

Таким чином, внутрішні механізми нейтралізації фінансових ризиків являють собою систему методів мінімізації їх негативних наслідків, які обираються і здійснюються в рамках самого підприємства.

На основі викладеного матеріалу можна зробити такий висновок, що необхідно приймати рішення та запроваджувати дії направлені на зменшення фінансового ризику, але позбутися його неможливо. Більшість ситуацій яким притаманний такий ризик є дуже важко прогнозованими та контрольованими. Це є причиною того, що навіть ідеальні з першого погляду рішення приводять до збитків. Марно було б сподіватися, що отримання більш менш значних прибутків не пов'язано з серйозним ризиком.

На сучасному етапі для того, щоб вижити потрібно надати своїм діям підприємницького забарвлення, тобто: незалежність, нестандартність дій, сміливість, винахідливість, орієнтація на максимально можливий успіх, хоча це все рівно породжуватиме наростання рівня фінансового ризику на підприємстві.

### *Література*

1. Диба М.І. Основні джерела фінансових ризиків // Фінанси України.- 2009.- № 5.- С. 101-111.
2. Піскунова О. В. Аналіз та оцінка фінансових ризиків діяльності малих підприємств // Фінанси України.- 2007.- № 8.- С. 119-129.
3. Примостка Л. Управління фінансовими ризиками // Економіка. Фінанси. Право.- 2009.- № 2.- С. 10-13.
4. Фінансовий ризик // Андрійчук В., Бауер Л. Менеджмент: прийняття рішень і ризик: Навчальний посібник.- К.: КНЕУ, 2006.- С. 255-273.
5. Управление финансовыми рисками // Бланк И.А., Основы финансового менеджмента. Т.2.- К.: Ника-Центр, 2007.- С. 200-256.

*Василенко В.А.*

## **ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ТА МАЛОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ**

У статті дослідженні основні напрямки розвитку авіаційної галузі України в цілому, особливості малої авіації в аспекті фінансового та організаційного оздоровлення останніх.

В статье исследованы основные направления развития авиационной отрасли Украины в целом, особенности малой авиации в аспекте финансового и организационного оздоровления последних.

This article study the main lines of aviation industry of Ukraine in general, especially of small aircraft in terms of financial and organizational health last.

**Ключові слова:** авіаційна галузь, мала авіація, пасажирські перевезення, якість обслуговування.

**Ключевые слова:** авиационная отрасль, малая авиация, пассажирские перевозки, качество обслуживания.

**Keywords:** aircraft industry, small aircraft, passenger transportation, quality of service.

**Постановка проблеми.** Розвиток авіаційної галузі та малої авіації в Україні неможливий без обґрунтованого механізму чіткого розподілу фінансування між державним та корпоративними інвестиціями в рамках спільних проектів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженнями проблем розвитку авіаційного комплексу як одного з провідних секторів економіки України займаються такі науковці, як В.Загорулько, Ю.Кулаєв, М.Григорак, М.Новикова, Т.Шкода, І.Соколи та інші. На даний час залишилось актуальним застосування попередньо розроблених методик, проте аналіз отриманих результатів для вивчення сучасних стратегічно важливих для України авіаційних ринків довів необхідність подальших досліджень.

Метою статті є дослідження кількісних даних розвитку авіаційної галузі та малої авіації в Україні, що необхідні, для розробки стратегії та тактики співпраці зацікавлених сторін для інвестиційного забезпечення збільшення обсягів перевезень.

Виклад основного матеріалу. Комерційні рейси вітчизняних та іноземних авіакомпаній у цьому році обслуговують 28 українських аеропортів та аеродромів. Головним аеропортом країни Бориспіль за півроку обслуговано 2801,5 тис. чоловік, що на 8,4 відсотка більше минулорічного показника.

Фінансування авіаційної галузі в 2009-2010 р.р, зважаючи на фінансово-економічну кризу, здійснювалося за рахунок стабілізаційного фонду у розмірі близько 800 млн.грн. Були також і затверджені окремі інвестиційні проекти, які направлені на рішення проблем подальшого розвитку авіаційної галузі. [2]

Управління фінансово-економічного регулювання Державіаадміністрації повідомило, що на відміну від „кризового“ 2009 року, коли було зафіксовано падіння всіх основних виробничих показників в авіаційній галузі України, у 2010 році на фоні поступового відновлення економіки зростає транспортна активність українських авіакомпаній та громадян. За статистичними даними за півроку 32 вітчизняні авіакомпанії виконали 43,4 тис. комерційних рейсів проти 38,9 тис., що були в минулому році. Кількість перевезених пасажирів зросла на 13,2 відсотка та досягла 2509,6 тис.чоловік. Обсяги доставлених авіаційним транспортом вантажів та пошти залишились на рівні минулого року - 40,4 тис.тонн. [3]

Зростання в цілому по галузі обсягів пасажирських перевезень в Україні досягнуто, насамперед, завдяки розвитку сектора міжнародних повітряних перевезень.

Перше півріччя 2010 року відзначено розширенням мережі міжнародних напрямків зі столиці України та регіонів. Українськими авіаперевізниками розпочато експлуатацію 15 нових міжнародних ліній та збільшено кількість польотів на багатьох популярних напрямках. Так, авіакомпанія „Аеросвіт“ відкрила

регулярні рейси до Риги (з Борисполю та Одеси), Кишинєва та Бухаресту (з Борисполю), до російських міст Санкт-Петербург (з Донецька та Одеси) та Калінінграду (з Одеси та Сімферополя). Авіакомпанією також збільшено частоту польотів до Нью-Йорку, Алма-Ати та Астани, німецьких міст Дюссельдорф та Гамбург. [3]

На даний час найбільші обсяги пасажирських перевезень здійснюються з України в Росію, Німеччину, Чехію, Великобританію, Угорщину, Австрію, Ізраїль, США, Туреччину, Францію, Бельгію, Польщу та Італію. Необхідно відмітити, що частка українських авіакомпаній у загальних обсягах перевезень на міжнародних регулярних лініях поступово зростає та на сьогодні складає майже 50%.

За обсягами пасажирських перевезень у цьому році вітчизняний рейтинг продовжують очолювати авіакомпанії „Міжнародні авіалінії України”, „Аеросвіт”, „Дніпроавіа”, „Донбасаеро”, „Роза вітрів” та „Авіалінії Візз Ейр Україна”, які виконують 91 відсоток загальнодержавних обсягів перевезень (див. рис. 1).

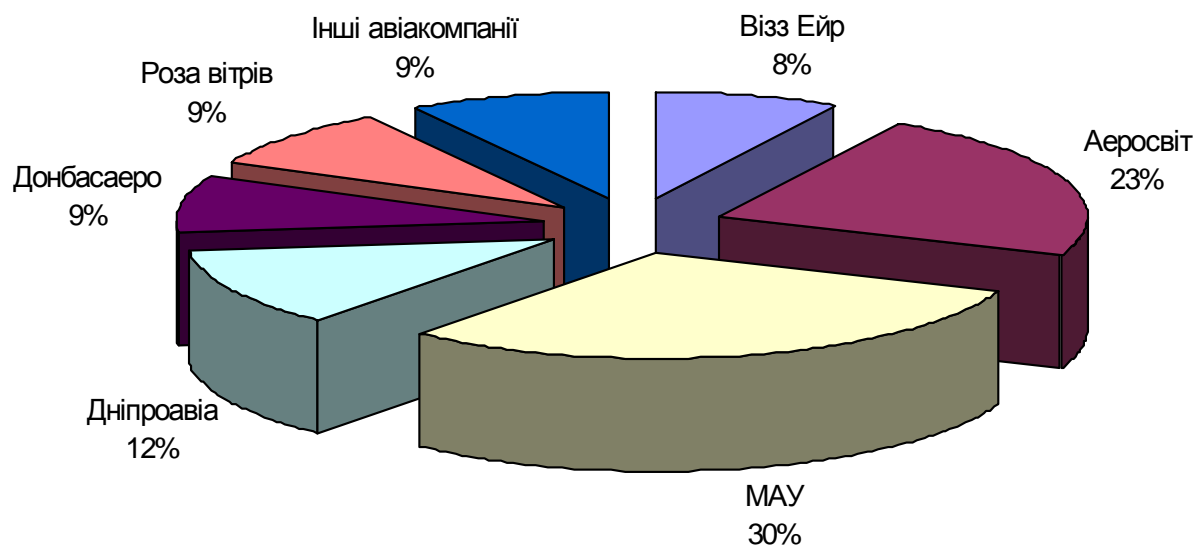


Рис. 1. – Структура обсягу пасажирських перевезень в розрізі вітчизняних авіакомпаній за I півріччя 2010 р.

В звітний період підприємствами, які класифікуються малою авіацією оброблено 383,4 тис. гектарів сільськогосподарських площ, наліт годин становив 9,2 тисяч, порівняльна характеристика діяльності представлена на рис. 2.

ДП ОПР „Украерорух“ за I півріччя поточного року обслуговано 203,6 тисяч польотів (проти 182,3 тисяч у I півріччі минулого року). Кількість обслугованих польотів, виконаних літаками та вертольотами авіакомпаній України зросла на 13,5 відсотка, іноземними авіакомпаніями - на 11,2 відсотка.

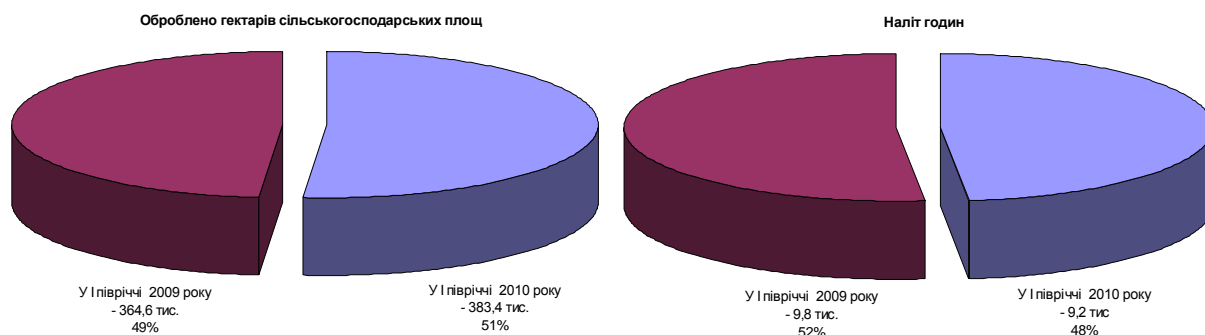


Рис. 2. – Порівняльна зміна у діяльності малої авіації за I півріччя 2010 р. з відповідним періодом 2009 р.

Проте систему заходів державної підтримки авіаційної галузі включає лише фінансове оздоровлення авіапідприємств з попередньою реструктуризацією кредиторської заборгованості перед банками.

Тому, вважається, що ефективним кроком є приватизація частини підприємств державного авіаційного комплексу з метою підвищення прибутковості та інвестиційно-інноваційної активності підприємств. Приватизація дозволяє подолати такі недоліки державного управління, як монополізм та відсутність конкурентних умов бізнесу, відсутність стимулів щодо отримання прибутку, обмеженість фінансування, нецільове використання коштів. При цьому обов'язково потрібно враховувати й негативні наслідки роздержавлення підприємств авіаційної галузі.

Забезпечення на найвищому рівні безпеки пасажирів та якості обслуговування, збільшення інтенсивності польотів на діючих маршрутах та вихід на нові напрямки, намагання досягти показників провідних світових авіакомпаній по пунктуальності та регулярності виконання рейсів та оптимізація їх стиковки, розширення співпраці авіаперевізників на засадах «Код-шерінг», «Інтерлайн» – саме ці принципи є пріоритетними в стратегії розвитку провідних авіакомпаній та суттєво впливають сьогодні на збільшення обсягів перевезень в Україні.

Висновки. Вважаємо, що актуальним є для України встановлення в якості пріоритетного завдання формування корпоративних фінансових фондів розвитку, що забезпечує задоволення потенційного попиту на пасажирські та вантажні перевезення, а особливо на спеціальні види авіаційних робіт, шляхом залучення авіаперевізників та бізнес-партнерів, через двостороннє розширення їхніх комерційних прав, які зможуть надати відповідну ємність ринку та конкурентні тарифи на ньому. Адже перспективним для України є також розвиток бізнес-перевезень, що здійснюється також і малою авіацією, і фінансове партнерство є найсучаснішим шляхом розвитку для цього.

### Література

1. Новикова М.В., Решетило О.С. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища [текст] / М.В.

Новикова // Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті». – К., 2008. – С. 396-399.

2. Кабінет Міністрів України // Постанова від 28.10.2009 № 1343 Про спрямування коштів Стабілізаційного фонду для фінансування інвестиційних проектів, які реалізуються на підприємствах авіабудування, оборонно-промислового комплексу і машинобудування.

[Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1343-2009-%EF>.

3. Офіційний сайт Державіаадміністрації // Підсумки діяльності авіаційної галузі України у I півріччі 2010 року. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukraviatrans.gov.ua/structure.htm>

*Вискребець А. С., Школяренко О. О.*

## **ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМКИ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ОБОРОТНИМИ АКТИВАМИ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПІДПРИЄМСТВА В ПЕРІОД ФІНАНСОВОЇ КРИЗИ**

Стратегія управління оборотними активами, особливо в період фінансової кризи включає реалізацію концепції управління дебіторською заборгованістю. В цілому від реалізації концепції управління оборотними активами залежить контроль та мінімізація ризиків, щодо дебіторської заборгованості.

Відзначимо, що у сфері управління оборотними активами підприємства існує велика кількість фундаментальних та методичних робіт. В українській економічній літературі назвемо роботи Лещинського О.Л., Бабицького А.Ф., Калини А.В., беремчука В.Ф., Ізмайлової К.В., Ефимової О.В., В.В. Буряковського, В.Я. Кармазіна, С.В. Каламбет, Голошубова Н.О., Мазаракі А.А., Мартиненко В.П., Смолін І. В. , Лещук Н. М. та інші.

На сільськогосподарських підприємствах на перших етапах діяльності, в умовах жорсткої конкурентної боротьби ринкової економіки, мала прибутковість і висока оборотність активів залишають керівництву підприємства малий час реагування при зміні ситуації на ринку. Для виживання і розвитку підприємства необхідно максимально чітко і ефективно управляти його капіталом. Одна з характерних рис економічних відносин - прагматизм учасників. Будь-яка цінність матеріального або нематеріального характеру, що фігурує в процесі таких відносин, представляє інтерес лише в тому випадку, якщо володіння нею сприяє досягненню якоїсь мети, перш за все економічного характеру. Основа ділової активності - нарощування економічного потенціалу підприємства. Вкладаючи капітал в який-небудь інвестиційний проект, підприємець вважає через якийсь час не тільки відшкодувати пущений в оборот капітал, але і одержати певний прибуток. Оцінка цього прибутку, тобто рішення дилеми - вигідний чи ні даний проект, базується на аналізі поточного фінансового стану і прогнозах майбутніх надходжень від інвестиції. Часто результати фінансового аналізу свідчать про недоотримання прибутку підприємства через роздутість