

- підвищення нестабільності зовнішнього середовища висуває додаткові вимоги до системи управління страхової компанії;

- зміною акценту з контролю минулого до аналізу майбутнього;

- необхідністю збільшення швидкості реакції на зміни зовнішнього середовища;

- необхідністю безперервного відстеження змін, що відбуваються в зовнішньому і внутрішньому середовищі суб'єктів страхового бізнесу;

- важливістю впровадження зваженої системи дій щодо забезпечення стійкості страхової компанії і уникненню кризових ситуацій тощо.

**Висновки.** Страхування необхідна особлива системи економічних відносин, що в змозі захистити окремі інтереси суспільства, мінімізувати різноманітні ризики та зменшити наслідки несприятливих явищ вимагає більш ретельного ставлення до забезпечення ефективності та результативності діяльності суб'єктів страхування через впровадження контролінгу в систему прийняття управлінських рішень страхової компанії. Водночас це вимагає корегування та уточнення теоретичного підґрунтя контролінгу в системі прийняття управлінських рішень страхової компанії.

### Література

1. Бородушко И. В. Стратегическое планирование и контроллинг / И. В. Бородушко, Э. К. Васильева. – СПб. : Питер, 2006. – 192 с.
2. Верещагин В. В. Контроллинг как управленческая концепция / В. В. Верещагин // Offshour journal. – 2003. – № 1. – С. 46–51.
3. Горбач Л. М. Страхова справа: навч. Посібник / Л. М. Горбач. – 2-ге вид., виправлене. – К. : Кондор, 2003. – 252 с.
4. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т.3. / Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2002. – 952 с.
5. Контроллинг как инструмент управления промышленным предприятием / под ред. Н. Г. Данилочкиной. – М. : ЮНИТИ – ДАНА, 2004. – 279 с.
6. Петрусевич Н. Ю. Реалізація системотвірної функції контролінгу в розбудові ефективної системи показників управління діяльністю / Н. Ю. Петрусевич // Регіональні перспективи. – 2002. – № 5. – С. 18–21.
7. Пич Г. Уточнение содержания контроллинга как функции управления и его поддержки / Г. Пич, Э. Шерм // Проблемы теории и практики управления. – 2001. – № 3. – С. 29–34.
8. Піратовський Г. Л. Розвиток страхового підприємства як економічна категорія та об'єкт управління / Г. Л. Піратовський // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – № 1. – С. 76–85.
9. Райзберг Б. А. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева – М. : ИНФРА – М, 2004. – 480 с.
10. Рубцов С. В. Целевое управление корпорациями [Электронный ресурс] / С. В. Рубцов. – Режим доступа: www.rcb.ru.
11. Терещенко О. О. Контролінг у системі антикризового управління підприємством / О. О. Терещенко // Фінанси України. – 2001. – № 12. – С. 56 – 63.
12. Терещенко О. О. Поняття «контролінг» та «управлінській облік» у теорії і практиці / О. О. Терещенко // Фінанси України. – 2006. – № 8. – С. 137–145.

Надійшла 13.10.2010

УДК 338.47: 330.131.7

О. К. АФАНАСЬЕВА

Одесский национальный морской университет

## УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТАХ

*В роботі представлена класифікація та розкриті особливості ризиків, характерних для державно-приватних проектів розвитку морських портів. Визначені основні інструменти управління зазначеними ризиками та встановлені принципи їх розподілення між суб'єктами партнерства*

*This work presents classification and exposes the features of risks which are characteristic for the public-private projects of seaport development. The basic management instruments of the noted risks are certain, principles of their distributing between the partners are set.*

*Ключові слова: державно-приватне партнерство, ризик, морський порт.*

**Постановка проблеми.** За последние десятилетия во многих развитых и развивающихся странах произошли значительные изменения в механизме и качестве работы портового хозяйства. Технологические сдвиги протекали в условиях либерализации экономики, сокращения государственного финансирования и

приватизации. В большинстве стран мира для решения проблем строительства и усовершенствования портов стали привлекать частный капитал, используя механизм государственно-частного партнерства (ГЧП).

Одним из основных принципов государственно-частного партнерства является распределение рисков между частным и государственным сектором. Каждая из сторон берет на себя определенную долю ответственности за возможные риски и должна способствовать их смягчению на основе взаимной поддержки. Разделение рисков на практике встречает много трудностей. Не всегда легко определить, до какой степени каждая из сторон способна к управлению теми или иными рисками. Однако существует одно правило в управлении рисками, применимое к крупным проектам, характерным для морских портов, – их успешность во многом зависит от грамотной диверсификации рисков между всеми участниками.

**Анализ исследований.** Проблема идентификации и разделения рисков в отраслях производственной инфраструктуры, к которым относятся морские порты, является одной из сложных и малоизученных в теоретическом и особенно практическом планах. Существуют различные определения понятия «риск», разные точки зрения на классификацию рисков и на методы их снижения.

Исследованию рисков деятельности предприятий, в том числе функционирующих на условиях партнерства государственного и частного секторов экономики, посвящено много исследований отечественных и зарубежных ученых [1-10], в которых рассматриваются всевозможные разновидности рисков, их влияние на различные стороны деятельности предприятий, инструменты по предупреждению и минимизации последствий рискованных событий.

Вместе с тем, недостаточно исследованы методические и организационные основы управления рисками государственно-частного партнерства, адаптированные к деятельности морских портов, что определяет актуальность поставленной проблемы.

**Постановка задачи.** Эффективность реализации проектов ГЧП во многом зависит от качества проработки вопросов, связанных с идентификацией, распределением рисков, мерами по их снижению и предотвращению. Отсюда основной целью данного исследования является классификация рисков государственно-частного партнерства, определение их особенностей, обоснование принципов и механизмов управления ими в рамках проектов, реализуемых в морских портах субъектами государственного и частного секторов экономики.

**Результаты исследования.** Под риском государственно-частного партнерства предлагаем понимать вероятность наступления рисковосодержащего события, влекущего за собой невозможность достижения целей партнерства, недополучения (или даже убытка) запланированной величины прибыли от реализации государственно-частного проекта.

Для успешной реализации государственно-частных проектов в морских портах на всех этапах органы власти и представители частных компаний должны определить весь объем связанных с проектом рисков на начальном этапе разработки, сформировать матрицу рисков, определить основные инструменты для минимизации их последствий.

Проведенный анализ показал, что риски ГЧП следует рассматривать и классифицировать с точки зрения:

- уровня экономической системы, на котором они формируются (мега-, макро-, мезо-, микроуровень);
- сферы и причины возникновения (политические, экономические, проектные, форс-мажорные);
- этапа реализации проекта (прединвестиционный, инвестиционный, операционный, ликвидационный).

Рассмотрим подробнее выделенные группы рисков.

Политические и правовые риски - распространяются на три области: законодательные изменения, изменения в государственной политике, неспособность правительства выполнить свои договорные обязательства.

Законодательные риски возникают в результате сложности, нестабильности, неточности и неоднозначности законодательных норм. Принимая во внимание, что государственно-частные проекты в морских портах – это, как правило, долгосрочные проекты, этот риск становится существенным.

В данную группу рисков входит также высокий уровень коррупции и избыточная бюрократия органов государственной власти, не исключается также риск национализации или конфискации имущества. Действия правительства могут проявляться во вмешательстве во внутреннюю деятельность частной компании, которое не предусмотрено контрактом.

Экономические риски также распространяются на три области: собственно экономические, финансовые риски, валютные риски.

Экономические риски связаны с состоянием национальной экономики, уровнем развития производительных сил, покупательной способности населения и пр. Финансовые риски – это риски того, что реальные наличные денежные потоки будут недостаточны, чтобы погашать долговые обязательства и проценты по ним, а также обязательства перед акционерами. Физическое и техническое состояние объекта ГЧП может оказаться значительно хуже первоначальных оценок, следовательно, инвестиционные

потребности частного партнера будут выше. Например, высокий износ основных фондов в украинских портах приводит к повышенному расходу и потере ресурсов, увеличению эксплуатационных издержек.

Валютные риски связаны с воздействием колебаний курса валют на прибыльность частного бизнеса. В случае использования заемных средств, данный риск может проявиться в повышении процентной ставки по кредитам (учетной ставки Центрального банка), если в соглашении прописано условие текущей рыночной ставки.

Коммерческие риски (проектные или бизнес-риски) включают: строительные (технические) риски, операционные (эксплуатационные) риски, риски ценообразования, социальные риски.

Данная группа рисков соответствует традиционным рискам проектного финансирования, но имеет свою специфику, связанную с необходимостью работать на объектах государственной собственности и в сферах, традиционно считающихся областью деятельности органов власти. Бизнес-риски связаны с прединвестиционной стадией, строительством, эксплуатацией и управлением проектом.

Операционные риски включают возможность неостребованности построенного объекта, риск неэффективного управления проектом, риск неверной оценки рентабельности проекта, просчетов в размере прогнозного спроса на изготавливаемую продукцию, выполняемые работы, предоставляемые услуги.

Риски ценообразования - это риск незапланированного повышения цен на оборудование и материалы, необходимые для осуществления проекта, риск вмешательства государства в формирование цен и тарифов на выполняемые работы, предоставляемые услуги.

Социальные риски связаны с возможной необходимостью частного партнера нести затраты, связанные с переобучением и переквалификацией персонала, соблюдением всех социальных государственных гарантий работников, повышением требований, возможными забастовками (в этой части данная группа рисков коррелирует с форс-мажорными). Для государства данный риск может проявиться в случае невыполнения частным партнером социальных обязательств, либо провала проекта, что приведет к высвобождению работников и повышению социальной напряженности в регионе.

Форс-мажорные риски - представляют собой риски, которые находятся вне контроля и управления всеми сторонами государственно-частного партнерства, и не могут быть предугаданы до или во время подписания партнерского соглашения.

Основная масса этой группы рисков сосредоточена в сфере экологии и технической безопасности проекта, а также включает в себя природные явления, протесты населения, общественных и международных организаций, гражданские волнения, военные действия, эмбарго, ограничения на импорт или экспорт.

Концептуальная схема рисков ГЧП в морских портах с установлением связи с уровнем экономической системы, на котором они формируются и этапами реализации проектов, представлена на рисунке.

Согласно сложившейся мировой практике, основными инструментами для нейтрализации рисков ГЧП выступают [1, 2, 5, 8, 9]:

- избежание риска (разработка мероприятий внутреннего характера, которые полностью исключают конкретный вид риска);
- лимитирование концентрации риска (установление соответствующих внутренних нормативов, превышение которых не допустимо);
- хеджирование (страхование рисков от неблагоприятных изменений цен на любые товарно-материальные ценности по операциям, предусматривающим поставки или продажи товаров в будущем);
- диверсификация (распределение рисков между различными объектами вложений);
- трансферт риска (передача партнеру той части рисков, по которой он имеет больше возможностей нейтрализации негативных последствий);
- страхование, в том числе самострахование (резервирование финансовых и материальных ресурсов).

Баланс рисков чрезвычайно важен для развития государственно-частного партнерства. В теории и практике ГЧП предполагается, что все возможные от реализации проекта риски должны быть переданы той стороне, которая наилучшим образом может с ними справиться, организовав более эффективное управление рисками, то есть своевременно принять меры по его снижению либо предотвращению.

Наиболее сложные и дорогостоящие проекты развития морских портов могут быть реализованы только при поддержке двусторонних или многосторонних финансовых учреждений, в том числе международных. Например, Всемирный банк разработал программу гарантий рисков, которые субъекты партнерства не могут покрыть полностью [10].

Политические и правовые риски следует относить на правительство, предоставляя частному сектору гарантии в случаях, когда это необходимо. Для снижения степени воздействия данного риска следует в контракте однозначно прописывать права и обязанности сторон, а также конкретизировать границы вмешательства государственных органов в деятельность частного партнера.

В большинстве проектов валютный риск может быть снижен включением в контракт условий по индексации доходов в связи с инфляцией, передачей такого риска на Центральный банк страны, где реализуется проект, либо предоставлением соответствующих гарантий.

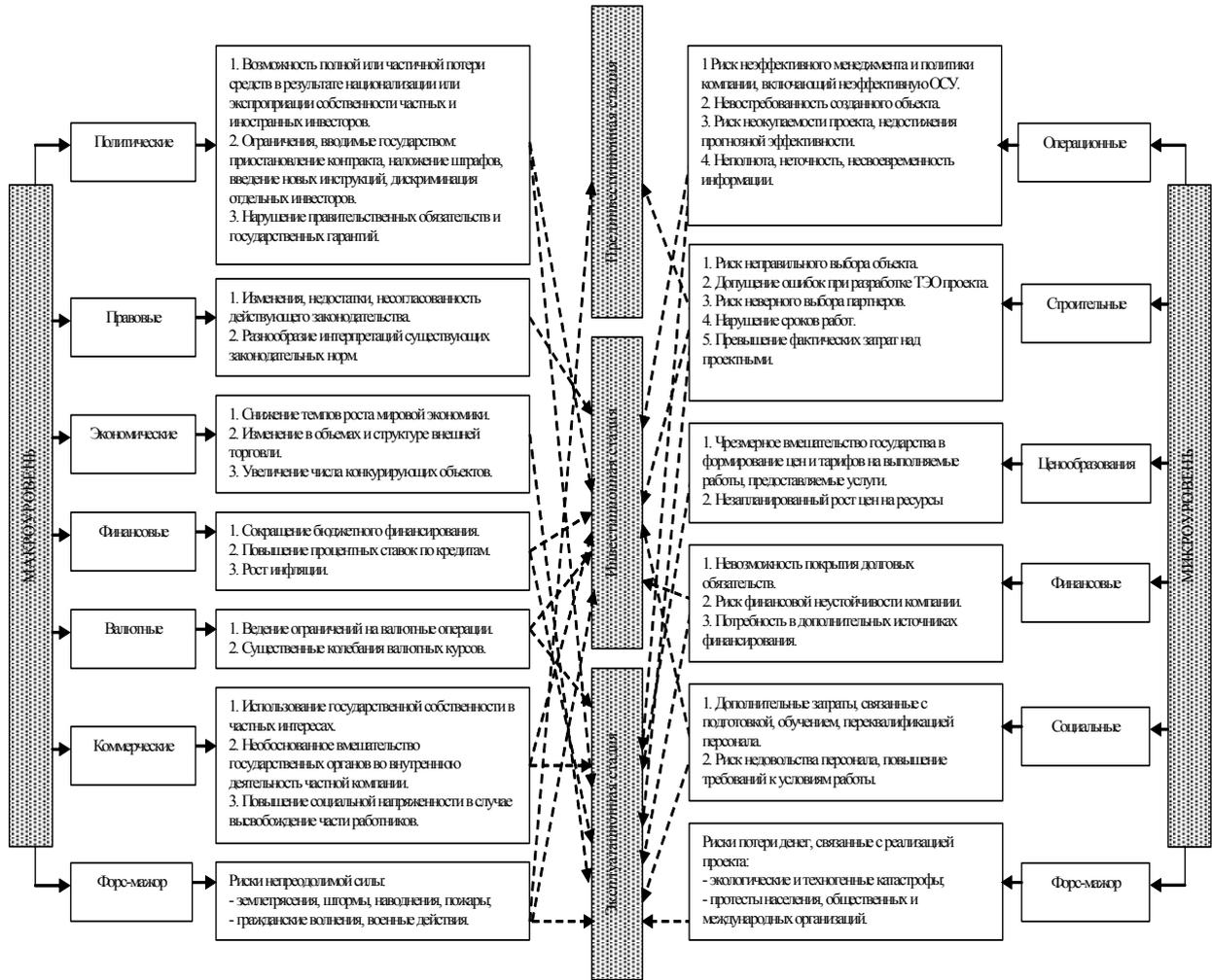


Рис. 1. Концептуальная схема рисков ГЧП в морских портах

Частный сектор наиболее вовлечен в коммерческую деятельность по портовым проектам, поэтому на него обычно ложатся подобные риски, которые частично покрываются страхованием, а также нивелируются юридически закрепленными в контракте обязательствами сторон, невыполнение которых могут всегда быть обжалованы в судебном порядке. Экономические, финансовые, валютные риски следует хеджировать, страховать либо лимитировать.

С другой стороны, нельзя не учитывать возможные нечестные намерения частного партнера, который может воспользоваться государственной собственностью в своих интересах, в условиях, когда ему передана существенная часть управления объектом партнерства. Правительствам также целесообразно пользоваться услугами страховых компаний, особенно при реализации проектов, сопровождающихся повышенным риском.

Форс-мажорные риски находятся вне контроля и управления всеми сторонами ГЧП, поэтому их целесообразно равномерно разделять между частным сектором и государством.

**Выводы.** Реализация государственно-частных проектов в морских портах сопряжена со значительным числом рисков. Представленная в работе концептуальная схема рисков, а также сформулированные принципы по их распределению между участниками, позволяют их минимизировать, а, следовательно, повышать эффективность государственно-частного партнерства в морских портах.

В дальнейших исследованиях следует акцентировать внимание на количественной оценке рисков, а также критериях принятия решения о приемлемости и целесообразности реализации партнерских проектов с учетом размера риска.

### Литература

1. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В.Г. Варнавский. – М. : Наука, 2005 г. – 315 с.
2. Гранатуров В. М. Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения / Гранатуров В.М. – М. : Дело и Сервис, 1999. – 305 с.

3. Левитин И. Е. Государственно-частное партнерство и транспортная инфраструктура / И.Е. Левитин // Транспорт Российской Федерации, 2006. – № 7. – С. 2-5
4. Найт Ф.Х. Риск, неопределенность и прибыль / Ф.Х. Найт; пер. с англ. М.: Дело, 2003. – 355 с.
5. Риски бизнеса в государственно-частном партнерстве. Национальный доклад. – М.: Ассоциация Менеджеров, 2007. – 108 с.
6. Тэпман Л.Н. Риски в экономике: учеб. пособие для вузов / Л.Н. Тэпман; под ред. Проф. В.А. Швандера. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. – 380 с.
7. Черкасов В. В. Проблемы риска в управленческой деятельности / В.В. Черкасов. – М.: Рефл-бук; К.: Ваклер, 1999. – 257 с.
8. Шапкин А.С. Экономические и финансовые риски. Оценка, управление, портфель инвестиций: монография / А.С. Шапкин. – М.: ИТК «Дашков и К», 2003. – 544 с.
9. Уварова А. А. Управление рисками в транспортных проектах, реализуемых на основе ГЧП / А.А. Уварова // Транспорт Российской Федерации, 2009. – № 1. – С. 20-22.
10. Public-private partnership // [Электронный ресурс]. – Режим доступа :<http://ppi.worldbank.org>.

Надійшла 03.10.2010

УДК 330.341

І. О. АХНОВСЬКА

Донецький національний університет

В. Є. БОЛГОВ

Донецька філія Українського державного університету фінансів і міжнародної торгівлі

## ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ УКРАЇНИ

*В дослідженні відображено теоретико-методологічні засади щодо формування стратегії інноваційного розвитку національних економічних систем в умовах глобального конкурентного розвитку.*

*Research objective is development of methodological bases on formation of strategy of innovative development of national economic systems in the conditions of global competitive development.*

*Ключові слова: інновація, національна інноваційна система, інноваційна активність.*

**Актуальність.** Зростання інтелектуального потенціалу та науково-технологічні інновації є одними з основних пріоритетів державної політики стимулювання підприємницької активності в ключових галузях технологічного виробництва, часткового перерозподілу національного доходу із спрямуванням коштів на розвиток науки, впровадження новітніх технологій. Поступове вичерпання запасів традиційних ресурсів і збільшення їх цін, розгортання жорсткої конкурентної боротьби на міжнародних ринках факторів виробництва при постійному зростанні та ускладненні кінцевих та проміжних потреб суспільства унеможливило економічний розвиток за рахунок застосування екстенсивних факторів. Тільки та економіка, яка здатна до прискореного оновлення основних фондів, технологій, продукції, до ефективного підвищення швидкості дифузії новітніх досягнень науки і техніки досягає сьогодні перспективної конкурентоспроможності.

**Аналіз досліджень.** Фундаментальні дослідження, спрямовані на розгляд сутності інновацій і інноваційної діяльності, знайшли своє відображення в роботах вітчизняних вчених В. Александрової, Л.Антонюка, О. Амоші, С. Галузи, А. Гальчинського, Б. Данилішина, О. Лапко, А. Поручника, П. Перерви, Д.Стеченко, Д.Черваньова, а також зарубіжних вчених – П.Друкера, А. Клайнкнехта, Е. Менсфілда, К. Опенлендера, П. Пільдича, Б. Санто, Р. Уотермена, Й. Шумпетера. Вагомий внесок у дослідження проблем світового ринку машинобудівної продукції належить відомим вітчизняним вченим В.Андрійчуку, О.Білорусу, Б.Губському, Б.Данилишину, А.Кредисову, Д.Лук'яненку, Ю.Савчуку, А.Філіпенку, Ю.Шниркову, а також зарубіжних учених: Б.Балаша, Е.Бенуа, А.Крюгер та ін. Не зважаючи на велику різноманітність досліджуваних наукових проблем, присвячених інноваційному прогресу, багато питань його активізації залишилися маловивченими і невирішеними. Недостатній ступінь розробки ряду теоретико-методологічних аспектів дослідження інноваційно-інвестиційної діяльності (відсутність у сучасній науці однастайності у визначенні основних категорій інноваційно-інвестиційної сфери, широке трактування понять, пов'язаних із цією сферою), невирішеність питання про характер поєднання ринкових механізмів з державними методами регулювання інноваційної діяльності, форм участі держави і бізнесу у фінансовому та інвестиційному забезпеченні інноваційного процесу, неоднозначність, а іноді і суперечливість підходів до обґрунтування методів регулювання інноваційної діяльності ускладнює можливість побудови ефективної національної інноваційної моделі.

**Мета статті.** Метою дослідження є обґрунтування методичних питань управління процесами інноваційного розвитку суб'єктів господарювання в машинобудуванні.

**Основні результати дослідження.** У 90-і роки ХХ сторіччя і на початку ХХІ сторіччя у світовій