

чення дозволяє автоматизувати процес делегування відповідальності та повноважень. Дає можливість отримувати в режимі on-line будь-який управлінський звіт за окремим центром відповідальності. Надає можливість формувати бази даних бюджетування, налаштовувати параметри власної системи показників та аналітичних форм і звітів. Дозволяє формувати власну систему бюджетів.

Рейтингування експертами програмних продуктів за низкою значимих факторів свідчить про високу ступінь відповідності завданням економічної безпеки програмних продуктів близького зарубіжжя корпорації «Галактика» (Росія), далекого зарубіжжя компаній ВААН (Німеччина) і компаній Corpolete Planer (США). Дуже високу ступінь відповідності мають програмні продукти компаній Huperion (Велика Британія) та SAP (США). Використання для вирішення завдань економічної безпеки в механізмі контролінгу програмних продуктів з високим рейтингом відповідності визначеним завданням дозволить не лише автоматизувати процес планування та контролю усіх функцій системи доставки та забезпечити ефективність її функціонування але і підвищити рівень економічної безпеки автотранспортних підприємств який суттєво знизився під впливом наслідків глобальної фінансово — економічної кризи.

Література

1. Балабанова Л.В. Комерційна діяльність: маркетинг та логістика. — К.: Професіонал, 2004. — 287 с.
2. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика: Интегрированная цепь поставок / Д.Дж.Бауэрсокс, Д.Дж.Клосс; [Пер. с англ. Н.Н.Барышниковой, Б.С.Пинскера; Науч. ред. В.И.Сергеев]. — 2-е изд. — М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. — 639 с.
3. Зеваков А.М. Логистика материальных запасов и финансовых активов. — [СПб. и др.]: Питер, 2005. — 350 с.
4. Крикавський Є.В. Логістика: Для економістів: [Підруч. для студ. вищ. навч. закл. напряму «Економіка і підприємництво»] / Нац. ун-т «Львів. політехніка». — Львів, 2004. — 447 с.
5. Крикавський Є.В. Логістика і контролінг: мотиви інтеграції // Логістика: проблеми і рішення. — Харків: НВФ «Студцентр», 2005. — Вып.1. — С. 34-45.
6. Андришків Б.М. Економічна та майнова безпека підприємства і підприємництва./ Б.М. Андришків, Ю.Я. Вовк, П.Д. Дудкін, та ін. Антирейдерство — Тернопіль — граф. 2008. — 424 с.
7. Кириченко О.А. Проблеми управління економічною безпекою суб'єктів господарювання: Монографія. — О.А. Кириченко, В.С. Сідак, С.М. Лаптев, О.І. Захаров, П.Я. Пригунов та ін..К.: Університет економіки та права «КРОК», 2008 — 403 с.
8. Гнаток В. М. Концептуальные основы создания автоматизированной информационной сети (АИС) Государственного Департамента авиационного транспорта Министерства транспорта Украины // IX междунар. науч.-практ. конф. «Построение информационного общества: ресурсы и технологии». — К., 2002. — С.59-61.
9. Шульпин Л. В. Концепция информатизации на транспорте с применением вычислительных сетей и локальных баз данных // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие. — К., 2005. — Вып.1. — С.154-167.

УДК 330.322.011

МОЖЛИВОСТІ МІНІМІЗАЦІЇ ТА УНИКНЕННЯ РИЗИКУ

Амеліна Н.К.

В статті проаналізовано та запропоновано методи мінімізації інвестиційних ризиків. Розглянуті розроблені науковцями та практиками методи, підходи та інструменти для управління ризиками. На основі проведеного дослідження сутності інвестиційних ризиків підприємства та можливих методів їх мінімізації, запропоновано систему управління інвестиційними ризиками підприємств.

The article analyzed and methods to minimize investment risks. Considered scientists developed methods and practices, approaches and tools for risk management. Based on the research nature of the investment risks of the enterprise and possible methods to minimize them, proposed a system of risk management investment companies.

Постановка проблеми. Управління інвестиційними ризиками має враховувати зв'язки цих ризиків із іншими видами ризиків, а також з ймовірністю виникнення інших видів ризиків, спричинених дією інвестиційних ризиків. Розроблені науковцями та практиками методи, підходи та інструменти для управління ризиками є різноманітними, універсальними, спеціальними та раціональними. Керівникам, що ухва-

люють рішення, варто також пам'ятати, що існують істотні недоліки та обмеження моделей, які використовуються для аналізу та управління інвестиційними ризиками транспортних підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням питання мінімізації інвестиційних ризиків займається ціла низка провідних вітчизняних та зарубіжних науковців. Особливу увагу цьому питанню приділяються в роботах В.В. Вітлінського, О.Д. Вовчака, І.П. Мойсеєнко, С.К. Ревенчук, Н.Й. Ревенчук, А.А., Пересади, В.Г. Федоренка, Устенко О.Л. та ін. Автори інших країн теж не залишають вивчення проблеми мінімізації ризиків поза увагою. Даному питанню присвячені праці таких науковців як Балабанова І.Т., Ф. Найта, Г. Марковіца, А. Кейна, З. Боді та багато інших. Попри значну кількість наукових праць, в економічній теорії досі не існує єдиного універсального методу мінімізації інвестиційних ризиків, що пояснюється багатогранною оцінкою як причин виникнення інвестиційних ризиків, так і їх наслідків для господарюючих суб'єктів. Саме тому вивчення сутності інвестиційних ризиків та можливостей їх мінімізації потребує подальшого доопрацювання.

Виклад основного матеріалу. Як показує практичний досвід діяльності транспортних підприємств, усі види ризиків певною мірою та за певних обставин загрожуватимуть ефективній діяльності підприємства. Необхідно враховувати, що для кожної країни, галузі, виду діяльності та бізнес-процесу притаманні той чи інший специфічний ризик, який не виникає у жодному іншому виді діяльності, бізнес-процесі тощо. Тому оцінювання ризиків, часто, потрібно формувати та реалізовувати за принципом унікальності, відмінності тощо. Кожний ризик потребуватиме виявлення низки джерел, які не зустрічаються у виникненні інших видів ризиків.

Крім того, у діяльності транспортних підприємств виникають нові види ризиків, старі зникають, утворюються непередбачувані причинно-наслідкові зв'язки між ризиками, настають не прогнозовані наслідки дії ризиків, що потребує формування нових підходів та інструментів щодо мінімізації ризиків транспорту. Відповідно формувати системи мінімізування ризиків транспортних підприємств потрібно за принципом інноваційності, постійного вдосконалення.

Складання плану фінансування інвестиційного проекту необхідно проводити з урахуванням ризику і невизначеності. Різниця між ризиком і невизначеністю полягає в ступені інформованості особи, що приймає рішення про імовірність настання визначених подій. Ризик присутній тоді, коли імовірності, зв'язані з різними наслідками, можуть оцінюватися на основі даних попереднього періоду (або аналогічного проекту). Невизначеність же присутня в тих випадках, коли імовірності наслідків приходиться визначати суб'єктивно через відсутність достовірної інформації про ці наслідки.

Для мінімізації та уникнення ризику необхідно провести оцінку ризиків, яку можна розділити на якісну і кількісну. Головною метою якісної оцінки ризиків є визначення основних факторів ризику, етапів і робіт, при виконанні яких виникають ризики. Іншими словами насамперед необхідно установити потенційні зони ризику, після чого ідентифікувати всі можливі ризики. Виявлення й ідентифікація всіх можливих ризиків мають дуже важливе значення: від непередбаченого, але виявленого ризику можна застрахуватися, а від невиявленого чи зігнорованого ризику застрахуватися неможливо.

Прикладом якісної оцінки можна назвати метод аналізу доречності витрат і метод аналогій. Метод аналізу доречності витрат орієнтований на ідентифікацію потенційних зон ризику і використовується особою, що приймає рішення про інвестування засобів, з метою мінімізації капіталу, що піддається ризику. Передбачається, що перевищення витрат може бути обумовлено одним з чотирьох основних факторів їх комбінаціями:

- первісною недооцінкою вартості проекту;
- зміною границь проектування;
- розходженням у продуктивності;
- збільшенням первісної вартості проекту.

Ці основні фактори можуть бути деталізовані. На базі типового переліку факторів можна скласти докладний контрольний перелік для кожного варіанта чи проекту його елементів.

При аналізі ризику нового проекту методом аналогій, корисними можуть виявитися зведення про наслідки впливу несприятливих факторів ризику на інші проекти. У зборі й узагальненні такої інформації всі частіше ініціативу виявляють авторитетні західні страхові компанії, що публікують регулярні коментарі про тенденції в найбільш важливих зонах ризику.

Одержувані в такий спосіб дані обробляються для виявлення залежностей у закінчених проектах з метою обліку потенційного ризику при реалізації нових проектів. При користуванні методом аналогій варто виявляти визначену обережність, тому що навіть у самих тривіальних і відомих випадках невдалого завершення проектів дуже важко створити передумови для майбутнього аналізу, тобто підготувати вичерпний і реалістичний набір можливих варіантів сценаріїв зриву проекту. Для більшості подібних ситуацій характерні наступні особливості: причини виникнення ризиків згодом нашаровуються один на одного; вони якісно різні між собою; їхній ефект виявляється як результат складної взаємодії ряду непередбачених причин.

В умовах командно-адміністративної економіки звикли до того, що економічна ситуація формується «згори» у вигляді набору певних норм і правил. Звичайно, така жорстка система централізованих установок і приписів сковувала ініціативу, пригнічуючи інтерес і творче начало. Але вона вносила, принаймні, позитивну чіткість, забезпечувала нав'язаний «порядок». Ринкова економіка — це, перш за все, економічна свобода. А за економічну свободу доводиться платити. Адже свободу одного підприємства супроводжує одночасно і свобода інших підприємств. До того ж підприємство-конкурент взагалі може витіснити свого опонента з ринку. Тому доводиться мати справу з невизначеністю і підвищеним ризиком. У цих умовах завдання полягає в тому, щоб займатися справою маючи передбачуваний результат, шукати справу без ризику. При цьому підході до економіки можна взагалі опинитися поза справи. Треба не уникати ризику, а передбачити його, прагнучи знизити до можливого низького рівня.

При всебічній оцінці ризику слід враховувати абсолютне або відносне значення величини можливих втрат, ймовірність виникнення такої величини. Вища ступінь ризику призводить до необхідності пошуку шляхів її мінімізації. Ці дії ведуться в двох напрямках: уникнення появи можливих ризиків та зниження впливу ризику на результати діяльності. Більшість рішень про уникнення ризику формуються на стадії прийняття рішень. Приймаючи таке рішення можна повністю уникнути можливих втрат, але це не дозволить отримати обсяг прибутку, пов'язаний з ризикованою діяльністю. При цьому треба мати на увазі, що уникнення можливих ризиків може бути неможливим. Зменшення чи уникнення одного ризику може призвести до виникнення іншого. Можливий обсяг прибутку від певного виду діяльності може значно перевищувати можливі втрати в разі настання певної ситуації, пов'язаної з даним видом діяльності.

Звичайно, в реальному житті важко уникнути ризику. Значну його частину підприємству доводиться приймати на себе. Проте деякий ризик приймається тому, що він неминучий, а інші несуть в собі потенціал можливого прибутку.

Ефективним способом мінімізації ризику є скорочення втрат шляхом поділу (сегрегації) та об'єднання (комбінації) ризиків. Поділ ризику, як правило, здійснюється за рахунок поділу активів підприємства. Суть його полягає в скороченні максимально можливих втрат за одну подію, але при цьому одночасно зростає число випадків ризику, які можна контролювати. Методами мінімізації ризику можуть бути також: диверсифікація, передача ризику, страхування ризику та інші. Страхування ризику являє собою по суті передачу певних ризиків страховій компанії, яка виступає в ролі трансферту. У той же час не можна забувати, що даний метод мінімізації ризику має ряд обмежень. По-перше, це ціна. Нерідко премія, яку встановлює страховик за прийняття на себе ризику, перевищує ту ціну, яку принциповий страхувальник вважає розумною за трансферт даного ризику. По-друге, обмеженням використання страхування є неможливість застрахувати деякі види ризиків, тому що вони не приймаються. Так, якщо ймовірність настання ризикового події дуже велика, то страхові фірми не беруться страхувати дані види ризику або вводять непомірно високі платежі. Говорячи про заходи щодо мінімізації ризиків, необхідно мати на увазі, що, перш ніж звертатися за допомогою в інші організації, підприємство повинно використовувати всі можливі внутрішні джерела зниження ризику: перевірити передбачуваних партнерів; грамотно скласти контракти та угоди; планувати і прогнозувати діяльність підприємства; ретельно підбирати кадри. Таким чином, є досить багато методів і шляхів мінімізації ризику. Їх вибір і використання вимагає серйозного врахування сформованої економічної ситуації, а також наявності певних умов.

Висновки. На основі проведеного дослідження сутності інвестиційних ризиків підприємства та можливих методів їх мінімізації, запропоновано систему управління інвестиційними ризиками підприємств, що являє собою сукупність послідовних та взаємопов'язаних етапів, направлених на максимально точну оцінку впливу інвестиційних ризиків на підприємницьку діяльність та мінімізацію негативного впливу даних ризиків. Інвестиційна діяльність забезпечує окремим підприємствам та національній системі в цілому можливість постійного удосконалення та подальшої модернізації виробничо-господарського комплексу, що є необхідною умовою при процесі побудови раціональної та конкурентоспроможної економічної системи. Проведення інвестиційної діяльності завжди відбувається в умовах невизначеності, тому

розуміння сутності та ефективної системи управління інвестиційними ризиками підприємств є надзвичайно актуальним та важливим етапом планування як поточної, так і майбутньої діяльності підприємств, транспорту так і будь-якої іншої галузі.

Література

1. Сечко Л. М Підприємницький ризик та шляхи його негативних наслідків / Гуманітарно-економічний вісник. — 2006. — № 1, с.63-67.
2. Змієнко М.О., Система управління інвестиційними ризиками підприємств / Всеукраїнський науково-виробничий журнал. — 2009. — № 1, с162-166
3. Лук'янова В. В. Економічний ризик : навчальний посібник для вузів : / В. В.Лук'янова, Т.В.Головач — К. : Академвидав, 2007. — 462 с.

УДК 338

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ

Андрієвська О.М.

В статті розглянуто логістичні підходи щодо управління підприємством. Досліджено сучасний стан та проблеми розвитку логістики в Україні.

In the article is considered of logistic approaches are in relation to a management an enterprise. The modern state and problems of development of logistic are investigational in Ukraine.

Постановка проблеми. Для сучасного етапу розвитку економічних виробничих систем, активізації конкурентної боротьби на ринку товарів та послуг все більшого значення набуває логістика, і зокрема, логістичний підхід до управління підприємством. Адже саме він здатний забезпечити неперервний ланцюг, по якому протікатимуть всі необхідні логістичні операції з матеріальними потоками. Будь-яке підприємство має свою організаційну структуру та специфічний економічний механізм спрямований на забезпечення взаємних інтересів товаровиробників та споживачів продукції. Логістичний підхід до управління підприємством відіграє базову роль у формуванні та розвитку ринкових відносин, тому його дослідження є особливо актуальним в умовах сучасної економіки.

Логістичний підхід до управління підприємством розкритий не повністю, що й викликає необхідність проведення поглиблених досліджень. Питанням логістичного підходу до управління підприємством займалися такі відомі вітчизняні та зарубіжні вчені як В.В.Апопій, П.П.Борщевський, О.Бурдяк, С.І.Дорогунцов, Є.В.Крикавський, О.В.Неборачко, Л.Г.Чернюк, М.І.Фашевський та інші.

Метою статті є обґрунтування основних логістичних підходів до управління підприємством.

Викладення основного матеріалу.

Економічний ефект логістики як новітнього науково-практичного напрямку визначається, насамперед, такими чинниками, як зменшення запасів на усьому шляху руху товарного потоку та відповідних витрат на складування й зберігання товарів і скорочення часу проходження товару логістичними комунікаціями (та відповідних транспортних витрат). Застосування логістичного підходу в управлінні підприємством забезпечує рух продукту або послуги визначеної якості та кількості на певний час у певне місце для конкретного споживача за певних (мінімально можливих) витрат [2; 9].

Застосування логістики на підприємстві вимагає створення ефективної системи взаємозв'язку усього управління із управлінням логістикою.

Однак, на сучасному етапі господарювання вітчизняних підприємств практично відсутнє довготермінове матеріально-технічне планування, оскільки падають обсяги виробництва, знижується платоспроможний попит, мають місце труднощі у збуті вітчизняної продукції, рух матеріальних потоків не супроводжується відповідними грошовими засобами у безготівковому обороті, велику частку займають бартерні операції. Для підприємств важливим постало завдання — виживання. Я погоджуюсь із тими авторами,