

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ,
МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
МІЖНАРОДНИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

НАУКОВИЙ ВІСНИК МІЖНАРОДНОГО ГУМАНІТАРНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Серія:
Економіка і менеджмент

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

Випуск 3

Одеса
2011

Серію засновано у 2010 р.
Засновник — Міжнародний гуманітарний університет

*Друкується за рішенням Вченої ради Міжнародного гуманітарного університету
протокол № 3 від 6 жовтня 2011 р.*

Видавнича рада:

С. В. Ківалов, д-р юрид. наук, проф., акад. АПН і НАПрН України — голова Ради;
М. П. Коваленко, д-р фіз.-мат. наук, проф. — заступник голови Ради; **А. Ф. Крижановський**, д-р юрид. наук, проф. — заступник голови Ради; **С. А. Андронаті**, акад. НАН України; **В. Д. Берназ**, д-р юрид. наук, проф.; **О. М. Головченко**, д-р екон. наук, проф.; **Д. А. Зайцев**, д-р техн. наук, проф.; **В. М. Запорожан**, акад. АМН України; **М. З. Згуровський**, акад. НАН України; **О. О. Костусєв**, д-р екон. наук, проф.; **В. А. Кухаренко**, д-р філол. наук, проф.; **О. М. Образцова**, канд. філол. наук, доц.; **Г. П. Пекліна**, д-р мед. наук, проф.; **О. В. Токарев**, засл. діяч мистецтв України; **В. О. Туляков**, д-р юрид. наук, проф.

Відповідальний редактор серії — д-р фіз.-мат. наук, проф. **М. П. Коваленко**
Відповідальний секретар серії — канд. екон. наук **К. В. Степанова**

Редакційна колегія серії «Економіка і менеджмент»:

О. М. Головченко, д-р екон. наук, доц.; **С. М. Гончарук**, д-р техн. наук, проф.;
О. В. Горняк, д-р екон. наук, проф.; **В. М. Гранатуров**, д-р екон. наук, проф.;
В. І. Захарченко, д-р екон. наук, проф.; **О. М. Кібік**, д-р екон. наук, проф.;
О. М. Котлубай, д-р екон. наук, проф.; **Л. Л. Ніколаєва**, д-р екон. наук, доц.;
В. М. Орлов, д-р екон. наук, проф.; **М. Т. Примачов**, д-р екон. наук, проф.; **І. І. Соколи**, д-р екон. наук, доц.; **С. А. Якубовський**, д-р екон. наук, проф.

*Повне або часткове передрукування матеріалів, виданих у журналі
«Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету», допускається лише з письмового дозволу редакції.
При передрукуванні матеріалів посилання на
«Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету» обов'язкове.*

Свідоцтво про державну реєстрацію КВ № 16815-5487 від 10.06.2010

Адреса редакції:
Міжнародний гуманітарний університет, офіс 202,
вул. Фонтанська дорога 33, м. Одеса, 65009, Україна,
тел. (048) 719-88-48, факс (048) 715-38-28, e-mail: mgu@ukr.net

Кібік О.М.,

*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри національної економіки Одеської національної юридичної академії
kibik@ukr.net*

Наконечний А.Б.,

*студент 4 курсу факультету
цивільної та господарської юстиції
Національного університету «Одеська юридична академія»*

ЕКОНОМІКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКИМИ РИЗИКАМИ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Анотація. Досліджено основні елементи системи управління підприємницькими ризиками підприємств морського транспорту в умовах підвищення інтенсивності конкуренції на ринках транспортної продукції. Запропоновано напрямки розвитку економіко-правової бази ризик-менеджменту.

Ключові слова: підприємницькі ризики, підприємства морського транспорту.

Постановка проблеми. Проблема підприємницьких ризиків у сучасних умовах є надзвичайно актуальною. Вплив економічної кризи відчули на собі підприємства морського транспорту. Складні умови ринкової діяльності змушують їх дедалі частіше використовувати можливості сфери ризик-менеджменту. Однак, рівень розвитку ризик-менеджменту в Україні доволі низький. Дослідження, проведені серед підприємств нефінансового сектору, зокрема, результати опитування в 2007 р. свідчать про те, що, наприклад, в маркетинговій сфері 50% компаній не застосовують управління і страхування ризиків, виробничій — 39,5%, інноваційній — 72,6%.

Важливою передумовою ефективного управління ризиками, в тому числі в транспортних підприємствах, є наявність ефективної нормативної бази. Безперечно, в Україні є закони, які регулюють певні аспекти управління ризиками, проте цілісну систему законодавства з цього питання не створено.

Огляд останніх досліджень і публікацій. За останні роки стан та проблеми системи управління підприємницькими ризиками підприємств морського транспорту обговорювались на багатьох міжнародних та національних конференціях. Цій темі присвячували свої роботи провідні спеціалісти з цієї галузі. На морському транспорті ці питання досліджені М.Т. Примачовим [11], Л.Д. Ветренко [9] та іншими. Однак, багато

проблем залишаються невирішеними, особливо в сфері практичної діяльності морських торговельних портів та судноплавних компаній щодо ризик-менеджменту. Невирішеними є проблеми формування нормативно-правової бази. Деякі нормативно-правові акти регулюють певні аспекти ризик-менеджменту. Так, зокрема, закріплена класифікація та оцінка небезпечності ризиків [6], запропоновані певні можливі варіанти попередження [5] або зниження ризику [4], проте цих правових норм є недостатньо для забезпечення необхідної ефективності реалізації ризик-менеджменту на підприємствах морського транспорту. Ще однією важливою проблемою є те, що згадані нормативно-правові акти, як правило, регулюють відносини в банківській сфері, відповідно не враховують особливості функціонування інших господарюючих суб'єктів, зокрема підприємств морського транспорту.

Мета дослідження — оцінка передумов та напрямків розвитку системи управління підприємницькими ризиками підприємств морського транспорту в умовах підвищення інтенсивності конкуренції на ринках транспортної продукції.

Основний матеріал дослідження. Проблема управління економічним ризиком сьогодні є однією з найактуальніших в різних сферах. Щоб вижити за сучасних умов, підприємства морського транспорту повинні впроваджувати нові технології та технічні засоби, приймати сміливі та нетрадиційні рішення, що підвищує ступінь економічного ризику. Із ризиком доводиться стикатися у повсякденній практичній діяльності, його неможливо уникнути в жодному з видів ділової активності сучасних підприємств морського транспорту.

Ризик — це складне, багатогранне і неосяжне явище. Передусім, ризик — кількісна міра небезпеки, що враховує ймовірність виникнення негативних наслідків від здійснення господарської діяльності та можливий розмір втрат від них [1].

Підприємницька діяльність підприємств морського транспорту у всіх її формах сполучена з численними ризиками, ступінь впливу яких на результати цієї діяльності істотно зростає в кризових умовах функціонування економіки.

Фінансовий ризик портового підприємства — імовірність виникнення несприятливих фінансових наслідків у формі втрати доходу або капіталу в ситуації невизначеності умов здійснення його підприємницької діяльності. Фінансові ризики підприємства характеризуються великим різноманіттям.

На сучасному етапі до числа основних видів фінансових ризиків підприємств морського транспорту слід відносити такі:

- ризик зниження фінансової стійкості (ризик порушення рівноваги фінансового розвитку). Цей породжує незбалансованість позитивного і негативного грошових потоків підприємства за обсягами. У складі фінансових ризиків за ступенем небезпеки цей вид ризику відіграє провідну роль;
- ризик неплатоспроможності (ризик незбалансованої ліквідності). Цей ризик генерується зниженням рівня ліквідності оборотних активів, що породжує розбалансованість позитивного і негативного грошових потоків підприємства в часі. За своїми фінансовими наслідками цей вид ризику також відноситься до числа найбільш небезпечних;
- інвестиційний ризик. Він характеризує можливість виникнення фінансових втрат у процесі здійснення інвестиційної діяльності підприємства портової діяльності або судноплавної компанії. Відповідно до видів цієї діяльності розділяються і види інвестиційного ризику — ризик реального інвестування і ризик фінансового інвестування;
- інфляційний ризик. В умовах інфляційної економіки він виділяється в самостійний вид фінансових ризиків. Цей вид ризику характеризується можливістю знецінення реальної вартості капіталу (у формі фінансових активів підприємства), а також очікуваних доходів від здійснення фінансових операцій в умовах інфляції. Цей вид ризику в сучасних умовах носить постійний характер і супроводжує практично усі фінансові операції підприємства портової діяльності або судноплавної компанії, у фінансовому менеджменті йому приділяється постійна увага;
- валютний ризик. Цей вид ризику притаманний кожному підприємству портової діяльності або судноплавної компанії, що активно здійснюють зовнішньоекономічну діяльність. Він виявляється в отриманні доходів не в повному обсязі у результаті безпосереднього впливу зміни обмінного курсу іноземної валюти, що використовується в зовнішньоекономічних операціях підприємства, на очікувані грошові потоки від цих операцій;

- депозитний ризик. Цей ризик відбиває можливість неповернення депозитних внесків (непогашення депозитних сертифікатів). В практиці функціонування українських портових підприємств зустрічається відносно рідко і пов'язаний з неправильною оцінкою і невдалим вибором комерційного банку для здійснення депозитних операцій підприємства;

- кредитний ризик. Він має місце у фінансовій діяльності підприємства портової діяльності або судноплавної компанії при наданні комерційного кредиту клієнтурі. Формою його прояву є ризик неплатежу або несвоечасного розрахунку за надані у кредит транспортні послуги;

- податковий ризик. Цей вид фінансового ризику має ряд проявів: імовірність появи нових видів податків і зборів; можливість збільшення рівня ставок діючих податків і зборів; зміна термінів і умов здійснення окремих податкових платежів транспортних підприємств. Цей ризик впливає на результати фінансової діяльності;

- структурний ризик. Цей вид ризику генерується неефективним фінансуванням поточних витрат підприємства, що обумовлює високу питому вагу постійних витрат у загальній їх сумі. Високий коефіцієнт операційного левелю при несприятливих змінах кон'юнктури портового ринку і зниженні валового обсягу позитивного грошового потоку за операційною діяльністю генерує значно більш високі темпи зниження суми чистого грошового потоку за цим видом діяльності;

- криміногенний ризик. У сфері фінансової діяльності транспортного підприємства він виявляється у формі підробки документів, що забезпечують незаконне присвоєння сторонніми особам грошових та інших активів; розкрадання окремих видів активів власним персоналом тощо. Значні фінансові втрати, що у зв'язку з цим несуть порти та судноплавні компанії на сучасному етапі, обумовлюють виділення криміногенного ризику в самостійний вид фінансових ризиків;

- інші види ризиків. Група інших фінансових ризиків досить велика. До них відносяться ризики стихійних лих та інші аналогічні «форс-мажорні ризики», що можуть призвести не тільки до втрати доходу, але і частини активів підприємства (основних засобів — втрата суден, перевантажувального обладнання, ушкодження причалів, тощо; запасів товарно-матеріальних цінностей); ризик несвоечасного здійснення розрахунково-касових операцій (пов'язаний з невдалим вибором обслуговуючого комерційного банку), процентний ризик тощо.

В сучасних умовах функціонування транспортних підприємств посилюється увага до процесу ціноутворення. Ринкова ціна за своєю економічною природою є величиною випадковою. Однак

безпосередньо в момент купівлі-продажу ціна транспортної продукції має конкретне значення. Виходячи з цього, необхідно в процесі ціноутворення враховувати ризики.

В умовах ринків транспортної продукції ця величина залежить від безлічі чинників, які не завжди можуть бути враховані. Зростання ступеня впливу цінних ризиків на фінансово-економічні результати діяльності портового підприємства або судноплавної компанії пов'язане з мінливістю економічної ситуації в Україні та у світі, кон'юнктури транспортних ринків, появою нових тенденцій у судноплаванні та інших галузях виробництва тощо.

У цінній діяльності транспортних підприємств доцільно використовувати принцип розумного ризику. Таким чином, приймаючи цінове рішення, необхідно керуватися таким співвідношенням імовірностей настання або ненастання події, коли $2/3$ шансів сприяють успіху, а $1/3$ — не сприяють. Для зменшення ризику необхідно використовувати сучасні інформаційні технології задля формування обґрунтованої ціни для кожного клієнта транспортного підприємства, забезпечення більшої гнучкості реакції на ринкові зміни, більш детальної сегментації ринків транспортної продукції тощо.

Для цінового ризику характерні економічна природа, об'єктивність прояву, ймовірність реалізації, невизначеність наслідків, очікувана несприятливість наслідків, варіабельність рівня, суб'єктивність оцінки.

Важливим є виявлення основних причин появи цінового ризику та можливих збитків від нього [10].

По-перше, невизначеність пов'язана із зовнішнім середовищем стосовно діяльності підприємств морського транспорту. В цьому зв'язку необхідно розглядати об'єктивні економічні, соціальні та політичні умови у яких здійснюється діяльність підприємств портової діяльності. Крім того, існує багато чинників ризику, які слід відносити до внутрішньої середовища портових підприємств бо судноплавних компаній.

Основними причинами появи цінового ризику, пов'язаного з цінними рішеннями на прикладі підприємств портової діяльності, слід вважати такі:

- зміни структури та обсягів вантажопотоків, як наслідок вантажобороту підприємства портової діяльності;
- інфляційні процеси;
- зміни державної політики в галузі портової діяльності та зокрема портового ціноутворення;
- загальне зниження цін на портові роботи та послуги;
- впровадження результатів науково-технічного прогресу у діяльність судноплавних компаній, підприємств інших видів транспорту, підприємств портової діяльності тощо;

— зміни «бар'єрів» на вході та виході з портового ринку, інтенсивності конкуренції;

— зміни стратегії цінового лідера;

— зниження конкурентоспроможності підприємства портової діяльності в цілому та його продукції;

— фінансові проблеми портового підприємства;

— неповнота, недостатність інформації для прийняття цінового рішення;

— помилки спеціалістів, керівників та власників портового підприємства, що розробляють та приймають цінові рішення;

— незбалансованість основних компонентів господарського механізму портового підприємства: планування, ціноутворення, матеріально-технічного забезпечення, фінансово-кредитних відносин тощо.

Відповідно необхідно визначати ризики для судноплавних компаній. Деякі з наведених вище є характерними і для судноплавних компаній.

Виходячи з основних причин, при визначенні ступеня цінового ризику слід враховувати різні чинники. Однак найбільш часто враховуються тільки деякі [8]. Для транспортних підприємств можна віднести:

— потреби, вимоги, платоспроможність клієнтури;

— кон'юнктуру портового, фрахтового та інших ринків;

— обсяг та структуру вантажопотоків підприємства, основних конкурентів;

— конкурентоспроможність продукції та транспортного підприємства в цілому;

— витрати виробництва транспортної продукції;

— цінову стратегію і тактику підприємства та його конкурентів;

— рівні цін на транспортну продукцію тощо.

Ризик-менеджмент — це система управління ризиками, яка включає в себе стратегію та тактику управління, що направлені на досягнення основних бізнес-цілей підприємства. Ефективний ризик-менеджмент включає:

— систему управління;

— систему ідентифікації і вимірювання;

— систему супроводу (моніторингу та контролю).

Управління ризиками — діяльність, пов'язана із ідентифікацією, аналізом ризиків та прийняттям рішень, які мінімізують негативні наслідки настання ризикових подій, метою якої є найбільш раннє виявлення можливих недоліків, порушень, неефективного використання ресурсів [8].

Управління цінними ризиками являє собою специфічну сферу менеджменту, а саме процес передбачення і нейтралізації їх негативних наслідків. Мова йде про їхню ідентифікацію, оцінку, профілактику і страхування.

Управління ризиками підприємства морського транспорту повинно ґрунтуватися на принципах, основними з яких є:

1. Свідоме прийняття ризиків. За окремими операціями після оцінки рівня ризику можна прийняти тактику «запобігання ризику», однак цілком виключити ризик неможливо, тому що ціновий ризик — об'єктивне явище в сфері діяльності підприємств морського транспорту.

2. Можливість управління прийнятими ризиками.

3. Незалежність управління окремими ціновими ризиками.

4. Можливість порівняння рівня прийнятих ризиків з рівнем прибутковості: підприємство повинно приймати тільки ті види ризиків, рівень яких не перевищує відповідного рівня прибутковості за шкалою «прибутковість-ризик».

5. Можливість порівняння рівня прийнятих ризиків з фінансовими можливостями підприємства. Очікуваний розмір фінансових втрат портового підприємства, що відповідає тому чи іншому рівню фінансового ризику, повинен відповідати тій частці капіталу, що забезпечує внутрішнє страхування ризиків.

6. Економічність управління ризиками.

7. Врахування фактора часу в процесі управління ризиками.

8. Врахування загальної фінансової стратегії портового підприємства або судноплавної компанії в процесі управління ціновими ризиками. Система управління ціновими ризиками повинна базуватися на загальних критеріях обраної підприємством фінансової стратегії, а також фінансової політики за окремими напрямками фінансової діяльності.

В системі методів управління ризиками можна виділити 3 основних рішення: прийняття (ігнорування) ризику, попередження ризику, зниження ризику.

Ігнорування ризиків є неприйнятним, оскільки може призвести до банкрутства підприємств морського транспорту. Вибір за основу методу попередження дає змогу спрогнозувати наслідки деяких очікуваних ризиків, реалізувавши для цього відповідні заходи. Проте ефективність прогнозування не є надзвичайно високою, оскільки ризик сам по собі є явищем непередбачуваним, і спрогнозувати настання абсолютної більшості ризиків практично неможливо. За таких умов, застосування практичних рішень щодо зниження ризику є набагато кращим. В сучасних умовах оптимальним рішенням для підприємств морського транспорту є комплексне застосування підходів попередження та зниження ризику за допомогою страхування, резервування засобів, диверсифікації, сек'юритизації, лімітування.

При виборі конкретного заходу зменшення ризику транспортне підприємство повинно виходити з наступних принципів:

— не можна ризикувати більше, ніж це може дозволити власний капітал;

— треба думати про наслідки ризику;

— не можна ризикувати великим заради малого.

Реалізація першого принципу означає, що, перш ніж приймати цінові рішення, керівники портового підприємства повинні:

— визначити максимально можливий обсяг збитків для даного ризику;

— зіставити його з усіма власними фінансовими ресурсами й визначити, чи не призведе втрата до значного погіршення фінансового стану підприємства портової діяльності.

Дослідження ризикових заходів у портовій діяльності, дозволяють зробити висновок, що оптимальний коефіцієнт ризику становить 0,3, а коефіцієнт ризику, що призводить до банкрутства — 0,7 і більше.

Для зниження ступеня цінового ризику на підприємстві портової діяльності або в судноплавній компанії можуть застосовуватися різні способи:

— отримання додаткової інформації про вибір і результати;

— скасування;

— поглинання;

— запобігання втратам та контроль;

— страхування;

Сутність скасування полягає в тому, що через дуже велику ймовірність повних втрат підприємство відмовляється від використання ціни запланованого рівня.

Запобігання втратам і контроль передбачають впровадження комплексу заходів з метою попередження негативних наслідків.

За умови поглинання підприємство враховує можливі реальні збитки (як правило незначні) від використання ціни, одночасно не страхує їх.

Страхування — один із найпростіших та найнадійніших методів попередження і зниження ризику. Часто в літературі відзначають, що страхування — це «правовий» метод управління ризиками.

Найповніше регламентується цей метод Законом України «Про страхування» [3]. Фактично в Україні, він чи не єдиний нормативний акт, який досить повно закріплює практичні питання, пов'язані із застосуванням даного методу зниження ризиків.

Страхування — це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати громадянами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів [3].

Поряд із цим, закон закріплює такі види страхування, як співстрахування та перестрахування, що, тим самим, збільшує його прагматичну цінність та дає страховикам та страхувальникам можливість певного вибору. Закріплені види за умови їх практичної реалізації підвищують ефективність страхування, безпеку щодо виплати страхової суми, збільшують обов'язки та відповідальність кожного страховика не тільки перед страхувальником, а й перед іншими страховиками.

Особливістю даного закону є те, що він закріплює деякі особливості страхування для підприємств транспортної сфери. По-перше, це проявляється у закріпленні таких обов'язкових видів страхування як:

- особисте страхування від нещасних випадків на транспорті;
- авіаційне страхування цивільної авіації;
- страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошті, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам;
- страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- страхування засобів водного транспорту;

По-друге, передбачено, що страховики, яким дозволено займатися страхуванням відповідальності власників транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам повинні бути учасниками моторного (транспортного) бюро.

«Моторне (транспортне) страхове бюро є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам. Участь страховиків у Моторному (транспортному) страховому бюро є умовою здійснення діяльності щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [3]. Існування такого бюро є необхідним, оскільки це дозволяє систематизувати та узагальнити основні вимоги щодо страховиків, розробити відносно однакову тарифну сітку, забезпечити гарантії страхових виплат страхувальникам, захистити страховиків та страхувальників; уніфікувати порядок укладання та виконання договорів обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, виявляти недоліки та прогалини страхового законодавства під час діяльності підприємств.

Безумовно, явні переваги наведеного об'єднання страховиків нашою думкою щодо необхідності створення відповідних об'єднань, асоціацій чи бюро страховиків, які будуть здійснювати страхування підприємств інших сфер господарської діяльності.

снювати страхування підприємств інших сфер господарської діяльності.

В українському законодавстві не в достатній мірі використовується можливість застосування такого ефективного методу зниження ризиків як резервування засобів, або самострахування. Так, не регламентовано в Україні ні економічно правильного визначення самої проблеми, ні питання розміру резервних страхових фондів, інші практичні питання, що крім невизначеності та небезпеки для підприємств ще дає можливості для махінацій. «Резервний фонд — це фонд, що формується за рахунок відрахувань від доходу кооперативу та інших не заборонених законодавством надходжень, використовується для покриття шкоди від надзвичайних ситуацій» [2]. Таке визначенні не відображає основні особливості відповідного методу управління ризиками.

Доцільним є використання досвіду інших країн при прийнятті відповідних законів. Так, в деяких країнах передбачено розмір таких фондів у розмірі 1% від вартості продукції, 3-5% від річного фонду виплат акціонерам. У Російській Федерації дозволено створювати резерви, що не перевищують 1% обсягу реалізованої продукції.

Диверсифікація — метод пом'якшення ризику шляхом розосередження вкладень та обмеження впливу фактора ризику за рахунок уникнення надмірної концентрації за одним портфелем. Передбачає пошук та поєднання портфелів, які за однакових умов призводять до різних, не обов'язково протилежних результатів. Цей метод пом'якшення ризику застосовується до активних і пасивних операцій фінансово-кредитних установ [4].

Незважаючи на відносно розвинену нормативну базу, в якій закріплені основні питання реалізації цього методу, варто зазначити, що диверсифікація — це метод, що може застосовуватися не лише у фінансовій сфері. Він може знайти своє використання і у транспортному виробництві. Так, зниження втрат ризику через падіння попиту підприємство може в рамках даного прийому освоїти і надавати різні види транспортних та супутніх послуг.

Лімітування — це встановлення ліміту, тобто верхньої межі часу, коштів тощо. Воно є важливим засобом зниження рівня ризику і застосовується, зокрема, інвесторами в сфері транспортної діяльності у зв'язку з визначенням обсягів вкладання капіталу в певний проект тощо. Питання, що пов'язані з лімітуванням, частково закріплені законодавством [4, 7]. Проте, як правило, це є нормативно-правові акти, що регулюють відносини в банківській сфері. Вважається за необхідне розробити та закріпити дефініцію цього поняття, основні принципи та форми реалізації.

Висновки. Підприємницька діяльність передбачає обов'язкову наявність ризику, тому врахування цього чинника є однією з ключових проблем у системі управління підприємств морського транспорту. Це обумовлює необхідність реалізації заходів, що сприяли б досягненню оптимального рівня ефективності функціонування транспортних підприємств. Потрібно зазначити і те, що ефективність того чи іншого методу залежить від конкретної ситуації. Проте, на практиці найефективніший результат можна отримати лише за умови комплексного використання різних методів зниження ризику. Неврахування ризиків, як правило, негативно впливає на фактичну ефективність діяльності. Важливою умовою попередження ризику є прийняття ефективного управлінського рішення.

Література:

1. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності : Закон України від 5 квітня 2007 р. // Відомості Верховної ради України. — 2007. — № 40.
2. Про кооперацію : Закон України від 10 липня 2003 р. // Відомості Верховної ради України. — 2003. — № 10.
3. Про страхування : Закон України від 7 березня 1996 р. // Відомості Верховної ради України. — 1996. — № 18.
4. Про схвалення Методичних рекомендацій щодо організації та функціонування систем ризик-менеджменту в банках України : Постанова Правління Національного банку України від 02.08.2004 N 361. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
5. Про затвердження Термінологічної бази системи внутрішнього контролю та аудиту Державного казначейства України : Наказ Міністерства фінансів України. Наказ Державного Казначейства України від 07.10.2008 N 417. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
6. Методичні рекомендації суб'єктам первинного фінансового моніторингу «Управління ризиками щодо відмивання злочинних доходів та фінансування тероризму» : Наказ Державного комітету фінансового моніторингу України від 09.10.2009 N 143. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
7. Методичні вказівки з інспектування банків «Система оцінки ризиків» : Постанова Правління Національного банку України від 15.03.2004 N 104. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
8. Базел Р. Информация и риск в маркетинге : пер. с англ. под ред. М.Р. Ефимовой / Р. Базел, Д. Кокс, Р. Браун. — М. : Финстатинформ, 1993. — 96 с.
9. Ветренко Л.Д. Управление работой морского порта / Л.Д. Ветренко. — СПб : Историческая иллюстрация, 1997. — 164 с.
10. Гранатуров В.М. Ризики підприємницької діяльності: Проблеми аналізу / В.М. Гранатуров, О.Б. Шевчук. — К. : Зв'язок, 2000. — 152 с.
11. Примачев Н.Т. Эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта / Н.Т. Примачев, О.Ю. Вовк. — Одеса : ИПРиЭЭИ, 2001. — 134 с.

Кибик Е. Н., Наконечный А. Б. Экономико-правовые основы управления предпринимательскими рисками на морском транспорте

Аннотация. Исследованы основные элементы системы управления предпринимательскими рисками предприятий морского транспорта в условиях повышения интенсивности конкуренции на рынках транспортной продукции. Предложены направления развития экономико-правовой базы риск-менеджмента.

Ключевые слова: предпринимательские риски, предприятия морского транспорта

Kibik E. N., Nakonechnyi A. B. Economic and legal bases of marine transportation business risk management.

Summary. The main elements of the up-to-day management of business risks of maritime transport companies are investigated. Directions of development of the institutional framework of risk management are presented.

Key words: business risks, enterprises of maritime transport.