятия / К.В. Кошкин, А.М. Возный, А.Н. Шамрай // Восточно-Европейский журнал передовых технологий, 2010. – №1/2(43). – С. 20-22.
2. Капустіна А.О. Джерела фінансування у суднобудуванні / А.О. Капустіна, Т.В. Овен // Матеріали міжвуз. студ. наук. конф. «Актуальні фінансово-економічні проблеми сучасного розвитку України», (Миколаїв, 8 лист. 2011 р.). – Миколаїв: НУК ім. Макарова, 2011. – С. 128-132.
3. Томчук В.В. Бюджет грошових потоків як складова процесу бюджетування на сільськогосподарських підприємств / В.В. Томчук // Збірник наукових праць НУДПС України. – К.: НУДПСУ, 2013. – № 1. – С. 18-25.
4. Бланк И.А. Управление денежными потоками / И.А. Бланк. – К.: Ника-Центр, Эльга, 2002. – 736 с.
5. Дем'яненко С.І. Менеджмент аграрних підприємств / С.І. Дем'яненко. – К.: КНЕУ, 2005. – 347 с.
6. Жуйріков К.К. Корпоративні фінанси : підручник / К.К. Жуйріков, С.Р. Раїм. – Алмати, 2004. – 354 с.
7. Веселовський О. Планування руху грошових коштів [Електронний ресурс] / О. Веселовський. – Режим доступу: [http://www.ufin.com.ua/analit\\_mat/sdu/113.htm](http://www.ufin.com.ua/analit_mat/sdu/113.htm).
8. Печонкін Н.Б. Формування бюджету руху грошових коштів на підприємстві [Електронний ресурс] / Н.Б. Печонкін. – Режим доступу: <http://ukrbukva.net/49226-Formirovanie-byudzheta-dvizheniya-denezhnyh-sredstv-na-predpriyatii.html>.
9. Войниченко В. Международная практика финансирования приобретения судов [Електронний ресурс] / В. Войниченко. – Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/1069>.
10. Строительство рыбопромысловых судов и организация финансирования [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://guspelagic.ru/stroitelstvo\\_rybopromyslovyh\\_sudov](http://guspelagic.ru/stroitelstvo_rybopromyslovyh_sudov).
11. Методы финансирования инвестиционных проектов [Електронний ресурс]. – Режим доступу [http://www.arendator.ru/invest\\_finance.php](http://www.arendator.ru/invest_finance.php)
12. Никифором В.Г. Судоремонтные предприятия. Экономика и управление : учеб. для ин-тов вод. трансп. / В.Г. Никифором. – М.: Транспорт, 1986. – 335 с.

Надано до редакції 08.04.2014

Пічка Артем Миколайович / Artem N. Pichka  
[land1@ukr.net](mailto:land1@ukr.net)

#### Посилання на статтю / Reference a Journal Article:

Планування бюджету руху грошових коштів враховуючи схему змішаного фінансування проєктів верфі [Електронний ресурс] / А.М. Пічка. // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2014. – № 4 (14). – С. 99-107. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opu.ua/files/archive/2014/n4.html>