

- 1 – 3 % фінансові інвестиції;
- 2 – 89 % кредити під капітальні інвестиції;
- 3 – 8 % власні капітальні інвестиції.

Таким чином, можливості залучення інвестицій на основі участі в капіталі авіатранспортних підприємств, що гарантуються їх корпоративним статусом, не використано.

Разом з тим, в авіації отримали широке розповсюдження різні форми інтеграції основної ланки - асоціації, концерни, міжгалузеві об'єднання, консорціуми, міжгалузеві науково-технічні комплекси. Доцільним вважається створення міжгалузевих об'єднання авіатранспортних підприємств та об'єктів лісового господарства. Особливо це результативно при наявності права колективної власності, коли підприємства – учасники об'єднання можуть формувати джерела внутрішнього інвестування один для одного.

**Висновок.** Обґрунтування доцільності створення міжгалузевих об'єднань за участю авіаційних підприємств та підприємств лісового господарства пов'язано з формуванням організаційно-економічного механізму використання авіаційної техніки для забезпечення охорони лісів та раціонального використання лісових ресурсів.

#### Література

1. *Генсірук С.А.* Ліси України / Наук. тов. ім. Шевченка, Укр. держ. лісотехнічний університет. – Львів, 2002. – 496с.
2. *Загорулько В.М., Садловская И.С.* Направление механизма обновления авиатранспорта. // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КМУЦА, 1998. – Вип. 2. – 374 с.
3. *Кулаев Ю.Ф.* Экономика гражданской авиации Украины. Монография. – К.: Издательство “Феникс”, 2004. – 667 с.
4. *Пірс П.* Основи економіки лісового господарства. – Київ: „Видавничий дім „ЕКО-інформ”, 2006. – 220с.
5. *Щелкунов В.И., Захаров А.И.* Стратегия функционирования предприятия в условиях активного влияния внешней среды. – К.: Наук. думка, 2000. – 144 с.

УДК 658.14: 336. 71. 078. 3 (045)

Мізюк С.Г.

### Контроль інвестиційних ризиків банківського фінансування розвитку авіатранспортних підприємств

*Досліджено сутність інвестиційного контрольованого середовища та визначена сукупність дій, які його визначають; досліджено процес інвестиційного кредитування розвитку авіатранспортних підприємств; обґрунтовано інвестиційна система контролю за банківським фінансуванням розвитку авіатранспортних підприємств.*

**Постановка проблеми.** В сучасних умовах економічний розвиток авіатранспортних підприємств здійснюється в основному за рахунок капітальних інвестицій, доля яких у загальному обсязі фінансування складає

84 %. Значна частина фінансових ресурсів надходить до підприємств через банківські установи у вигляді довгострокових інвестиційних кредитів та безпосередньо інвестицій. Питома вага банківського фінансування розвитку підприємств складає 36,1 %. Зовнішнє інвестування з боку банків пов'язане із комплексом фінансових ризиків отримання збитку або фінансових втрат, що вимагає формування системи контролю, яка зв'язана з різного роду діями, які прийнято називати ризиками.

Об'єктом контролю з боку банку-інвестора і елементом контрольованого середовища є діяльність з організації розвитку підприємств, які є об'єктами зовнішнього інвестування. Кредитні і інвестиційні операції щодо розвитку авіатранспортних підприємств обумовлюють наступну комбінацію ризиків (рис. 1).

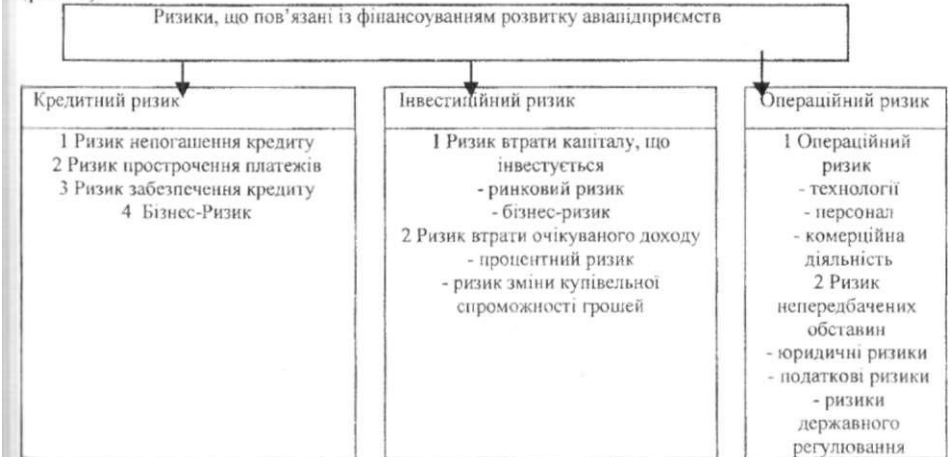


Рис. 1 Основні ризики фінансування розвитку авіапідприємств

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Сучасні теорії ризик-менеджменту досліджені у працях та наукових статтях С. Архипової, О. Мороза, С. Василика, П. Зозулі, Л. Омелянович, О. Шерепи та ін. У більшості наукових робіт розглядаються загальні положення теорії управління фінансовими і банківськими ризиками, механізми запобігання ризикових ситуацій та методи оцінки фінансових ризиків.

**Невирішена частина загальної проблеми.** Разом з тим, результати більшості досліджень не містять визначення поняття інвестиційного контрольованого середовища, характеристику дій щодо визначення зовнішнього середовища, не визначають склад системи контролю за інвестиційними ризиками.

**Мета статті і виклад основного матеріалу.** Метою статті є

обґрунтування системи попередження впливу інвестиційних ризиків на процес фінансування розвитку авіапідприємств.

Задачі статті:

- розкрити сутність інвестиційного контрольного середовища та визначити сукупність дій, які його визначають;
- дослідити процес інвестиційного кредитування розвитку авіатранспортних підприємств;
- обґрунтувати інвестиційну систему контролю за банківським фінансуванням розвитку авіапідприємств.

Сукупність ризиків, пов'язана з виконанням тих або інших операцій, є контрольним середовищем як банку-інвестора, та і авіатранспортного підприємства, яке виступає отримувачем інвестиційних ресурсів. Залежно від того, внутрішньої або зовнішньої властивості даний ризик, можна виділити внутрішнє і зовнішнє контрольні середовища.

Дії, що визначають зовнішнє контрольне середовище, можуть бути прямими і непрямыми. Прямі дії викликаються зовнішніми суб'єктами, серед яких, - клієнти, законодавчі і регулюючі органи, конкуренти. Непрямі дії виникають під впливом подій в економічному, політичному, соціальному житті в країні; науково-технічного прогресу. Прямі дії визначають кредитний і ринковий непрямі ризики, - ризик непередбачених ділових обставин (узагальнений бізнес-ризик, супутній як операціям кредитування, так і інвестиціям), ризик втрати очікуваного доходу від інвестицій.

Серед суб'єктів, що надають пряму дію на діяльність авіатранспортного підприємства, можна виділити наступні регулюючі і контролюючі органи: Державна податкова адміністрація, законодавчі і правоохоронні органи; клієнти та інші фінансові інститути.

Вплив на авіатранспортне підприємство регулюючих і контролюючих органів здійснюється за допомогою нормативних і інструктивних документів. Серед основних діючих законодавчих актів, регулюючих діяльність банку в області фінансування, - Закони України «Про транспорт» і «Про інвестиційну діяльність».

Існуюча взаємозалежність фінансового стану банків-інвесторів і авіатранспортних підприємств, що фінансуються ними, обумовлює необхідність оцінювати вірогідність реалізації тих або інших ризиків фінансування. Частково така вірогідність визначається шляхом аналізу фінансової звітності підприємства за обумовлений період, а також аналізу положення підприємства на ринку, оцінки галузі, в якій авіатранспортне підприємство працює і т.ін.

Таким чином, ризики щодо діяльності з посилення основного капіталу можуть обернутися для банку-інвестора як ризики непогашення інвестиційного кредиту, прострочення платежів, ризики забезпечення інвестиційного кредиту і ділові (бізнес-) ризики. Отже, задачами внутрішньої системи контролю є постійне відстежування змін, як у внутрішній, так і в

зовнішньому контрольному середовищі і формування адекватних методів, що захищають авіатранспортне підприємство від їх негативного впливу.

Банки можуть проводити операції по довгостроковому інвестиційному кредитуванню. Звичайно інвестиційні позики надаються акціонерам банку на термін від 1 до 2 років методом пролонгації короткострокових позик. Організація довгострокового кредиту припускає виділення суб'єктів і об'єктів інвестиційного кредитування, порядок видачі і погашення позик.

При рішенні питання про видачу інвестиційних кредитів на розвиток авіаційних підприємств банк повинен проаналізувати перспективи економічного зростання підприємства, що кредитується, можливість реалізації авіапослуг і очікуване зростання доходів. Рішення ухвалюється з певним ступенем ризику. Банк може фінансувати такі заходи, які мають реальні терміни окупності і наявність джерел повернення інвестиційного кредиту, забезпечують окупність вкладень, що фінансуються, в більш короткі терміни, ніж середньогалузеві терміни окупності.

Одним зі способів забезпечення зобов'язань по інвестиційних кредитах може виступати застава. Банк, виступаючи інвестором і кредитором в даному випадку має право при невиконанні боржником забезпеченого заставою зобов'язання отримати задоволення з вартості закладеного майна переважно перед іншими кредиторами. Застава зберігає силу і під час переходу права власності на закладене майно від заставника до іншої особи.

До основних видів інвестиційних кредитів під заставу відносяться:

- під заставу рухомого майна;
- під заставу нерухомості.

Загальні принципи інвестиційного кредиту реалізуються в різних напрямках:

- залишення майна в руках боржника на умовах обмеження прав власності;
- визначення розміру інвестиційної позики у вигляді частки застави;
- отримання під заставу майна для додаткових інвестиційних позик;
- надання позик з урахуванням страхування;
- втрата нерухомості або передача її іншій особі при несплаті заборгованості в строк.

Для забезпечення контролю даних об'єктів для окремої операції як інструмент попереджувального характеру пропонується виділення співробітників, відповідальних за проведення аналізу кожної конкретної інвестиційної пропозиції і ведення даної операції після укладання договору.

Інструменти регулюючого контролю об'єктів інвестиційної підсистеми контролю передбачають коректування настановних параметрів і процедур (табл. 1).

Інструменти контролю, які можуть бути оцінені кількісно або якісно, дозволять визначити параметри контролю. Так, параметрами контролю будуть величини встановлених лімітів, нормативи, розміри резервів для покриття інвестиційного ризику по різних типах інвестиційних кредитів, величини показників фінансової діяльності авіапідприємства, вимоги до кредитних файлів і програмного забезпечення.

Таблиця 1  
Інвестиційна система контролю фінансування розвитку авіапідприємств

Ризик	Об'єкти контролю	Інструменти контролю			
		Попереджувального характеру		Регулюючого характеру	
		Окрема операція	Портфель	Окрема операція	Портфель
Ринковий	Зміна ринкових умов що веде до знижен очікув доходу	Оцінка ринкового ризику	1) аналіз тенденцій на ринку цінних паперів; 2) диверсифікація ринкових вкладень; 3) вибір типів інвестпортфеля	Вироблення схем виходу з проекту	Поточний моніторинг змін на ринку цінних паперів
Бізнес-ризик авіапідприємства	1) ефективність функціонування авіапідприємства; 2) ринкове середовище авіапідприємства	1) оцінка ефективності інвестиційного проекту; 2) уяв'язка рівня капіталомісткості проекту з об'ємом інвестиційних ресурсів; 3) переварка на відповідність встановленим обмеженням і стандартам	1) встановлення нормативних значень мінімального темпу зростання капіталу, мінімального рівня поточної прибутковості; 2) визначення максимального рівня інвестиційного ризику; обмеження вибору перспективними галузями, регіонами	1) відстеження ходу операції, змін в діяльності авіапідприємства, його фінансового стану; 2) вироблення схем виходу з проекту	1) коректування настановних даних по лімітах і стандартах інвестиційних проектів (реконструкція портфеля)
Процентний ризик	Політика держави, що відображається на зростанні ставки відсотка (по облігацях)		1) аналіз тенденцій; 2) вилялення максимального об'єму облігацій в інвестиційному портфелі		Обмеження об'єму облігацій в інвестиційному портфелі
Ризик зміни купівельної спроможності грошей	Темпи інфляції		Придбання простих акцій (тут дивіденди не є постійною величиною, а тому застраховані від інфляції)		

Дана інформація дозволить визначити необхідні технічні і програмні засоби, відповідальних осіб, а також встановити інформаційні потоки, лінії звітності.

Подальшим кроком в проектуванні контрольної системи інвестування буде визначення величини витрат на систему і співвідношення їх з рівнем прибутковості банку, з урахуванням очікуваного ефекту від упровадження даної системи.

Таким чином, реалізація контрольної системи дозволяє сконцентрувати ресурси банку в перспективних галузях діяльності – авіаційній промисловості, інфраструктурі виробничого призначення, авіатранспорті, сприяти розвитку інвестиційних проектів тих підприємств, які зможуть забезпечити власний стійкий розвиток.

Інвестиційне кредитування як об'єкт банківського контролю має певну специфіку, яка полягає у наявності ризиків неповернення кредитних ресурсів та неоплатності інвестицій, що вкладені у некомерційний природоохоронний захід. Таким чином, щодо контролю екологічного кредитування доцільно використати інвестиційну і операційну підсистеми.

**Висновки і напрямки подальших досліджень.** Система банківського контролю інвестування та кредитування розвитку авіапідприємств спрямована на забезпечення мінімізації банківських втрат поряд із повним задоволенням потреб авіапідприємств у фінансових ресурсах. Практична цінність запропонованої інвестиційної системи контролю за банківським фінансуванням розвитку авіатранспортних підприємств стосується можливостей її використання для створення комплексної системи банківського контролю за інвестиційним розвитком авіапідприємств, які є об'єктами інвестування та кредитування.

#### Література

1. Авіаційний і промисловий маркетинг. Підручник. / С.М. Подреза, С.С. Петропавлівська, О.А. Радченко, А.С. Гуріна. – К., 2005. – 376 с.
2. Астапова Г.В. Корпоративное управление и корпоративные финансы в условиях трансформационной экономики. Монографія. – Донецк, ІЭП НАН України, 2004. – 191 с.
3. Загорюлько В.М., Садловская И.С. Направление механизма обновления авиатранспорта. // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КМУЦА, 1998. – Вип. 2. – 374 с.
4. Кулаев Ю.Ф. Экономика гражданской авиации Украины. Монографія. – К.: Издательство "Феникс", 2004. – 667 с.
5. Садловська І.І. Обґрунтування стратегії розвитку авіапідприємств. // Проблемы підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КМУЦА, 2003. – Вип. 9. – С. 59-63.
6. Щелкунов В.И., Захаров А.И. Стратегия функционирования предприятия в условиях активного влияния внешней среды. – К.: Наук. думка, 2000. – 144 с.
7. Яценко Л.А., Косарев А.И. Оценка конкурентоспособности авиакомпании при освоении сегментов рынка перевозок. // Проблемы системного подхода в экономике. – К.: КМУГА, 1999. – Вип. 3. – С. 115-116.