

**В.В. Софронова**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **СОВРЕМЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ КРЕДИТОВАНИЯ ОТРАСЛИ. КРЕДИТНЫЕ РИСКИ**

Финансовая устойчивость предприятий водного транспорта является важнейшим условием стабильного функционирования транспортной системы страны, фактором социально-экономического развития регионов. Развитие предприятий отрасли невозможно без привлечения дополнительных внешних источников финансирования. Большое значение среди таких источников отводится банковскому кредитованию.

Банки, являясь основными финансовыми посредниками в экономике, аккумулируют денежные капиталы, направляют их в предприятия и отрасли, создавая тем самым условия для бесперебойного процесса производства. Вместе с тем, концентрация кредитов, и, соответственно, кредитных рисков у плохих заемщиков может привести к нарушению финансовой устойчивости банков и спровоцировать финансовую нестабильность в экономике. В связи с этим банкам приходится одновременно решать две задачи: расширять кредитование и снижать кредитные риски. Это возможно на основе тщательного изучения отраслевых особенностей производственной и финансовой деятельности, а также оценке рисков, присущих данному виду бизнеса.

Предприятия водного транспорта обладают целым рядом особенностей в производственной и финансовой деятельности, без учета которых нельзя добиться желаемой эффективности от использования заемных средств предприятиями отрасли.

Транспорт, в том числе и водный, обеспечивает обмен произведенной продукцией между отраслями и регионами страны, являясь неперенным составным элементом процесса воспроизводства, имеет обширные финансовые отношения с различными предприятиями, отраслями и населением, что не может не отражаться на характере кругооборота средств транспортных предприятий и профиле рисков.

На хозяйственную деятельность оказывает в значительной степени сезонность перевозок водным (речным) транспортом. У парокорств наблюдаются значительные внутригодовые колебания как размера так и структуры оборотных активов. В межнавигационный период происходит авансирование средств в запасы и затраты, необходимые для подготовки флота к навигации. Доходы от перевозок поступают лишь в период навигации. Указанная особенность кругооборота средств обуславливает постоянную в межнавигационный период потребность в краткосрочном кредите на временное пополнение оборотных средств, определяет величину и сроки кредитования, а также способы предоставления кредита.

На потребность в кредите, сроки кредита оказывает влияние специфика создаваемой на транспорте потребительной стоимости. Транспортные предприятия продают само перемещение, готовый продукт, перевозки, не может существовать отдельно от процесса производства. Полезный эффект (перевозки) можно потреблять только во время процесса транспортировки грузов и людей. Эта особенность обуславливает предварительную оплату услуг транспорта (до начала перевозок), что снижает потребность транспортных предприятий в собственном оборотном капитале. Однако, как показывает практика, специфика перевозимых грузов, условия конкурентной среды, особенности взаимоотношений с клиентурой приводят к тому, что в парокорствах не редки случаи перевозки грузов в кредит. Дебиторская задолженность при перевозках в кредит приводит к необходимости увеличивать оборотные средства за счет банковского кредита.

Отмеченные выше особенности производственной и финансовой деятельности предприятий водного транспорта несомненно свидетельствуют о необходимости при-

влечения кредита в качестве дополнительного источника формирования оборотных средств. Вместе с тем актуальной остается проблема оптимальных границ участия кредита в обороте предприятия. Границы кредита определяются его сущностными чертами: срочностью, платностью, возвратностью. Срочность и возвратность кредита предполагают временную ограниченность пребывания кредитных средств в обороте предприятий. В этом случае кредит является гибким эффективным источником финансирования временной дополнительной потребности в оборотных средствах. У предприятий водного транспорта такая потребность в кредите связана с финансированием сезонных запасов и затрат. В ряде случаев кредит используется для формирования собственных оборотных средств. Это приводит к невозвратности кредита, а в случае прекращения кредитования – дефолту заемщика. Банкам необходимо определять лимит кредитования с учетом отраслевых особенностей и уровня финансового менеджмента у заемщиков.

Составной частью механизма кредитования должна стать оценка отраслевых рисков. Факторы кредитного риска у заемщиков – предприятий водного транспорта могут быть различными в зависимости от специфики деятельности. Однако, основным фактором остается климатический: изменение сроков навигации на внутренних водных путях, изменение уровней воды в реках. В результате сокращение доходов и прибыли может быть критичным для выполнения обязательств перед банками. В известной степени фактором кредитного риска может стать изменение цены на топливо (инфляционный риск). Топливо является основной статьей расхода в этой отрасли.

Способы выдачи и погашения кредита должны быть гармонизированы с закономерностями денежного оборота предприятия. Анализ кредитных историй предприятий речного транспорта показывает, что банки, как правило, применяют общепринятую для других отраслей экономики практику равномерного (ежемесячного) в течение календарного года начисления и взыскания процентов за кредит, в то время как источник погашения кредита – доходы от перевозок - будут получены только в навигационный период. Применяемый способ выдачи кредита путем открытия кредитной линии, в целом приемлем и для предприятий речного транспорта, так как предполагает получение кредитов в пределах лимитов открытой кредитной линии в сроки, необходимые для предприятия. Однако такой способ выдачи кредита не полностью соответствует постепенному нарастанию расходов, вызванных подготовкой флота к навигации в течение длительного периода, и подлежит соответствующей коррекции. В большей степени, по нашему мнению, отражает динамику потребности в заемных средствах овердрафтное кредитование. Кредитование по овердрафту, или кредитование счета, предусмотрено Гражданским кодексом РФ, предусматривает выдачу кредита на оплату расчетных документов при недостаточности средств на счете. Кредит предоставляется исключительно на оплату расчетных документов, предоставленных в банк заемщиков. Банком определяется лимит предоставления кредита по овердрафту. Предприятиям речного транспорта таким лимитом может быть плановый размер убытков в межнавигационный период. Кредит по овердрафту, в отличие от кредита с помощью кредитной линии, можно получать ежедневно или в другой короткий период по мере необходимости оплаты счетов за выполненный межнавигационный ремонт или другие аналогичные затраты и запасы. При этом снижаются риски банка, связанные с нецелевым использованием кредита. Для полного исключения таких рисков и в целях эффективного использования кредита некоторые банки ограничивают направления использования кредита путем неоплаты документов на определенные цели (согласовываются с заемщиком и указываются в кредитном договоре). В международной практике овердрафтное кредитование чаще всего без обеспечения. В России кредитные риски по всем отраслям достаточно высоки, поэтому кредит по овердрафту может быть обеспеченным на общих основаниях. Обеспечение снижает риски банка и повышает возможность предприятия по получению кредита.

Основным способом обеспечения возвратности кредита является залог имущества. Для предприятий водного транспорта характерно то, что в структуре активов преобладающая часть принадлежит основным средствам, а именно, флоту, который традиционно принимается банками в залог по ссудам. Данному предмету залога с точки зрения интересов банка по возмещению невозвращенной суды присущ целый ряд недостатков. Достаточно сложно определить залоговую стоимость судна. Основу залоговой стоимости составляет рыночная стоимость, скорректированная на величину залогового дисконта. Величина дисконта определяется с учетом риска снижения рыночной стоимости в кризисных условиях, а также с учетом риска ликвидности судна. Банки обычно такого рода недвижимостью относят к категории «практически неликвидная». Какой либо нормативно установленной на государственном уровне методологии определения залоговой стоимости в России пока нет. Для рыночной оценки стоимости предмета залога банки прибегают к услугам оценочных компаний либо оценку делают собственные подразделения банков. Было бы правильным, на наш взгляд, в целях развития кредитования отрасли (это относится не только к краткосрочным, но в большей степени к долгосрочным кредитам) создать с участием соответствующих отраслевых организаций и банковского сообщества специализированную оценочную организацию по определению залоговой стоимости. Знание специфики отечественного и зарубежного рынка такой недвижимости, закономерностей формирования и изменения рыночной стоимости во времени, (это важно для долгосрочных кредитов), умение оценить риск ликвидности и возможные расходы при реализации предмета залога позволили бы адекватно оценить залоговую стоимость и риски банка с учетом условий конкретного кредитного договора на разных этапах экономического цикла, в том числе и во время кризисных явлений в экономике. Произвольно установленная величина залогового дисконта, как это было в ряде случаев во время кризиса 2008 года, может остановить кредитование.

Одним из важнейших элементов механизма кредитования является процентная ставка по кредиту. Проценты за кредит являются ценой ссудного капитала, передаваемого заемщику во временное пользование. Источником ссудного процента является прибавочная стоимость, которая будет получена в результате предпринимательской деятельности. С точки зрения экономической теории целесообразность привлечения кредита сохраняется до тех пор, пока ожидаемая рентабельность превышает текущую норму процента или же равна ей. Излишние расходы на уплату процентов снижают рентабельность предприятий. Однако экономическая ситуация в ряде отраслей, том числе и на предприятиях водного транспорта, такова, что при норме рентабельности активов и собственного капитала соответственно в 2–3% и 4–5% приходится осуществлять заимствования по 9–12% годовых.

На уровень процентных ставок коммерческих банков влияют многочисленные факторы, к основным из которых можно отнести: соотношение спроса и предложения на банковские кредиты в разные периоды экономического цикла, инфляционное обесценение денег, емкость национальных и международных финансовых рынков, денежно-кредитная политика центральных банков, уровень рисков по кредитной сделке и другие. На стоимость кредита в конкретном банке оказывает влияние стоимость привлеченных ресурсов, уровень операционных расходов, уровень премии за риск, маржа банка. На рисунке 1 представлена динамика изменения процентных ставок на межбанковском рынке кредитов и по кредитам нефинансовых организаций за период с 2005 по 2012 год. Как видно на рисунке, с середины 2012 года наметился рост процентных ставок. Такая тенденция сохранилась и в первом квартале 2013 года. По состоянию на 1 апреля 2013 года процентная ставка по кредитам для нефинансовых организаций составила 10,4 % годовых против 9,6 % на соответствующую дату 2012 года.



Рис. 1.

На уровень процентных ставок по кредитам для предприятий в значительной степени влияют процентные ставки по операциям Банка России. Ставка рефинансирования с сентября 2012 года остается неизменной и составляет 8,25% годовых. При принятии решений по вопросам процентной политики Банк России ориентируется, как это сказано в Основных направлениях денежно-кредитной политики на период до 2015 года, на среднесрочные оценки инфляционных рисков, динамику инфляционных ожиданий, оценки перспектив экономического роста. В то же время Европейский центральный банк сохраняет свою ключевую процентную ставку на рекордно низком уровне в 0,75 процента годовых. Предельные ставки по кредитам нефинансовому сектору в европейских странах остаются также без изменения на уровне 1,5 процентов годовых.

Перед всеми отраслями народного хозяйства поставлена задача перехода на инновационный путь развития. Для решения этой задачи необходимо создать адекватный механизм кредитования с учетом отраслевых особенностей, который позволит кредитовать предприятия водного транспорта при приемлемых кредитных рисках.

*О.Л. Трухинова*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **РЕАЛИЗАЦИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ В УСЛОВИЯХ НОВОГО ЗАКОНА О КОНТРАКТНОЙ СИСТЕМЕ**

Инвестиционные проекты с инновационной составляющей имеют ряд особенностей, обусловленных, прежде всего новизной и наукоемкостью товаров (работ, услуг), получаемых в результате инвестиций. В частности, к этим особенностям относятся:

- повышенный риск инвестиций;
- высокая степень неопределенности на всех фазах жизненного цикла инвестиционного проекта;
- трудность принятия решений в неопробованных, новых условиях;
- высокие затраты на НИОКР и организацию производства;
- необходимость лицензионной, патентной защиты;