

ОСОБЛИВОСТІ ПЛАНУВАННЯ РИЗИКІВ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ

© Беднарська О.Р., 2008

Обґрунтовано необхідність планування ризиків зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств, висвітлено особливості такої діяльності із врахуванням специфіки машинобудівного комплексу. Розроблено модель планування ЗЕД із врахування ризиків та продукції машинобудування. Висвітлено умови, за яких доцільно використовувати запропоновану модель планування ЗЕД з врахуванням ризиків.

Author show the necessity of risk planning in international activity of machine-building enterprises. Also it was explained the risk planning in international activity considering specification of machine-building enterprises. Author elaborated the model of international planning considering risks and goods of machine-building enterprises. In he article it was showed conditions of using of elaborated model of international planning considering risks.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Зовнішньоекономічна діяльність (ЗЕД) підприємства, як і будь-яка інша, пов'язана з необхідністю приймати ризиковані управлінські рішення, які можуть принести втрати або додаткові прибутки. Це відбувається у всіх сферах ЗЕД, зокрема і в машинобудуванні. Однак, обсяг та рівень ризиків у ЗЕД є відповідно більшим та вищим.

Особливість планування ризиків ЗЕД пов'язана з тим, що підприємство, яке виконує операції на іноземних ринках, опиняється в новому, незнайомому середовищі діяльності. Кожний без винятку іноземний ринок має певні особливості, які необхідно враховувати. Важливо навчитись управляти ризиками ЗЕД, оскільки майже 40% комерційних операцій завершуються невдачею через недостатнє врахування та управління цими ризиками [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій, в яких започатковано розв'язання цієї проблеми. Закон України “Про зовнішньоекономічну діяльність” (від 16.04.1991р.) статтею 3 визначає, що суб'єктами ЗЕД можуть бути фізичні та юридичні особи, їх об'єднання, спільні підприємства та інші суб'єкти господарської діяльності. Тобто, окремі підприємства та установи, отримавши право на самостійне здійснення ЗЕД, постали перед необхідністю приймати на себе зовнішні ризики.

А.П. Рум'янцев та Н.С. Рум'янцева [1] під ризиками ЗЕД розуміють: загрозу втрат ресурсів, додаткових витрат, недоотримання прибутку суб'єктами ЗЕД; непередбачуваність зовнішньоекономічної операцій; неповну інформацію про ефективність операції, які плануються та проводяться в процесі здійснення ЗЕД. Автори Л.В. Торгова і О.В. Хитра [2] вважають, що ризик ЗЕД – це невизначеність суб'єктів ЗЕД у розвитку, наслідках окремих зовнішньоекономічних операцій, виборі напрямків, сегментів та ніш на світовому ринку.

На думку Л.В. Руденка та М.І. Скрипника [3], у сфері міжнародної торгівлі ризик – це небезпека втрат через помилки контрагента або через політичну, економічну ситуацію в країні, що бере участь в угоді.

З одного боку, ризики ЗЕД для вітчизняних суб'єктів ЗЕД є відомими ще з часів існування СРСР. Оскільки існування економіки командно-адміністративного типу, ознакою якої є всезагальна плановість, виключало таке поняття, як ризик. Лише виконання експортно-імпорتنих операцій відбувалося за умови ризиків ЗЕД [4, с. 25]. З іншого боку, управління ризиками здійснювалось невміло, радянські підприємства відмовлялись хеджувати ризики ЗЕД, не користувалися опціонами, ф'ючерсами під час закупівлі зерна та продажу енергоносіїв, продукції машинобудівного комплексу (радянський

автоперевізник «Совтрансавто» купував та брав у лізинг автомобілі в іноземних контрагентів), що завдавало величезних збитків економіці СРСР. Тому цей досвід управління ризиками ЗЕД для вітчизняних підприємств можна вважати швидше негативним, ніж позитивним.

Крім відсутності досвіду управління та планування ризиками ЗЕД, ще існує низка внутрішніх перешкод для розвитку цього елементу менеджменту машинобудівного підприємства: надзвичайно високий рівень невизначеності на українському ринку, обумовлений глобальними змінами і колізіями у всіх сферах суспільного життя; низька конкурентоспроможність вітчизняного машинобудування на іноземних ринках; низький рівень накопичення капіталу, що не дає змоги здійснювати ефективні витрати на організацію планування (при цьому існує висока капіталомісткість самого комплексу); відсутність ефективних юридичних і етичних норм, які б регулювали поведінку підприємців тощо.

Планування ЗЕД та ризиків ЗЕД на українських машинобудівних підприємствах є актуальним завданням, оскільки це прямо пов'язані з результатами діяльності підприємств на зовнішніх ринках, а часто навіть з його виживанням та розвитком. Враховуючи те, що країна та машинобудівний комплекс є експортноорієнтованими, а державна стратегія передбачає активізацію ЗЕД підприємств, зниження бар'єрів входження на світові ринки, набуття членства в міжнародних організаціях тощо планування ризиків стає необхідністю. Сьогодні планування ризиків ЗЕД на українських підприємствах переживає свій «інтуїтивний етап» – успіх в діяльності з іноземними контрагентами залежить від таланту, обдарованості, енергії підприємця.

До загальних причин виникнення ризиків ЗЕД належать постійна нестабільність економічних процесів в країнах світового співтовариства, недостатня кількість інформації про стан економіки країн світу, відсутність чітких цілей діяльності суб'єкта ЗЕД тощо. Поряд із загальними існують конкретні джерела виникнення ризиків в ЗЕД. До них належать [1]:

- фінансові умови ризиків ЗЕД (інфляція та зростання цін, зміна курсу валют, банкрутство покупців, зміни оподаткування, валютні обмеження на експорт/імпорт, зміна процентної ставки по кредитах тощо);
- економічні фактори, які обумовлюють ризики ЗЕД (економічна нестабільність, зниження рівня доходів населення, нестабільність ринку тощо);
- помилки в управлінні ЗЕД (неправильний вибір партнера, помилки у виборі виконавців ЗЕД, неправильна модель управління ЗЕД, відсутність контролю за ризиками при укладанні контракту);
- політичні фактори ризиків в ЗЕД (зміни в законодавстві, зміни в митному регулюванні та політична нестабільність країн-партнерів ЗЕД, бюрократія тощо);
- фактори ризику, пов'язані з організацією ЗЕД (помилки в розробленні концепцій ЗЕО, зміни в проекті ЗЕО, зрив поставок при здійсненні ЗЕД тощо);
- фактори ризику, що впливають на ушкодження матеріальних цінностей (ушкодження та втрата товарів, виробнича травма виконавців ЗЕО);
- стихійні лиха (повінь, землетрус, пожежа тощо);
- екологічні умови (забруднення навколишнього середовища, недотримання техніки безпеки при здійсненні ЗЕО);
- соціальні чинники ризиків у ЗЕД (помилки неврахування тенденцій: зміни структури населення, національних традицій, морального стану суспільства тощо).

Причинами ризику ЗЕД можуть бути нестабільність державної влади, особливості державного устрою і законодавства, неефективна економічна політика, що здійснюється владою, етнічні і регіональні проблеми, різка поляризація інтересів різних соціальних груп тощо. На результати підприємницької діяльності можуть впливати торговельне та валютне регулювання, квотування, ліцензування, зміна митних зборів тощо. Одним з рекомендованих способів аналізу рівня ризику країни є індекс БЕРІ, який регулярно публікується однойменною німецькою фірмою. За його допомогою заздалегідь визначається рівень ризику країни. До цієї справи залучено близько 100 експертів, які за допомогою різних методів експертних оцінок здійснюють аналіз чотири рази на рік. Для формування показника ризику країни аналізуються всі аспекти політичної та економічної ситуації у країні партнера. Результати аналізу подаються у вигляді бази даних, що характеризує оцінку рівня ризику інвестування та надійності ділових зв'язків різних країн (наводиться перелік ризиків з інтегральними бальними і частинними оцінками) [5, с. 35].

Цілі статті. Обґрунтувати доцільність формування елементу менеджменту – планування ризиків ЗЕД. Запропонувати модель планування ЗЕД, враховуючи специфіку машинобудівного підприємства та ризики такої діяльності. Дослідити та викласти умови застосувати розробленої моделі планування ризиків ЗЕД.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Багато із джерел ризику є винятково галузевого характеру. Зокрема зважаючи на особливості машинобудування, актуальними є ризики ЗЕД: якісні, транспортні, інвестиційні, збутові тощо. Попри недоліки в управлінні ЗЕД, обсяг продукції машинобудування у зовнішній торгівлі України стабільно зростає (табл. 1). Однак, обсяги експорту значно менші за обсяг імпорту машинобудівної продукції. У загальному обсязі експорту продукція машинобудування становить лише десятю його частину. Для порівняння, у високорозвинених країнах цей показник, як правило, перевищує третину загального обсягу експорту країни.

Сьогодні у зовнішньоекономічній діяльності нараховується близько 150 видів ризиків. А.П. Рум'янцев та Н.С. Рум'янцева [1] виділяють такі: ризики, пов'язані з вибором країни здійснення зовнішньоекономічної операції, що містить ризики політичні та макроекономічні; ризики, пов'язані з вибором іноземного партнера; маркетингові ризики, зокрема інформаційні, інноваційні та галузеві; транспортні ризики; ризики, пов'язані з укладанням контракту; комерційні ризики в ЗЕД; ризики, пов'язані з митним регулюванням.

Практично кожний з перелічених вище видів ризиків безпосередньо може стосуватись промислових підприємств, зокрема машинобудівного комплексу.

Для підприємця ризики країни означають можливість невиконання міжнародних контрактів, пошкодження або втрату майна, грошових коштів у результаті певних соціально-політичних або економічних подій. Ризики країни можуть бути трьох типів: соціально-політичні; макроекономічні; мікроекономічні [6, с. 38]. Серед мікроекономічних ризиків найважливішими є: валютний ризик, ризик законодавства, ризик форс-мажорних обставин.

Також вітчизняні науковці [7] приділяють значну увагу ризикам, що виникають при укладанні зовнішньоторговельного контракту. В.В. Леонова [8] виділяє ризики щодо країн-партнерів, ризик вибору і надійності партнера, маркетингові та транспортні ризики. Н.І. Машина [9] додатково ще виділяє спеціальні види ризиків ЗЕД: ризики форс-мажорних обставин, банківські, галузеві, інвестиційні, податкові та екологічні.

Особливістю планування ЗЕД є те, що підприємство повинно враховувати різні середовища діяльності. Будь-яка економічна організація, яка займається ЗЕД, з західними чи українськими партнерами неминуче зіштовхується з невизначеністю. Підприємства не володіють достатніми (повними) даними про свій теперішній стан і про майбутнє, вони не в стані спрогнозувати всі зміни, які їх очікують на зовнішньому ринку. Планування ризиків ЗЕД дає змогу знизити або підвищити їхній рівень з метою зменшення втрат або отримання додаткових прибутків. Основним завданням планування є зменшення невизначеності у діяльності суб'єктів ЗЕД.

Однак, попри позитивні ефекти від планування, існують певні недоліки. Основним із них є те, що планування ЗЕД передбачає додаткові витрати ресурсів підприємства, оскільки дослідження зовнішніх ринків є складнішим завданням, ніж дослідження внутрішніх. Необхідно також організувати команди або підрозділ планування ЗЕД, залучити додатковий персонал, навчити цей персонал та надати їм засоби праці. Витрачені кошти у планування ризиків ЗЕД можуть спрямовуватися на вирішення інших важливих завдань та досягнення економічних цілей. Тому, формуючи апарат планування ЗЕД, необхідно пам'ятати про принцип економічної доцільності такої діяльності.

Планування ризиків ЗЕД має вирішальне значення під час прийняття рішень про інвестування. Як зазначено в літературі [6, с. 37], існує стратегія міжнародного інвестування, яка ґрунтується на концепції так званого “Світового портфелю”, відповідно до якої частки вкладення коштів в активи різних держав повинні бути розподілені обернено пропорційно до ризиків країни. Світова фінансова криза 1997–1998 рр. призвела до необхідності перегляду кількісних оцінок зовнішніх ризиків у бік збільшення. Характер розвитку кризи виявив глобальний зв'язок економік різних країн світу (“принцип доміно”). Це призвело до істотних обмежень традиційних методів, які використовувались для оцінювання ризиків ЗЕД, і необхідності розроблення нових підходів.

Товарна структура зовнішньої торгівлі за 2007 рік

Код і назва товарів згідно з УКТЗЕД	Експорт			Імпорт		
	тис.дол. США	у % до 2006р.	у % до загаль- ного обсягу	тис.дол. США	у % до 2006р.	у % до загаль- ного обсягу
Разом	49248063,6	128,4	100,0	60669923,0	134,7	100,0
XVI. Механічне обладнання; машини та механізми, електрообладнання та їх частини; пристрої для записування або відтворення зображення і звуку	4976564,2	149,5	10,1	10571703,1	134,2	17,4
84. Когли, машини, апарати і механічні пристрої	2738328,6	133,6	5,6	7436594,2	143,1	12,3
85. Електричні машини і устаткування	2238235,6	175,0	4,5	3135108,9	116,9	5,2
XVII. Транспортні засоби та шляхове обладнання	3304679,1	159,0	6,7	8216563,3	159,6	13,5
86. Залізничні або трамвайні локомотиви, шляхове обладнання	1840213,3	172,5	3,7	334052,8	182,1	0,6
8. Наземні транспортні засоби, крім залізничних	998918,3	170,1	2,0	7770764,6	158,6	12,8
88. Аеронавігаційні або космічні апарати	252464,6	105,8	0,5	86685,0	176,0	0,1
89. Плавучі засоби морські або річкові	213082,9	114,7	0,4	25060,9	156,4	0,0
XVIII. Прилади і апарати оптичні, для фотографування або кінематографії; апарати медико- хірургічні; годинники; музичні інструменти	202305,1	132,9	0,4	1008453,9	144,9	1,7
90. Прилади і апарати	201081,0	132,7	0,4	980847,3	145,0	1,6
91. Годинники	1028,9	204,4	0,0	21489,8	145,1	0,0
92. Музичні інструменти	195,2	94,2	0,0	6116,8	133,7	0,0

У плануванні активно використовуються різні математичні методи та моделі, які дають змогу кількісно оцінити отримані результати та передбачити рівень можливих ризиків. Однак, у вітчизняній літературі практично відсутні моделі оцінювання та планування ризиків ЗЕД. Тому при плануванні ЗЕД ми пропонуємо таку формулу врахування ризиків ЗЕД:

$$P = P_a * Ka * (1 + \frac{\sum_{i=1}^l Ra_i}{100\%}) + P_b * Kb * (1 + \frac{\sum_{i=1}^l Re_i}{100\%}) + \dots + P_n * Kn * (1 + \frac{\sum_{i=1}^l Rn_i}{100\%}), \quad (1)$$

де P – загальний плановий обсяг ЗЕД машинобудівного підприємства у наступному плановому періоді; P_n – обсяг n -го виду продукту, імпортованого або експортованого і реалізованого в минулому плановому періоді; Kn – коефіцієнт зміни потреби в n -му продукті в наступному плановому періоді; Rn – фактори ризику, які впливають на можливість виконання запланованої потреби у n -му продукті.

Коефіцієнт зміни потреби (Kn) в n -му продукті визначатиметься методами екстраполяції, а фактори ризику (Rn) на машинобудівному підприємстві доцільно встановлювати експертним методом з врахуванням індексу БЕРІ, оскільки відсутня повна і об'єктивна статистична інформація в галузі, а інші методи вимагають більших фінансових, трудових витрат і затрат часу. Крім того, статистичні методи не передбачають врахування суб'єктивних чинників (схильність менеджера до ризику; специфіки діяльності підприємства; фінансові можливості тощо), які врахує експертна група при оцінюванні ризиків. Такі фактори можна кількісно оцінити у відсотках (табл. 2).

Оцінка факторів ризиків під час виконання плану ЗЕД щодо продукту А

Назва факторів	Ризик I, %	Коефіцієнт вагомості ризику K_{θ_a}	Оцінка факторів ризику $Ra = I * K_{\theta_a}$, %
Фактор 1	0	0	0
....
....
Фактор t	100	1	100
Підсумок	100	1	100

До експертної групи, яка оцінює фактори ризику ЗЕД підприємства, мають входити: директор підприємства, начальник відділу ЗЕД, головний бухгалтер, спеціаліст відділу ЗЕД з продукту. Голос кожного члена цієї експертної групи матиме однаковий еквівалент впливу на загальне рішення. Отриману оцінку фактора ризику ділять на кількість членів експертної групи:

$$Rat = \frac{\sum_{i=1}^m Rati}{m}, \quad (2)$$

де m – кількість членів експертної групи.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Розроблену модель оцінювання ризиків ЗЕД та врахування їх у плануванні ЗЕД доцільно застосовувати на малих і середніх машинобудівних підприємствах, які мають широкий асортимент продукції, продають чи купують продукцію (зокрема, сезонну) на різних ринках, виділяють малі ресурси на процес планування ЗЕД та ризиків ЗЕД. Застосування моделі дає змогу підвищити точність плану, оскільки враховуються практично всі групи факторів ризику, які можуть позитивно чи негативно вплинути на ЗЕД підприємства.

Отже, планування ризику в діяльності машинобудівного підприємства дасть можливість зменшити невизначеність, усунути конфліктність, розробляти і приймати точніші плани ЗЕД, оптимізувати ресурси і у результаті підвищити стабільність і ефективність діяльності підприємства як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

Подальші дослідження доцільно сконцентрувати на вирішення таких завдань: оцінювання ефективності планування ризиків у діяльності машинобудівних підприємств, врахування взаємопов'язаності та впливу ризиків у процесі планування діяльності машинобудівного підприємства, планування часових лагів, спричинених ризиками на машинобудівних підприємствах тощо.

1. Рум'янець А.П., Рум'янцева Н.С. *Зовнішньоекономічна діяльність: Навч. посібник.* – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 377 с. 2. Торгова Л.В., Хитра О.В. *Основи зовнішньоекономічної діяльності: Навчально-методичний посібник.* – Львів: “Новий світ-2000”, 2006. – 512 с. 3. Руденко Л.В., Скрипник М.І. *Специфікація ризиків в зовнішній торгівлі // Ризикологія в економіці та підприємстві. Збірник наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції.* – К.: КНЕУ, Академія ДПС України, 2001. – 453 с. 4. Устенко О.Л. *Теорія економічного ризику.* – К.: МАУП, 1997. 5. Гранатуров В.М., Шевчук О.Б. *Ризики підприємницької діяльності. Проблеми аналізу.* – К., 2000. 6. *Риски в современном бизнесе / П.Г. Грабовый, С.Н. Петрова, С.И. Полтавцев и др.* – М.: Аланс, 1994. 7. Козик В.В., Панкова Л.А., Карп'як Я.С., Григор'єв О.Ю., Босак А.О. *Зовнішньоекономічні операції і контракти: Навч. посіб. – 2-ге вид., перероб. і доп.* – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 608 с. 8. Леонова В.В. *Ризик у зовнішньоекономічній діяльності України у процесах інтегрування // Ризикологія в економіці та підприємстві. Збірник наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції.* – К.: КНЕУ, Академія ДПС України, 2001. – 453 с. 9. *Машина Н.И. Экономический риск и методы его измерения: Учебн. пособие.* – Донецк: ООО “Юго-Восток, Лтд”, 2004. – 192 с.