

УДК 368.216

*Валерій Ільчук, д.е.н., проф.
(завідувач кафедри «Фінанси, банківська справа та страхування»,
Чернігівський національний технологічний університет)*

*Олена Панченко, к.е.н., доц.
(доцент кафедри «Фінанси, банківська справа та страхування»,
Чернігівський національний технологічний університет)*

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНІ РИЗИКИ В СИСТЕМІ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У статті досліджується сукупність економічних відносин, які формуються в процесі управління інноваційно-інвестиційними ризиками на залізничному транспорті в умовах необхідності технічного оновлення рухомого складу та залізничної інфраструктури. Для цього розкривається сутність і поняття інноваційно-інвестиційних ризиків та визначаються особливості їх прояву на залізничному транспорті. Основними специфічними ознаками інноваційно-інвестиційних ризиків є охоплення різних об'єктів, можливість їх накопичення та примноження, а також інтегрований характер і багаторівневність їх прояву.

У процесі дослідження визначені проблеми аналізу та оцінки інноваційно-інвестиційних ризиків підприємств залізничного транспорту та обґрунтована необхідність організації їх страхового захисту. Тільки в умовах організації комплексного захисту майнових інтересів усіх суб'єктів інноваційно-інвестиційних відносин від можливих негативних наслідків випадкових подій, буде активно відбуватись модернізація залізничної галузі.

При реалізації інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті та організації їх страхового захисту необхідно враховувати велику кількість ризиків і чинників, які на них впливають, тому для оптимізації страхового захисту необхідно використовувати багаторівневий поділ ризиків на загальні, специфічні та індивідуальні.

За результатами дослідження запропоновані заходи щодо індивідуального підходу до організації страхового захисту інноваційно-інвестиційних проектів залізничних підприємств на основі вивчення реально існуючої системи ризиків та формування карти ризиків, яка може бути додатком до договору страхування.

Ключові слова: залізничний транспорт, інновації, інвестиції, інноваційно-інвестиційні ризики, аналіз ризиків, оцінка ризиків, страхування.

© Ільчук В.П., Панченко О.І., 2015

Валерий Ильчук, д.э.н., проф.

(зав. кафедры «Финансы, банковское дело и страхование», Черниговский национальный технологический университет)

Елена Панченко, к.э.н., доц.

(доцент кафедры «Финансы, банковское дело и страхование», Черниговский национальный технологический университет)

ИННОВАЦИОННО-ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РИСКИ В СИСТЕМЕ СТРАХОВОЙ ЗАЩИТЫ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье исследуется совокупность экономических отношений, которые формируются в процессе управления инновационно-инвестиционными рисками на железнодорожном транспорте в условиях необходимости технического обновления подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры. Для этого раскрывается сущность и понятие инновационно-инвестиционных рисков и определяются особенности их проявления на железнодорожном транспорте. Основными специфическими признаками инновационно-инвестиционных рисков является охват различных объектов, возможность их накопления и приумножения, а также интегрированный и многоуровневый характер их проявления.

В процессе исследования определены проблемы анализа и оценки инновационно-инвестиционных рисков предприятий железнодорожного транспорта и обоснована необходимость организации их страховой защиты. Только в условиях организации комплексной защиты имущественных интересов всех субъектов инновационно-инвестиционных отношений от возможных негативных последствий случайных событий, будет активно происходить модернизация железнодорожной отрасли.

При реализации инновационно-инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте и организации их страховой защиты необходимо учитывать большое количество рисков и факторов, которые на них влияют, поэтому для оптимизации страховой защиты необходимо использовать многоуровневое разделение рисков на общие, специальные и индивидуальные.

По результатам исследования предложены мероприятия по индивидуальному подходу к организации страховой защиты инновационно-инвестиционных проектов железнодорожных предприятий на основе изучения реально существующей системы рисков и формирования карты рисков, которая может быть приложением к договору страхования.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, инновации, инвестиции, инновационно-инвестиционные риски, анализ рисков, оценка рисков, страхование.

*Valerii Ilchuk, Doctor of Economics, Professor
(Head of the Department of Finance, Banking and Insurance of Chernihiv National University of Technology)*

*Olena Panchenko, PhD in Economics, Assistant Professor
(Associate Professor of Finance, Banking and Insurance of Chernihiv National University of Technology)*

INNOVATIVE INVESTMENT RISKS IN THE INSURANCE PROTECTION OF RAILWAY TRANSPORT

The article examines the totality of economic relations, which are formed in the management of innovation and investment risk on the railways in the conditions necessary technical renovation of rolling stock and railway infrastructure. To do this, the essence and the concept of innovation and investment risk and are determined by the characteristics of their manifestation on a railway transportation. The main specific features of innovation and investment risk is to cover the various facilities, the possibility of accumulation and augmentation, as well as an integrated and multi-level nature of their manifestations.

The study identified the problem analysis and evaluation of innovation and investment risks of railway transport and the necessity of the organization of insurance protection. Only in a complex organization of protection of property interests of all subjects of innovation and investment relations from the possible negative consequences of random events will occur is actively upgrading the railway industry.

With the implementation of innovation and investment projects in rail transport and the organization of their insurance protection to be considered a large number of risks and factors that affect them, so to optimize the insurance protection you need to use a tiered risk sharing in the general, special and individual. The study suggested measures to individual approach to the organization of insurance protection of innovation and investment projects of railway undertakings based on the study of real-life risks and the formation of risk maps, which could be annexed to the contract of insurance.

Key words: railway transport, innovation, investment, innovation and investment risks, risk analysis, risk assessment, insurance.

Постановка проблеми. Технологічне оновлення основних засобів залізниць в умовах трансформаційних зрушень в економіці країни потребує формування теоретичних і практичних засад активізації інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Тільки інноваційно-орієнтований залізничний транспорт забезпечить реалізацію стратегічних програм, довгостроковий розвиток галузі та її конкурентоспроможність на вітчизняному та зарубіжному ринку транспортних послуг. Фізичний та моральний знос залізничних транспортних засобів компенсується зростанням сукупних витрат праці та обсягів використання енергоносіїв, що призводить до суттєвого зниження ефективності залізнично-транспортного виробництва.

Виходячи з цього, необхідно прискорити процеси технічного оновлення рухомого складу та залізничної інфраструктури, що пов'язані з ризиками пошкодження або знищення об'єктів реалізації інновацій, а також імовірністю втрат значних обсягів інвестиційних ресурсів. Тому тільки за умови впевненості в існуючому механізмі захисту фінансових ресурсів буде розвиватись інноваційно-інвестиційна діяльність у залізничній сфері. Інвестори, інноватори та підприємства залізничного транспорту зацікавлені не тільки у відшкодуванні нанесених збитків, а й у попередженні, подоланні виникаючих ризикових ситуацій, тобто в комплексному захисті своїх майнових інтересів від можливих негативних наслідків випадкових подій.

Страховання належить до базових складових захисту майнових інтересів суб'єктів інноваційно-інвестиційних процесів на залізничному транспорті та має активно використовуватись для забезпечення інвестицій, спрямованих на оновлення і модернізацію основних засобів і поповнення оборотних коштів залізниць, а також удосконалення системи безпечного переміщення транзитних вантажів і пасажирів по території України.

При формуванні надійного механізму страхового захисту інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті в процесі наближення його фінансового планування до стандартів приватного сектору, повинні враховуватись не тільки особливості інновацій та інвестицій, а й мінливість економічної та політичної ситуації в країні, коливання кон'юнктури ринків, поява нових видів інноваційних продуктів і форм їх інвестування в залізничній сфері.

Проте, в першу чергу, необхідно ідентифікувати існуючі загрози та чинники, що впливають на реалізацію інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті, оскільки визначення ризиків і їх особливих проявів дозволить встановити об'єкти страхування, події на випадок настання яких необхідно здійснювати страховий захист, а також сформулювати умови та параметри договору страхування для забезпечення можливості відновлення діяльності, у випадку нанесення непередбаченими подіями шкоди базовим активам підприємств залізничного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню особливостей та проблем діяльності підприємств залізничного транспорту присвячені численні праці таких вітчизняних і зарубіжних вчених, як А.П. Абрамов, І.М. Аксьонов, І.В. Белов, Н.І. Богомолова, В.Г. Галабурда, Н.М. Колеснікова, Ф.П. Кочнев, Ю.Ф. Кулаєв, М.В. Макаренко, В.І. Пасічник, А.В. Перепелюк, В.О. Персіанов, А.А. Покотілов, Є.М. Сич, М.Ф. Трихунков, Ю.М. Цветов, А.П. Шишков та інших відомих учених.

Розробкою теоретичних основ управління інноваційно-інвестиційною діяльністю займаються такі вітчизняні вчені, як В.М. Геєць, Л.М. Борщ, Т.Й. Товт, О.Є. Кузьмін, Г.І. Климкова, М.В. Гаман, Л.І. Федулова, Б.А. Малицький, А.С. Попович та ін.

Проте, в процесі реформування залізничного транспорту та необхідності створення сприятливих умов для активного залучення інвестицій з метою сучасного оновлення рухомого складу та залізничної інфраструктури, існує потреба в дослідженні інноваційно-інвестиційних ризиків на залізничному транспорті та виокремленні їх специфіки, а також в усвідомленні суб'єктами інноваційно-інвестиційних відносин можливих наслідків їх прояву.

Мета статті. Головною метою цієї роботи є розкриття особливостей інноваційно-інвестиційних ризиків та визначення негативних наслідків їх прояву на залізничному транспорті, а також дослідження сучасних тенденцій в управлінні інноваційно-інвестиційними ризиками для формування системи комплексного за-

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

хисту майнових інтересів залізничних підприємств в умовах модернізації та реформування їх діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. *Інноваційно-інвестиційний ризик підприємств залізничного транспорту* – це ймовірність виникнення непередбачених фінансових втрат внаслідок здійснення інноваційно-інвестиційної діяльності на залізничному транспорті.

Інноваційно-інвестиційні ризики в залізничній сфері мають суттєву специфіку, яку необхідно враховувати на всіх етапах ризик-менеджменту, а особливо в процесі їх страхового захисту (рис. 1). При цьому необхідно брати до уваги те, що такі ризики мають як об'єктивний, так і суб'єктивний характер і є невід'ємною характеристикою умов реалізації всіх залізничних проектів. До *об'єктивних чинників* відносять умови навколишнього середовища, місцезнаходження об'єкта, розгалуженість інфраструктури, кон'юнктуру ринку, зміни в законодавстві, тому механізм захисту від їх прояву має бути надійним і гарантувати безпеку.

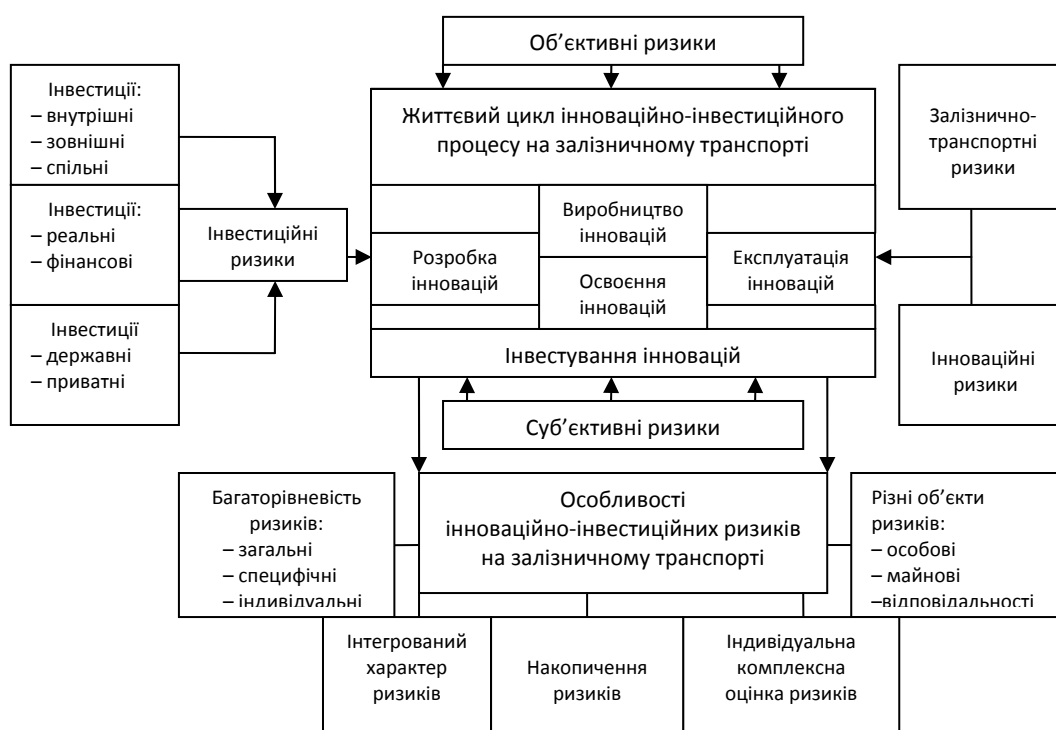


Рис. 1. Особливості інноваційно-інвестиційних ризиків на залізничному транспорті

Суб'єктивні чинники проявляються при прийнятті інноваційно-інвестиційних рішень у процесі розробки науково-технічної документації та в процесі реалізації проектів на рівні підприємств залізничного транспорту і залежать від об'єкта інноваційно-інвестиційної діяльності, етапу транспортного процесу, рівня професійно-кваліфікаційної підготовки спеціалістів і їх досвіду а також усвідомлення носієм ризиків всіх наслідків їх прояву.

Управління інноваційно-інвестиційними ризиками на залізничному транспорті відрізняється складністю, оскільки вони мають *інтегрований характер* і поєднують

у собі не тільки велику кількість взаємопов'язаних та взаємообумовлених ризиків впровадження інновацій та вкладення інвестицій, а й загроз, пов'язаних із функціонуванням підприємств залізничного транспорту.

Носіями інноваційних ризиків є установи, які займаються науково-технічними розробками або підприємства залізничного транспорту, які впроваджують інноваційні ідеї. Особливістю інноваційних ризиків є те, що вони мають комплексний характер і стосуються різних суб'єктів, об'єктів інноваційної діяльності та проявляються на всіх етапах реалізації інноваційного проекту. До найбільш розповсюджених відносять ризики, що пов'язані з розробкою проектно-технічної документації та впровадженням інновацій в основні засоби залізниць, технологічний процес перевезень і стосуються як осіб, які задіяні в цьому процесі, так і його технічних і технологічних складових.

Інвестиційні ризики входять до складу фінансово-кредитних ризиків, оскільки інвестиціям властивий кредитний характер і вони здійснюються на умовах повернення через соціально-економічний ефект.

Також підприємства залізничного транспорту можуть реалізувати інноваційно-інвестиційні проекти повністю або частково за рахунок позикових коштів, внаслідок чого виникають кредитні ризики.

Отже, кредитний характер інвестицій та безпосереднє залучення фінансових ресурсів через отримання кредиту чи емісію цінних паперів, призводить до того, що інноваційно-інвестиційні ризики підприємств залізничного транспорту включають в себе і кредитні ризики.

До того ж на рівень інноваційно-інвестиційних ризиків залізничних підприємств значний вплив здійснюють і фінансові ризики, які виникають у процесі отримання доходу від основної діяльності залізничного транспорту, а саме: ризик недоотримання доходу (прибутку), ризик зменшення рівня рентабельності, ризик невиконання договірних зобов'язань контрагентом та інші.

У процесі оцінки інноваційно-інвестиційних ризиків необхідно враховувати, що для залізничного транспорту є характерним постійно існуюча небезпека втрат і збитків у наслідок пожеж, вибухів, аварій (зіткнення, сходи залізничного рухомого складу), травм, опіків, отруєння, ураження електричним струмом тощо. На результати діяльності залізничного транспорту також впливають виробничі, господарські та соціально-економічні процеси, які несуть загрозу втрати доходів, що в кінцевому рахунку впливає на економічну безпеку залізничної галузі [6].

Таким чином, тільки на основі ідентифікації всіх ризиків та їх сукупної оцінки можна визначити загальний рівень ризиковості інноваційно-інвестиційних проектів підприємств залізничного транспорту. При цьому необхідно враховувати, що ризики інвестиційної діяльності суттєво посилюються за рахунок інноваційних ризиків у транспортній сфері та ускладнюють їх кількісну оцінку.

Ризики залізничних проектів залежать від стадії інноваційно-інвестиційного процесу, який включає фінансування розробки інноваційного продукту, його виготовлення, освоєння та використання (експлуатацію). Стадії генерування інформації та створення інновації більш характерні суб'єктивні ризики, які залежать від рівня кваліфікації спеціалістів і можливості допущення ними помилки при розробці технічної документації. Стадії освоєння інноваційного продукту властиві ризики, пов'язані з використання певних видів техніки і матеріалів, з невідповідністю розробки необхідним вимогам і можливістю його подальшого застосування та нанесення шкоди життю, здоров'ю або майну третіх осіб у результаті проведення ви-

пробувань. На стадії використання інноваційного об'єкту проявляються ризики, пов'язані з його впровадженням і подальшою експлуатацією. Необхідно також враховувати, що всі стадії інноваційно-інвестиційного процесу супроводжуються ризиками втрати вкладених інвестиційних ресурсів або їх частини.

Таким чином, кожний етап життєвого циклу інноваційно-інвестиційного проекту на залізничному транспорті має різний термін реалізації та неоднакові за видами і кількістю ризики, що здійснюють вплив на кінцевий результат. З огляду на це, на загальну ризиковість інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту істотно впливає такий специфічний параметр як *тривалість життєвого циклу проекту*. При реалізації короткострокових інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті можна з більшою точністю визначити існуючі загрози та прийняти відповідні управлінські рішення щодо контролю над ними. У довгостроковому періоді складніше встановити вплив багатьох чинників і відповідно невизначеність результатів реалізації проектів зростає.

Таким чином, впровадження короткострокових і середньострокових інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті стикається з найменшим рівнем ризику, а довгострокові, навпаки, нагромаджують негативні результати, тому пов'язані з більшими ризиками. Для інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті характерні великі та катастрофічні ризики, оскільки в кожному конкретному випадку залізничні аварії супроводжують масштабні негативні наслідки та значні матеріальні втрати.

Інноваційно-інвестиційні проекти, які реалізуються на залізничному транспорті як правило мають довгостроковий характер, а значить акумулюють значні ризики та вимагають особливого ставлення до управління ними, особливо на етапі фінансування ризиків. Тому для ризик-менеджменту інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту характерними є ще й *додаткові витрати часу та фінансових ресурсів*, оскільки кожний залізничний проект потребує індивідуальної оцінки рівня ризиків у конкретних умовах його реалізації.

Вважається, що навіть для однотипних інноваційно-інвестиційних проектів, які реалізуються в схожих умовах, властива постійна динаміка ризиків під впливом об'єктивних і суб'єктивних чинників. До того ж, унікальність параметрів кожного інвестиційного проекту на залізничному транспорті, спрямованого на впровадження інновацій, ускладнює оцінку інноваційно-інвестиційних ризиків і вимагає проведення комплексної їх діагностики, яка передбачає не тільки ідентифікацію всіх ризиків, а і встановлення взаємного їх впливу та можливого мультиплікативного ефекту. Тому в процесі інноваційно-інвестиційної діяльності підприємства залізничного транспорту повинні використовувати найрізноманітніші сучасні джерела інформації та багатофакторні методи та моделі для аналізу та оцінки ризиків, що суттєво збільшує їх вартість.

Ризиковість інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті суттєво залежить від того, *за рахунок яких інвестиційних ресурсів* здійснюється фінансування. У першу чергу, необхідно зважати на те, що впровадження інновацій на залізничному транспорті може здійснюватись за рахунок *внутрішніх, іноземних або спільних джерел фінансування* і в кожному конкретному випадку їх супроводжують різні ризики. Найбільш ризикованими вважаються іноземні вкладення в інноваційний розвиток залізничного транспорту.

Іноземні залізничні інноваційно-інвестиційні проекти – це прями міжнародного руху капіталу, який є однією з найважливіших складових міжнародної економіки.

Іноземні інвестиції в інноваційний розвиток залізничного транспорту пов'язані зі значними ризиками, оскільки мають глобальний характер і кошти інвесторів вкладаються в інноваційні об'єкти, які розташовані на території іншої держави. Це збільшує ймовірність виникнення непередбачуваних подій, що призводять до втрат, збитків і нанесення шкоди інвесторам.

Отже, якщо джерело фінансування інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті має іноземне походження, процес інвестування суттєво ускладнюється існуванням не тільки майнових (комерційних і фінансово-кредитних) ризиків, а й політичних ризиків, пов'язаних з особливостями геополітичної ситуації та включають:

- зміну валютного регулювання та встановлення обмежень конвертованості валюти країни іноземного партнера;
- позбавлення права власності на об'єкти вкладених інвестицій в залізничний транспорт (конфіскація або націоналізація);
- воєнні дії, громадські заворушення, загальнонаціональний страйк або безладдя, що виникли в країні вкладення інвестицій;
- інші дії або рішення уряду країни, що унеможливають безпечну інноваційно-інвестиційну діяльність на залізничному транспорті.

Для забезпечення іноземних інвестицій в інноваційний розвиток залізничного транспорту спрямований як міжнародний нормативно-правовий механізм регулювання руху інвестиційного капіталу, так і національний нормативно-правовий механізм регулювання інвестицій. Але вирішення проблем і захист своїх майнових інтересів на міжнародному рівні вимагає часу та значних грошових витрат і може обернутись для інвестора додатковими збитками, а держава не може повністю гарантувати захист інтересів інвестора і за певних обставин може відмовитись від виконання своїх зобов'язань. Тому інвестори вважають, що їх майнові інтереси можуть бути повністю забезпечені тільки у випадку страхування інноваційно-інвестиційних ризиків на залізничному транспорті і віддають перевагу комплексному страховому захисту.

Також на залізничному транспорті можуть реалізуватись інноваційно-інвестиційні проекти як за рахунок державних, так і за рахунок приватних (корпоративних) фінансових ресурсів, що суттєво впливає на ризики їх розробки та впровадження.

Ризиковість інноваційно-інвестиційних проектів залежить також від виду інвестицій. Інноваційно-інвестиційні проекти, які реалізуються за рахунок фінансових інвестицій супроводжують ризики можливих втрат, пов'язані зі змінами вартості цінних паперів і забезпечуються за допомогою хеджування.

Будь-який реальний інноваційно-інвестиційний проект на залізничному транспорті ризики супроводжують на різних етапах його реалізації: від створення та функціонування нового залізничного підприємства до реалізації транспортних послуг з перевезення вантажів чи пасажирів.

Ризиковість прямих інвестицій, в першу чергу, пов'язана з об'єктами їх вкладення, тому на залізничному транспорті розрізняють випадки пошкодження, знищення рухомого та нерухомого майна або викрадення товарно-матеріальні цінностей внаслідок настання ризиків, які поділяються на:

- 1) ризики вибухів, пожеж, які можуть бути викликані різними причинами як природного, так і техногенного характеру;

2) ризики стихійних лих: ураган, шторм, землетрус, повінь, сильні морози, град та інші події природного характеру;

3) ризики пов'язані з *цілеспрямованими* протиправними діями третіх осіб: крадіжка з незаконним проникненням, грабiж або розбiй, навмисне пошкодження або знищення об'єктів вкладення інвестицій.

Під знищенням об'єкта залізничного транспорту слід розуміти повну непридатність його щодо цільового використання або внаслідок чого він перестає існувати та повністю втрачає свою цінність. Пошкодженням є погіршення якості та зменшення його цінності, що суттєво позначається на можливостях цільового використання в процесі організації залізничних перевезень.

Інноваційний характер реального інвестування на залізничному транспорті впливає на збільшення ризиків технічного характеру, які можуть бути пов'язані з будівництвом залізничної інфраструктури, монтажем, пробним пуском і експлуатацією рухомого складу та інших інвестиційних об'єктів.

Також у процесі реалізації реальних інноваційно-інвестиційних проектів існують ризики знецінення складових залізничного транспорту, втрати права власності на об'єкти капіталовкладень, нанесення шкоди майну або життю третіх осіб, внаслідок експлуатації об'єкта інвестування, а також допущення помилок і неточностей партнерів залізничних підприємств по реалізації інвестиційних проектів.

Основними ризиками інноваційно-інвестиційної діяльності є майнові ризики, а похідними є ризики недоотримання доходу, втрат від зупинки залізничного транспортного процесу, ризики зниження рівня рентабельності транспортного виробництва.

У результаті пуску та експлуатації об'єктів інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту може бути нанесена шкода особам, які задіяні в транспортному процесі. Це означає, що ризики втрати життя, здоров'я, працездатності теж присутні при реалізації інноваційно-інвестиційних проектів. Також необхідно враховувати, що інноваційно-інвестиційні ризики реальних проектів суттєво відрізняються в залежності від напрямку інвестування коштів.

Отже, для організації страхового захисту реальних інноваційно-інвестиційних проектів ризики поділяються на:

- ризики, які супроводжують осіб причетних до реалізації інноваційно-інвестиційних проектів;
- ризики, які загрожують майну залізничних підприємств, що є об'єктом інноваційно-інвестиційної діяльності;
- ризики, які загрожують майну або життю третіх осіб, при впровадженні інноваційно-інвестиційних проектів на залізниці.

Таким чином, існує значний потенційний ринок страхування ризиків, які пов'язані з реалізацією інноваційно-інвестиційних проектів у залізничній сфері, оскільки з розвитком вітчизняної економіки та реформуванням залізничного транспорту поступово підвищується інтерес до модернізації та переоснащення рухомого складу, а також оновлення залізничної інфраструктури, а значить і до організації їх страхового захисту. Подальший розвиток та вдосконалення страхування інноваційно-інвестиційних проектів підприємств залізничного транспорту пов'язаний з необхідністю усвідомлення сукупності ризиків які їх супроводжують та виявленням особливостей в системі управління означеними ризиками.

Висновки та пропозиції. У процесі реалізації інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті та організації їх страхового захисту необхідно враховувати велику кількість ризиків та чинників, які на них впливають. Це пов'язано

як з визначеними особливостями інноваційно-інвестиційних ризиків, так і з різними видами інновацій, інвестицій та умовами їх реалізації. Тому для оптимізації страхового захисту необхідно використовувати багаторівневу класифікацію ризиків для врахування їх на трьох рівнях: загальні ризики; специфічні ризики для кожного виду проектів; індивідуальні ризики для кожного проекту.

Таким чином, в процесі страхування інноваційно-інвестиційних проектів на залізничному транспорті необхідно використовувати індивідуальну класифікацію властивих йому ризиків, оскільки кожний проект має окрему систему ризиків, які впливають на кінцеві результати його реалізації. Тому при підготовці до страхового захисту конкретного інноваційно-інвестиційного проекту необхідно дослідити реально існуючу систему ризиків і сформувати карту ризиків, яка може бути додатком до договору страхування. У використанні такого підходу зацікавлені як страховики, так і страхувальники, оскільки в такому випадку забезпечується укладання договору страхування реально існуючих ризиків і раціональне використання коштів інвестора, а також формується основа для розподілу збитків і вирішення спірних питань.

ЛІТЕРАТУРА

1. Богомолова, Н.І. Особливості управління фінансово-економічною діяльністю залізничного транспорту / Н.І. Богомолова, О.О. Кравченко // Інвестиції: практика і досвід. – 2012. – № 24. – С. 12-14.
2. Кальченко, О. М. Інноваційно-інвестиційний механізм підвищення ефективності підприємств туристичної сфери / О. М. Кальченко // Науковий вісник Полтавського університету споживчої кооперації України. Серія «Економічні науки»: науковий збірник. – 2011. – № 6 (51). – С. 58-67.
3. Ільчук, В.П. Проблеми фінансового забезпечення інноваційного оновлення вантажного вагонного парку / В.П. Ільчук, Є.В. Талавіра // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»: науковий збірник. – 2012. – № 2(58). – С. 78-87.
4. Кравченко, О.О. Оцінка економічної доцільності заміни діючих основних виробничих фондів залізничного транспорту України / О.О. Кравченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 33. – С. 51-54.
5. Кравченко, О.О. Аналіз ризиків фінансового планування на залізничному транспорті / О.О. Кравченко // Схід. – 2012. – № 1 (115). – С. 57-61.
6. Кот, Л.Л. Ризики інноваційної діяльності підприємств / Л.Л. Кот // Теоретичні та прикладні питання економіки. – 2013. – Випуск 28, т. 1. – С. 410-418.
7. Никифоров, А.С. Класифікація інноваційно-інвестиційних ризиків у системі прийняття управлінських рішень / А.С. Никифоров // Бізнес Інформ. – 2015. – № 1. – С. 8-14.
8. Панченко, О.І. Класифікація ризиків на залізничному транспорті як основа формування системи економічної безпеки його функціонування / О.І. Панченко // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка та управління». – Київ: ДЕТУТ, 2012. – №19. – С.84-92.
9. Панченко, О.І. Особливості інноваційно-інвестиційних ризиків як основа страхового захисту інвесторів / О.І. Панченко // Створення правових і фінансових передумов децентралізації регіонів. Збірник матеріалів VI міжнародної науково-практичної конференції – Чернігів: Чернігівський інститут ім. Героїв Крут ПрАТ «ВНЗ «МАУП», 2014 – С. 45-49.
10. Цуркан, І.М. Страхування ризиків інноваційної діяльності / І.М. Цуркан // Економічний вісник НГУ. – 2010. – №4. – С. 54-61.

REFERENCES

1. Bogomolova N.I. Osoblyvosti upravlinnya finansovo-ekonomichnoyu diyalnistyu zaliznychnogo transportu [Features of financial and economic activity of railway transport]. *Investyciyi: praktyka i dosvid – Investment: practice and experience*, 2012, no. 24, pp. 12-14.

2. Kalchenko O.M. Innovatsiyno-investytsiynyy mekhanizm pidvyshchennya efektyvnosti pidpryemstv turystychnoyi sfery [Innovation and investment mechanism for improving the efficiency of tourism companies]. *Naukovyy visnyk Poltavskoho universytetu spozhyvchoyi kooperatsiyi Ukrainy. Seriya «Ekonomichni nauky» naukovyy zbirnyk – Scientific Herald Poltava University of Consumer Cooperatives in Ukraine. Series «Economics»: scientific journals*, 2011, no. 6 (51), pp. 58-67.
3. Ilchuk V.P., Talavira Ye.V. Problemy finansovoho zabezpechennya innovatsiynoho onovlennya vantazhnoho vahonnoho parku [Problems of financial support innovation of freight rolling stock]. *Visnyk Chernihivs'koho derzhavnoho tekhnolohichnoho universytetu. Seriya «Ekonomichni nauky»: naukovyy zbirnyk – Bulletin Chernihiv State Technological University. Series «Economics»: scientific journals*, 2012, no. 2(58), pp. 78-87.
4. Kravchenko O.O. Otsinka ekonomichnoyi dotsilnosti zaminy diyuchykh osnovnykh vyrobnychkh fondiv zaliznychnoho transportu Ukrainy [Evaluation of the economic feasibility of replacement of existing fixed assets Railway Transport of Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti – Bulletin of the economy and transport industry*, 2011, no. 33, pp. 51–54.
5. Kravchenko O.O. Analiz ryzykiv finansovoho planuvannya na zaliznychnomu transporti [Risk Analysis of financial planning in railway transport]. *Skhid – East*, 2012, no. 1 (115), pp. 57-61.
6. Kot L.L. Ryzyky innovatsiynoyi diyalnosti pidpryemstv [The risks of innovation enterprises]. *Teoretychni ta prykladni pytannya ekonomiky – Theoretical and applied economic issues*, 2013, issue 28, vol. 1, pp. 410-418.
7. Nykyforov A.Ye. Klasyfikatsiya innovatsiyno-investytsiynykh ryzykiv u systemi pryynyattya upravlinskykh rishen [Classification innovation and investment risks in the system management decisions]. *Business Info – Biznes Inform*, 2015, no. 1, pp. 8-14.
8. Panchenko O.I. Klasyfikatsiya ryzykiv na zaliznychnomu transporti yak osnova formuvannya systemy ekonomichnoyi bezpeky yoho funktsionuvannya [Classification of risk on the railways as a basis for the formation of system of economic safety of its operation]. *Zbirnyk naukovykh prats DETUT. Seriya «Ekonomika ta upravlinnya» – Proceedings of DETUT. The series «Economics and Management»*, 2012, no. 19, pp. 84-92.
9. Panchenko O.I. Osoblyvosti innovatsiyno-investytsiynykh ryzykiv yak osnova strakhovoho zakhystu investoriv [Features innovative investment risk insurance as a basis for the protection of investors]. *Stvorennya pravovykh i finansovykh peredumov detsentralizatsiyi rehioniv. Zbirnyk materialiv VI mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi– Creating a legal and financial preconditions decentralization regions. Proceedings of the VI International Scientific Conference*, 2014, pp. 45-49.
10. Tsurkan I.M. Strakhuvannya ryzykiv innovatsiynoyi diyalnosti [Risk insurance innovation]. *Ekonomichnyy visnyk NHU – Economic Bulletin of NMU*, 2010, no. 4, pp. 54-61.