

ния новейших технологий разработки нефти и газа, повышения энергоэффективности в основных странах-потребителях. В-третьих, замедление в России, Казахстане и Беларуси деловой активности частного сектора, инвестиционной деятельности и объемов потребления, что связано с негативными ожиданиями бизнеса и потреблений.

Сотрудничество в рамках Таможенного союза положительно скажется на рынке сбыта, расширении регионального рынка, на продвижении экспортной продукции. Все это позволяет создавать новые предприятия, привлекать инвестиции, тем самым стимулируя экономическую активность.[2]

Литература:

1. Евразийский экономический союз [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bintel.com.ua/ru/article/eazs/>

–Дата доступа: 17.03.2015

2. Таможенный союз [Электронный ресурс].–Режим доступа: <http://www.ereport.ru/articles/ecunions/eaen.htm>–Дата доступа: 17.03.2015

Залесский Борис Леонидович

Белорусский государственный университет

БЕЛАРУСЬ – МОЛДОВА: ВОЗМОЖНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ КООПЕРАЦИИ

В 2014 году товарооборот в торговле Республики Беларусь с Республикой Молдова составил 411,8 миллионов долларов, став рекордным с момента установления дипломатических отношений между двумя странами 19 ноября 1992 года. Еще пять лет назад этот показатель был в 1,6 раза меньше. В 2009 году негативное влияние на динамику белорусско-молдавской двусторонней торговли оказал экономический кризис. Но уже в феврале 2010 года Минск и Кишинев подписали Договор об экономическом сотрудничестве на 2010-2013 годы, в котором заявили о своем намерении «расширить сотрудничество в сфере промышленной кооперации» [1]. В этом документе стороны договорились перенаправить свои усилия во взаимодействии от простых схем «купи-продай», которые преобладали в двусторонних отношениях почти два десятилетия, к созданию совместных предприятий для производства продукции с высокой степенью добавленной стоимости и ее реализации, в том числе на рынках третьих стран.

С учетом того, что основу молдавской экономики составляет агропромышленный сектор, где занято до половины всего трудоспособного населения страны, а в структуре промышленного производства преобладают отрасли, связанные с сельским хозяйством, «первой ласточкой» по реализации намеченного

Оцінка є кількісним описом виявлених ризиків, у результаті чого визначаються такі характеристики, як ймовірність і розмір можливого збитку. При проведенні оцінки ризику необхідно сформувати перелік сценаріїв розвитку несприятливих ситуацій та побудувати функції розподілу ймовірності настання збитку в залежності від його розміру.



Рис. 1. Загальна схема процесу управління фінансовим ризиком

Виявлення та оцінка тісно пов'язані між собою, і не завжди представляється можливим розділити їх на самостійні частини загального процесу. Більш того, часто аналіз йде у двох протилежних напрямках – від оцінки до виявлення та навпаки. У першому випадку вже є (зафіксовані) збитки і необхідно виявити причини, у другому випадку на основі аналізу системи виявляються ризики та можливі наслідки.

Наступний етап вибору методу впливу на ризики дає змогу мінімізувати можливі збитки в майбутньому. Кожен вид ризику може допускати різні способи його зменшення. Для вибору найкращого методу зниження ризиків необхідно використовувати оцінку ймовірності появи ризикової події для вибору найкращого методу.

The list of the Internet resources that are used in the research

1. Kalmikova S., The Union State of Russia and Belarus: A Testing Ground for Integration // Radio the Voice of Russia, 26.10.2013 URL: <http://rus.ruvr.ru>
2. Navigator of the countries of the Customs Union // URL: <http://www.analitika.kz/>
3. The main results of investment cooperation between Russia and China // URL: http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_rus_projects/
4. Radov N. Belarus and China – a partnership or hypocrisy? // URL: <http://www.imperiya.by/authorsanalytics3-8650.html>

Марків Галина Василівна

*к.е.н., в о. доцента кафедри фінансів і кредиту
Львівський національний аграрний університет, Україна*

ОСОБЛИВОСТИ УПРАВЛІННЯ ФІНАНСОВИМИ РИЗИКАМИ У ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

У процесі укладання зовнішньоторговельних угод експортери та імпортери враховують багато чинників і показників, починаючи з фінансового стану ділового партнера, його позиції на ринку і закінчуючи політичними, економічними та законодавчими умовами його країни. Пильне вивчення контрагента особливо важливе в сучасних умовах, коли стрімкий розвиток світового ринку, постійне удосконалення продукції, що виробляється, спонукають покупців до пошуку нових ділових партнерів, нових постачальників, найбільш привабливих з погляду ціни та якості товару. При оформленні нового торговельного партнерства фірми (підприємства) і банки, які беруть участь у розрахунках, оцінюють насамперед ризики, що можуть виникати у ході такого співробітництва.

З погляду міжнародної торгівлі, ризик – небезпека втрат з вини іншої сторони або через зміну політичної, економічної чи іншої ситуації в країні партнера. Можливих втрат у зовнішньоекономічній діяльності може зазнати будь-хто з її учасників – експортер, імпортер або обслуговуючий банк. Тому дуже важливо знати всі типи ризиків, які виникають у процесі міжнародного товарообміну, а також заходи, що дають змогу ці ризики мінімізувати або усувати зовсім (рис.1).

Аналіз ризику – початковий етап, що має на меті одержання необхідної інформації про структуру, властивості об'єкта і наявних ризиків. Кількість інформації, що збирається повинна бути достатньою для того, щоб приймати адекватні рішення на подальших стадіях.

Аналіз складається з виявлення ризиків та їх оцінки. При виявленні ризиків визначаються всі ризики, властиві досліджуваній системі. Головне – не пропустити важливих обставин і детально описати всі істотні ризики.

курса стал проект по совместной сборке в Молдове тракторов на базе поставок их комплектов из Беларуси. Уже в 2011 году в Кишиневе было собрано 40 таких машин. В последующие годы выпуск увеличился до 50 единиц техники. В 2015 году в Молдову также будет «поставлено 50 тракторокомплектов для промышленной сборки садово-виноградорских тракторов на общую сумму порядка \$ 1,5 млн.» [2]. Соответствующий контракт в сентябре 2014 года подписали РУП «Сморгонский автоагрегатный завод» и ООО «Агрофермотех».

Следующим направлением белорусско-молдавского взаимодействия в области производственной кооперации стало обновление городского пассажирского электротранспорта. Первым шагом в осуществлении этих партнерских связей стало подписание в ноябре 2010 года по итогам международного тендера контракта между ОАО «Белкоммунмаш» и Управлением электротранспорта Кишинева на поставку в молдавскую столицу 102 троллейбусов, который был успешно реализован уже в 2011 году. Но партнерские связи сторон на этом не закончились.

В связи с тем, что в Кишиневе еще более 150 троллейбусов нуждались в замене, поскольку физически и морально устарели, Беларусь и Молдова летом 2012 года договорились о реализации еще одного совместного проекта – уже по сборке в Кишиневе белорусских троллейбусов с участием минского предприятия «Белкоммунмаш». Эти машины стали собирать на модернизированной линии по ремонту троллейбусов предприятия Управления электрического транспорта молдавской столицы сотрудники, прошедшие обучение в Минске. Таким образом, 17 июля 2012 года на улицах Кишинева появился первый белорусский троллейбус молдавской сборки. Всего в том году было собрано 10 единиц этой техники. В 2013 году кишиневская мэрия выделила около трех миллионов евро для сборки уже 20 троллейбусов, чтобы в последующие годы довести этот показатель до 50-60 машин.

Молдавская сторона обратила внимание на белорусскую технику по нескольким причинам. Во-первых, минские троллейбусы потребляют электроэнергию на 35 процентов меньше, чем старые машины. Во-вторых, позволяют увеличить число перевозимых пассажиров и повысить доходы с одного троллейбуса до 22 процентов. В-третьих, «белорусские троллейбусы полностью соответствуют всем европейским стандартам. Они выгодно отличаются от российских и украинских оптимальным сочетанием цены и качества, надежностью, современным дизайном, повышенной комфортностью для пассажиров и водителей, энергоэффективностью, максимальными удобствами для людей с ограниченными возможностями» [3]. Все эти аргументы стали основанием для вывода, который сделали муниципальные власти молдавской столицы, о том, что «реализация проекта позволит полностью модернизировать парк электрического транспорта Кишинева и Бельц, а в перспективе выпускаемые в Кишиневе современные троллейбусы «Белкоммунмаша» планируется успешно продвигать на европейские рынки с учетом имеющихся у Молдовы преференций в торговле с Евросоюзом» [4].

В рамках состоявшегося в сентябре 2014 года визита главы белорусского государства в Молдову отмечалось, что Беларусь считает перспективным сотрудничество с молдавской стороной в производственной кооперации, чтобы выходить в итоге на рынке третьих стран и Европейского союза. Предпосылки к такому развитию событий уже созданы в виде действующей на молдавской земле сборки белорусской сельскохозяйственной техники и троллейбусов. «На очереди – сборка автобусов. <...> В этой связи Беларуси и Молдове надо ориентироваться на увеличение товарооборота до \$ 1 млрд» [5]. Обозначенная цель активизировала поиск Минском и Кишиневом и других новых возможностей и направлений производственной кооперации. В частности, сторонами уже обсуждаются перспективы выпуска в Молдове при помощи белорусской стороны энергооборудования, работающего на биотопливе, а также использования в производственном процессе молдавской молочной промышленности белорусских упаковок и полуфабрикатов.

Литература

1. Беларусь и Молдова подписали договор об экономическом сотрудничестве на 2010-2013 годы [Электронный ресурс]. – 2010. – URL: <http://www.government.by/ru/content/284>
2. Полежай, Т. Беларусь и Молдова заключили контракты на \$20 млн / Т. Полежай // [Электронный ресурс]. – 2014. – URL: http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Belarus-i-Moldova-zakljuchili-kontrakty-na-20-mln_i_681203.html
3. Гусин, А. Власти Кишинева довольны эффективностью работы троллейбусов «Белкоммунмаш» / А. Гусин // [Электронный ресурс]. – 2013. – URL: http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Vlasti-Kishineva-dovolny-effektivnostju-raboty-trolleybusov-Belkommunmash_i_628481.html
4. Гусин, А. На маршруты в Кишиневе до конца года выйдут 20 белорусских троллейбусов, собранных в Молдове / А. Гусин // [Электронный ресурс]. – 2013. – URL: http://www.belta.by/ru/all_news/economics/Na-marshruty-v-Kishineve-dokonsa-goda-vyjdu-20-belorusskix-trolleybusov-sobrannyx-v-Moldove_i_645401.html
5. Официальный визит в Республику Молдову [Электронный ресурс]. – 2014. – URL: http://president.gov.by/ru/news_ru/view/aleksandr-lukashenko-24-25-sentjabrja-sovershit-ofitsialnyj-vizit-v-respubliku-moldova-9861/

with the fact that China often gets money from Russia through affiliated companies registered in Hong Kong or other territories with preferential taxation.

Energetics, exploration of minerals, timber processing, construction, trade and industrial production are the main sectors of the Russian-Chinese bilateral investment cooperation. National mass media widely discussed a contract between Russia and China that was signed on 21st of May in 2014. It concerns the supply of Russian gas to China during next 30 years. Approximate cost of that contract with China is about \$ 400 billion.

China is very interested in dynamic development of its relations with the other member of the EEU – Belarus. In its foreign policy, both countries are stand for the establishment of a multipolar system of international relations in the world and try to support each other in the international arena. The current relations of these countries are estimated as strategic interaction.

Foreign policy and economic policies of the Chinese government has several main goals:

- to provide stable supply (for example from the Middle East, North Africa, Russia, etc.) of different natural resources to China, which this country doesn't have enough itself;
 - to get access to modern high technologies in production and trade through cooperation, e.g. with Belarus that will allow China to expand markets for its own products; To stimulate exports of Chinese products in European and other world markets, particularly in the Republic of Belarus;
 - to implement socio-cultural expansion on a global scale;
 - to find the most beneficial partners in all areas of the Government's activity.
- Belarus could become not only an economic but also a military partner for China [4].

For Belarus China seems to be a special «tool» in solving all the accumulated problems in its economy. The development of relations between these countries could be a kind of an instrument of pressure of Lukashenko on Russian Government.

In this work were examined the China's fundamental interests from cooperation with the members of the EEU. As a rule, they are comprehensive: from scientific cooperation to improving the customs policy. However, the main purpose of China is to increase its presence in Europe by strengthening its position in the members of the EEU. It is assumed that, interaction with this Asian country in the nearest future will only increase due to current complex political situation. Probably an interaction will gathering pace between Russia and China. Meanwhile, the Peking's Government demonstrates the confidence that Moscow will find a way out of current difficulties.

So, we can come up to the conclusion that the development of China's relations with the members of the EEU has many positive aspects for both sides. However, it is very important not to forget to increase the interaction of members of the EEU with each other. Each integration association has its own focus and goals and is able to play an important role in the world. Anyway, the main goal of integration is creating better conditions for people who live in countries that are involved in this process. Otherwise, any association loses the meaning of its further existence.