

**Солнцев С.О.**  
д-р.фіз.-мат. наук, проф.;  
завідувач кафедри промислового маркетингу;  
**Жигалкевич Ж.М.**  
канд. екон. наук, доцент,  
Національний технічний університет України  
«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»,  
м. Київ, Україна

## **ВИДИ РИЗИКІВ ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ В МЕЖАХ МАШИНОБУДІВНИХ КВАЗІСТРУКТУР**

Машинобудівна промисловість має загальноекономічне значення та характеризується складною структурою. Машинобудування – фундамент технічного прогресу України. Тому, його розвиток є важливим завданням. З досвіду економік розвинутих країн однією з перспективних концепцій в теорії та практиці економічного розвитку машинобудівних підприємств є підтримка створення квазіінтеграційних структур (КІС) та реалізація в їх межах інноваційних проектів. Але всі інноваційні проекти супроводжуються численними ризиками. Зазначений фактор зупиняє осіб, які приймають рішення (ОПР), щодо впровадження інновацій. Отже, дослідження можливих ризиків та розробка методики оцінювання їх впливу на інноваційні проекти стає актуальною і своєчасною проблемою.

Машинобудівні КІС – це добровільні об'єднання машинобудівних підприємств та підприємств, що поетапно приймають участь у виробничо-технологічному процесі на договірній основі, залишаючи самостійність суб'єктів, які входять до його складу. Зазначені структури відрізняються від інших інтегрованих структур мобільністю, адаптивністю, гнучкістю та «м'яким» управлінням [1, с. 128].

Характерними ознаками машинобудівних КІС є: стійкість (щодо змін зовнішнього середовища) та синергія (щодо внутрішніх ефектів). До основних переваг машинобудівних КІС авторами віднесено: створення нових ринків; технологічне лідерство; вихід на нові ринки; збільшення обсягів продажів; зниження транзакційних витрат; активізація впровадження інновацій (технологічних, маркетингових, організаційних, екологічних, стратегічних, управлінських, естетичних). Найголовніша можливість машинобудівної КІС – це створення доданої вартості на основі загальної результативності та ефективності, безпрограшних підходів та синергетичних ефектів.

Усі вищезазначені переваги машинобудівних КІС можна отримати на основі реалізації інноваційних проектів в її межах. Але, як було вже зазначено, будь-який інноваційний проект супроводжується багатьма ризиками. Сприймаєми ОПР рівень ризиків виконання інноваційного проекту пояснюється суб'єктивним сприйняттям «ризик/дохідність (прибутковість)». Можливість достатнього фінансування НДКР, дослідного виробництва і тестування ринку, що обумовлено процесами глобалізації, підвищує ризик реалізації інноваційних проектів на національному рівні. Це змушує національні виробництва і інвесторів відмовлятися від високоприбуткових, але, у той же час, і високоризикових інноваційно-інвестиційних проектів. Зазначене спонукає національні компанії до неформальних об'єднань з метою протистояння глобальній конкуренції транснаціональних гравців ринку. Як уже було відзначено такими конгломеративними створеннями виступають квазіінтеграційні економічні структури. Концептуально, вони мають на меті змінити співвідношення «ризик/прибуток» в напрямку зниження ризиків.

Розмір фінансової вигоди виступає домінуючим мотивом при прийнятті рішення про участь в бізнес-проекті. Базова економічна теорія не проводить відмінності сприйняття таких вигід на різних часових горизонтах. Багато компаній націлені на отримання прибутку в короткій перспективі. В Україні це пов'язано, перш за все, з високою вартістю позикових коштів і невизначеністю правил ведення бізнесу (законів, підзаконних актів, високою волатильністю макроекономічних показників). Тут викристалізуються дві ситуації. Перша, – коли інвестиційний проект пов'язаний з високим ступенем інноваційності (принципово новий для всіх ринків). Другий, – коли вдала модифікація, технологічне оновлення тощо, дають швидкий фінансовий ефект.

У першому випадку маємо справу з високим ризиковим бізнесом, який реалізується в маркетинговій стратегії «зняття вершків». У другому випадку, маємо справу з консервативним інвестиційним проектом, який обумовлений набагато меншими ризиками і позитивно сприймається окремими учасниками ринку внаслідок зазначених вище причин.

Якщо розділити ризики інноваційних проектів на внутрішні і зовнішні (хоча такий поділ є досить умовним), то для машинобудівних КІС такими є: організаційні, інформаційні, науково-технічні, фінансові, міжкорпоративних відносин, маркетингової політики, макrorівневі, мезорівневі, мікрорівневі (табл.1, 2). Відзначимо, що внутрішні ризики для КІС, як агломеративної структури, можуть бути одночасно зовнішніми. І тут звертає на себе увагу особливо властиві КІС ризики міжкорпоративних відносин для кожної компанії, що є учасником КІС. Синергія КІС, як правило, зменшує ринкові ризики в порівнянні з неінтегрованими компаніями. Більшою мірою, це стосується інноваційно-інвестиційних

проектів, які потребують значної ресурсної бази. Усталені міжкорпоративні відносини в КІС можуть бути порушені дисонансом в сприйнятті прийнятності інноваційно-інвестиційного проекту. Це нівелюється синергетичними ефектами від квазіінтерації і, як наслідок, збільшує ризики успішності реалізації проекту.

Таблиця 1 - Внутрішні ризики машинобудівних КІС

Внутрішні ризики	Організаційні	недостатньої компетенції розробників проектів
		операційні
		несвоечасного виконання проектів
	Інформаційні	помилкового моніторингу ринку:
		а) несвоечасного розпізнавання ринкових загроз; б) несвоечасного розпізнавання ринкових можливостей
	Науково-технічні	зношування технологічного обладнання
		відсутності резервів виробничих потужностей
		недоступності допоміжних технологій
		копіювання технологічних «ноу-хау» зі сторони конкурентів
	Фінансові	недофінансування проектів з боку основних інвестицій
		недостатності фінансових ресурсів учасників проекту щодо виконання своїх обов'язків
	Міжкорпоративних взаємовідносин	дисонанс у сприйнятті прийнятності проекту
		розподілу результатів реалізації проектів
		внутрішньої для КІС цінової політики
Маркетингової політики	товарної політики	
	цінової політики	
	політики розподілу	
	політики просування	

Джерело: складено авторами

Таблиця 2 - Зовнішні ризики машинобудівних КІС

Зовнішні ризики	Макрорівня	інфляційні
		Процентні
		Податкові
		Політичні
	Мезорівня	територіальної локалізації
		галузевої позаринкової конкуренції
	Мікрорівня	ринкової влади споживача
		появи товарів-субститутів
		ринкової влади постачальників
		існуючих конкурентів
		появи нових учасників ринку

Джерело: складено авторами

Остаточною метою досліджуваної проблеми є опис алгоритму прийняття рішення щодо реалізації або нереалізації інноваційно-інвестиційного проекту. Для здійснення цієї мети авторами визначено послідовність завдань, які необхідно вирішити:

- 1) в чому відмінність мотивації учасників КІС від неінтегрованих компаній в участі в інвестиційно-інноваційних проектах;
- 2) ідентифікувати специфічні маркетингові ризики для інноваційно-інвестиційних проектів з метою їх операціоналізації;
- 3) як імплементувати або зменшити вплив ризиків ціноутворення на фінансові показники реалізації інноваційно-інвестиційного проекту;
- 4) змодельовати процес прийняття рішення про готовність участі в проектах з урахуванням «корекції» на маркетингові ризики.

Оскільки специфіка інновацій складається у відсутності статистичних даних для аналізу, то природно застосовувати аналітичний інструментарій, що не апелює до статистичного способу міркувань, а саме, метод конджойнт аналізу. Суть методу полягає в сумісному розгляді характеристик продукту та інших факторів зовнішнього середовища, що сприяють або заважають товарообмінним операціям, і, тим самим, впливають на фінансові результати проекту. Методику оцінки впливу ризиків буде подано в наступних дослідженнях.

#### Література:

1. Солнцев С.О., Жигалкевич Ж.М. Створення та розвиток квазіінтеграційних структур на основі машинобудівних підприємств. Бізнес-навігатор. 2019. Випуск 3(52). С. 128-132.