

DOI: <https://doi.org/10.37634/efp.2023.8.24>
УДК 336.647**Олексій Анатолійович МИХАЛЬЧЕНКО**

к.е.н., доцент, професор кафедри, Національний авіаційний університет

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3389-9361>e-mail: oleksii_mykhalchenko@npp.nau.edu.ua**Лариса Іванівна РАЙЧЕВА**

к.е.н., доцент, Міжнародний гуманітарний університет

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7764-4766>e-mail: larisa_1991@ukr.net**КРЕДИТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ ТА ЙОГО ГАЛУЗЕВА ДИФЕРЕНЦІАЦІЯ**

Проаналізовано питому вагу банківських кредитів, наданих транспортному комплексу України, загалом у національній економіці, а також структуру галузевого портфеля кредитів. Проведено порівняльний аналіз частки непрацюючих кредитів у транспортному комплексі та національній економіці, а також у галузевому портфелі. За результатами аналізу кредитів у транспортний комплекс у розрізі банківських установ встановлено їх експоненціальне розподілення і високу концентрацію. Запропоновано побудувати індивідуальну модель інтегральної оцінки кредитоспроможності позичальника за секцією Н із диференціацією за підгалузями.

Ключові слова: кредитне забезпечення, розвиток, транспортний комплекс, національна економіка, галузева диференціація

ВСТУП

Кредитування є важливим джерелом формування зовнішніх фінансових ресурсів суб'єктів господарювання різних видів економічної діяльності. Брак бюджетного фінансування, збитковість діяльності, або низький рівень прибутковості обумовлюють високий рівень попиту транспортному комплексу на банківські кредити. Проте їхня пропозиція стримується низьким рівнем кредитоспроможності транспортних підприємств, високим рівнем ризиків кредитування, значним рівнем адміністративного регулювання цін і тарифів, що обмежує конкуренцію тощо. Необхідність вирішення зазначеної дилеми привертає увагу багатьох вчених. В.В. Бобиль, С.В. Луцко обґрунтовують комплекс заходів, орієнтованих на зменшення ризиків кредитування транспортних підприємств в умовах кризи [1, с. 20]. В.В. Бойко, Г.В. Кириченко доходять висновку з необхідності державної підтримки кредитного забезпечення функціонування підприємств транспорту в сучасних економічних умовах [2, с. 255]. В.П. Колосова акцентує увагу на важливості залучення кредитів міжнародних фінансових організацій для фінансування транспортної галузі в Україні, зокрема для розбудови міжнародних транспортних коридорів [3, с. 100]. В основу оцінювання класу кредитоспроможності підприємств вантажного автотранспорту Є. Дубровська пропонує покласти рівень кредитного ризику, що дасть змогу обґрунтувати управлінські рішення про розмір та строку відстрочки платежу, умови страхування, системи штрафних санкцій тощо [4, с. 261]. Щоб активувати процес залучення кредитних коштів до фінансування розвитку транспортних підприємств, необхідно реалізувати комплекс заходів із покращення кредитоспроможності підприємств, надання державної підтримки позичальникам та зменшення відсоткових ставок комерційними банками [5, с. 20].

МЕТА роботи – розробити пропозиції зі зниження

ризиків і вдосконалення методики оцінювання кредитоспроможності позичальника на основі діагностики кредитного банківського портфеля у транспортний комплекс національної економіки.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Застосовано загальнонаукові методи аналізу і синтезу, систематизації, побудови аналітичних таблиць, оцінювання і діагностики. Інформаційною основою дослідження є наглядова статистика НБУ у частині кредитів, наданих суб'єктам господарювання в національній та іноземній валютах за видами економічної діяльності, що класифікуються за розділами, з них непрацюючих у визначенні, наведеному в Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями № 351 від 30.06.2016 р. [6, 7].

РЕЗУЛЬТАТИ

Станом на 30.06.2023 р. вартість банківських кредитів, наданих транспортному комплексу України, становить 23213872 тис. грн, загалом у національну економіку – 753615617 тис. грн. Питома вага кредитів транспортному комплексу загалом в економіці становить 3,08 %, зокрема у національній валюті – 3,24%, в іноземній – 2,78% (табл. 1).

Питома вага непрацюючих кредитів транспортному комплексу загалом в економіці становить 3,18 %, зокрема у національній валюті – 2,93 %, в іноземній – 3,72 %. Це свідчить, що транспортний комплекс України інтенсивніше порівняно з національною економікою користуються кредитами в національній валюті, але рівень непрацюючих кредитів в національній валюті є вищим.

Найбільша частка кредитів банківських установ видана складському господарству та допоміжній діяльності – всього 67,76%, зокрема у національній валюті – 57,54%, в іноземній – 90,39% (табл. 2).

Таблиця 1 – Структурний аналіз кредитного портфеля за видами економічної діяльності станом на 30.06.2023 [побудовано за даними [6]]

Кредитний портфель	усього	зокрема	
		національна	іноземна
	Питома вага кредитів транспортного комплексу у загальній по економіці, %		
всього	3,08	3,24	2,78
непрацюючих кредитів	3,18	2,93	3,72
	Структура за видами валют, %		
- наземний і трубопровідний	100	91,24	8,76
- водний	100	100,00	–
- авіаційний	100	87,34	12,66
- складське господарство та допоміжна діяльність	100	58,51	41,49
всього			
- кредити транспортного комплексу	100	68,90	31,10
- кредити національної економіки	100	65,49	34,51

Таблиця 2 – Аналіз стану і структури кредитного портфеля за видами економічної діяльності станом на 30.06.2023 [побудовано за даними [6]]

Код КВЕД	Вид транспорту та його інфраструктури	усього	зокрема за видами валют		усього	зокрема за видами валют	
			національна	іноземна		національна	іноземна
		Залишки коштів за кредитами СГД, тис. грн.					
		всього			за непрацюючими кредитами		
49	- наземний і трубопровідний	6378271	5819596	558675	1413197	1296735	116463
50	- водний	38103	38103	0	7	7	0
51	- авіаційний	1068427	933205	135222	54419	18316	36104
52	- складське господарство та допоміжна діяльність	15729072	9202978	6526093	8319278	4888219	3431060
	Всього						
	- транспортний комплекс	23213872	15993882	7219990	9786902	6203276	3583626
	- національна економіка	753615617	493521853	260093763	308022244	211706283	96315960
		Структура, %					
		кредитного портфеля за підгалузями транспортного комплексу			питома вага непрацюючих кредитів		
49	- наземний і трубопровідний	27,48	36,39	7,74	22,16	22,28	20,85
50	- водний	0,16	0,24	-	0,02	0,02	
51	- авіаційний	4,60	5,83	1,87	5,09	1,96	26,70
52	- складське господарство та допоміжна діяльність	67,76	57,54	90,39	52,89	53,12	52,57
	Всього						
	- транспортний комплекс	100,00	100,00	100,00	42,16	38,79	49,63
	- національна економіка	x	x	x	68,73	31,27	68,73

Таблиця 3 – Аналіз стану і структури кредитного портфеля у транспортний комплекс к розрізі банківських установ станом на 30.06.2023 [побудовано за даними [6]]

№ з/п	Банківська установа	усього	зокрема за видами валют		усього	зокрема за видами валют	
			національна	іноземна		національна	іноземна
тис. грн							
1	АТ КБ «ПриватБанк»	5789609	5775427	14182	4629781	4629781	0
2	АБ «УКРГАЗБАНК»	3428244	1347647	2080597	3109942	1043955	2065987
3	АТ «Укресімбанк»	3209843	2079764	1130079	1062484	7509	1054975
	ТОР-3	12427696	9202838	3224858	8802207	5681245	3120962
4	АТ «ПУМБ»	1559729	976717	583012	60728	60728	0
5	АТ «ОТП БАНК»	1315543	323437	992106	47813	23480	24333
6	АТ «КРЕДІ АГРІКОЛЬ БАНК»	1311983	883188	428795	39849	8340	31509
7	АТ «УКРСИББАНК»	1286315	1286315	0	34410	34410	0
8	АБ «Південний»	767123	489808	277315	196	196	0
9	АТ «Ощадбанк»	715394	683859	31536	108507	76972	31536
10	ПАТ «БАНК ВОСТОК»	658829	126462	532367	228237	266	227971
11	АТ «ПРОКРЕДИТ БАНК»	485612	180710	304901	39723	39155	568
12	АТ «Райффайзен Банк»	469762	385863	83899	46163	46162	0
13	АТ «ТАСКОМБАНК»	409454	153969	255485	14181	14181	0
14	АТ АКБ «Львів»	307585	260983	46601	23977	17268	6709
	ТОР-14	21715025	14954149	6760875	9445991	6002403	3443588
Питома вага, %							
1	АТ КБ «ПриватБанк»	24,94	36,11	0,20	47,31	74,63	–
2	АБ «УКРГАЗБАНК»	14,77	8,43	28,82	31,78	16,83	57,65
3	АТ «Укресімбанк»	13,83	13,00	15,65	10,86	0,12	29,44
	ТОР-3	53,54	57,54	44,67	89,95	91,58	87,09
4	АТ «ПУМБ»	6,72	6,11	8,07	0,62	0,98	–
5	АТ «ОТП БАНК»	5,67	2,02	13,74	0,49	0,38	0,68
6	АТ «КРЕДІ АГРІКОЛЬ БАНК»	5,65	5,52	5,94	0,41	0,13	0,88
7	АТ «УКРСИББАНК»	5,54	8,04	–	0,35	0,55	–
8	АБ «Південний»	3,30	3,06	3,84	0,00	0,00	–
9	АТ «Ощадбанк»	3,08	4,28	0,44	1,11	1,24	0,88
10	ПАТ «БАНК ВОСТОК»	2,84	0,79	7,37	2,33	0,00	6,36
11	АТ «ПРОКРЕДИТ БАНК»	2,09	1,13	4,22	0,41	0,63	0,02
12	АТ «Райффайзен Банк»	2,02	2,41	1,16	0,47	0,74	–
13	АТ «ТАСКОМБАНК»	1,76	0,96	3,54	0,14	0,23	–
14	АТ АКБ «Львів»	1,33	1,63	0,65	0,24	0,28	0,19
	ТОР-14	93,54	93,49	93,64	96,52	96,74	96,10

Друге місце посідає наземний і трубопровідний транспорт – всього 27,48%, зокрема в національній валюті – 36,39%, в іноземній – 7,74%. Третє місце припадає на авіаційний транспорт – всього 4,60%, зокрема в національній валюті – 5,83%, в іноземній – 1,87%. Частка водного транспорту є мізерною – 0,16% і отримані кредити номіновані виключно в національній валюті.

Питома вага кредитів в іноземній валюті становить у підгалузях транспорту та інфраструктурі національної економіки: наземний і трубопровідний – 8,76%, авіаційний – 12,66%, складське господарство та допоміжна діяльність – 41,49%.

Непрацюючими є кредити, клас боржників-СГД, за якими з урахуванням вимог Положення № 351 [7], визначений банком як 10. Частка непрацюючих кредитів транспортного комплексу є достатньо високою (42,16%), але меншою, ніж в національній економіці (68,73%). У національній валюті (38,79%) вона вище порівняно з національною економікою (31,27%), а в іноземній (49,63%) – значно менша (68,73%). Питома вага непрацюючих кредитів суттєво різняться за підгалузями транспортного комплексу. Найбільшою вона є у складському господарстві та допоміжній діяльності – 52,89%, у 2,36 разів вона менше на наземному і трубопровідному транспорті – 22,16%. Незначною

вона є на авіаційному транспорті – 5,09 %, мізерною – на водному транспорті – 0,02 %.

Станом на 30.06.2023 р. транспортний комплекс України кредитують 47 банківських установ, обсяг виданих ним кредитів характеризується експоненціальним розподіленням (табл. 3).

Кредитний портфель підприємств транспортного комплексу України є високо концентрованим. На TOP-3 банківських установ державної форми власності (АТ КБ «ПриватБанк», АБ «УКРГАЗБАНК», АТ «Укресімбанк») припадає більше його половини (53,54 %), зокрема в національній валюті – 57,54%, в іноземній валюті – 44,67%. Але частка непрацюючих кредитів за цією групою банків є значною – всього 89,95 %, зокрема в національній валюті – 91,58 %, в іноземній валюті – 87,09 %. Високі ризики обумовлені показниками діяльності двох банків – АТ КБ «ПриватБанк» (внесок якого у формування непрацюючих кредитів становить 47,31%, зокрема по національній валюті – 74,63%) та АБ «УКРГАЗБАНК» – 31,78%, зокрема в іноземній валюті – 57,65%. У TOP-14 включено банківські установи, внесок яких у кредитний портфель транспортного комплексу перевищує 1 %. На цю групу банків припадає більше 93 % кредитного портфеля і більше 96 % непрацюючих активів.

Переважає більшість банків кредитує наземний і трубопровідний транспорт, складське господарство та допоміжну діяльність. Водний транспорт кредитує АТ «Райффайзен Банк», АТ «А-БАНК», АТ «ПУМБ», авіаційний – АТ КБ «ПриватБанк», АТ «БАНК АЛЪЯНС», АТ «Райффайзен Банк», ПуАТ «КБ «АКОРДБАНК».

Частковим випадком кредитного забезпечення СГД транспортного комплексу України є об'єктне фінансування – це кредити на придбання активів, представлених морськими, повітряними суднами, супутниками, рухомим складом залізничного транспорту (вагони, парк транспортних засобів), які погашаються за рахунок грошових потоків від операційної діяльності, генерованих таким активом внаслідок управління ним, зокрема шляхом передачі в оренду/лізинг третій стороні.

Положення № 351 [7] містить методичні засади розрахунку розміру кредитного ризику. Вартість забезпечення, представленого зареєстрованими на території України транспортними засобами, приймається з такими коефіцієнтами ліквідності: забезпечення на підставі права довірчої власності – 0,65, застави – 0,5. Клас боржника-юридичної особи визначається за моделями розрахунку інтегрального показника, які побудовано окремо для великих і середніх підприємств, а також для малих підприємств за секціями. Діяльність транспортного комплексу України відображається за секцією Н – Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність. Проте на відміну від інших секцій, окремої дискримінантної моделі для секції Н не побудовано. Види діяльності за нею віднесено до інших видів діяльності. Єдина модель побудована для секції Н, а також низки інших секцій: D – Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря, E – Виробництво та розподілення електроенергії, газу та води, I – Тимчасове розміщення й організація харчування, J – Інформація та телекомунікації в Україні, O – Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування, P – Освіта, Q – Охорона здо-

ров'я та надання соціальної допомоги, R – Мистецтво, спорт, розваги та відпочинок, S – Надання інших видів послуг, T – Діяльність домашніх господарств, U – Діяльність екстериторіальних організацій і органів. Застосування єдиної агрегованої моделі для транспортного комплексу і вищеперелічених видів економічної діяльності викривлює оцінку кредитоспроможності позичальника, оскільки галузеві умови господарювання в них істотно різняться.

ВИСНОВКИ

Встановлено, що питома вага банківських кредитів, наданих транспортному комплексу України загалом у національній економіці є незначною – близько 3 %. Найбільша частка кредитів банківських установ у галузевому портфелі (дві третини) видана складському господарству та допоміжній діяльності. Друге місце посідає наземний і трубопровідний транспорт, третє місце – авіаційний транспорт. Частка водного транспорту (четверте місце) є мізерною. Інтенсивність застосування кредитів в іноземній валюті є найбільшою у складському господарстві та допоміжній діяльності, значно меншою – на авіаційному, наземному і трубопровідному транспорті.

Встановлено, що частка непрацюючих кредитів у транспортному комплексі є достатньо високою, але меншою, ніж в національній економіці, в національній валюті вона вище порівняно з національною економікою, а в іноземній – значно менша. Питома вага непрацюючих кредитів є найбільшою у складському господарстві та допоміжній діяльності, середньою – на наземному і трубопровідному транспорті, незначною – на авіаційному транспорті, мізерною – на водному транспорті.

Аналіз кредитів у транспортний комплекс в розрізі банківських установ дав змогу встановити їх експоненціальне розподілення, високу концентрацію. На TOP-3 банківських установ державної форми власності припадає більше його половини вартості кредитів і майже 90% непрацюючих через показниками діяльності двох банків: АТ КБ «ПриватБанк» та АБ «УКРГАЗБАНК». TOP-14 банківських установ презентують майже весь кредитний портфель транспортного комплексу.

Доведено, що однією з причин наявності високого рівня непрацюючих кредитів у транспортному комплексі є вади оцінки кредитоспроможності позичальників галузі. На відміну від інших секцій, окремої дискримінантної моделі для секції Н – Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність не побудовано. Застосування єдиної агрегованої моделі для транспортного комплексу і ще дванадцяти видів економічної діяльності (серед яких готельно-ресторанний бізнес, освіта, культура, мистецтво, державне управління і оборона тощо) викривлює оцінку кредитоспроможності позичальника, оскільки галузеві умови господарювання в них істотно різняться. Для виправлення ситуації на краще необхідно побудувати індивідуальну модель інтегральної оцінки кредитоспроможності позичальника за секцією Н із диференціацією за підгалузями.

Перспективами подальших досліджень є обґрунтування механізмів бюджетного стимулювання розвитку транспортного комплексу національної економіки.

Список використаних джерел

1. Бобиль В.В., Луцко С.В. Кредитування підприємств транспорту в умовах кризи. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту.* 2011. Вип. 2. С. 19-20.
2. Бойко В.В., Кириченко Г.В. Роль кредитування у вирішенні проблем функціонування підприємств транспорту в сучасних економічних умовах. *Вісник Національного транспортного університету.* 2010. № 21(1). С. 254-256.
3. Колосова В.П. Кредити міжнародних фінансових організацій як джерело фінансування транспортної галузі в Україні. *Фінанси України.* 2009. № 8. С. 89-101.
4. Дубровська Є.В. Комплексний підхід щодо оцінки кредитоспроможності замовників послуг з транспортування вантажів. *Вісник економіки транспорту і промисловості.* 2010. № 30. С. 261.
5. Бойко Н.В., Заяц О.В. Особливості кредитування транспортних підприємств у сучасних умовах. *Інтелект XXI.* 2020. № 3. С. 18-21.
6. Розподіл кредитів, наданих суб'єктам господарювання в національній та іноземній валютах за видами економічної діяльності, що класифікуються за розділами, з них непрацюючих у визначенні, наведеному в Положенні № 351 станом на 1 червня 2023 року. Київ, 2023. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Loans_KVED_2023-06-01.xlsx
7. Про затвердження Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями: Постанова Національного банку України від 30.06.2016 № 351. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16>

References

1. Bobyl V.V., Lutsko S.V. Lending to transport enterprises in crisis conditions. *Collection of scientific papers of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan. Problems of transport economy.* 2011. №2. pp. 19-20. [in Ukrainian].
2. Boiko V.V., Kyrychenko H.V. The role of lending in solving the problems of functioning of transport enterprises in modern economic conditions. *Bulletin of the National Transport University.* 2010. №21(1). pp. 254-256. [in Ukrainian].
3. Kolosova V.P. Loans from international financial organizations as a source of funding for the transport industry in Ukraine. *Finances of Ukraine.* 2009. № 8. pp. 89-101. [in Ukrainian].
4. Dubrovskaya Ye.V. A comprehensive approach to assessing the creditworthiness of customers of cargo transportation services. *Herald of the economy of transport and industry.* 2010. № 30. P. 261. [in Ukrainian].
5. Boiko N.V., Zaiats O.V. Peculiarities of lending to transport enterprises in modern conditions. *Intelligence XXI.* 2020. №3. P. 18-21. [in Ukrainian].
6. Distribution of loans granted to economic entities in national and foreign currencies by types of economic activity, classified by sections, of which non-working ones are defined in Regulation No. 351 as of June 1, 2023. Kyiv, 2023. URL: https://bank.gov.ua/files/stat/Loans_KVED_2023-06-01.xlsx [in Ukrainian].
7. On the approval of the Regulation on the determination by banks of Ukraine of the amount of credit risk for active banking operations: Resolution of the National Bank of Ukraine dated 06.30.2016 No. 351. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16> [in Ukrainian].

Oleksii MYKHALCHENKO

PhD in Economics, Associate Professor, Professor of department, National Aviation University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3389-9361>

e-mail: oleksii_mykhalchenko@npp.nau.edu.ua

Larysa RAICHEVA

PhD in Economics, Associate Professor, International Humanitarian University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7764-4766>

e-mail: larisa_1991@ukr.net

CREDIT SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPLEX OF THE NATIONAL ECONOMY AND ITS SECTORAL DIFFERENTIATION

It was established that the specific weight of bank loans granted to the transport complex of Ukraine in the overall national economy is insignificant - about 3%. The largest share of bank loans in the sectoral portfolio was issued to warehousing and auxiliary activities. The second place is occupied by ground and pipeline transport, the third place is air transport. The share of water transport is negligible. The intensity of the use of loans in foreign currency is the greatest in warehousing and auxiliary activities, much less in aviation, land and pipeline transport.

It was established that the share of non-performing loans in the transport complex is quite high, but smaller than in the national economy, in the national currency it is higher compared to the national economy, and in the foreign currency it is much lower. The specific weight of non-performing loans is the largest in warehousing and auxiliary activities, average - in land and pipeline transport, insignificant - in air transport, negligible - in water transport.

Analysis of loans to the transport complex in terms of banking institutions made it possible to establish their exponential distribution and high concentration. TOP-3 state-owned banking institutions account for more than half of the value of loans and almost 90% of non-performing loans. TOP-14 banking institutions present almost the entire credit portfolio of the transport complex.

It has been proven that one of the reasons for the high level of non-performing loans in the transport complex is the defects in assessing the creditworthiness of borrowers in the industry. Unlike other sections, a separate discriminant model was not built for section H - Transport, warehousing, postal and courier activities. The use of a single aggregated model for the transport complex and twelve other types of economic activity distorts the assessment of the borrower's creditworthiness, since the sectoral conditions of business in them differ significantly. It is proposed to build an individual model of the integral assessment of the borrower's creditworthiness according to section H with differentiation by sub-sectors.

Keywords: credit provision, development, transport complex, national economy, sectoral differentiation