

which occurs through cooperatives by the community members. Cooperatives activity comes to cooperation with other companies that are suppliers of the means of production for poultry enterprises integrated into the community. The creation of cooperatives will enable poultry farms to purchase materials for the production of poultry products without intermediaries, thereby reducing the cost of their own products. Thus, by combining the community, small in size unprofitable farms of poultry sector will be able to solve effectively a number of production problems.

6. Substantial increase in poultry meat production can be achieved through investment flow, which determines the need to create favorable investment climate. This should contribute to a stable, predictable government policy to support domestic producers in credit, price and budgetary spheres of government. Effective investment activity largely depends on the investment, industrial, information, intellectual and natural potentials, as these factors will always have the main selection of objects for investment.

7. The use of innovative technology of discontinued (normalized) birds feeding reduces feed consumption by 10 %, water – by 40–70 % and electricity – by 50 %. As a result of periodic (physiologically sound) stop the flow of water in the drinking bowls and power, the conditions for a better feed conversion are created and growth of broilers is increased. With the help of this technology, the growth in gross production of poultry meat and sales volume are achieved, reduces the cost of poultry, which provides revenue growth and profitability.

References

1. Prisyazhnyuk, M. V. Agricultural sector of Ukraine (state and prospects) [Text] / M. V. Prisyazhnyuk, M. V. Zubets, P. T. Sabluk etc. ; eds. M. V. Prisyazhnyuka, M. V. Zub-

tsya, P. T. Sabluka, V. Y. Mesel–Veselyaka, M. M. Fedorova. – Kiev: NNC IAE, – 2011. – 1008 p.

2. Kopytets, N. G. Real poultry [Text] / N. G. Kopytets // Meat business hooves. – 2008. – Vol. 4. – P. 100–107.

3. Stefaniv, O. B. Some aspects of the market supply of poultry products in Ukraine [Text] / O. B. Stefaniv // Scientific thematic collection of "Poultry". – 2009. – Vol. 64 – P. 36.

4. Shchetinina, I. O. The value of innovation for poultry. Current status of poultry production in Ukraine and prospects of development [Text] / I. O. Shchetinina, V. I. Dyachenko. – Poultry research Institute, 2009. – P. 32–38.

5. Tereshchenko, O. V. Ukraine and worldwide market trends breeding poultry [Text] / O. V. Tereshchenko, A. A. Katerynych, A. V. Rozhkovska // Scientific thematic collection of "Poultry". – 2009. – Vol. 63. – P. 26–36.

6. State Statistics Service of Ukraine [Electronic resource] / Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>

References

1. Prisyazhnyuk, M. V., Zubets, M. V., Sabluk, P. T., Mesel-Veselyak, V. Y., Fedorov, M. M. (2011). Agrarnyi Sektor ekonomiky Ukrainy (Stan i perspektyvy rozvytku). NSC IAE, Kyiv, 1008.

2. Kopytets, N. G. (2008). Rynok myasa ptytsi. Myasnii biznes, 4, 100–107.

3. Stefaniv, O. B. (2009). Deyaki aspekty formuvannya propozyitsiy na Rynku produktsiyi ptahivnytstva v Ukraini. Mizhvidomchyi naukovyi tematychnyi zbirnyk "Ptahivnytstvo", 64, 36.

4. Shchetinina, I. O., Dyachenko, V. I. (2009). Znachennya innovatsiynogo rozvytku dlya ptahivnytstva. Suchasnyi Stan vyrobnytstva myasa ptytsi v Ukraini ta perspektyvy rozvytku. Instytut ptahivnytstva UAAN, 32–38.

5. Tereshchenko, O. V., Katerynych, A. A., Rozhkovska, A. V. (2009). Ukrainina i svitovi tendentsiyi rozvytku plemynnogo ptahivnytstva. Mizhvidomchyi naukovyi tematychnyi zbirnyk "Ptahivnytstvo", 63, 26–36.

6. State Statistics Service of Ukraine. Available at: <http://www.ukrstat.gov.ua>

*Рекомендовано до публікації д-р екон. наук Вінченко І. І.
Дата надходження рукопису 25.03.2015*

Makhovsky Dmitry, Postgraduate student. Department of Economics and Agricultural Economics, Dnipropetrovsk State University of Economics and Agriculture, Voroshylov st., 25, Dnepropetrovsk, Ukraine, 49600

E-mail: makhovsky_dima@mail.ru

УДК 656. 614.3.076.3

DOI: 10.15587/2313-8416.2015.40773

ОПТИМИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФРАХТОВОГО РЕСУРСА ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО ФЛОТА

© Н. В. Судник, С. П. Онищенко, С. И. Рылов

В центре внимания данной статьи – проблема возрождения национального морского флота посредством поэтапной аренды судов в бербоут-чартер с последующим переходом прав собственности. Для оптимизации такой программы возрождения флота разработана экономико-математическая модель, в качестве источника финансирования предлагается использование «фрахтового ресурса», методика обоснования которого представлена также в данной статье

Ключевые слова: национальный флот, тайм-чартер, бербоут-чартер, фрахтовый ресурс, суда, приобретение

The focus of this article is the problem of the revival of the national fleet by phasing rental of vessels in bareboat charter with subsequent transfer of ownership. To optimize a fleet renewal program it is developed economic and mathematical model, as a source of financing it is proposed the use of "freight resource". The technique of its grounding is presented in this article

Keywords: national fleet, time charter, bareboat charter, freight resource, vessels, acquisition

1. Введение

Судоходство является одним из привлекательных видов бизнеса, не смотря на сопутствие ему значительного количества рисков. В современной ситуации судоходный бизнес предусматривает различные варианты его организации: услуги морской перевозки могут предоставлять как владельцы судов, так и компании, арендующие суда на время (фрахтующие в тайм-чартер, бербоут-чартер) и выступающие в качестве временного судовладельца с ограниченными полномочиями с точки зрения распоряжения тоннажем.

Значительная стоимость судов и высокий риск использования для их приобретения кредитных средств, обуславливают, особенно в современных условиях нестабильной рыночной ситуации, привлекательность оперирования арендованными судами для вхождения в судоходный бизнес с меньшими рисками, чем при приобретении судов. Более того, фрахтование судов в бербоут-чартер является одной из форм лизинга на морском транспорте, позволяющей приобретать суда, право собственности на которые переходит к арендатору после срока аренды.

Арендаторами судов на фрахтовом рынке обычно выступают крупные экспортеры-импортеры, судоходные и операторские компании. Целью аренды судов: экспортерами-импортерами является необходимость обеспечения перевозки собственных грузов при соответствующих транспортных условиях торговых контрактов (например, CIF для экспорта); судоходными компаниями – восполнение временного дефицита наличного тоннажа, использование для ведения судоходного или фрахтового бизнеса или, наконец, как форма приобретения судов.

Как известно, за годы независимости Украина лишилась статуса морской державы, и на сегодняшний день флот, плавающий под украинским флагом, насчитывает 787 тыс. рег. тонн валовой вместимости и занимает 72 место в мире. Средний возраст украинских судов превышает 23 года, что обуславливает низкий уровень их конкурентоспособности на международном фрахтовом рынке. Доля участия флота, зарегистрированного под флагом Украины, в перевозках внешнеторговых грузов составляет всего 5–7 % [1,2], что приводит к недополучению фрахта, а, соответственно, и поступлений в бюджет страны в значительных размерах [2].

Отсутствие украинского флота обуславливается многими причинами, широко обсуждаемыми в научных и практических кругах. Основные из них: отсутствие протекционистской политики государства, несовершенство законодательной базы; нестабильность экономической и политической ситуации в стране делает Украину непривлекательным для развития морского бизнеса под ее флагом. Кроме того, возрождение украинского флота требует значительных финансовых ресурсов, что также является пре-

пятствием к формированию национального флота. Поэтому аренда судов в бербоут-чартер является единственно возможным в сложившихся условиях вариантом решения проблемы возрождения национального флота.

2. Анализ литературных источников и постановка проблемы

Проблема возрождения украинского флота рассматривается во многих научных и научно-практических публикациях [1–10]. Большинство из них (например, [4–10]) посвящены решению вопроса об источнике финансирования приобретения тоннажа. Значительная часть авторов [4–7] являются сторонниками лизинговых схем, при которых возможны различные варианты образования специальных финансовых фондов, за счет взносов судовладельческих компаний [4], отчислений из прибыли портов [5], средства лизинговых компаний [6, 7]. Необходимость государственной протекции в реализации лизинговых схем подчеркивается в [8, 9]. Сравнение использования банковского кредита и финансового лизинга рассматривалось в [10].

Таким образом, можно утверждать, что большинство научных публикаций, посвященных проблеме возрождения национального флота содержат исключительно констатацию фактов о необходимости возрождения национального флота без четких рекомендаций и теоретических обоснований по реализации данных идей.

3. Цель исследования

Целью настоящего исследования является разработка организационно-экономических основ пополнения флота посредством бербоут-чартера. Достижение цели обуславливает решение следующих задач:

- разработка методического подхода к обоснованию фрахтового ресурса, как источника финансирования формирования национального флота;
- разработка оптимизационной модели распределения фрахтового ресурса на аренду и выкуп судов, взятых в бербоут-чартер.

4. Фрахтовый ресурс и методика его формирования

Основная идея данной статьи – осуществление морской перевозки части внешнеторговых грузов судами украинских судовладельцев (государства), арендованных в тайм-чартер и бербоут-чартер. При этом оплата бербоут-чартера включает в себя выкуп судов, поэтому судно переходит в собственность судоходной компании после срока бербоут-чартерной аренды. Учитывая, что основным назначением таких средств является финансирование морских грузоперевозок, будем называть их фрахтовым ресурсом.

Особенности предлагаемых решений, в частности, сводятся к следующему. Первое - фрахтовый ресурс, как источник финансирования должен формироваться исключительно из заложенных в цены внешнеторговых товаров средств, которые предназначены для их транспортного обслуживания. Второе – на перевозках внешнеторговых грузов, одновременно с другим зафрахтованным тоннажем, должны использоваться суда арендуемые по бербоут – чартеру с условием перехода права собственности на них к фрахтователю.

Так как основу экспорта Украины, который доставляется морским транспортом, составляют массовые грузы – зерно, руда, удобрения, то, не ограничивая общности, будем ввести дальнейшие рассуждения именно для этой категории грузов. Такие грузопотоки можно установить на базе грузооборота морских торговых портов, и далее следует выделить те грузы, на перевозку которых, с учетом транспортных особенностей, технологии перевозки и коммерческих условий их поставок на рынок, могут претендовать украинские субъекты, осуществляющие внешнеторговые товарные операций.

Обозначим – d – долю от общего грузооборота портов, которая приходится на экспортные и каботажные грузы:

$$\sum_i Q_i^{o,u} = d \sum_i Q_i^{o,u}. \quad (1)$$

Предлагаемые настоящей статьей решения предполагают обязательное участие украинской стороны в перевозках внешнеторговых грузов. К тому же оно должно обеспечиваться "... правовыми основами государственного регулирования внешнеторговых контрактов, в том числе и их транспортных условий ("CIF" – экспорт и "FOB" – импорт) [10]. При соблюдении принципа паритетности в транспортном обслуживании товарных поставок, продажи на условиях CIF и FOB обычно соотносятся как 50: 50, но могут иметь и иное распределение. Обозначив долю отечественного участия в транспортировке a , тогда объем грузов, на транспортировку которого может рассчитывать украинская сторона:

$$\sum_i Q_i^{o,u} = da \sum_i Q_i^{o,u}. \quad (2)$$

Из изложенного обоснования следует, что украинская сторона будет обеспечивать транспортировку определенной номенклатуры внешнеторговых товаров в объеме $da \sum_i Q_i^{o,u}$, продаваемых на условиях CFR или CIF и покупаемых на – FOB.

Известно, что в ценах таких товаров заложена величина предполагаемых затрат на их морские перевозки. Поэтому украинский фрахтователь иностранных судов, как будущий перевозчик таких внешнеторговых грузов, должен располагать для их транспортировки определенным фрахтовым ресурсом $\Phi = \sum_{i=1}^I \Phi_i$. Его величина зависит от объемов

поставок экспортно-импортных товаров, их номенклатуры, рыночных цен при разных базисах продажи (CFR, FOB) и определится по такой формуле:

$$\sum_{i=1}^I \Phi_i = \sum_{i=1}^I Q_{ic}^{o,u} P_{ic} - \sum_{i=1}^I Q_{iq}^{o,u} P_{iq}, \quad (3)$$

где – $Q_{ic}^{o,u}$, $Q_{iq}^{o,u}$ количество товаров (i -х грузов), поставляемых на условиях CFR и FOB; P_{ic} , P_{iq} – рыночные цены товаров (i -х грузов), поставка которых осуществляется соответственно на условиях CFR и FOB.

Так как здесь речь идет об одних и тех же товарах, которые оцениваются при разных базисах поставки, то примем, что $Q_{ic}^{o,u} = Q_{iq}^{o,u} = Q_i$, тогда (3) преобразуется следующим образом:

$$\Phi = \sum_{i=1}^I \Phi_i = \sum_{i=1}^I Q_i (P_{ic} - P_{iq}). \quad (4)$$

Итак, (4), установленное на базе (1)–(3) оценивает фрахтовый ресурс, который представляет собой величину финансовых ресурсов, в основе которых – затраты на обеспечение морской перевозки определенной части внешнеторговых грузов Украины.

5. Оптимизация схемы формирования флота судами, арендованными в бербоут-чартер

Установленный выше фрахтовый ресурс предлагается использовать как источник финансирования формирования (пополнения) флота посредством аренды судов в бербоут-чартер. При этом основным условием является ежегодное, в рамках рассматриваемого периода, обеспечение выделенной ранее доли экспорта – фрахтового ресурса – арендованными (тайм-чартер, бербоут-чартер) или собственными (после перехода права собственности по бербоут-чартерной сделке) судами. Отметим, что аренда значительного количества судов в бербоут-чартер, может не обеспечивать необходимый уровень экономической эффективности, поэтому фрахтовый ресурс предлагается распределять между судами, арендованными в бербоут-чартер (которые переходят в собственность после оговоренного срока аренды) и судами, арендованными в тайм-чартер.

Для решения данной задачи предлагается использовать экономико-математическую модель, позволяющую формировать оптимальную программу поэтапного формирования национального флота путем аренды и выкупа бербоут-чартерных судов. В результате оптимизации устанавливается ежегодная пропорция двух основных вариантов фрахтования судов на время в пределах фрахтового ресурса. Таким образом, оптимальный план отражает постепенное изменение структуры флота с точки зрения условий его участия в перевозках: тайм-чартер, бербоут-чартер, собственные суда.

При моделировании принято, что ставка бербоут-чартера включает в себя не только стоимость аренды, а и выкупа судна в течении восьмилетнего срока, что является распространенным условием данного вида сделки на фрахтовом рынке. Поэтому

рассматриваемый период – T – должен превышать восьмилетний срок, а после восьми лет бербоут-чартерной аренды судно становится собственностью фрахтователя.

Параметры управления модели:

$N_1(t)$ – количество судов, арендованных в году t в тайм-чартер; $N_2(t)$ – количество судов, арендованных в году t в бербоут-чартер.

Условия ежегодного обеспечения выделенных перевозок судами, арендованными или собственными:

$$N^{\min} \leq N_1(t) + \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau) \leq N^{\max}, t = \overline{1, T}, \quad (5)$$

где N^{\min} и N^{\max} – соответственно, нижняя и верхняя граница количества арендованных и собственных судов, задаются на базе усредненного значения провозной способности рассматриваемой категории судов.

$$\sum_{\tau=1}^t N_2(\tau) \text{ – количество судов, арендованных в}$$

бербоут-чартер или приобретенных после восьмилетнего срока бербоут-чартерной аренды к моменту времени t .

Как известно, структура расходов по судам зависит от условий, на которых они работают:

$r^3(t)$ – эксплуатационные (переменные) затраты для собственных и арендованных судов;

$r^0(t)$ – постоянные затраты для собственных судов и судов, арендованных на условиях бербоут-чартера;

$r_1(t)$ $r_2(t)$ – арендные платежи (тайм-чартер, бербоут-чартер).

Таким образом, годовая эксплуатационная прибыль формируется следующим образом:

$$\begin{aligned} \Pi(t) = & \Phi(t) - r^3(t) \cdot (N_1(t) + \\ & + \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau)) - r^0(t) \cdot \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau) - \\ & - r_1(t) \cdot N_1(t) - r_2(t) \cdot N(t), t = \overline{1, T}. \end{aligned} \quad (6)$$

где $\Phi(t)$ – фрахтовый ресурс;

$$N(t) = \begin{cases} \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau), t = \overline{1, 8}, \\ \sum_{\tau=t-8}^t N_2(\tau), t = \overline{9, T}, \end{cases} \quad (7)$$

– количество судов, у которых продолжается или начинается бербоут-чартерная аренда;

– $N_1(t) + \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau)$ – количество эксплуатируемых судов (арендованных или уже собственных);

В качестве целевой функции модели предлагается использовать суммарную (з рассматриваемый период) прибыль:

$$z = \sum_{t=1}^T \Pi(t) = \sum_{t=1}^T \left[\Phi(t) - r^3(t) \cdot (N_1(t) + \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau)) - r^0(t) \cdot \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau) - r_1(t) \cdot N_1(t) - r_2(t) \cdot N(t) \right] \rightarrow \max. \quad (8)$$

Выше было отмечено, что основным условием поэтапного формирования флота посредством бербоут-чартерной аренды судов является использование для этой цели всей эксплуатационной прибыли текущего этапа. Математически это условие может быть записано следующим образом:

$$\begin{aligned} \sum_{t=1}^T \left[\Phi(t) - (r^3(t) + r_1(t)) \cdot N_1(t) \right] = \\ = \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau) \cdot (r^0(t) + r^3(t)) + r_2(t) \cdot N(t), t = \overline{1, T}. \end{aligned} \quad (9)$$

На практике добиться строгого выполнения данного условия достаточно сложно (фактически, (9) отражает указанную выше идею), потому в модель (9) войдет с корректировкой, которая позволит найти целочисленное решение рассматриваемой задачи:

$$\begin{aligned} k^{\min} \cdot \sum_{t=1}^T \left[\Phi(t) - (r^3(t) + r_1(t)) \cdot N_1(t) \right] \leq \\ \leq \sum_{\tau=1}^t N_2(\tau) \cdot (r^0(t) + r^3(t)) + r_2(t) \cdot N(t) \leq \\ \leq \sum_{t=1}^T \left[\Phi(t) - (r^3(t) + r_1(t)) \cdot N_1(t) \right], t = \overline{1, T}, \end{aligned} \quad (9^*)$$

где $0 < k^{\min} < 1$ – коэффициент, благодаря которому формируется «коридор» (9*), в рамках которого будут находиться целочисленные значения параметров управления модели.

Таким образом, критерий оптимальности (9), вспомогательная переменная (7) и ограничения (5), (9*) образуют экономико-математическую модель, позволяющую формировать оптимальный (с точки зрения финансового результата) план программы формирования флота.

6. Выводы и рекомендации

Опыт использования бербоут-чартера как альтернативы приобретения судов на условиях банковского кредита, а также введенное понятие «фрахтовый ресурс» сформировали базу концепции поэтапного пополнения флота.

Для ее практического использования разработана экономико-математическая модель, которая предполагает рассмотрение в динамике комбинации «тайм-чартерные суда – бербоут-чартерные суда» и к окончанию рассматриваемого временного периода – «собственные суда – арендованные суда».

Основная идея использования бербоут-чартера в рамках проблемы воссоздания отечественного флота – оптимизация использования фрахтового ресурса Украины для осуществления поэтапного формирования национального флота без привлечения дополнительных

финансовых ресурсов, что, в сложившихся экономических условиях, является фактически единственным вариантом формирования национального флота.

Література

1. Пантелеенко, В. Водный транспорт в числе приоритетов [Текст] / В. Пантелеенко // Порты Украины. – 2010. – № 1 (93). – С. 16–19.
2. Рылов, С. Резервирование перевозок украинских грузов морем [Текст] / С. Рылов, Ю. Коскина // Порты Украины. – 2003. – № 1 (39). – С. 12–15.
3. Ильницкий, К. Тупик торгового флота. Есть ли выход? [Текст] / К. Ильницкий // Порты Украины. – 2005. – № 3 (53). – С. 16–20.
4. Зарецкая, Е. В. Практический опыт использования бербоут-чартера для приобретения судов [Текст] / Е. В. Зарецкая // Вестник транспорта. – 2005. – № 5. – С. 35–40.
5. Збарашенко, В. Быть или не быть морскому торговому флоту Украины? [Текст] / В. Збарашенко // Порты Украины. – 2002. – № 3 (35). – С. 23–25.
6. Лесник, А. Для возрождения морского флота [Текст] / А. Лесник // Порты Украины. – 2002. – № 3 (35). – С. 26–27.
7. Войниченко, В. Международная практика финансирования приобретения судов [Текст] / В. Войниченко // Порты Украины. – 2005. – № 3 (53). – С. 28–29.
8. Никулин, С. Г. Проблемы оптимизации процессов обновления флота в переходный период [Текст] / С. Г. Никулин, А. М. Курлянд, М. А. Постан // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – 2003. – Вип. 5. – С. 35–44.
9. Никулин, С. Г. Морской флот Украины. Возражение или создание [Текст] / С. Г. Никулин // Весь транспорт. – 2001. – № 2. – С. 20–23.

10. Жихарева, В. В. Сравнение различных способов привлечения заемного капитала судоходной компанией [Текст] / В. В. Жихарева // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем: Зб. наук. праць. – 2007. – Вип. 12. – С. 96–109.

References

1. Panteleenko, V. (2010). Vodnyj transport v chisle prioritetov. Porty Ukrainy, 1 (93), 16–19.
2. Rylov, S., Koskina, Ju. (2003). Rezervirovanie perevozk ukrainskih gruzov more. Porty Ukrainy, 1 (39), 12–15.
3. Il'nickij, K. (2005). Tupik torgovogo flota. Est' li vyhod? Porty Ukrainy, 3 (53), 16–20.
4. Zareckaja, E. V. (2005). Prakticheskij opyt ispol'zovanija berbout-chartera dlja priobretenija sudov. Vestnik transporta, 5, 35–40.
5. Zbarashhenko, V. (2002). Byt' ili ne byt' morskomu torgovomu flotu Ukrainy? Porty Ukrainy, 3 (35), 23–25.
6. Lesnik, A. (2002). Dlja vozrozhdenija morskogo flota. Porty Ukrainy, 3 (35), 26–27.
7. Vojnichenko, V. (2005). Mezhdunarodnaja praktika finansirovanija priobretenija sudov. Porty Ukrainy, 3 (53), 28–29.
8. Nikulin, S. G., Kurljand, A. M., Postan, M. A. (2003). Problemy optimizacii processov obnovenija flota v perehodnyj period. Metodi ta zasobi upravlinnja rozvivitkom transportnih sistem: Zb. nauk. prac', 5, 35–44.
9. Nikulin, S. G. (2001). Morskoj flot Ukrainy. Vozrazhenie ili sozdanie. Ves' transport, 2, 20–23.
10. Zhihareva, V. V. (2007). Sravnenie razlichnyh sposobov privlechenija zaemnogo kapitala sudohodnoj kompaniej. Metodi ta zasobi upravlinnja rozvitek transportnih sistem: Zb. nauk. prac', 12, 96–109.

Дата находження рукопису 27.03.2015

Судник Надежда Витальевна, старший преподаватель, кафедра «Коммерческое обеспечение транспортных процессов», Одесский национальный морской университет, ул. Мечникова, 34, г. Одесса, Украина, 65011

E-mail: nadya-1607@inbox.ru

Онищенко Светлана Петровна, доктор экономических наук, доцент, кафедра «Коммерческое обеспечение транспортных процессов», Одесский национальный морской университет, ул. Мечникова, 34, г. Одесса, Украина, 65011

E-mail: onyshenko@gmail.com

Рылов Сергей Иванович, кандидат экономических наук, профессор, кафедра «Коммерческое обеспечение транспортных процессов», Одесский национальный морской университет, ул. Мечникова, 34, г. Одесса, Украина, 65011

E-mail: sergej6121937@mail.ru

УДК 330.341.1:330.131.7

DOI: 10.15587/2313-8416.2015.40589

ІННОВАЦІЙНІ РИЗИКИ ВЕНЧУРНОГО ФІНАНСУВАННЯ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ЇХ УПРАВЛІННЯ

© **О. М. Шевченко**

Здійснено аналіз наукових поглядів з приводу сутності інноваційного ризику венчурного фінансування, уточнена економічна сутність цієї категорії. З'ясовані зовнішні та внутрішні фактори впливу на ступінь інноваційних ризиків венчурного фінансування. Запропонована удосконалена система управління інноваційними ризиками венчурного фінансування з визначенням складу основних елементів. Обгрунтовано, що даній системі притаманні наступні системні властивості: єдність, цілісність, цілеспрямованість, синергізм

Ключові слова: інноваційна діяльність, інноваційний ризик венчурного фінансування, система управління інноваційними ризиками