

# ЕКОНОМІЧНИЙ АНАЛІЗ В ДІЯЛЬНОСТІ БАНКІВСЬКИХ УСТАНОВ

УДК 338

Наталія АНТИПОВА

асистент кафедри фінансів, обліку та аудиту,  
Київський національний авіаційний університет

## НЕОБХІДНІСТЬ ЕКОНОМІЧНИХ ТА ІНСТИТУЦІЙНИХ ПЕРЕДУМОВ ДЛЯ РОЗВИТКУ КРЕДИТНИХ ВІДНОСИН В УКРАЇНІ

*У статті розглянуто передумови кредитних відносин, які створюються позичальниками та кредитодавцями, а також опосередкованими учасниками цих відносин, з метою їх подальшої гармонізації та нормального розвитку.*

**Ключові слова:** кредитні відносини, економічні передумови, кредитні ресурси, інституційні передумови, диверсифікація ризиків, кредитоспроможний попит, кредитні зобов'язання.

Нормальний розвиток кредитних відносин можливий у разі наявності необхідних передумов. Такі передумови різноманітні, але серед основних слід виділити: економічні, правові та інституційні. При цьому неабияку роль у створенні цих передумов відіграють суб'єкти господарювання, а саме – банки, підприємства (у нашій статті на прикладі автотранспортних підприємств) і державні органи. На сьогодні актуальним для розвитку кредитних відносин в Україні є саме впровадження певних заходів для створення оптимальних передумов з подальшим їх використанням, спрямованим на розвиток кредитних відносин саме між українськими банками та автотранспортними підприємствами. Методологічні основи наявності і необхідності економічних та інституційних передумов кредитування досліджувались і розглядалися у працях таких відомих вчених-економістів як Л. Абалкін, Л. Кролівецька, М. Крупка, В. Лагутін, В. Медведєв, Л. Рябініна і т. д.

Метою статті є визначення необхідності та використання основних передумов, які забезпечують ефективний розвиток кредитних відносин в Україні, а також виявлення основних проблем їх ефективного функціонування і наведення можливих способів їх подолання.

Нормальний розвиток кредитних відносин можливий у разі наявності необхідних передумов, а саме: економічних, правових та інституційних. Конкретні економічні передумови розвитку кредитних відносин між сучасними банками та автотранспортними підприємствами виникають за наявності у перших достатніх кредитних ресурсів, а у других – потреби в кредитах та здатності їх повертати. В Україні кредитні ресурси комерційних банків поки що обмежені, незважаючи на значне збільшення їх кількості в останні роки. Сказане стосується насамперед середньо- та довгострокових ресурсів.

Недостатньою є кредитоспроможність значної частини автотранспортних підприємств. Більшість з них нездатна забезпечити середньо- та довгострокові зобов'язання.

Незважаючи на значні кроки, зроблені в останні роки стосовно створення нормативно-правової бази,

необхідної для розвитку кредитних відносин, низка пов'язаних з цими відносинами питань все ще не має належного правового врегулювання. До цих питань слід зарахувати:

- незадовільне правове врегулювання процедур банкрутства неспроможних боржників і повернення стягнення на заставлені ними активи, разом із позасудовим;
- відсутність правового врегулювання питань, пов'язаних з державною реєстрацією рухомого і нерухомого майна та прав на нього, зокрема боргових обтяжень;
- недостатнє правове забезпечення діяльності іпотечних установ та емісії інструментів іпотечного рефінансування тощо.

Інституційні передумови полягають у тому, що, крім безпосередніх учасників кредитних відносин (у нашому випадку банків та їх позичальників – автотранспортних підприємств), для забезпечення нормального стану та розвитку цих відносин необхідні такі інститути як реєстраційні органи, оціночні фірми, нотаріальні контори, страхові компанії, фондові біржі, суди тощо. Реєстраційні органи повинні забезпечити ведення реєстру боржників України, а також реєстру нерухомості та прав на неї. Наявність єдиного реєстру боржників сприятиме значному зниженню кредитних ризиків комерційних банків за умови повноти та актуальності цього реєстру. Оціночні фірми (незалежні оцінювачі) проводять грошову оцінку активів (нерухомого майна тощо) за замовленням зацікавленої сторони, також із метою забезпечення кредитів. Нотаріуси посвідчують кредитні угоди та інші документи, без яких кредитні відносини неможливі. Страхові компанії страхують майно, в тому числі предмети застави, та фінансові ризики, зокрема кредитні, що значною мірою сприяє розвитку кредитних відносин. Фондові біржі сприяють рефінансуванню банків шляхом емісії ними боргових інструментів, зокрема іпотечних. Суди вирішують суперечки, які виникають між сторонами кредитних відносин [2, с. 35].

У сучасній Україні інституційні передумови щодо кредитних відносин наявні лише частково. Не створена поки що єдина державна кадастрово-реєстраційна

система, недостатньо розвинені фондові ринки та ринки нерухомості, суди перевантажені і розгляд справ щодо порушень у цій сфері здійснюється ними надто повільно.

З цього приводу вважаємо за доцільне зазначити наступне: спеціалізація кредитних установ, зокрема банків, обмежує сферу їх діяльності і тим самим сприяє підвищенню банківського менеджменту саме у цій сфері (спеціалізовані банки краще знають специфіку підприємств своєї галузі та особливості їх кредитування). З одного боку, це знижує кредитні ризики, а з іншого – підвищує їх (неможливою стає диверсифікація ризиків).

У сучасних умовах дуже значним є ризик масового неповернення кредитів підприємствами, наприклад у зв'язку із несприятливими політичними умовами. Ця обставина може призвести до втрати ліквідності спеціалізованого банку. Суттєве зниження зазначеного ризику в найближчі роки видається проблематичним, оскільки потребує відповідного рівня розвитку економіки країни загалом та її транспортного сектору зокрема.

Універсальні банки можуть диверсифікувати свої ризики, але не мають змоги належним чином враховувати специфіку транспортних підприємств. Цей недолік можна усунути шляхом стандартизації кредитної діяльності банків стосовно автотранспортних підприємств (тобто застосування таких процедур, які дозволяють мінімізувати кредитні ризики на підставі оцінки позичальників, кредитів та їх забезпечення тощо). Крім того, витрати на обслуговування стандартизованих кредитів набагато нижчі порівняно з унікальними.

Зарубіжний досвід показує, що успішність діяльності спеціалізованих банків залежить від рівня розвитку цього сектору економіки і ефективності державного регулювання грошово-кредитних відносин у цьому секторі [ 8, с. 67]. Оскільки ці позиції в Україні бажать кращого, комерційні банки в нашій країні не прагнуть поки що трансформуватися в спеціалізовані.

Окрім усього вище сказаного, передумови розвитку кредитних відносин можна класифікувати залежно від того, ким ці передумови створюються.

Розглянемо передумови, які створюються автотранспортними підприємствами. Загалом ці передумови можна визначити як «кредитоспроможний попит на банківські позички» з боку підприємств, тобто вони зводяться до:

- потреби підприємств у банківських кредитах;
- спроможності підприємств виконувати свої кредитні зобов'язання.

Потреба підприємств у банківських кредитах – одна із небагатьох передумов, яку можна вважати достатньою. Нестача оборотних засобів, необхідність фактично заново створювати матеріально-технічну базу зумовлюють гостру потребу підприємств у коротко-, середньо та довгострокових кредитах. Зовсім інша ситуація, як відомо, утворилася стосовно спроможності автотранспортних підприємств виконувати свої кредитні зобов'язання. Незадовільний фінансовий стан більшості автотранспортних підприємств, відсутність достатнього та ліквідного забезпечення кредитів не дозволяє їм задовольняти таку потребу. Слід зазначити, що фінансовий стан підприємств залежить не тільки від їх діяльності. Значна частина факторів, що визначають цей стан, перебуває поза сферою впливу підприємств (насамперед

сказане стосується забезпечення попиту на цей вид послуг, умов оподаткування, страхування, кредитування тощо).

Разом з тим, автотранспортні підприємства далеко не повністю використовують можливості покращення свого фінансового стану.

Розглянемо передумови, які створюються банками. Крім наявності кредитних ресурсів, про що вже зазначалося, до таких передумов належить високий рівень менеджменту кредитної діяльності банків, насамперед оцінки кредитоспроможності позичальників і доцільності кредитування бізнес-проектів та супроводження кредиту; важливе значення має також вибір банками методів кредитування.

Розглянемо передумови, які створюються опосередкованими учасниками кредитних відносин. Такими учасниками є держава та структури, визначені при розгляді інституційних передумов. Роль держави у створенні передумов кредитних відносин надзвичайно важлива і полягає насамперед у: створенні нормативно-правової бази цих відносин; забезпеченні цінового паритету між секторами економіки шляхом регулювання цін ринковими методами; оптимізації податково-бюджетних відносин між державою та автотранспортними підприємствами і банками (оподаткування, державне фінансування програм для автотранспортних підприємств тощо); створенні сприятливих умов для страхової діяльності в автотранспортному секторі; частковій компенсації кредитних та страхових ставок для автотранспортних підприємств. Жодна із перерахованих передумов в Україні повною мірою не забезпечена.

Усі передумови кредитних відносин, які створюються позичальниками та кредитодавцями, а також опосередкованими учасниками цих відносин, крім держави, є мікроекономічними [10, с. 64].

До макроекономічних передумов належать такі, як стійкість національної валюти, загальне економічне зростання, ступінь інтеграції національної економіки в світову, інвестиційний рейтинг країни, а також перераховані вище при визначенні ролі держави [ 10, с. 75 ].

На нашу думку, до заходів мікроекономічного рівня, які необхідно вжити з боку автотранспортних підприємств, відносяться:

- виявлення невикористаних можливостей покращення фінансового стану та способів їх використання;
- аргументоване обґрунтування потреби в банківських кредитах та термінів їх повернення;
- підвищення рівня підготовки кредитних заявок та супровідних документів.

Зазначені заходи реалізуються в процесі оптимізації діяльності автотранспортних підприємств.

До заходів, які необхідно вжити з боку банків, належать:

- розширення ресурсної бази кредитних операцій;
- підвищення надійності оцінювання фінансового стану автотранспортних позичальників;
- визначення доцільності кредитування запропонованих бізнес-проектів із застосуванням сучасних методів та прийомів їх оцінки;
- покращення аналізу достатності та ліквідності забезпечення запрошуваних кредитів за участю, при потребі, незалежних оцінювачів.

Особливо актуальними є заходи, пов'язані з покращенням оцінювання банками фінансового стану

підприємств та доцільності кредитування запропонованих цими підприємствами бізнес-проектів.

Серед заходів, які забезпечать створення необхідних економічних передумов розвитку кредитних відносин, на нашу думку, слід виділити:

- підтримання стійкості національної валюти;
- забезпечення загального зростання української економіки;
- забезпечення цінового паритету між автотранспортними підприємствами та споживачами їх послуг.

До заходів, спрямованих на створення необхідних правових передумов слід віднести насамперед розроблення та прийняття відповідного пакету Законів України, а саме:

- «Про ринок земель»;
- «Про особливості створення та діяльності іпотечних установ»;
- «Про іпотечні цінні папери»;
- «Про іпотечне кредитування, операції з консолідованим іпотечним боргом та іпотечні сертифікати» та інші.

Крім того, серед заходів, спрямованих на створення необхідних передумов для розвитку кредитних відносин, ми вбачаємо:

- створення єдиної державної реєстраційної системи, яка надаватиме достовірну інформацію про рухоме нерухоме майно та права на нього;
- сприяння розвитку страхових компаній та стимулювання державою їх діяльності в автотранспортному секторі економіки;
- створення за участю держави першої в Україні спеціалізованої установи другого рівня, яка б забезпечувала рефінансування комерційних банків, що надаватимуть кредити під заставу рухомого та нерухомого майна.

Отже, з усього викладеного вище у статті, ми бачимо, що сучасний стан української економіки потребує кардинальних змін у автотранспортних відносинах. Широке залучення рухомого майна та об'єктів

нерухомості в економічний оборот є обов'язковою передумовою значного росту інвестицій. На сьогодні необхідно прийняти низку законів, які регулюватимуть майнові відносини, розвиток лізингу та іпотеки тощо, а також слід створити необхідні інституційні передумови. Помітне місце серед зазначених заходів належить таким, як створення ефективної системи реєстрації прав на нерухоме майно. Система реєстрації прав на майно має ключове значення в забезпеченні економічного обороту рухомого та нерухомого майна. Державний захист інформації, яка міститься в системі реєстрації, є обов'язковою умовою її ефективного функціонування. Це означає, що держава має нести повну відповідальність за інформацію, яка вноситься до бази даних. Лише за цієї обставини система реєстрації викликати довіру у користувачів, що забезпечить її ефективність.

Надзвичайно важливим аспектом є ведення кадастру та реєстру прав (неборгових обмежень та боргових обтяжень) однією установою, що сприятиме розширенню можливостей отримати повну та достовірну інформацію в одному місці, та буде зручно для користувачів реєстраційної системи і дасть змогу забезпечити ефективне функціонування такої системи.

Україна лише приступає до створення нової ефективної системи реєстрації майна та прав на неї, що буде відповідати вимогам ринкової економіки, а тому має можливість врахувати багатий зарубіжний досвід з усіма його досягненнями та помилками і запровадити високоефективну систему реєстрації. Важливою складовою єдиної Державної реєстраційної системи має бути реєстр прав на рухоме та нерухоме майно та їх обмеження.

Як вже зазначалося, вирішальна роль у створенні макроекономічних передумов розвитку кредитних відносин між банками та автотранспортними підприємствами належить державі і буде розвиватися залежно від того, яка буде на сучасному етапі політика держави.

## Список літератури

1. Портер М. *Международная конкуренция* / М. Портер ; Пер. с англ. — М. : Международные отношения, 1993.
2. Мескон М. Х. *Основы менеджмента* / М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоури ; Пер. с англ. — М. : Дело, 2000.
3. Фатхутдинов Р. А. *Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление* / Р. А. Фатхутдинов. — М. : ИНФАН, 2001.
4. Кулаков В. О. *Застосування маркетингових досліджень на АТП як основна вимога ринкової економіки* / В. О. Кулаков, М. С. Макєєв. — К. : Київ, 2010.
5. Адаменко М. В. *Переваги та недоліки оцінки кредитоспроможності підприємства* / М. В. Адаменко // *Матеріали III Всеукраїнської заочної наукової конференції "Актуальні питання сучасної економіки"*. — Умань, 2011. — Ч. 1.
6. Азарова А. О. *Підходи до формалізації механізму оцінювання фінансового стану підприємства* / А. О. Азарова, О. В. Рузакова // *Фінанси України*. — 2006. — №12.
7. Алексюк О. А. *Теоретико-методологічні засади аналізу інвестиційної привабливості підприємства* / О. А. Алексюк // *Наукові праці*. — Кіровоград, 2004. — Вип. 5, ч. 2.
8. Батрак К. В. *Концептуальні основи оцінки кредитоспроможності позичальників* / К. В. Батрак // *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. — 2006. — № 5.
9. Білик М. С. *Порівняльний аналіз та оцінка інвестиційної привабливості підприємств з використанням методів сучасного факторного аналізу* / М. С. Білик // *Вісник*. — Львів, 2003. — № 466: *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*.
10. Бойчик І. М. *Економіка підприємства: навчальний посібник* / І. М. Бойчик. — К. : Атіка, 2007.

## РЕЗЮМЕ

**Антипова Наталья**

**Необходимость экономических и институциональных предпосылок для развития кредитных отношений в Украине**

В статье рассмотрены предпосылки кредитных отношений, которые создаются заемщиками и кредиторами, а также посредниками этих отношений, с целью их дальнейшей гармонизации и нормального развития.

---

## RESUME

*Antipova Nataliya*

**Necessity of economic and institutional conditions for the development of credit relations in Ukraine**

The article describes the conditions of credit relations, which are created by borrowers and lenders, as well as mediators of the relationship, with the aim of their further harmonization and normal development.

*Стаття надійшла до редакції 01.03.2013 р.*