

4. Основы экономической безопасности (государство, регион, предприятие, личность) / Под ред. Е. А. Олейникова. — М.: Интел-Синтез, 1997.

5. Экономическая и национальная безопасность / Под ред. Е. А. Олейникова. — М.: Экзамен, 2004 та ін.

6. Пастернак-Таранушенко Г. А. Економічна безпека держави. — К.: Ін-т держ. упр. і самоврядування при КМ України. — 1994

7. Гончаренко О. М., Лисицин Є. М. Методологічні засади розробки нової редакції концепції національної безпеки України. — К.: НІСД, 2001.

УДК 330.322

## РОЛЬ КРЕДИТУВАННЯ У ВИРІШЕННІ ПРОБЛЕМ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНИХ ЕКОНОМІЧНИХ УМОВАХ

Кандидат економічних наук Бойко В.В.,  
Кириченко Г.В.

*Результати досліджень дозволяють встановити, що основними проблемами транспортної галузі в сучасних економічних умовах є: зменшення доходів через зниження попиту на перевезення; зростання цін на матеріальні ресурси; висока ступінь зносу основних засобів; зменшення обсягів інвестування; недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності підприємств; невирішеність питання щодо джерел фінансування транспортної галузі. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, будівництво та ремонт доріг, проведення ринкових реформ — все це сприятиме розвитку транспортної галузі.*

*The research results allow to discover that the major problems of the transport sector in the current economic conditions are: the reduction of income due to lower demand for transportation, increasing of prices for material resources, the high degree of depreciation of fixed assets, reducing investment, inadequate legislation framework of business activities; unsolved problem for funding the transport industry. Increased investment in the sector, improving the tariff policy, the development of international transport, building and repairing of motorways, market-oriented reforms — all this factors promote the development of the transport industry.*

**Постановка проблеми.** Соціально-економічна ситуація, що склалася в Україні починаючи з кінця 2008 року пов'язана зі світовою фінансовою кризою. Економіка України досить інтегрована у світове господарство і тому поширення рецесійних процесів у світі, падіння попиту та цін на світових товарних ринках відобразилося на внутрішніх процесах України і, зокрема, на становищі реального сектору економіки.

Водночас суттєво зменшились прибутки фінансових установ, погіршилася якість їх кредитних портфелів за рахунок неповернення іпотечних позик. Банки фактично припинили кредитування фізичних осіб, а це, своєю чергою, призвело до падіння попиту на товари та послуги всередині держави.

Таким чином, розробка економічних стратегій розвитку підприємств транспорту потребує визначення та аналізу проблем транспортної галузі, напрямків їх вирішення, а в сучасних умовах господарювання, коли підприємствам, зокрема транспортним, вкрай необхідні кошти не тільки для стратегічного розвитку, але й для підтримки поточного стану — питань використання кредитування для фінансування їхньої діяльності.

**Аналіз публікацій та постановка завдання.** Теоретичні та практичні аспекти використання кредитування в діяльності підприємств широко представлені в роботах вітчизняних і закордонних економістів [1], якими визначено сутність та форми кредиту, його функції та принципи кредитування тощо. Проте, роль кредитування у вирішенні основних проблем розвитку транспортної галузі в сучасних економічних умовах висвітлені недостатньо.

**Основна частина.** Результати аналізу статистичної та періодичної інформації [2,3,4] дозволяють встановити, що основними проблемами транспортної галузі в сучасних економічних умовах є:

- 1) зменшення доходів через зниження попиту на перевезення;
- 2) зростання експлуатаційних витрат;
- 3) висока ступінь зносу основних засобів;
- 4) зменшення обсягів інвестування;

- 5) недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності транспортної галузі;
- 6) низька конкурентоспроможність галузі на внутрішньому та зовнішньому ринках;
- 7) невирішеність питання щодо джерел фінансування транспортної галузі.

У 2009 році падіння обсягів транспортних перевезень становило 21,9% (вантажооборот знизився на 22,5%, а пасажирооборот — на 12,7%). Тенденція щодо скорочення обсягів перевезень спостерігалася для всіх видів транспорту: автотранспортними підприємствами перевезено на 34,5% менше вантажів ніж у 2008 р.; вітчизняний морський та річковий флот виконав перевезень вантажів менше на 51%; Укрзалізницею перевезено на 3% вантажів менше; авіаційним транспортом перевезено на 16,9 % вантажів менше, ніж у попередньому році. Проте за січень-вересень 2010 року обсяги вантажообороту зросли на 8,7% і становили 293,2 млрд. ткм; підприємствами транспорту перевезено 548,6 млн. т вантажів, що на 10,4% більше, ніж за аналогічний період попереднього року.

Динаміка перевезень вантажів пов'язана із тенденціями у виробництві в базових галузях промисловості: через зменшення у 2009 році і зростання у 2010 році попиту на послуги транспортної галузі з боку підприємств машинобудування, виробництва іншої неметалевої мінеральної продукції, металургійного виробництва та виробництва готових металевих виробів, добувної промисловості та динамікою ділової активності підприємств інших сфер економіки.

Зменшення пасажирообороту у 2009-2010 роках пов'язане із уповільненням зростання доходів населення та зниженням ділової активності громадян.

На обсяги вантажообороту та пасажирообороту суттєвий вплив здійснює зростання експлуатаційних витрат. Значні подорожчання паливно-мастильних матеріалів, інших матеріальних та енергетичних ресурсів, підвищення рівня мінімальної заробітної плати впливають на формування собівартості перевезень. Як наслідок, сучасний рівень тарифів на перевезення не дозволяє покривати поточні витрати суб'єктів господарювання на надання транспортних послуг, оновлювати рухомий склад, покращуючи якість перевезень.

Третя проблема транспортної галузі, яка накопичувалася протягом багатьох років — висока ступінь зносу основних засобів підприємств. За останні десять років ступінь зносу основних засобів підприємств транспортної галузі зріс із 44% (у 2000 р.) до більш ніж 60% (у вересні 2010 р.). Застарілий склад основних засобів підприємств, зокрема їх активної частини, не дозволяє здійснювати перевезення якісно і потребує вкладення коштів в оновлення та модернізацію матеріально-технічної бази.

Обсяги інвестування в галузь не відповідають її реальним потребам і ситуація навіть погіршується. В 2009 році інвестиції в галузь скоротилися на 33,3% і становили 24555,1 млн. грн. За перше півріччя 2010 року було освоєно порівняно з аналогічним періодом 2009 року 95,2% інвестицій в основний капітал транспорту та зв'язку. Такий стан справ не дозволяє підприємствам галузі ефективно функціонувати та розвиватися.

Важливою проблемою є недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності транспортної галузі, повільним вирішенням питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права. Склалася ситуація, коли правила перевезення вантажів, інші документи є аналогами документів радянських часів, які стримують діяльність перевізників та знижують ефективність їх роботи.

Однією з головних проблем розвитку транспортної галузі є її низька конкурентоспроможність. В наступні десять років передбачено активізацію процесів інтеграції України до європейської та світової транспортних систем [3]. Однак, на сьогодні транспортна система України не в повній мірі та в недостатніх обсягах готова до забезпечення перевезень на належному рівні. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортної галузі транспорт є непривабливим як для вітчизняних, так і для зарубіжних інвесторів, внаслідок чого збільшується зношення основних засобів підприємств, погіршується їх структура, не забезпечується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людей. Все це в умовах жорсткої конкуренції призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств та населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави.

Однією з найгостріших проблем діяльності більшої частини суб'єктів транспортної галузі є проблема пошуку і отримання фінансових ресурсів, необхідних для авансування процесу господарювання та розвитку.

В умовах ринкової економіки для підприємств може бути використано п'ять основних способів фінансування діяльності: самофінансування, пряме фінансування через механізми ринку капіталу, банківське кредитування, бюджетне фінансування та взаємофінансування господарюючих суб'єктів. В сучасних еконо-

мічних умовах, коли значна частка підприємств відчуває дефіцит оборотних коштів, а ринок капіталу не розвинутий, кредитування суб'єктів господарювання стає основним джерелом фінансування їх розвитку.

Кредит забезпечує трансформацію грошового капіталу в позичковий та відображає стосунки між кредиторами та позичальниками з приводу перерозподілу вартості на засадах повернення та платності. Кредити надаються позичальникам для здійснення заходів, пов'язаних із: розвитком поточної виробничої діяльності та товарообігу (поповнення оборотних коштів); експортно-імпортними операціями позичальника; задоволенням споживчих потреб; здійсненням інвестиційної діяльності.

Провідною формою кредитування як суб'єктів господарювання, так і населення виступає банківський кредит, обсяги якого в Україні за останні п'ять років збільшилися в 7,7 разів [5]. Переважна частина кредитів (71%) спрямовується на фінансування поточних короткострокових потреб суб'єктів господарювання. Частка кредитів в інвестиційну діяльність складає 13% від загальної їх суми, що свідчить про низьку інвестиційну активність банківських установ.

Таким чином, джерелами фінансування інвестиційної діяльності підприємств переважно є власні фінансові ресурси. Обмеженість зовнішнього фінансування гальмує інвестиційну діяльність транспорту, тому важливим питаннями є пошук і розробка схем залучення банківських кредитів і коштів населення для фінансування інвестиційних проектів.

За умов ринкової економіки кредит набуває виняткового значення для забезпечення процесу реконструкції і розвитку підприємств малого та середнього бізнесу, для яких кредит є єдиним джерелом залучення зовнішніх ресурсів.

Одна з найгостріших економічних проблем України — неготовність банків кредитувати реальний сектор. Кредитуванням підприємств займаються лише держбанки, проте фінансують вони винятково найбільші держкомпанії. До того ж банківський сектор не може запропонувати підприємствам і громадянам прийнятних відсоткових ставок, оскільки в умовах кризи фінансові установи не могли залучити дешевого позичкового ресурсу.

Заважає банкам розгорнути кредитування й сумний досвід: частка проблемної кредитної заборгованості в банківській системі за оцінками різних фахівців складає від 14 до 30 %. В таких умовах банки не ризикують нарощувати обсяги кредитних портфелів і здебільшого відмовляються розглядати можливість надавати позики новим корпоративним клієнтам.

**Висновок.** У даний час транспортні підприємства потребують фінансових ресурсів для свого розвитку. В сучасних умовах необхідно здійснити ряд необхідних заходів для відновлення процесу кредитування, створення сприятливих умов для підвищення ефективності діяльності транспортних підприємств, як невід'ємної частини структури економіки. Особливе значення для розвитку сектора підприємств транспорту має проблема державного сприяння у їх фінансовому забезпеченні та створенні умов для залучення банківського капіталу в реальний сектор.

Додаткової підтримки, зокрема, потребують напрямки пасажироперевезень, які на всіх видах транспорту завжди були збитковими і субсидіювались за рахунок вантажоперевезень. Неадаптованість пасажирських підприємств до ринкових умов господарювання, нездатність ринкового механізму забезпечити суспільство необхідним обсягом пасажирських послуг за оптимально доступними тарифами, зниження платоспроможного попиту на перевезення, неефективність державної політики бюджетної підтримки пасажирообслуговуючої галузі, економічна нестабільність галузей національної економіки потребує фінансування з державних та місцевих бюджетів, позабюджетних коштів (залучення кредитів, інвестицій, у тому числі технічної допомоги міжнародних союзів та фінансових організацій).

Досліджені проблеми транспорту, які виникають в умовах загострення економічної ситуації в країні, потрібно враховувати при реформуванні транспортного сектору економіки. Збільшення інвестицій в галузь, вдосконалення тарифної політики, розвиток міжнародних перевезень, будівництво та ремонт доріг — все це сприятиме зростанню транспортного потенціалу вітчизняної економіки.

## Література

1. Голуб А. Семенюк Л. Смовженко Т. Гроші. Кредит. Банки: Навч. посібник. — Львів: редакція, 1997.
2. Статистичний щорічник України — К.: Головне управління статистики, 2009.
3. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. — <http://old.mtu.gov.ua>.
4. Офіційний сайт Держкомстату України. — <http://ukrstat.gov.ua>.
5. Офіційний сайт Національного банку України. — <http://www.bank.gov.ua>.