

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки

Ефективна ЕКОНОМІКА

Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет



№ 11, 2011

[Назад](#)

[Головна](#)

УДК 658.5: 339.13

І. С. Гуцал,
д.е.н., професор, Тернопільський національний економічний університет
І. В. Струтинська,
аспірант, Тернопільський національний технічний університет імені І. Пулюя

КРЕДИТУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ СТВОРЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

В даній статті розглядаються актуальні питання становлення та розвитку логістичної інфраструктури нашої країни. Розглянуто участь банків у процесі формування нової логістичної інфраструктури яка буде здатна реагувати на глобальні зміни світового ринку.

The pressing questions of becoming and development of logistic infrastructure of our country are examined in this article. Participation of banks is considered in the process of forming new logistic infrastructure which will be able to react on the global changing of world market.

Ключові слова: логістичний центр, глобалізація, логістична інфраструктура, кредитування, кредитна лінія, строковий кредит, банківський консорціум, логістичний сервіс.

Keywords: logistic center, globalization, logistic infrastructure, crediting, credit line, urgent credit, bank consortium, logistic service.

Вступ. Розвиток світової економіки свідчить, що основні матеріальні та фінансові потоки зосереджені в глобальній Євразійській мережі. У даній мережі вже організовані логістичні центри, де відбувається багато логістичних операцій та процесів. Завдяки цьому ринок плановірно наповнюється необхідними товарами, сировиною, матеріалами, забезпечено їх стійкий збут. Враховуючи те, що Україна є вузловим центром транспортно-логістичної інфраструктури Євроазіатської мережі, а також зважаючи на недавнє розширення Євросоюзу, варто зауважити, що логістичні проекти (центри) сусідніх країн «підійшли» безпосередньо до українського кордону. Таким чином, посилення впливу глобалізації на національну економіку спричиняє необхідність реформування вітчизняної інфраструктури логістики.

Істотний внесок у вивчення та розкриття сутності функціонування інфраструктурної логістики, здійснили як сучасні зарубіжні науковці – С. Абт, Б. Анікін, А. Бусигін, С. Єрмошина, Т. Кадиев, С. Календжян, Ф. Кльозе, Ф. Пфоль, М. Троцкі, Дж. Б. Хейвуд, так і вітчизняні учені-економісти – Б. Андрушків, О. Вівчар, М. Григорак, П. Дудкін, А. Кальченко, Є. Крикавський, Р. Ларіна, М. Окландер, В. Смирчинський, Р. Федорович, Н. Чухрай. Проблеми визначення місця логістичних центрів у логістичному ланцюгу присвячені дисертаційні роботи молодих українських учених: М. О. Довби, О. І. Никифорука, О. М. Полякової та Д. Л. Товкуна.

Згадані автори розглядають теоретичні та прикладні питання розвитку логістичної інфраструктури, проте ними недостатньо уваги приділяється точковим інфраструктурним об'єктам, а саме логістичним центрам. Водночас, недостатньо уваги вітчизняні дослідники приділяють питанням кредитування інвестиційних проектів створення масштабних об'єктів логістичної інфраструктури.

Постановка завдання. Ціль даної статті є визначення ролі банків у процесах формування нової логістичної інфраструктури, що буде здатна реагувати на глобальні зміни світового ринку.

Результати. Україна, як транзитна держава повинна заробляти на цьому величезні кошти, на жаль потоки матеріальні і фінансові шукають простіші шляхи. Непрозорі і корумповані дії влади руйнують будь-яку систему цінностей. А одним із логістичних механізмів є критерій досягнення гармонії під час просування всіх видів потоків, з можливістю отримання прибутку на всіх стадіях просування матеріальних ресурсів.

Загалом цілісної мережі логістичних центрів в Україні на сьогоднішній день не існує, є фрагментарні корпоративні логістичні центри в окремих галузях (в основному торгівля). Проте посилення впливу глобалізації на національну економіку, спричиняє необхідність реформування вітчизняної інфраструктури логістики. Найважливішою пропозицією логістичних центрів у нашій країні не може задовольнити попит ні за кількісними, ні якісними показниками. На вітчизняному ринку представлена дуже мала частка ЛЦ класу "А" та "В", а загальний обсяг приміщень цього рівня порівняно зі столицями інших країн світу менший у 5–11 разів. Саме тому, усі наявні склади високої якості користувачі заповнили на 100%, а проекти, що їх виводять на ринок, отримують своїх орендарів ще на етапі будівництва. Невикористання теоретичних передумов становлення і розвитку логістичних центрів має об'єктивні та суб'єктивні чинники. Вони полягають у нестабільності економіки України, відсутності кваліфікованих фахівців та логістичних компаній (не більше 20), а також у несприйнятті українським бізнесом важливості логістики.

Оскільки попит є більшим за пропозицію (табл. 1), то потрібно говорити про те, що потреба у логістичних центрах у нашій країні є значна [1], отже створювати (будувати) дані проекти потрібно.

Таблиця 1. Оцінка потреби областей України в складських площах

№ за/п	Region	Кількість населення, осіб	Потреба в складських площах, кв. м.
1	АРК	1956550	782600
2	Вінницька	1643523	657400
3	Волинська	1033937	413560
4	Дніпропетровська	3352172	1340880
5	Донецька	4453855	1781560
6	Житомирська	1286618	514560
7	Закарпатська	1 241995	496760
8	Запорізька	1810875	724360
9	Івано-Франківська	1377990	551160
10	Київська	1715985	686360
11	Кіровоградська	1011367	404560
12	Луганська	2307020	922840
13	Львівська	2531247	1012520
14	Миколаївська	1188801	475520

15	Одеська	2379962	951960
16	Полтавська	1491729	596680
17	Рівненська	1150164	460080
18	Сумська	1170125	468080
19	Тернопільська	1085614	434280
20	Харківська	2753453	1101400
21	Херсонська	1091999	436760
22	Хмельницька	1330794	532320
23	Черкаська	1291589	516640
24	Чернівецька	901306	360520
25	Чернігівська	1101205	440480
26	м. Київ	2743824	1099920
27	м. Севастополь	378493	151400
	Усього по Україні	45760107	18304040

Як це не парадоксально звучить, нестача грошових коштів призупинило розвиток мережі логістичних центрів у нашій країні. Зменшилася кількість девелоперів, оскільки в кризовий і після кризовий період девелопментом складських об'єктів займаються ті девелопери, у яких є кошти і можливість очікувати термін окупності проекту 10–12 років. Більшість логістичних операторів та девелоперів заморозили будівництво даних об'єктів. Будівництво більшості нових проєктів здійснюють лише за умови наперед підписаного договору з потенційними орендарями на всю або на велику частину приміщення.

Проте, потрібно зазначити ще і те, що є бізнес-структури які на сьогоднішній день мають бажання створювати такі центри, оскільки це центри майбутнього в створенні додаткової вартості, і як наслідок, отримання додаткового прибутку. Такі структури звичайно прагнуть знайти потрібні кошти для створення відповідних проєктів. При цьому основними учасниками таких інвестиційних проєктів залишаються банки, які готові надати інвестиційний кредит для вирішення даної задачі.

Інвестиційне кредитування – це довгострокове кредитування клієнтів на фінансування проєктів, термін реалізації яких становить більш як 1 рік [2, 3].

Сьогодні в Україні строк інвестиційного кредиту залежить від ряду факторів: цільове призначення кредиту; «довжини» кредитних ресурсів; співвідношення попиту та пропонування аналогічних кредитів; розміру інвестиційного проєкту; рівня інфляції; національного законодавства та традиційної практики інвестиційного кредитування. Проте, в будь-якому випадку він не може бути коротшим, ніж строк окупності інвестицій [2, 3].

Особливістю цього виду кредиту є детальний аналіз кредитного проєкту і пов'язаний з цим більш тривалий період розгляду заявки позичальника Банком.

Основними принципами інвестиційного кредитування є: цільовий характер кредитування; принцип платності; принцип забезпеченості; обґрунтування життєдіяльності об'єкта кредитування; участь у реалізації інвестиційного проєкту кваліфікованих та надійних партнерів; облік і розподіл усіх ризиків проєкту (мати на увазі, що кредитний ризик вище інвестиційного ризику); урегулювання правових аспектів і розробка конкретних скоригованих дій реалізації інвестиційного кредитування. Дотримання цих принципів – необхідна умова успішної реалізації банківського інвестиційного кредитування.

Перевагами даного виду кредитування є: можливість «запустити» бізнес-проєкт без надмірного фінансового напруження завдяки пільговому періоду, протягом якого погашаються лише відсотки за кредитом; реалізація кількох бізнес-цілей у межах однієї кредитної програми; заощадження коштів та часу, оскільки без зупинок продовжується реалізація бізнес-проєкту.

Інвестиційні кредити, які надаються банками, можна класифікувати за різними ознаками (див. табл. 2) [3, 4].

Таблиця 2. Класифікація банківських інвестиційних кредитів

№ за/п	Класифікаційні ознаки	Види
1	За формою	1. Лізинговий; 2. Іпотечний; 3. Бланковий; 4. Консорціумний.
2	За строком погашення	1. Короткострокові; 2. Середньострокові; 3. Довгострокові; 4. Прострочені; 5. Відстрочені; 6. Пролонговані; 7. Онкольні.
3.	За ступенем ризику	1. Стандартні; 2. Під контролем; 3. Субстандартні; 4. Сумнівні; 5. Безнадійні.
4.	За характером забезпечення	1. Забезпечені заставою; 2. З гарантійним забезпеченням; 3. З іншим забезпеченням; 4. Бланкові
5.	За характером виплати відсотків	1. Фіксований відсоток; 2. Плаваючий відсоток; 3. Змішаний відсоток.
6.	За методом надання	1. Разові; 2. Кредитна лінія; 3. Гарантовані (зарезервовані).

Дана класифікація є загальною для всіх кредитів, пропонуємо більш детально зупинитися на тих видах, що найкраще характеризують інвестиційний кредит.

Строкові кредити підприємцям призначаються для фінансування довго- та середньострокових інвестицій, таких як купівля обладнання або будівництво споруд строком більше одного року. Як правило, боржник звертається за великим кредитом, виходячи з кошторису на проєкт, а потім зобов'язується його погасити серіями платежів.

Таким чином, строкові кредити базуються на потоці майбутніх платежів підприємців, за допомогою яких здійснюватиметься поступове погашення кредиту. Графік поступового погашення складається на основі нормального циклу припливу та відпливу готівки боржника. Забезпеченням строкових кредитів є основний капітал (споруди, обладнання), який належить боржнику, і по ньому встановлюється або фіксована, або плаваюча відсоткова ставка. Така ставка перевищує ставку за короткостроковими кредитами внаслідок більшого ризику, який притаманний подібним кредитам.

Револьверне кредитування, або револьверна кредитна лінія, дозволяє фірмі-боржнику запозичити кошти в межах визначеного ліміту, погашати всю суму запозичень або її частину та проводити у разі необхідності повторне запозичення в межах строку дії кредитної лінії. Як одна з найбільш гнучких форм інвестиційного кредитування вона часто надається без спеціального забезпечення і може бути короткостроковою або надаватися на 3–5 років.

Основні види кредитних ліній: а) поновлювана (револьверна) – клієнт, використавши та погасивши всю заборгованість по кредитній лінії, може знову користуватися нею; б) не поновлювана – після видачі та погашення позички в межах кредитної лінії відносини між позичальником і банком припиняються; в) рамкова – відкривається банком для оплати ряду поставок певних товарів у межах одного контракту, який реалізується протягом року або іншого періоду, наприклад, фінансування поставки обладнання при здійсненні інвестиційного проєкту; г) з повідомленням – клієнта повідомляють про верхню межу кредитування, перевищення межі, що неприпустимо або за перевищення стягуються більші відсотки; д) підтверджена – клієнт щоразу узгоджує умови конкретної суми позички в межах кредитної лінії.

На наш погляд даний вид інвестиційного кредитування є цікавим з огляду на кредитування інвестиційного проєкту створення логістичного центру. Адже така форма кредитування особливо часто використовується у випадках, коли клієнт не може досить точно визначити майбутні надходження готівки або розмір майбутніх потреб у кредитуванні [5]. Револьверне кредитування дозволяє врівняти коливання в рамках інвестиційного циклу проєкту, надаючи можливість запозичувати додаткові суми в період скорочення обсягів надання логістичних послуг та виплачувати їх протягом періоду, коли надходження готівки є значним.

Довгострокові проєктні кредити є найбільш ризикованими кредитами або кредитами на фінансування поповнення основного капіталу, яке в майбутньому забезпечить надходження готівки. Проєктні кредити нерідко надаються кількома компаніями, які спільно реалізують проєкт, або кількома кредиторами, якщо проєкти значні за розміром і мають чимало ризиків. Проєктні кредити можуть надаватися: без права регресу на позичальника; з частковим регресом на позичальника; з повним регресом на позичальника; на консорціальних засадах.

Регрес – це право кредитора пред'являти фінансові вимоги до позичальника. Воно робить неможливим припинення інвестиційного проєкту, а також регламентує відносини суб'єктів інвестиційного процесу.

Кредитування на консорційних засадах здійснюється за схемою: «створюй – володій – експлуатуй». Така схема припускає згоду між учасниками проєкту щодо утворення (будівництва) логістичного центру, його акціонування або корпоратизації та експлуатації власником на пайових умовах.

Звичайно на умовах консорціуму банк або кілька банків конвертують боргові зобов'язання в акції позичальника. Власниками проєкту стають також

підрядники, страхові компанії тощо.

Для реалізації великих логістичних проєктів можуть створюватися промислово-фінансові групи, альянси та консорціуми, учасники яких, у тому числі банки, стають інвесторами, здійснюють безпосереднє кредитування і розподіляють між собою всі інвестиційні ризики [6]. За такої схеми, банк ставатиме співзасновником (співвласником) логістичного центру.

Таким чином роль банків у процесах формування нової логістичної інфраструктури нашої країни, неабияка.

Висновки. На нашу думку, для того, щоб у нашій країні формувалася відповідна логістична інфраструктура, а саме створювалася мережа логістичних центрів необхідно здійснити низку найнеобхідніших та першочергових заходів:

1. Розробити основний національний нормативно-правовий документ із питань розбудови національної мережі логістичних центрів, а саме «Програму розвитку мережі логістичних центрів (МЛЦ) на території України». Також необхідно розробити «Програму кредитування інвестиційних проєктів створення логістичних центрів». Крім цього, необхідно розробити ще велику кількість нормативно-правової документації, що регулювала б питання розвитку логістики у нашій країні. При цьому потрібно буде змінити всі ці документи відповідно до низки міжнародних угод і конвенцій у цій сфері;

2. Окрім національної програми розвитку МЛЦ, розробити регіональні та місцеві програми розвитку мережі логістичних центрів. При цьому необхідно здійснювати постійний моніторинг виконання даних програм;

3. Питання щодо розвитку мережі логістичних центрів має взяти під контроль держава. Тобто необхідно, створити спеціальний комітет із питань логістики, в якому працювали б спеціалісти у даній галузі;

4. Усебічне сприяння розбудові мережі логістичних центрів мають забезпечити держава та місцеві органи влади. Адже не чітка робота державних органів призводить до ситуації непередбачуваності на ринку;

5. Розв'язати проблеми зі земле відведенням під будівництво складської нерухомості. При цьому необхідно насамперед врегулювати цінову політику на земельні ділянки під логістичні центри, а особливо це стосується приміських територій біля великих міст;

6. Логістичні центри потрібно розташовувати відповідно до правил логістики [4]. Адже міжнародний досвід свідчить про те, що високої ефективності перевезень досягають тільки тоді, коли склади розташовані поза містами. Найкращі місця їхньої дислокації – приміські території поблизу поживавлених автотрас і транспортних розв'язок.

7. Рационально організувати будівництво на території України мережі міжнародних, національних та регіональних логістичних центрів. Дані логістичні центри в нинішніх кризових умовах допоможуть підприємствам швидше встановити нові господарські зв'язки. Адже такі утворення, як ніякі інші, спроможні швидко відновити виробничий ритм, зняти бар'єри у господарських стосунках.

Література:

1. Григорак М. Ю. Матеріали II Міжнародної конференції «Логістичні центри в Україні», 2008. [електронний ресурс]. – режим доступу: http://www.logisticsplatform.com.ua/files/File/events_ru/II_conference_sklad/infrastructure_ru.pdf
2. Гуцал І.С. Проблеми та перспективи інвестиційного кредитування в Україні / І. С. Гуцал // Ефективність інвестиційного процесу в Україні: стан, проблеми та перспективи. – Тернопіль, 2005.
3. Гуцал І.С. Кредитний механізм забезпечення регіональної інноваційно-інвестиційної стратегії / І.С. Гуцал // Становлення доктрини фінансової системи України: Монографія / за ред. С.І. Юрія, О.М. Десятник. Тернопіль: Економічна думка, 2008. – 192 с.
4. Кальченко А.Г. Логістика / А.Г. Кальченко — К. : КНЕУ, 2003. – 284 с.
5. Топольницькая С.В. Потенциал рынка логистических услуг Украины / С.В. Топольницкая // Логистика: проблемы и решения: международный научно-практический журнал. – №4 – 2009. – 92 с.
6. Щукін Л. Створення позитивного іміджу банківської системи в умовах кризи/ Л. Щукін // Вісник Національного банку України. – 2009.– № 2.– С. 14.

Стаття надійшла до редакції 23.11.2011 р.



ТОВ "ДКС Центр"