

КРЕДИТУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ КРИЗИ

Досліджуються проблеми кредитування підприємств транспорту в період світової фінансової кризи та шляхи удосконалення сучасної системи банківського кредитування транспортної галузі.

Ключові слова: кредитування, процентна ставка, ризики, банківська система

Исследуются проблемы кредитования предприятий транспорта в период мирового финансового кризиса и пути усовершенствования системы банковского кредитования транспортной отрасли.

Ключевые слова: кредитование, процентная ставка, риски, банковская система

Investigated problems in the credit of transport enterprises in the global financial crisis and ways to improve the system of bank lending.

Keywords: crediting, the interest rate, risks, bank system

Вступ

Відомо, що банківське кредитування є важливим чинником розширення і зростання ділової активності підприємств транспорту.

Розвитку кредитних відносин між банками та підприємствами транспорту присвячені праці В. М. Гайдука, О. О. Непочатенка, Є. А. Фірсова, П. Т. Саблука, М. Я. Дем'яненка, І. Г. Кириленка. Але в них недостатньо висвітлюються проблеми кредитування підприємств транспорту в умовах сучасної економічної кризи.

Зазначимо, що банківські кредити допомагають вирішити проблему розширення, реконструкції, технічного переоснащення основних фондів та подальшого розвитку підприємств транспорту.

Незважаючи на збільшення попиту на банківські кредити, сучасні обсяги кредитування підприємств транспорту є незначними. Це можна пояснити високою вартістю кредитів та високим кредитним ризиком транспортної галузі.

Постановка завдання

У статті ставиться декілька завдань: 1) дослідити особливості кредитування транспортного сектору; 2) надати пропозиції щодо удосконалення механізму кредитування підприємств транспорту.

Результати

Відомо, що у зв'язку з обмеженістю бюджетного фінансування банківське кредитування стає одним із основних джерел фінансування поточ-

них та інвестиційних проектів транспортних підприємств України.

Світова економічна криза, яка в Україні набула найважчої форми прояву, негативно вплинула на кредитні відносини у транспортному секторі економіки. Різке скорочення транспортних перевезень призвело до значного погіршення фінансового стану підприємств цієї галузі. У той самий час кредитні установи збільшили відсотки за кредитами з 16–18 % у першому півріччі 2008-го року до 28–30 % у грудні 2008 року. Зменшення та подорожчання фінансування, у свою чергу, загрожує подальшому ефективному розвитку транспортного сектору України. За таких умов, на думку деяких економістів, держава повинна підтримати банки, які активно продовжують кредитувати транспортні підприємства [1].

Відомо, що у період сучасної економічної кризи більшість закордонних банків залишили фінансовий ринок України. Але декілька вітчизняних та російських банків продовжують кредитування підприємств транспорту, хоча й значно скоротивши обсяги таких кредитів (Промінвестбанк, Альфа, ВТБ, Ощадбанк Росії, Приватбанк, Укрексімбанк, Ощадбанк).

Відзначимо, що вартість кредитних ресурсів для підприємств транспорту залежить, у першу чергу, від процентної ставки (фіксована або плаваюча), яку використовує кредитна установа. Фіксована процентна ставка застосовується за згодою сторін (банку і позичальника) і притаманна стабільній економіці та короткостроковим кредитам.

Плаваюча процентна ставка є засобом зменшення ризику банківських втрат в умовах нестабільної економіки, значних темпів інфляції і при довгостроковому кредитуванні. За кредитним договором плаваюча процентна ставка періодично переглядається і прив'язується до облікової ставки центрального банку з урахуванням ситуації на кредитному ринку.

Відомо, що сучасний транспортний сектор України характеризується нестійкістю і високим ступенем ризику. Понад 30 внутрішніх та зовнішніх ризиків можуть вплинути на результати діяльності транспортного сектору економіки. Застосування прогресивних технологій транспортування до певної міри може обмежити внутрішні ризики, але зовнішні ризики вимагають відповідного страхування. Проте підприємства транспортного сектору в умовах кризи зменшили розміри страхових внесків, що, у свою чергу, значно обмежує їх доступ до банківського кредитування.

Більша частка кредитів, які банки надали транспортним підприємствам, припадає на «овердрафти». Цей вид кредитування є найбільш вигідним для обох сторін.

Для підприємств транспорту переваги «овердрафту» такі: фіксована процентна ставка; можливість лонгувати кредит; низькі, у порівнянні зі строковими кредитами, процентні ставки тощо.

Відзначимо, що подальше удосконалення механізму кредитування транспортної галузі має полягати у такому:

- 1) оптимізація процентної політики банку щодо встановлення диференційованих підходів до кредитування підприємств транспорту;
- 2) зменшення кредитних ризиків шляхом впровадження системи рейтингів надійності підприємств транспорту;
- 3) створення належної інфраструктури кредитного ринку та розробка відповідних правових положень щодо захисту прав кредиторів;
- 4) удосконалення юридичного механізму реструктуризації заборгованості;
- 5) впровадження ефективних продуктів страхування кредитних ризиків;
- 6) оптимізація організаційної структури підрозділів банку та розмежування функцій у кредитному процесі.

Висновки

Для подальшого розвитку й удосконалення системи банківського кредитування підприємств транспорту необхідно вживати заходи щодо зменшення ризиків неповернення кредитних

коштів, а саме:

- надавати перевагу тим підприємствам транспорту, які мають декілька джерел доходів, тобто займаються диверсифікованою діяльністю;
- активніше надавати кредитну підтримку підприємствам, які раніше добре себе зарекомендували у кредитних відносинах з банком.

Поновлення кредитування транспортної галузі - це комплексна проблема, яку необхідно вирішувати не тільки комерційним банкам, але й Уряду, парламенту і Національному банку України.

Зараз можна стверджувати, що банківська система має достатні гривневі ресурси для відновлення такого кредитування (процентні ставки за кредитами почали знижуватися). Проте багато в чому запорукою успіху при поновленні кредитування підприємств транспорту є ступінь проблемності вже накопиченого банком кредитного портфеля. З одного боку, «старі» кредити «підштовхують» банки до активізації кредитування, з іншого - існують серйозні побоювання щодо можливості виникнення нових дефолтів.

Крім того, активізувати кредитування транспортної галузі можна за допомогою відповідних змін у чинному законодавстві. По-перше, необхідно затвердити низку змін у положеннях, які регламентують питання формування резервів під кредитні операції. По-друге, повинні бути чітко прописані права кредиторів. Як свідчить вітчизняна практика, багато позичальників не сплачують за кредитами або несвоєчасно здійснюють такі платежі. У чинному законодавчому полі банкам складно знаходити компромісні рішення з такими позичальниками (у тому числі через недосконалість судової системи).

БІБЛОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Глушенко, С. В. Регулювання кредитних ринків в умовах кризових явищ: європейська та українська практика [Текст] / С. В. Глушенко // Наукові записки. – 2009. – Т. 94. – С. 18-22.
2. Геєць, І. О. Актуальні проблеми та удосконалення кредитних відносин банківських установ з підприємствами [Текст] / І. О. Геєць // Економіка та держава. – 2006. - № 6. – С. 37-38.
3. Грищенко, О. Гроші та грошово-кредитна політика [Текст]: навч. посібник / О. Грищенко. – К.: Основи, 2006. – 371с.
4. Жукова, Н. Особливості кредитування комерційними банками суб'єктів господарювання в Україні [Текст] / Н. Жукова // Банківська справа. – 2006. - № 2. – С. 65-72.

Надійшла до редколегії 06.02.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.