

# УЧЕТ УРОВНЯ РИСКА ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

**ДМИТРИЕВ И. А.**

доктор экономических наук

**ШЕРШЕНЮК Е. Н.**

кандидат экономических наук

**Харьков**

**Р**абота АТП в условиях рынка транспортных услуг коренным образом должна изменить и методологию планирования на АТП. Если сейчас разработка плана АТП основывается на расчетах под имеющиеся на АТП ресурсы, то такая политика при наличии конкуренции приведет к потере многих заказчиков и в конечном счете в перспективе – к значительным убыткам. В основу планирования должен быть заложен ориентир, связанный с ситуацией на рынке, а именно: изучение спроса на перевозки, работы и услуги, его структуры и движения, анализ возможностей других транспортных предприятий. Под сформированный объем работ ведутся расчеты потребности материально-технических ресурсов, которые балансируются с имеющимися финансовыми возможностями АТП.

Целью статьи является усовершенствование классификации факторов риска, которая позволит посредством их соотношения с этапами разработки плана работы предприятия путем привязки определенных групп факторов к конкретным плановым решениям, своевременно предотвратить их появление. А также выявление зависимости уровня риска принимаемых плановых решений от групп факторов, которые либо повышают, либо понижают уровень риска.

Формирование рынка транспортных услуг связано с усилением конкуренции между АТП. В условиях конкуренции принятие решений для АТП всегда связано с риском. Так, принимая высокий уровень плана в расчете на появление дополнительного спроса, АТП может понести значительные потери средств, вложенных в развитие, если потенциальные заказчики обратятся к другим предприятиям. Кроме того, фактические объемы перевозок могут отклоняться от уровня плана из-за резких изменений динамики спроса на транспортные услуги, изменений в структуре перевозок, под воздействием конкурентов. Компенсация таких изменений не всегда возможна даже за счет создания тех или иных резервов, что, кстати, связано с дополнительными затратами [3, 4, 5].

В общем случае риск для АТП – это конкретные потери, которые оно может понести в связи с отсутствием и изменением спроса на услуги, неправильной оценкой его структуры, неэффективным вложением средств, а также другие потери, связанные с принимаемыми решениями.

Риск проявляется в той или иной хозяйственной среде, которая способствует или препятствует учету риска со стороны хозяйственных органов [2].

Действие случайных факторов может проявлять себя на двух уровнях: отраслевом и локальном (уровень автотранспортного предприятия). Взаимосвязь между ними осуществляется через действующий на уровне отрасли хозяйственный механизм, одним из основных элементов которого, относящихся к факторам риска, является планирование [1].

Существует много классификаций рисков, но отсутствуют рекомендации относительно правильного их использования при планировании хозяйственной деятельности на АТП.

Для учета в полной мере факторов риска в планировании необходимо провести их классификацию по двум направлениям. Первое направление включает три группы факторов риска по следующим выделенным признакам (рис. 1).

При отнесении факторов риска к какой-либо из указанных групп возможно появление «цепочки взаимовлияний», т. е. факторы группы 2.1 могут привести к возникновению факторов риска группы 2.2.

Или, например, косвенный метод действия факторов риска: данный фактор непосредственно не может влиять на определенный элемент в работе АТП, но он ведет к возникновению другого фактора или группы факторов, оказывающих уже непосредственное влияние на этот элемент.

Второе направление классификаций включает четыре группы факторов, относящихся к двум категориям: А и Б (рис. 2).

Категория А определяет группы факторов, относящихся к внутренним условиям производственно-хозяйственной деятельности АТП, а категория Б – группы факторов, относящихся к внешним условиям, т. е. к окружающей хозяйственной среде. Эти категории тесно связаны друг с другом. Так, факторы риска из группы 1.2 могут привести к срыву уже других этапов.

Кроме этого, действие группы факторов 1.2 может стать следствием работы АТП в условиях конкуренции (категория Б).

**О**ценка каждого фактора должна проводиться по двум указанным направлениям. Это можно сделать следующим образом. Отказ клиента от перевозки груза как возможный фактор риска по временному интервалу влияет на оперативное планирование (1.1), по характеру возникновения относится к группе 2.2, способ воздействия – прямой (3.1), категория Б, группа 1.

Все множество случайных секторов, попадающих по своим характеристикам в приведенные классификации, влияет на результаты работы АТП: либо план вы-

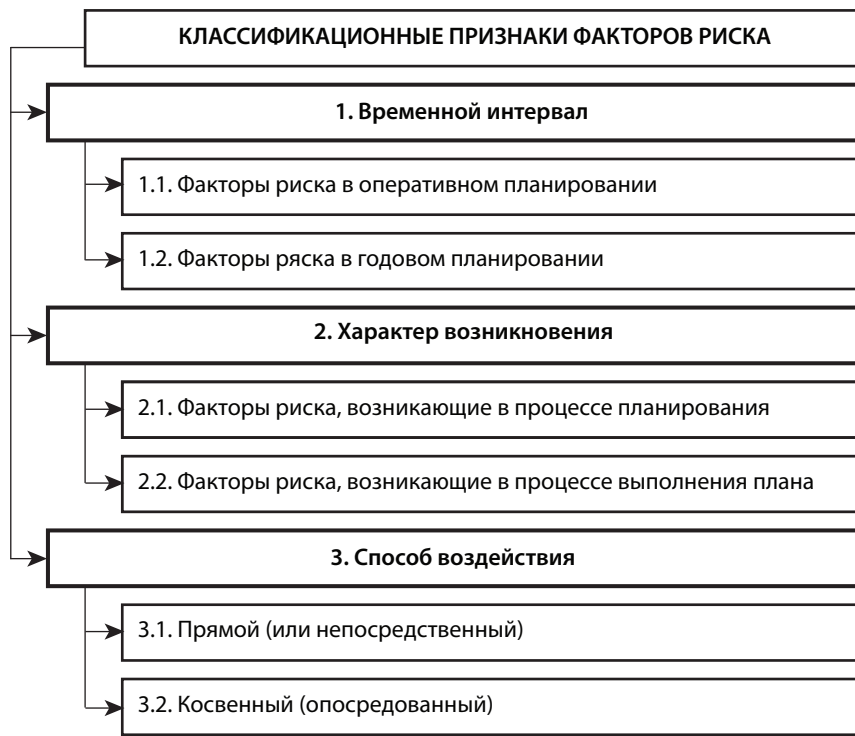


Рис. 1. Классификация факторов риска по первому направлению

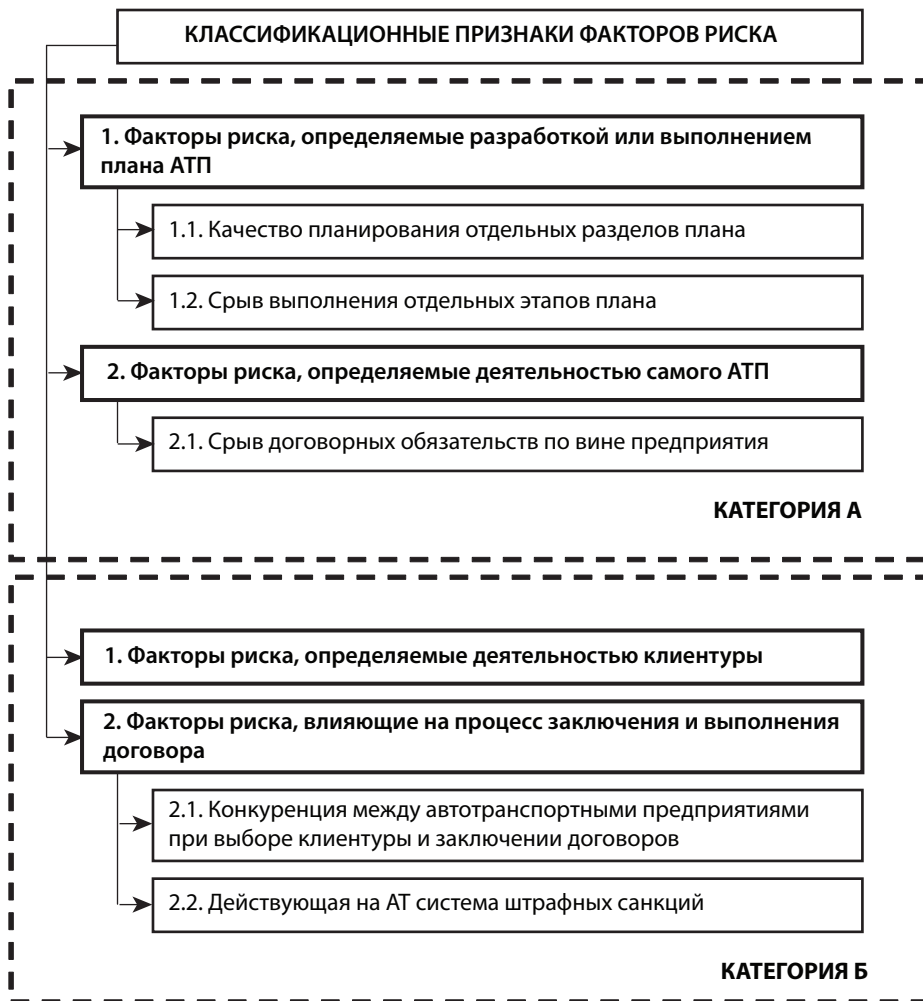


Рис. 2. Классификация факторов риска по второму направлению

полнен (удалось избежать отрицательных последствий или свести их к минимуму), либо степень влияния риска была высокой, и в итоге фактические результаты работы оказались ниже намеченных цифр.

Поэтому для учета факторов риска при выполнении плана грузового АТП необходимо классификацию факторов риска соотнести с этапами разработки плана путем привязки определенных групп факторов к конкретным плановым решениям. При этом производится оценка как самих факторов риска, так и последствий принимаемых плановых решений.

Так, неверный расчет производственной программы может привести к срыву плана по объемам перевозок грузов, если план брался под расчет производственной программы. Когда же производственная программа рассчитывается исходя из принятого объема перевозок, ошибка в объемах (вызванная отсутствием груза для перевозки из-за отказа клиента, либо уходом части груза конкурентам) может привести к срыву производственной программы.

Действие факторов категории Б оказывает более сильное влияние и на работу АТП, и на его финансовые показатели.

Влияние фактора категории А в большей степени поддается коррекции, и в ряде случаев они лишь косвенно влияют на экономические показатели. Факторы риска группы Б могут быстрее привести к отрицательным результатам, так как непосредственно влияют на основные показатели работы АТП (объем перевозок, доходы, прибыль, размеры), а через них – на все остальные показатели.

Не все случайные факторы, входящие в указанные категории, можно учитывать в формализованном выражении для какого-либо экономического показателя. Поэтому необходимо выбрать из них основные, которые, во-первых, оказывают наиболее сильное влияние на работу предприятия, и, во-вторых, поддаются формализации. К ним относятся факторы группы А 2.1, все факторы категории Б.

Рациональное сочетание рынка и плана возможно на основе учета и моделирования риска по конкретным плановым решениям и соответствующим им возможным потерям, а также соотношения спроса и предложения на рынке и хозяйственной ситуации в АТП.

Движение спроса на транспортные услуги, изменение его структуры и динамики приводят к тому, что фактическая реализация принимаемых плановых решений, определяемая соотношением спроса и предложения на рынке транспортных услуг (которое влияет на уровень принимаемого плана и в момент его состав-

ления не полностью определено), является случайной величиной. Отсюда возникает дополнительный элемент риска, связанный с возможными потерями средств предприятия при отклонении уровня спроса на транспортные услуги от ожидаемой величины.

Для анализа возможных ситуаций при формировании плана по объему перевозок грузов введем следующие обозначения:

$Q_{П}, Q_{Ф}$  – объем перевозок грузов по плану и фактически, тыс. т;

$Q_{ПВ}$  – уровень провозных возможностей АТП, тыс. т;

$Q_C$  – спрос на транспортные услуги, тыс. т;

$Q^0_C$  – спрос на транспортные услуги, предъявляемый АТП к моменту формирования плана (уровень заявок клиентов), тыс. т;

$Q'_C$  – случайная величина дополнительного спроса на, транспортные услуги, которая может быть предъявлена АТП в течение года в процессе выполнения плана, тыс. т,  $Q_C = Q^0_C + Q'_C$ .

Основными характеристиками, определяющими уровень фактического выполнения плана, является: соотношение первоначального спроса ( $Q^0_C$ ) и уровня провозных возможностей АТП – ( $Q_{ПВ}$ ); соотношение между принимаемым плановым решением ( $Q_{П}$ ) и уровнем первоначального спроса ( $Q^0_C$ ), а также отношение плана ( $Q_{П}$ ) и провозных возможностей ( $Q_{ПВ}$ ).

**Р**ассмотрим возможные хозяйственные ситуации, складывающиеся при формировании плана и определяемые соотношением перечисленных выше основных характеристик (табл. 1).

Анализ приведенных ситуаций с различным заданным соотношением спроса и провозных возможностей предприятия, плана и спроса, а также плана и провозных возможностей выявил зависимость уровня риска принимаемых плановых решений от группы факторов, которые условно можно разделить на факторы, повышающие уровень риска, и факторы его понижающие.

К первым относятся:

- ✦ объем заявок, не принимаемый к рассмотрению (в случае превышения над принятым планом). Чем от меньшего объема отказывается АТП, тем на больший риск невыполнения плана оно идет;
- ✦ величина дополнительного спроса, закладываемая в план ( $Q^0_C$ , ситуации 1, 4, 5). Чем она больше, тем меньше вероятность ее получения в условиях конкуренции, тем выше риск;
- ✦ увеличение риска невыполнения договорных обязательств (ситуации 2, 3, 6);
- ✦ уровень доходной ставки.

Таблица 1

Варианты хозяйственных ситуаций

Соотношение между $Q^0_C, Q_{ПВ}, Q_{П}$	1	2	3	4	5	6
$Q^0_C$ и $Q_{ПВ}$	$Q^0_C > Q_{ПВ}$	$Q^0_C > Q_{ПВ}$	$Q^0_C > Q_{ПВ}$	$Q^0_C < Q_{ПВ}$	$Q^0_C < Q_{ПВ}$	$Q^0_C < Q_{ПВ}$
$Q_{П}$ и $Q^0_C$	$Q_{П} > Q^0_C$	$Q_{П} < Q^0_C$	$Q_{П} < Q^0_C$	$Q_{П} > Q^0_C$	$Q_{П} > Q^0_C$	$Q_{П} < Q^0_C$
$Q_{П}$ и $Q_{ПВ}$	$Q_{П} > Q_{ПВ}$	$Q_{П} < Q_{ПВ}$	$Q_{П} > Q_{ПВ}$	$Q_{П} < Q_{ПВ}$	$Q_{П} > Q_{ПВ}$	$Q_{П} < Q_{ПВ}$

- К факторам, знижуючим рівень ризику, относятся:
- ✦ рост переменных затрат и заработной платы, а также общей себестоимости перевозок;
  - ✦ размер штрафных санкций, взимаемых за срыв договорных обязательств;
  - ✦ объем средств, необходимых для дополнительного вложения в развитие АТП (в частности, для увеличения провозных возможностей предприятия).

### ВЫВОД

В зависимости от приведённых соотношений и отношения между планом и его фактическим выполнением возможна различная степень достижения цели функционирования АТП. Не маловажным также является рассмотрение критериев эффективности принимаемых плановых решений. Эти критерии различны для АТП с разными формами собственности. Для предприятий, принадлежащих государству, или акционерных предприятий в качестве такого критерия должна выступать прибыль, а для коллективных или арендных

предприятий – доход, т. е. то, что остается собственнику имущества (государству и акционерам или трудовым коллективам). ■

### ЛИТЕРАТУРА

1. Шумпетер Й. Теория экономического развития: (Исслед. предпринимат. прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры) / Шумпетер Й.; [Пер. с нем. В. С. Автономова и др.; Вступ. ст. А. Г. Милейковского, В. И. Болекина]; Общ. ред. А. Г. Милейковского.– М., 1982.
2. Клебанова Т. С. Теория экономического риска / Т. С. Клебанова, Е. В. Раевнева.– Х. : Издательский Дом «ИН-ЖЕК», 2003.– 156 с.
3. Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. науч. трудов. / [За ред. Цветова Ю. М.]– К.: ИКТП – Центр, 1995.– 198 с.
4. Пащенко Ю. Є. Перспективи розвитку транспортно-го комплексу / Пащенко Ю. Є., Давиденко А. М., Чернюк Л. Г.– К.: Либідь, 1998.– 40 с.
5. Экономические проблемы развития транспорта / [Под ред. А. А. Митаишвили].– М. : Транспорт, 1982.– 231 с.

УДК 336.22:330.4

## ВИБІР ОПТИМАЛЬНОЇ СИСТЕМИ ОПОДАТКУВАННЯ ДЛЯ ПІДПРИЄМСТВА ТУРИСТИЧНОЇ СФЕРИ

**БАКУРОВА А. В.**

доктор економічних наук

**ДІДЕНКО А. В.**

аспірантка

**Запоріжжя**

Конкуренція на ринку туристичних послуг між підприємствами вимагає надання якісного продукту за мінімальними цінами. Одним із шляхів мінімізації витрат є оптимізація податкових платежів. Це можливо за рахунок вибору між визначеними законодавством системами оподаткування. Тому актуальним є вирішення проблеми вибору, що постає перед підприємствами в нових умовах оподаткування.

Існуючим альтернативним системам оподаткування підприємств України та проблемі вибору платника податків присвячено монографію Ю. Іванова [1]. Оптимізацію податкових платежів підприємства досліджувала Н. Гавриленко [2]. Але з прийняттям Податкового кодексу та змін до нього змінилися й умови оподаткування.

На меті даної роботи є розгляд проблеми вибору платника податків у нових умовах для підприємств туристичного бізнесу.

Прийняття Податкового кодексу позначилося на усіх сферах діяльності суб'єктів господарювання. Також зміни торкнулися й суб'єктів туристичної діяльності: для представників даної сфери буде скасовано заборону щодо включення у видатки податку на додану вартість,

унаслідок якої туркомпанії були вимушені сплачувати сумарний ПДВ у розмірі 46%. Фахівці ДПСУ відзначають, що це значно знизить податкове навантаження на внутрішніх операторів туристичної сфери та виконає стимулюючу функцію податкової – дозволить створити рівні конкурентні умови для всіх учасників ринку [3].

Особливістю туристичної діяльності є те, що більшість розрахунків між туристом та суб'єктами господарської діяльності, які задіяні в туризмі та безпосередньо надають туристичні послуги, здійснюється через посередників – турагентства. Посередник отримує плату від туриста за турпослугу та комісійну винагороду від туристичного оператора, який утворює комплексний туристичний продукт. Це зумовлює складності в оподаткуванні, виникає проблема визначення бази оподаткування.

Також підприємства повинні вести окремий облік операцій залежно від порядку оподаткування:

- ✦ операцій з поставки туристичного продукту, туристичних послуг, місце надання яких знаходиться як на митній території України, так і поза межами митної території України;
- ✦ операцій, які здійснюються туроператором як турагентом [4].

Тісна співпраця податкових органів, підприємців туристичної сфери дозволить вирішити неоднозначні тлумачення норм законодавства. Одним із кроків в цьому напрямку стало проведення круглого столу за темою: «Проблеми законодавчого регулювання діяльності та оподаткування туроператорів та турагентів в Україні» [5].

У даній роботі приймаємо значення терміна «система оподаткування» для альтернативних систем опо-