

О. В. Турченок,
аспірант, Київський національний університет імені Тараса Шевченка

РИЗИКИ В КОНТУРІ ФОРМУВАННЯ І ВИКОРИСТАННЯ ФІНАНСОВОГО КАПІТАЛУ В ІНВЕСТИЦІЙНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

Розглянуто проблеми оцінки та нейтралізації ризиків у контурі формування і використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування, здійснено моніторинг цих проблем у контексті реалій сучасного економічного простору, а також запропоновано власні підходи до їх вирішення.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Суттєвим фактором, що впливає на ефективність формування і використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування, є фактор ризику. Оскільки ризик у виробничому процесі, незалежно від його конкретних форм, зрештою, з'являється у вигляді можливого зменшення реальної віддачі від використання фінансового капіталу підприємств автомобілебудування порівняно з очікуваною, то його врахування має важливе значення в контурі формування і використання фінансового капіталу в їх інвестиційній діяльності.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Вивчення літературних джерел з даної проблематики засвідчують, що економічна наука приділяла цій проблемі велику увагу. Значний вклад зробили А. Сміт, Д. Кейнс, А. Маршал, Ф. Найт, Г. Марковица, В. Шарп та інші [1—3]. За останні 2—3 роки з'явилася низка робіт, присвячених теорії ризику. Найгрунтовніші розробки з теорії ризику належать таким авторам, як О. Альгін, П. Грабовий, М. Рогов, В. Успенко, Б. Гардінер, І. Балабанов [7—13]. Практичні аспекти теорії ризику розглядаються в роботах Т. Шарової, О. Ширимської, Г. Клейнера, В. Алєнічева, О. Ястремського та інших [4—6]. Суттєві пропозиції методичного та практичного характеру з проблем оцінки та нейтралізації ризиків при формуванні й використанні фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування внесли такі відомі вчені дослідники, як В. Андрущенко, В. Базилевич, В. Геєць, І. Лютий, М. Малік, В. Федосов, та деякі інші. Проте в умовах трансформації економічного простору багато аспектів цієї важливої проблеми вимагають подальших поглиблених досліджень з метою пошуку шляхів оптимального їх вирішення.

ЦІЛЬ СТАТТІ

Одним із ключових завдань пошуку вирішення проблем оцінки та нейтралізації ризиків при формуванні й використанні фінансового капіталу в інвестиційній діяль-

ності підприємств автомобілебудування є необхідність вирішення низки питань, пов'язаних із стабілізацією забезпечення цих процесів, підвищенням їх ефективності та прибутковості. Недостатнє опрацювання окреслених проблемних питань, а також їх методичне та практичне значення зумовлюють актуальність даної праці, її мету та завдання.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Вчені не мають одностайності щодо визначення категорії "ризик". Переважно вчені пропонують власне визначення категорії ризику. Так, Г.Клейнер визначає ризик як "небезпеку настання непередбачених і небажаних для суб'єкта наслідків його дій" [4]. Те ж смислове навантаження несе визначення ризику, запропоноване в "Російському економічному журналі": "Ризик — це небезпека того, що цілі, поставлені в проєкті, повністю або частково не досягнуті" [5]. Особливо варто відмітити ті розробки, що присвячені розробці математичних методів оцінки ризику. В них останній передусім окреслюється у контексті інформаційних параметрів. Показовим є визначення, наведене у роботі О. І. Ястремського: "Ризик виникає тоді, коли має місце невизначеність, відсутність вичерпної інформації щодо умов прийняття рішення" [6].

На наш погляд, категорію "ризик" варто визначити, як небезпеку потенційно можливої, ймовірної втрати капіталу чи недоотримання доходів порівняно з варіантом, який розраховує на раціональне використання капіталу у даному виді підприємницької діяльності. Для розуміння природи економічного ризику фундаментальне значення має зв'язок ризику та прибутку. Більш високий ризик пов'язаний з імовірністю більш високого прибутку. Іншими словами, ризик — це загроза того, що підприємство понесе втрати у вигляді додаткових витрат чи отримає доходи нижчі тих, на які розраховує.

Теорія ризику, стосовно формування і використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування є менш розвиненою. Хоча нині підприємства автомобілебудування та й загалом український автомобільний ринок знаходиться у

кризовому стані. Попит та обсяги ринку помітно зменшились. Популярним став обмін уживаних авто, а не придбання в автосалонах нових машин. Банки перестали надавати кредити, що призвело до зміщення придбання авто в розстрочку в сторону лізингу та кредитування власними фінансовими структурами. Крім того, державна підтримка вітчизняного автомобілебудування залишається істотною перепорою у відносинах Україна — СOT, оскільки більшість преференцій, що надавалися раніше, стали несумісними з умовами Світової організації торгівлі. Участь України в даній міжнародній організації в короткостроковій перспективі призведе до скорочення вітчизняного виробництва та експорту в машинобудуванні відповідно [16]. З іншого боку, купівля імпортованих авто для українського споживача в період економічної кризи виявилася нереальною. І, як наслідок, український авторинок став другим за рівнем падіння продажів у Європі. Стрижневими чинниками такого спаду слід вважати: продовження економічної рецесії; недосконалість та неефективність споживчого кредитування; зниження платоспроможного попиту населення; поступове вичерпання у імпортерів ліквідних складів автомобілів 2008—2009 рр. випуску; мінімальні обсяги ввезення нових машин (імпортери, не впевнені в своїх продажах, не хотіли входити в 2010 р. з великими стоками торішніх машин, як це трапилося в 2009 р.); українське населення відкладає серйозні покупки у зв'язку з невизначеністю щодо політичної та економічної ситуації після виборів. Загалом, ринок нових іномарок в Україні скоротився вчетверо — до рівня 2004—2005 рр. [14].

Таким чином, із процесами подолання наслідків фінансової кризи 2008 р. та пристосування України до умов СOT для вітчизняних підприємств автомобілебудування розпочинається критично важливий період, коли, по суті, визначатиметься їх подальша доля, виявлення ризиків та відпрацювання ефективних фінансових стратегій щодо їх мінімізації в площині формування і використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування є першочерговим завданням.

Крім того, підприємствам автомобілебудування притаманні певні особливості їх функціонування, які підвищують рівень ризику. Зокрема, це — довгий період виробництва. Рішення щодо виробництва продукції приймаються за рік, а то й більше до моменту реалізації. За цей час ринкова ситуація може значно змінитися в несприятливий для підприємства бік. Порівняно з іншими галузями промисловості, які мають також великий період виробництва, наприклад суднобудування, підприємства автомобілебудування знаходяться в більш несприятливих умовах, оскільки на всю продукцію не укладаються контракти до початку її виробництва, на противагу цьому на всю продукцію суднобудування даються замовлення до початку виробництва і підписуються контракти.

Технологічний процес в автомобілебудуванні жорстко обмежений в часі. Підприємства автомобілебудування в багатьох випадках не можуть різко збільшити обсяги виробництва. Крім того, виникають додаткові витрати в зв'язку з потребою захисту авторських прав, закупки нових інноваційних технологій тощо.

Прояв кон'юнктурного ризику набуває особливого значення, насамперед, коли різко збільшується пропозиція автомобілів, в тому числі уживаних.

Таким чином, умови функціонування підприємств автомобілебудування в сучасній економіці стають дедалі складнішими, кількість факторів, які впливають на їх діяльність, все збільшується. Одні з них є зовнішніми по відношенню до підприємства, а інші — внутрішніми.

До основних зовнішніх факторів, які впливають на рівень економічного ризику в підприємствах автомобілебудування відносяться: законодавство, податкова система, непередбачені дії органів державного управління, конкуренція та дії партнерів, політико-економічна ситуація в країні, економічний стан галузі, міжнародні події, корупція та організована злочинність. Можна відмітити, що з кожним роком збільшується число зовнішніх факторів, що впливають на рівень ризику і потребують врахування в діяльності підприємств автомобілебудування.

Не менш численними є і внутрішні фактори. Варто виділити наступні чотири групи факторів: стратегія підприємства; принципи діяльності підприємства; капітал та його використання; якість та рівень маркетингу. У процесі управління ризиком особливий інтерес представляє механізм оцінки економічного ризику, за яким розраховується ризик, який впливає на результати підприємницької діяльності. В абсолютному виразі ризик може визначатися величиною можливих втрат у матеріальному й грошовому виразі. У відносному виразі ризик визначається, як величина можливих втрат, віднесених до деякої бази (майнового стану, прибутку). Рівень ризиків можна оцінити за наступною формулою:

$$UR = BR \times RP,$$

де UR — рівень відповідного ризику;

BR — ймовірність виникнення даного ризику;

RP — розмір можливих фінансових втрат по даному ризику.

Сам ризик при цьому вимірюється за допомогою коефіцієнта ризику:

$$W = x / K,$$

де W- коефіцієнт ризику; x — максимально можливий обсяг збитків, грн.; K — обсяг власного фінансового капіталу з врахуванням точно відомих надходжень.

Рівень допустимого ризику визначається переважно з урахуванням параметрів: розмірів основного капіталу, обсягів виробництва, рівня прибутковості, рентабельності тощо. Нині, як перекоує практика, керівники підприємств автомобілебудування в управлінні ризиком найчастіше використовують інтуїцію, свій минулий досвід. Лише незначний процент керівників оцінює ризик за допомогою математичних методів.

Результати оцінки ризиків є основою для вибору відповідних заходів щодо їх нейтралізації. Кожне підприємство автомобілебудування обирає конкретний спосіб запобігання ризику залежно від специфіки своєї діяльності, обраної дивідендної політики, маркетингової стратегії тощо. Однак існують загальні принципи у процесі управління ризиком.

Основні принципи управління ризиками підприємств автомобілебудування: усвідомленість прийняття ризиків; керованість прийнятими ризиками; незалежність управління окремими ризиками; порівнянність рівня

прийнятих ризиків із рівнем прибутковості фінансових операцій; порівнянність рівня прийнятих ризиків із фінансовими можливостями підприємства; економічність управління ризиками; врахування тимчасового фактора в управлінні ризиками, фінансової стратегії підприємства в процесі управління ризиками та можливості передачі ризиків.

Формування й реалізація політики управління ризиками передбачає здійснення наступних основних заходів: ідентифікація окремих видів ризиків; оцінка широти й вірогідності інформації, необхідної для визначення рівня ризиків; вибір і використання відповідних методів оцінки імовірності настання ризикової події по окремих видах ризиків; визначення розміру можливих фінансових утрат при настанні ризикової події по окремих видах ризиків; дослідження факторів, що впливають на рівень ризиків підприємства; установлення гранично припустимого рівня фінансових ризиків за окремими фінансовими операціями і видами фінансової діяльності; вибір і використання внутрішніх механізмів нейтралізації негативних наслідків окремих видів ризиків; вибір форм і видів страхування ("передачі") окремих ризиків підприємства; оцінка результативності нейтралізації й організації моніторингу ризиків.

Система внутрішніх механізмів нейтралізації ризиків в контурі формування і використання фінансового капіталу в інвестиційній діяльності підприємств автомобілебудування передбачає використання наступних основних методів: запобігання ризику; лімітування концентрації ризику; хеджування; диверсифікація; розподіл ризиків; самострахування (внутрішнє страхування); управління активами і пасивами; інші методи внутрішньої нейтралізації фінансових ризиків.

Варто звернути увагу, що кожен метод нейтралізації ризиків потребує виваженого підходу. Так, в процесі дослідження встановлено, що для оцінки впливу диверсифікації на рівень ризику можна скористатися показником варіації доходу підприємства порівняно з його окремими галузями, який об'єднує в собі вплив як об'єктивних факторів на обсяги виробництва, так і ринкових факторів (коливань ціни). Водночас проведені дослідження свідчать, що підприємства автомобілебудування, які мають меншу кількість напрямів діяльності, мають вищу ефективність функціонування, ніж підприємства з великою кількістю дрібних напрямів діяльності. Тобто рівень диверсифікації має свої оптимальні межі.

У світовій практиці підприємства автомобілебудування широко використовують такий інструмент зниження ризику, як страхування. Страхування можна віднести до заходів, що знижують рівень ризику підприємства (але не певної операції).

Сучасний стан страхування підприємств автомобілебудування є незадовільним, практично їх страховий захист відсутній. Причинами цього є як слабкий їх фінансовий стан, так і високі страхові тарифи. Розвиток страхування підприємств автомобілебудування потребує державної підтримки. Якщо необхідність такої підтримки сприймається майже однозначно, то форми і організація її здійснення мають певні альтернативи. Поки що не сформовано сам механізм державної підтримки страхування підприємств автомобілебудування.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи, доцільно відмітити, що фактори, які зумовлюють ризики в підприємствах автомобілебудування, у переважній більшості викликані зовнішніми (некерованими) чинниками. В сумі вони можуть мати рівень ризику, який і без врахування індивідуальних ризиків підприємства буде вищий допустимого рівня. В такій ситуації більшість підприємств галузі незалежно від рівня внутрішніх ризиків будуть перебувати у стані кризи, що загрожує масовим банкрутством. Це зумовлює необхідність державного регулювання рівня ризику в цьому секторі економіки. До такого регулювання можна віднести: підтримку нижньої межі цін; митний захист внутрішнього ринку від різких коливань цін на світовому ринку; економічне регулювання обсягів виробництва певних видів продукції, сприяння і підтримку розвитку кредитування і страхування в галузі; сприяння створенню галузевих об'єднань автомобілевиробників, які займалися б регулюванням діяльності.

Література:

1. Селигмен Б. Основные течения современной экономической мысли. — М.: Прогресс, 2000. — 399 с.
2. Кейнс Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег. — М.: Прогресс, 2002. — 312 с.
3. Всемирная история экономической мысли: в 6-ти тт. Т.4. Теории капитализма и социализма в межвоенный период / Гл. ред. Черковец В.Н. — М.: Мысль, 1999. — 500 с.
4. Клейнер Г. Риски промышленных предприятий (как их уменьшить и компенсировать) // Российский экономический журнал. — 2003. — № 5—6. — С. 85—92.
5. Методика разработки бизнес-плана. Состав инвестиционного проекта // Российский экономический журнал. — 2003 г. — № 4. — С. 53—63.
6. Ястремский А.И. Моделирование экономического риска. — К., 1992. — 127 с.
7. Альгин А.П. Риск и его роль в общественной жизни. — М.: Мысль, 1999. — 239 с.
8. Балабанов И.Т. Риск-менеджмент. — М.: Финансы и статистика, 2000. — 263 с.
9. Бланк И.А. Финансовый менеджмент. — Учебный курс. — К., 1999. — 527 с.
10. Горенко В. Управление финансовыми рисками // Финансовые риски. — 2000. — № 1. — С. 65.
11. Грабовой П.Г. Петрова С.Н. Риски в современном бизнесе. — М.: Аланс, 1994. — 189 с.
12. Уткин З.А. Риск-менеджмент. — М.: ЭКМОС, 2002. — 287 с.
13. Чернов В.А. Анализ коммерческого риска. — М., 1998. — 354 с.
14. Автомобильная отрасль переживает худший в своей истории кризис [Електронний ресурс]: http://www.rolandberger.ua/news/local_news/2009-03-03-automotive_industry_ru.html
15. Аналитика автомобильного рынка [Електронний ресурс]: <http://atlant-m.ua/rus/analitics.php>
16. Дудчак В. Визначення критеріїв приєднання України до інтеграційних об'єднань держав за умови забезпечення її національних інтересів // Зовнішня торгівля: право та економіка. — 2006. — № 4 (27).

Стаття надійшла до редакції 10.10.2010 р.