

УДК 35.629.113.004(076)

Д. В. КАРАМИШЕВ, І. О. КОНОНОВ, О. І. КОНОНОВ, С. О. БРИКСІН

КЛАСИФІКАЦІЯ ФАКТОРІВ ПРИ ПРИЙНЯТТІ РІШЕНЬ ПІД ЧАС УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

Розглянуто фактори, що впливають на ефективність прийняття рішень у процесі управління автотранспортними підприємствами. Запропоновано адаптивну методику групового прийняття рішень, яка дозволяє в цілому підвищити якість прийнятих рішень.

The factors affecting the efficiency of decision-making in the management of road transport enterprises. The adaptive method of group decision-making, which allows a whole to improve the quality of decisions.

Ключові слова: автотранспортна галузь, управлінські рішення, класифікація, фактори, моделі прийняття рішень.

Управління автомобільним транспортом, який є важливою галуззю держави, здійснюється згідно з основними положеннями управління транспорту в Україні, але, з огляду на її специфіку, воно має істотні особливості. Правовою основою цього управління, крім Закону України “Про транспорт”, є Статут автомобільного транспорту України (набув чинності в 1963 р. і тому значною мірою застарів), Закон України (в редакції від 10 листопада 1994 р.) “Про дорожній рух”, а також Закон України “Про автомобільний транспорт”, автомобільний транспорт загального користування як галузь транспорту, покликана задовольняти потреби населення і виробництва в автомобільних перевезеннях.

Надання транспортних послуг – це основна функція автотранспортних підприємств. Однак цей процес підпадає під дію різних випадкових факторів, неврахування яких призводить до того, що управлінське рішення може виявитися або недостатньо реальним, або зовсім нереальним.

Усі чинники, що впливають на ефективність прийняття рішень у процесі управління автотранспортним підприємством, можна розділити на такі:

- за місцем їх виникнення: внутрішні і зовнішні;
- за строком впливу на виробничий процес: довгострокові, середньострокові і короткострокові;
- унаслідок виникнення: об’єктивні і суб’єктивні чинники [3; 4; 11].

Відомо, що в основі прийняття рішень лежить аналіз та оцінка виробничих ситуацій, що виникають як у внутрішньому, так і у зовнішньому середовищі автотранспортного підприємства. При цьому поточну ситуацію доцільно розглянути як безліч відмінностей між фактичними оцінками показників ефективності функціонування автотранспортного підприємства та неясними або плановими їх значеннями, які повинні бути досягнуті на поточний момент функціонування автотранспортного підприємства. Таким чином, з розглянутих

позицій усі фактори, що впливають на процес прийняття рішень, за своїм змістом зручно розділити на фактори впливу (фактори, що викликають зміни ситуації) та фактори сприйняття. До факторів впливу відносяться всі чинники, які в тією чи іншою мірою впливають на події, що відбувається в будівельному виробництві і призводять до зміни виробничого процесу або виробничих ситуацій. Фактори сприйняття носять суб'єктивний характер і впливають на об'єктивність оцінки ситуації, що виникає на виробництві.

Для обліку всіх факторів впливу на процес прийняття рішень необхідно встановити причинно-наслідкові зв'язки між даними факторами та змінами показників ефективності автотранспортних підприємств, а також установити характер і термін їх впливу на виробничий процес.

Слід мати на увазі, що кожне автотранспортне підприємство має свої фактори впливу, що впливають на зміну виробничих ситуацій. До найбільш типових з них можна віднести такі (табл.) [1; 9].

Таблиця

Типові фактори впливу на виробничий процес

<i>Зовнішні фактори ситуації</i>	<i>Внутрішні фактори ситуації</i>
Заходи конкурентів	Особисті відносини
Раптові зміни в економічному становищі клієнтів	Перевантаження в роботі
Кризи	Відпустка
Громадські події	Хвороби
Погодні умови	Звільнення або прийом на роботу нових працівників
Становище на ринку праці	Розширення або скорочення діяльності підприємства
Законодавчі акти	
Міграція населення	Несправність рухомого складу і устаткування
Зміни на грошових ринках	Дія впливових осіб, що сприяють або заважають діяльності організації
Зміни у співвідношенні політичних сил	
Нова технологія	Фактори охорони та безпеки праці
Діяльність засобів масової інформації	Ініціативи та ідеї
Профспілкові руху	Подяки і догани
Зміни міжнародної кон'юнктури та пов'язані з ними події	Заходи, які проводять профспілки

Облік зазначених факторів дозволяє визначити, а у багатьох випадках і спрогнозувати причини змін поточних ситуацій та автоматизувати процес прийняття рішень, якщо описати характер їх впливу на основні показники у вигляді спеціальної моделі, що відображає закономірності процесів, які протікають у зовнішньому і внутрішньому середовищах автотранспортного виробництва. Іншими словами, як уже зазначалося раніше, необхідно сформувати модель перетворення станів об'єкта, яка дозволяє оцінити характер впливу факторів на об'єкт управління, а також установити протидії даними факторів для досягнення цілей функціонування.

Враховуючи, що наведені фактори ситуації можуть бути позитивними або негативними, то зазначена модель повинна дозволяти швидко реагувати на події,

які відбуваються в середовищі. Таким чином, можна спробувати негативні фактори своєчасно перетворити на сприятливі.

До основних чинників сприйняття або факторів, що впливають на ефективність суб'єктивно прийнятих управлінських рішень, можна віднести такі:

- психологічні та розумові можливості особи, яка приймає рішення;
- середовище прийняття рішень, що визначається пов'язаними з нею виробничими ризиками;
- рівень визначеності умов прийняття рішень;
- ризики, пов'язані з прийняттям рішень;
- час і динаміку зміни умов середовища (швидкість реакції менеджера на зміни, що відбуваються);
- інформаційні обмеження (пам'ять людини, що приймає рішення);
- поведінкові обмеження.

Розкриємо і уточнимо зміст наведених факторів у встановленому вище порядку.

1. Від психологічних і розумових можливостей особи, яка приймає рішення, залежить правильність суб'єктивного ранжирування важливості, якості та результативності управлінських і господарських заходів. Стосовно прийняття рішень особисті оцінки вказують бажаний напрямок при виборі альтернативних дій. Важливо мати на увазі, що управлінські рішення зазвичай формулюються на основі суб'єктивної системи цінностей особи, яка приймає рішення. Кожна людина має свою систему цінностей, яка визначає його дії і впливає на ухвалені ним рішення. Тому особа, яка приймає рішення, має володіти об'єктивним відображенням реальної дійсності і бути психологічно підготовленою до виникнення в середовищі найрізноманітніших ситуацій.

2. Середовище прийняття рішення та пов'язані з нею економічні ризики відносяться до суб'єктивних факторів через те, що при прийнятті управлінських рішень завжди виконується оцінка ризику, яка характеризується визначеністю прогнозованого суб'єктивним образом результату. Рішення приймаються в різних обставинах ризику, оцінка яких так само може носити суб'єктивний характер.

3. Визначеність умов прийняття рішень. Рішення рідко пригашаються в умовах повної апріорної визначеності і тому носять суб'єктивний характер, тому що керівник звичайно точно не знає, до якого результату може привести кожен з альтернативних варіантів дій. Таким чином, практично всі організаційні або персональні рішення приймаються в умовах невизначеності. Однак за певних припущень, що носять суб'єктивний характер, навіть елементи глобальних рішень можна розглядати як певні. Економісти-математики зазвичай називають ситуації в умовах визначеності детермінованими. На нашу думку, детермінованими умовами можна вважати тільки умови зі стійко повторюваними подіями, вплив яких можна врахувати у процесі ухвалення рішення, використовуючи накопичений досвід поведінки.

4. До рішень, що приймаються в умовах ризику, тобто з певною достовірністю, відносяться такі, результати яких не є визначеними, але ймовірність кожного результату або його достовірність можуть бути оцінені. При цьому ризики вимірюються ймовірностями, що визначаються ступенем можливості здійснення даної події і змінюються на інтервалі від 0 до 1. Зазвичай ще альтернативні рішення утворюють повну групу подій, і сума ймовірностей звершення хоча б однієї з них повинна бути рівна одиниці. При визначеності існує лише одна альтернатива.

5. Як зазначалося раніше, практично всі рішення в умовах ринку приймаються в умовах невизначеності, коли неможливо оцінити імовірність потенційних результатів. Це має місце в тому випадку, коли вимагають обліку чинники настільки нові і складні, що про них неможливо отримати достатньо інформації, необхідної для прийняття оптимальних рішень. У результаті імовірність певного наслідку не можна передбачити з достатнім ступенем вірогідності. Невизначеність характерна для низки рішень, які доводиться приймати в непередбачуваних і швидко мінливих умовах зовнішнього і внутрішнього середовища автотранспортного виробництва.

Стикаючись з невизначеністю, керівники зазвичай використовують дві можливості. По-перше, намагаються отримати додаткову інформацію і ще раз проаналізувати проблему і відповідну їй ситуацію. По-друге, діють відповідно до минулого досвіду, логічно розмірковуючи, або на інтуїтивній основі роблять припущення про ймовірність звершення подій, яких їх цікавлять. Особливу роль при цьому може відграти застосування різних методів прийняття рішень за аналогією спостережуваних подій з раніше накопиченим досвідом поведінки. Формалізуються за допомогою апарату нечітких множин, використовованого для узагальнення раніше набутих знань і оцінки прийнятих рішень.

6. Час і динаміка змін умов середовища. З плином часу поточна ситуація звичайно змінюється. Причому вона може змінюватися настільки, що вироблені раніше критерії прийняття рішення стануть неефективні в поточних умовах середовища. Тому рішення слід приймати і втілювати в життя, поки інформація і припущення, на яких засновані рішення, не застаріли. У таких умовах прийняття рішень основоположним чинником стає реакція менеджера на події, що відбуваються. Важливу роль при цьому можуть відіграти принципи самонавчання особи, яка приймає рішення, що реалізуються на основі механізмів виборчої корисності інформації, використовованої для прийняття рішень. При цьому корисною інформацією в поточний момент часу слід вважати інформацію, пов'язану з досягненням поставленої мети.

7. Інформаційні обмеження. Інформація необхідна для раціонального розв'язання проблем. Однак часом необхідна для прийняття ефективного рішення інформація недоступна або коштує дуже дорого. У вартість інформації потрібно включити час керівників і підлеглих, витрачений на її збір, а також витрати, пов'язані з обробкою, аналізом інформації та використанням послуг консультантів. Тому у випадку виникнення нових ситуацій прийняття рішень може базуватися на інтуїтивних методах і методах вибору за аналогією, тому що збір додаткової інформації для прийняття оптимальних рішень може виявитися економічно недоцільним.

8. Поведінкові обмеження. Керівники можуть по-різному сприймати існування та серйозність проблеми. Це веде до незгоди і конфліктів у процесі прийняття рішення. Керівники можуть бути настільки перевантажені інформацією і поточною роботою, що не зможуть адекватно сприймати події, що відбуваються, і можливості, що відкриваються.

Особливу роль у підвищенні ефективності прийняття рішень відіграють різні вимоги і обмеження до процесу прийняття рішень. У найбільш загальному вигляді

ці вимоги можна сформулювати таким чином: рішення мають бути ефективними, економічними, своєчасними, надійними і реально здійсненими [10].

Визначимо зміст цих вимог, характер їх впливу на підприємство прийняття рішень і ефективність автотранспортного виробництва.

Під ефективністю прийняття рішень необхідно розуміти результативність і економічність проведення пов'язаних з ними заходів з позиції досягнення поточної мети функціонування автотранспортного підприємства. При цьому приведених ефектів, отриманих в одиничних випадках, до сукупного ефекту більш загальної виробничої системи, що складається з низки елементів, не може зводитися до звичайного підсумовування одиничних ефектів або їх множенню на кількість раціональних елементів. Отримати сукупний ефект можна тільки шляхом проведення організаційних заходів, спрямованих на перебудову структури зв'язків між певними елементами системи управління, відповідно до різних факторів зовнішнього і внутрішнього середовища автотранспортного виробництва.

Під економічністю слід розуміти мінімізацію витрат на прийняття і реалізацію рішень, що приймаються. При цьому визначається відношення ефекту, що досягається на виході системи, до витрат на його реалізацію в цій системі.

Своєчасність передбачає забезпечення реалізації прийняття рішень у нормативні терміни або в терміни, що диктуються технологічною необхідністю і послідовністю виробничих процесів.

Надійність прийняття рішень фактично означає його результативність і стійкість. За ступенем стійкості (безперервності) прийняття рішень можна судити про рівень організованості системи управління. Обрив або якісне порушення зв'язків неминуче відбивається на вихідних показниках системи. Таким чином, надійність тісно пов'язана з ефективністю проєктованих рішень.

Реальна здійсненність організаційного рішення – це вимога, що не потребує особливих пояснень. У практичній організаційній діяльності керівники віддають перевагу реально здійсненим результатам прийняття рішень навіть у тому випадку, коли деякі з альтернатив представляються більш ефективними, але не можуть бути реалізовані в даний час, у конкретних умовах через відсутність необхідних ресурсів, підготовлених кадрів тощо.

Отже, реальна здійсненність рішення є відносною вимогою. Вона виступає в кожному окремому випадку як низка таких обмежень, що диктуються:

– об'єктивними чинниками зовнішнього середовища (природні та трудові ресурси, рівень розвитку техніки тощо);

– зв'язками вищестоящих і суміжних ланок системи управління (ліміти, норми, плани, замовлення тощо);

– нормами трудового та господарського законодавства.

На ефективність прийняття рішень істотний вплив роблять так само моделі і методи, які використовуються для побудови моделі об'єкта управління шляхом формалізації протікання виробничих процесів з урахуванням сформованої в середовищі ситуації [3].

Під моделлю прийняття рішень слід розуміти абстрактне представлення об'єкту управління (наприклад, автотранспортного виробництва), пов'язані з ним проблеми і допустимі варіанти їх реалізації, а також протікання у вказаній взаємодії

процесів у деякому формальному вигляді, що відрізняється від самої сутності і цілісності, але адекватно відображає їх економічну сутність [2; 4]. Головною характеристикою моделі можна вважати спрощення реальної життєвої ситуації, до якої вона застосовується. Модель допомагає керівнику вивчити процеси, що протікають у виробництві, поєднавши свій досвід і здатність до судження з досвідом і судженнями експертів.

Існують різні типи моделей об'єкта управління та процесу прийняття рішень [5; 6]:

- фізична – це адекватне уявлення і фізична реалізація зменшеного варіанту об'єкта або системи. Прикладом фізичної моделі може слугувати зменшений у певному масштабі склад організаційної системи управління;

- аналогова – представляє досліджуваний об'єкт аналогом, який поводить себе як реальний об'єкт безперервно в часі, але не виглядає як такий. Це, наприклад, графові моделі, схеми зв'язків тощо. Прикладами аналогової моделі є схема структури організаційної системи управління та описи, що протікають в її блоках процесів за допомогою оптимізаційної або інформаційної моделі;

- математична – в якій використовуються символи для опису властивостей або характеристик об'єкта чи події. Прикладом такої моделі є алгебраїчна система рівнянь, що відображає взаємозв'язок показників ефективності і діють на об'єкт управління факторів.

Побудова моделі прийняття рішень складається з таких етапів: постановка завдання => будова моделі => перевірка моделі на адекватність => реалізація моделі => аналіз отриманих результатів => уточнення і корегування моделі.

Ще одним важливим фактором, що впливає на ефективність прийнятих рішень, є визначення найбільш ефективного механізму реалізації процедури вибору. Як уже відзначалося раніше, всі методи реалізації прийнятих рішень можна об'єднати в три групи: неформальні (евристичні), колективні і кількісні методи [4; 7].

Неформальні (евристичні) методи ґрунтуються на аналітичних здібностях осіб, що приймають управлінські рішення. Вони являють собою сукупність логічних прийомів і методів вибору доцільних рішень керівником шляхом теоретичного порівняння альтернатив з урахуванням накопиченого досвіду. Здебільшого неформальні методи базуються на інтуїції менеджера. Їхня перевага полягає в тому, що приймаються вони оперативно. Недолік неформальних методів полягає в тому, що вони не гарантують захищеність від вибору помилкових (неефективних) рішень, оскільки інтуїція без достовірної інформації може підвести менеджера.

Основним моментом у процесі колективної роботи над прийняттям і реалізацією управлінських рішень є визначення компетентних осіб, здатних вибрати оптимальний шлях реалізації стоять проблем. Найчастіше – це тимчасовий колектив, до складу якого включаються, як правило, і керівники, і виконавці прийнятого рішення. Головними критеріями формування такої групи є компетентність, здатність вирішувати творчі завдання, конструктивність мислення і комунікабельність. Колективні форми групової роботи можуть бути різними: засідання, нарада, робота в комісії тощо. Найбільш поширеним методом колективної підготовки управлінських рішень є “мозковий штурм” або “мозкова атака” (спільне генерування нових ідей і наступне прийняття рішень).

Основна умова успішного “мозкового штурму” полягає у створенні середовища, сприятливого для вільного генерування ідей. Щоб цього досягти, забороняється спростовувати або критикувати ідею. Усі ідеї записуються, а потім аналізуються керівниками.

Ще одним часто використовуваним груповим методом є Метод Делфі, що представляє собою багатоетапну процедуру анкетування. Після кожного етапу дані анкетування допрацьовуються, і отримані результати повідомляються експертам із зазначенням розташування оцінок. Перший тур анкетування проводиться без аргументації, у другому турі – відповідь, яка відрізняється від інших, підлягає аргументації або ж експерт може змінити її. Після стабілізації оцінок опитування припиняється і приймається запропоноване експертами або колективне рішення. До третього, часто використовуваного методу, можна віднести японську, так звану кільцеву систему прийняття рішень “кінгісс”, суть якої полягає в тому, що на розгляд виноситься проект нововведення. Він передається для обговорення особам за списком, складеним керівником. Кожен повинен розглянути запропоноване рішення і дати свої зауваження в письмовому вигляді. Після цього проводиться нарада. Як правило, запрошуються ті фахівці, чия думка керівнику не зовсім зрозуміла. Експерти вибирають своє рішення відповідно до індивідуальних вподобань. І якщо вони не збігаються, то формується вектор переваг, який визначається за допомогою одного з таких принципів:

– більшості голосів – вибирається те рішення, яке має найбільшу кількість прихильників;

– диктатора – за основу береться думка однієї домінуючої особи групи. Цей принцип характерний для військових організацій, а також для прийняття рішень у надзвичайних обставинах;

– продукту Курно – використовується в тому випадку, коли немає коаліції, тобто коли пропонується кількість рішень, рівне кількості експертів. У цьому випадку необхідно знайти таке рішення, яке відповідало б вимозі індивідуальної раціональності без обмеження інтересів кожного окремо;

– продукту Парето – використовується для прийняття рішень, коли всі експерти утворюють єдине ціле, одну коаліцію. У цьому випадку оптимальним буде таке рішення, яке не вигідно змінювати відразу всім членам групи, оскільки воно об’єднує їх у досягненні спільної мети;

– продукт Еджворта – використовується в тому випадку, якщо група складається з декількох коаліцій, кожній з яких не вигідно змінювати своє рішення. Знаючи переваги коаліцій, можна прийняти оптимальне рішення, не завдаючи шкоди один одному.

У самому загальному випадку структурну схему адаптивного групового методу прийняття рішень можна представити таким чином (рисунок).

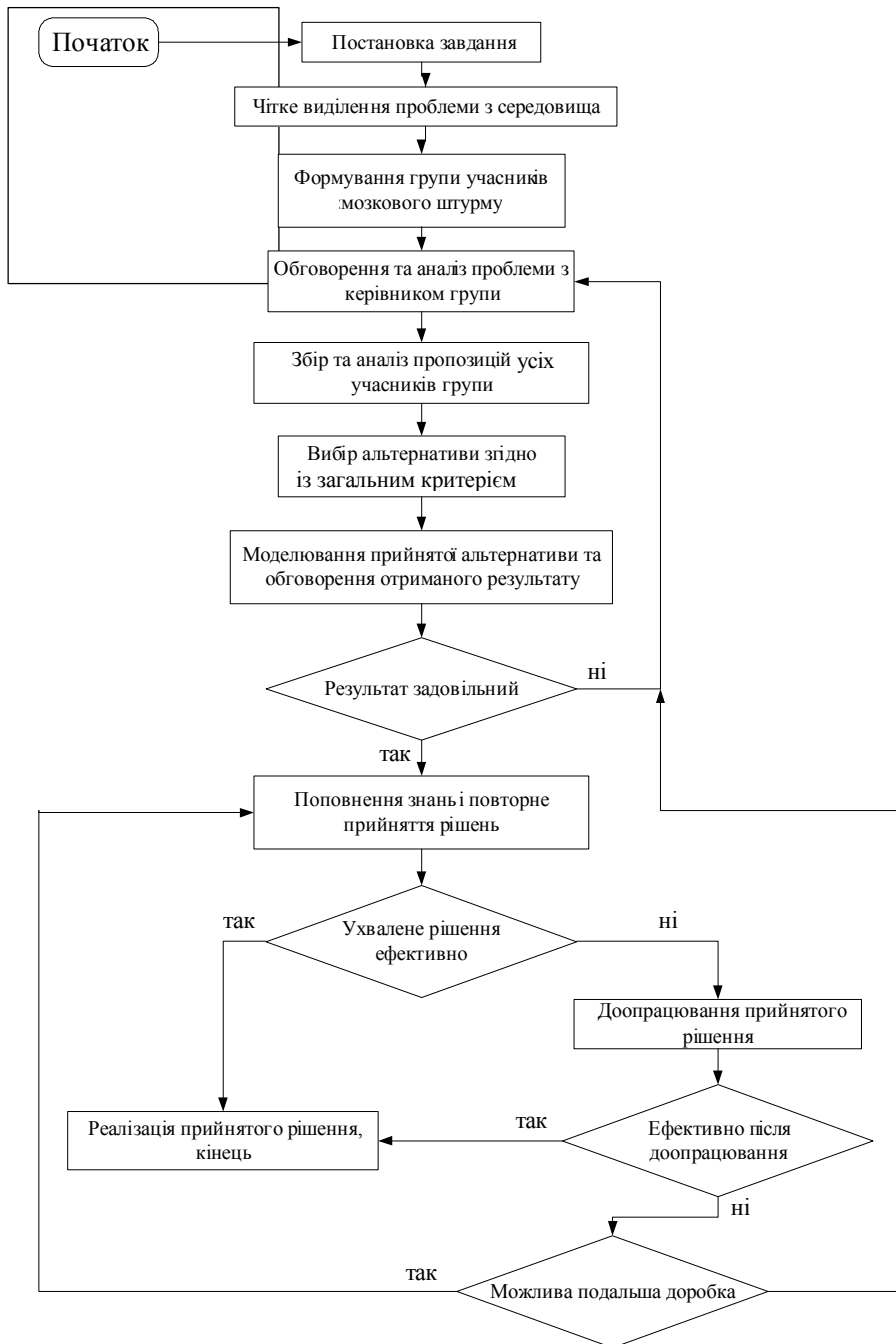


Рисунок. Структурна схема групового методу прийняття рішень

Рішення задачі ідентифікації ризику розбивається на дві частини:

1) виявлення ризику, тобто виявлення того, що підлягає небезпеці, ризику. Застосовуються такі методики: організаційна схема, бухгалтерські і інші звіти, схеми потоків, аналіз “вхід-вихід”;

2) ідентифікація діючих причин і ризиків, які приводять до подібного результату. Застосовуються такі методики:

– контрольні списки, при розробці яких необхідно обстежити об’єкт, оскільки тільки на місці можна перевірити виконання стандартів технічного обслуговування і зберігання будівель;

– аналіз подій, які можуть визвати проблеми в бізнесі.

Оцінка ризику – це визначення кількісним або якісним способом ступеня ризику. На цьому етапі оцінюється можливість збитків від конкретного ризику і аналізується або розраховується відповідний розмір збитку.

Розрізняють якісну і кількісну оцінку ризику і “відносну оцінку ризику” на основі аналізу фінансового стану підприємства [1].

При якісній оцінці визначають можливі види ризику, а також фактори, які впливають на рівень ризику при виконанні відповідного виду діяльності. Завжди якісний аналіз підприємницького ризику проводять на стадії розробки бізнес-плану.

Серед підходів до кількісної оцінки ризику виділяють такі: статистичний метод оцінки, метод експертних оцінок, використання аналогів [4].

Відносна оцінка ризику на основі аналізу фінансового стану підприємства – один із самих доступних на сьогодні методів ризику для підприємницьких структур. Фінансовий стан фірми – це комплексне поняття, що характеризується системою абсолютних і відносних показників, відображаючи розміщення і використання фінансових ресурсів підприємства. Аналіз даних показників дозволяє оцінити фінансову стійкість фірми, яка, у свою чергу, є критерієм оцінки ризику. Залежність між фінансовою стійкістю підприємства і ризиком прямопропорційна: як тільки підприємство становиться фінансово нестійким – виникає ризик банкрутства. Аналіз фінансового стану підприємства є одним із елементів попередження банкрутства на самих ранніх стадіях.

Вибір методів управління ризиком і їх застосування проводиться на даних оцінки ризику. Серед механізмів управління ризиками виділяють організаційно-технічні і фінансово-договірні методи [3].

До організаційно-технічних відносяться методи уникнення ризиків і методи зменшення ризиків. Метод уникнення ризиків представляє собою обмеження збитку.

Методи зменшення ризиків націлені на зменшення або неймовірності збитків. З цією метою використовують такі способи:

– організаційні (розділення, об’єднання, диверсифікація);

– технічні;

– навчання і тренування персоналу;

– комбінований.

Розділення ризиків, як правило, здійснюється за рахунок розділення активів підприємства. Активи можуть бути розділені шляхом: фізичного розділення самих активів, розділення активів по вартості. При об’єднанні ризику можливий ризик ділиться між декількома суб’єктами економіки.

Диверсифікація – спосіб розділення активів (інвестицій) з наступним об'єднанням ризиків. Метод диверсифікації дозволяє знизити виробничі, комерційні і інвестиційні ризики.

Технічні способи включають процедурні і саме технічні.

Процедурні способи можуть включати: планування і підготовку дублюючих виробничих потужностей, планування заходів на випадок аварії, ліквідацію слабких структурних місць. Необхідність навчання і тренування персоналу обумовлена тим, що людський фактор нерідко повинен у появі ризикових ситуацій.

При комбінованому способі здійснюється комплексне одночасне використання всіх або частки із наведених вище способів. Складається план заходів, відповідний часу реалізації діяльності або конкретного проекту.

Друга група методів управління ризиками визначається як фінансово-договірні. Вони включають: способи самостійної протидії ризику, способи передачі ризику, страхування ризиків.

Способи самостійної протидії ризику представляють собою фінансування збитків за рахунок своїх коштів. До таких способів відносяться: здійснення спеціального внутрішнього фонду, організація галузевої страхової компанії, фінансування ризику із поточного бюджету.

Передача ризику здійснюється укладенням контрактів таких типів:

- будівельних (усі ризики, зв'язані з будівництвом, бере на себе будівельна фірма);
- орендних;
- контрактів на збереження і перевезення вантажів;
- контрактів продажу, обслуговування, забезпечення;
- договорів факторингу;
- біржових договорів.

Страхування ризиків відноситься до методу передачі ризику за допомогою підписання контракту, що найбільш близько відповідає ідеальним умовам.

Для організації процесу менеджменту ризиків страхової компанії здійснюється повний управлінський цикл, який включає сім етапів: 1) визначення мети; 2) ідентифікація (виявлення) ризику; 3) оцінка ризику; 4) вибір методу управління ризиком; 5) застосування вибраного методу; 6) оцінка результатів; 7) оцінка фінансового стану страховика.

На етапі оцінки результатів аналізується ступінь досягнення поставленої мети і з'ясовується відхилення, а також пропонується корекція мети і повторення циклу управління.

Зупинимось детальніше на оцінці фінансового стану страховика. “Страхова організація може мати доходи від страхових операцій, доходи від інвестиційної діяльності, а також інші нестрахові доходи” [6, с. 150]. Доходи від страхових операцій формуються на основі страхових премій, які отримує страховик. Премія представляє собою ціну продажу страхової послуги. Основою обчислення страхової премії є страховий тариф.

Жорсткий цільовий контроль страхових премій дає можливість забезпечити формування страхових резервів, запасних фондів у достатніх розмірах.

Крім цього, згідно із Законом України “Про страхування”, до складу доходів від проведення страхування включаються:

- 1) зароблені страхові премії по договорах страхування і перестраховування;
- 2) комісійні премії за перестраховування;
- 3) частка від страхових сум і страхових відхилень, заплаченими перестраховиками;
- 4) повернення суми із централізованих страхових резервних фондів;
- 5) повернення суми технічних резервів [1].

Валовим доходом страховика від страхової діяльності вважається сума отриманих (нарахованих) протягом звітного періоду (наприклад, календарного року) валових внесків по договорах страхування і, за відрахуванням суми внесків, переданих у перестраховування, суми повернених страхувальникам і премій, одержаних від філіалів, що не мають статусу юридичної особи [2].

Доходи від інвестиційної діяльності можуть бути використані як на компенсацію збитків від страхових операцій, так і на розвиток страхової справи, в інвестиційних цілях.

Таким чином, підтримується нормальна рентабельність діяльності страховика при низькій ціні на страхову послугу.

Крім страхових премій і доходів від інвестиційної діяльності страхова організація може мати також доходи від надання різного роду послуг, зв’язаних перш за все з агентуванням інших страховиків, з проведенням робіт по управлінню ризиками, з консультаціями тощо.

Витрати страховика формуються у процесі розподілення страхового фонду і назначаються на погашення зобов’язань перед страховиком і фінансуванням діяльності страхової діяльності.

У зв’язку з цим у страховій справі прийнята така класифікація витрат:

- витрати на виплату страхових відшкодувань і страхових сум;
- відчислення в запасні фонди і резервні внески;
- відрахування в технічні резерви, відмінні від резервів незароблених премій, у випадках і на умовах, передбачених актами чинного законодавства;
- витрати на ведення страхування та інші витрати.

Разом усі ці витрати представляють собою собівартість страхових операцій.

Собівартість у страховій справі – явище особливе, яке має свою специфіку. Обіг коштів страхової організації має ризиковий характер.

Страховик, беручи на себе страхову відповідальність за даними договором, тільки приблизно знає, в яку суму йому обійдеться надання тієї чи іншої страхової послуги.

Витрати на ведення справи страхової розділяються на аквізиторські, інкасові, ліквідаційні і управлінські.

Фінансовий результат страхових операцій страховика визначається шляхом різниці його фактичних доходів і витрат. При підведенні підсумків господарської діяльності страховика фінансовий результат визначають за рік. Фінансовий результат включає два елементи: прибуток (збиток) страховика і приріст (або відтік) резерву внесків.

Прибуток від страхових операцій – це різниця між ціною поданих страхових послуг і їх собівартістю.

Фактичний прибуток від страхових операцій включає:

- 1) прибуток у тарифах;
- 2) економію з витрат на ведення страхової справи;

3) економію на управлінських витратах, яка є тоді, коли їхні темпи зростання відстають від темпів зростання страхових платежів.

Показник рівня дохідності, який визначається як відношення річної суми прибутку до річної суми премій за будь-яким видом страхування або страхових операцій у цілому, називається рентабельністю страхових операцій.

Рівень рентабельності показує, який прибуток отримує страховик з кожної гривні страхових платежів. Цей показник ув'язує розмір прибутку як джерела фінансових ресурсів з обсягом робіт із формування страхового фонду.

Проведені дослідження дають змогу зробити висновок, що прибуток страхової організації є основною її метою. Провідними інструментами досягнення цієї мети є ефективне управління ризиками та досконала оцінка фінансового стану.

Однак страховик не може прагнути до одержання великого прибутку від страхових операцій, оскільки цим би порушився принцип еквівалентності взаємовідношення страховика і страхувальника.

Отже, оперативне управління ризиками та оцінка фінансового стану у страхових організаціях допоможе зміцнити рівень їхнього фінансового стану, створити ефективне підґрунтя для системи заходів антикризової політики управління страховою компанією у складних умовах періоду світової фінансової кризи.

Література:

1. Закон України “Про страхування” // Урядовий кур’єр. – 1996. – 18 квітня.
2. *Базилевич В. Д.* Нова парадигма страхування в умовах глобалізації / В. Д. Базилевич // Економіка. Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. – К., 2006. – С. 186–195.
3. *Гольцберг М. А.* Мировой финансовый кризис и его влияние на отечественную экономику / М. А. Гольцберг, Л. М. Хасанбек // Чистая прибыль. – 2008. – № 37. – С. 25–28.
4. *Журавин С. Г.* Страховые компании в условиях глобализации / С. Г. Журавин. – М. : Анкил, 2005. – С. 176.
5. *Шляхов К. В.* Страхование / К. В. Шляхов, В. Д. Бігдаш. – К. – 1998. – 240 с.

Надійшла до редколегії 12.03.2010 р.