

3. Кочович Е. Финансовая математика: Теория и практика финансово-банковских расчетов. – М.: Финансы и статистика, 1994. – 272 с.
4. Положение о порядке начисления процентов и отражения их по счетам бухгалтерского учёта в учреждениях банков. Письмо ГБ СССР от 22 января 1991 года.
5. Четыркин Е.М. Методы финансовых и коммерческих расчетов. – М.: Дело, 1995. – 320 с.

## ТРАНСПОРТНО-БАНКІВСЬКІ РИЗИКИ В ІНВЕСТИЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Є.М. Сич, д.е.н., проф.; В.П. Ільчук, к.т.н.; О.Є. Сич,  
Київський інститут залізничного транспорту*

Відродження транспортної галузі, яка є провідною в економіці країни і розвиток якої забезпечує ефективне функціонування інших галузей народногосподарського комплексу є актуальним завданням сьогодення.

Вирішення проблем галузі, пов'язаних з реструктуризацією управлінського та виробничого апарату, відновлення основних фондів, впровадження нової техніки та нових технологій перевезень залежить від активності інвестиційної діяльності на залізничному транспорті, ефективності інвестиційних проектів та програм, реалізація яких потребує залучення значних фінансових ресурсів на досить тривалий термін, що і визначає значну ризикованість капіталовкладень.

При здійсненні інвестиційної діяльності на залізничному транспорті ризики, які визначаються часовими та грошовими факторами, є вирішальними.

Тривалий термін реалізації інвестиційних проектів на залізниці пов'язаний з виникненням малопередбачуваних або непередбачуваних подій, а залучення великого обсягу інвестиційних ресурсів посилює можливість відсутніх втрат в результаті виникнення небажаних подій.

Умови створення інвестиційних об'єктів на транспорті призводять до виникнення групи ризиків як банківського (фінансового), так і галузево-виробничого характеру.

Формування ринку транспортних послуг в нових умовах господарювання, подальший розвиток інвестиційних процесів на залізничному транспорті визначають актуальність розробки теорії транспортно-банківських ризиків, методів їх оцінки, регулювання та мінімізації на всіх етапах інвестиційного циклу – передінвестиційному, інвестиційному та експлуатаційному. Ризики, які виникають в результаті ін-

вестиційної діяльності, визначаються як специфікою банківських операцій при інвестуванні, так і специфікою транспортної галузі, де реалізуються інвестиційні програми та проекти.

Зацікавленість транспортно-банківськими ризиками від інвестування пояснюється активізацією діяльності банків як інвесторів та як посередників в інвестиційній діяльності залізниць, а також значенням та роллю транспортного сектора економіки, який є основною ланкою в ланцюгу виробничих та торгівельних відносин.

Вважається, що підвищений ступінь ризику мають галузеві банки, які орієнтовані на галузь і на відповідного клієнта [1]. В умовах перехідного періоду – трансформації економіки України в ринкову – зменшується стійкість банків, в тому числі, і галузевих, що впливає на стан відповідних галузей економіки, зокрема, на провідні, такі як залізничний транспорт.

З іншого боку, в умовах скорочення перевезень, значно зменшується обсяг оборотних коштів транспортних підприємств, які безпосередньо займаються перевезенням вантажів та пасажирів, та інших підприємств залізнично-транспортного комплексу, які відповідають за енергозабезпечення, ремонт і т. ін., що призводить до порушення нормального кругообігу кредитних банківських операцій, в тому числі, інвестиційних, в транспортному секторі економіки.

Транспортно-банківські ризики від інвестування можна визначити як сукупність ризиків у банківській діяльності, обумовлених специфікою інвестування галузі та відповідними умовами експлуатації транспортного об'єкта. В більш деталізованому трактуванні транспортно-банківський ризик від інвестиційної діяльності – це втрата банками та транспортними підприємствами грошових або матеріальних ресурсів, неотримання доходів (прибутку), або виникнення інших додаткових втрат в результаті здійснення відповідних етапів інвестиційного циклу в транспортній галузі.

З точки зору передбачення та розробки заходів щодо управління та мінімізації, найбільш придатними є власні ризики банку, які розподіляються на ризики основної та допоміжної діяльності, що визначається призначенням банку та галузевою приналежністю. Можна простежити також ланцюг ризиків, складений з окремих ланок, які відповідають певному рівню і визначають ті проблеми, на вирішенні яких банк повинен зосередити зусилля щодо мінімізації їх впливу на результат інвестиційної діяльності.

Більшість комерційних банків, особливо спеціалізованих, визначають тільки окремі види ризиків по різних напрямкам банківської діяльності.



Банківські операції дуже різноманітні, кожній з них притаманні свої характерні особливості, а відповідно, і певний рівень ризику або фінансова вірогідність втрат. При інвестуванні в залізнично-транспортний комплекс проблема полягає у визначенні супутнього цьому процесу специфічного транспортно-банківського ризику, його оцінки, а також у визначенні допустимого рівня і розробки відповідної стратегії ризиків.

Оцінка транспортно-банківських ризиків та розробка заходів щодо мінімізації може здійснюватись за статичною або динамічною моделлю [3]. Статична модель передбачає розробку заходів щодо мінімізації прогнозованих ризиків, тобто тих, ймовірність настання яких уже визначена.

Динамічна модель застосовується при аналізі поточних ризиків, тобто тих, появу яких заздалегідь не можна передбачити, або в яких недооцінена величина впливу на кінцевий результат інвестиційної діяльності.

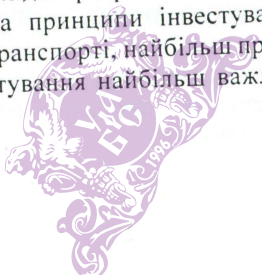
Для прийняття зважених інвестиційних рішень необхідно відпрацювати стратегію протидії ризику.

При виборі альтернативних інвестиційних об'єктів в транспортній галузі можна використовувати різні методи аналізу ризиків, серед яких найбільш відпрацьованими є:

- метод аналогій, який ґрунтується на вивченні досвіду інвестування, оцінці результатів реалізованих проєктів та екстраполяції їх на перспективу;
- метод моделювання, який ґрунтується на теорії ігор, де умовний інвестиційний проєкт детально аналізується з метою визначення кінцевого результату;
- демонстраційний метод, який дозволяє визначити суспільну думку щодо доцільності реалізації інвестиційного проєкту та виявити потенційних інвесторів;
- метод математичної статистики, що дозволяє з'ясувати ймовірність одержання запланованого прибутку.

Стратегія ризиків включає розробку заходів щодо їх регулювання з метою зниження та мінімізації виявлених ризиків.

Для більш впевненої роботи в транспортній галузі банківським установам необхідно розробити галузеву концепцію інвестування, яка б включала принципи інвестування, визначала інвестиційні пріоритети на транспорті, найбільш прибуткові інвестиційні об'єкти та умови інвестування найбільш важливих стратегічних об'єктів і т. ін.



До основних заходів щодо управління транспортно-банківськими ризиками та мінімізації їх впливу на результат інвестування можна віднести такі:

- використання принципу зважування ризиків, наприклад, за рівнем їх виникнення: ризик країни, галузі, банку, окремої операції та ін., або сферами виникнення: зовнішні, внутрішні (власні, клієнта і т. ін.) з метою концентрації зусиль стосовно мінімізації їх впливу на результат інвестиційної діяльності;
- оцінка попиту на фінансові ресурси окремих інвестиційних об'єктів, аналіз умов та режимів інвестування (обсягів, термінів і т. ін.) з метою розробки раціональних схем та механізмів вкладання інвестиційного капіталу;
- диверсифікація реальних інвестицій за сферами інвестування (рухомий склад, об'єкти інфраструктури і т. ін.), обсягами інвестицій, терміном окупності, видами інвестиційних об'єктів тощо;
- здійснення систематичного аналізу та контролю інвестиційного забезпечення об'єктів, які створюються в транспортній галузі, і грошових потоків від експлуатації інвестиційних об'єктів;
- страхування інвестицій по кожному об'єкту, який створюється в транспортній галузі.

Розвиток теорії транспортно-банківських ризиків, розробка методів оцінки та мінімізації їх впливу на кінцевий результат інвестиційного процесу дозволить банківським установам більш впевнено здійснювати інвестиційну діяльність в транспортній галузі економіки.

### Список літератури

1. Банковское дело / Под. ред. И.О. Лаврушина. – М.: Банковский и биржевой научно-консультационный центр, 1992. – 428 с.
2. Ільчук В.П., Сич О.Є. Джерела грошових коштів при реалізації інвестиційних проектів // Вісник Чернігівського технологічного інституту: Збірник. – Чернігів: ЧТІ, 1998. – № 5. – 176 с.
3. Сич Є.М., Ільчук В.П., Сич О.Є., Вплив ризиків на процес реального інвестування // Фінанси України. – 2000. – № 3. – С. 107-113.
4. Сич Є.М., Ільчук В.П. Фінансове забезпечення інвестиційного проекту // Вісник Чернігівського технологічного інституту: Збірник. – Чернігів: ЧТІ, 1999. – № 8. – 176 с.
5. Спицин І.О., Спицин Я.О. Маркетинг в банку Тернополь: АО «Тарнекс». – К.: ЦММС «Писпайп», 1993. – 656 с.