ekspansji przedsiębiorstw. PWE, Warszawa 2007. 4. Ph. Kotler, G. Armstrong, J. Saunders, V. Wong: Marketing. Podręcznik europejski. PWE, Warszawa 2002. 5. Pierścionek Z. Strategie konkurencji i rozwoju przedsiębiorstwa. WN PWN, Warszawa 2003. 6. Rymarczyk J. Internacjonalizacja i globalizacja przedsiębiorstwa. PWE, Warszawa 2004. 7. Karaszewski W. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Polska na tle świata. TNOiK, Toruń 2004. 8. Konkurencyjność przedsiębiorstw – nowe podejście. Redaktor naukowy E. Skawińska. WN PWN, Warszawa – Poznań 2002. 9. Zorska A. Korporacje transnarodowe. Przemiany, oddziaływania, wyzwania. PWE, Warszawa 2007. 10. www.unctad.org 11. Jaworek M. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w prywatyzacji polskiej gospodarki. TNOiK, Toruń 2006.

УДК 330.131.7:656.2(477)

К.В. Журавель
Українська державна академія залізничного транспорту

СУТНІСТЬ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ РИЗИКІВ ПРИ ТРАНСПОРТНОМУ ОБСЛУГОВУВАННІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

© Журавель К.В., 2008

Узагальнено поняття "ризик". Запропоновано класифікацію ризиків при транспортному обслуговуванні клієнтів залізничного транспорту. Розроблена класифікація дасть змогу систематизувати ризики, які виникають при транспортному обслуговуванні на залізничному транспорті відповідно до певних цілей. Комплексний розгляд і докладна класифікація видів ризиків допоможе в побудові оптимальної системи управління ризиками на залізничному транспорті.

Ключові слова: ризик, невизначеність, класифікація ризиків, транспортне обслуговування, залізничний транспорт, клієнти.

The notion of risk is generalized. The classification of risks while serving rail customers is offered. The developed classification will allow to systematize the risks which arise at transport service on a railway transport in accordance with appointed purpose. Complex consideration and detailed classification of types of transport service risks allow to build the optimum system of risk management on railway transport.

Keywords: risk, uncertainty, classification of risks, transport service, railway transportation, clients.

Постановка проблеми

Ризик є невід'ємною частиною ділової активності на будь-якому ринку. З ним доводиться стикатися у повсякденній практичній діяльності. Існують певні види ризиків, на дію яких наражаються всі без винятку підприємства, але, поряд із загальними, є і специфічні види ризику, характерні для окремих видів діяльності.

Реформування залізничного транспорту й формування нової системи економічних взаємовідносин суб'єктів господарювання обґрунтовує необхідність вирішення проблеми стійкого функціонування галузі й нейтралізації загроз економічних ризиків. Вповні ця проблема проявляється у сфері транспортного обслуговування, що реалізується системою фірмового транспортного обслуговування (СФТО) [1]. Для розроблення системи комплексного управління ризиками на залізничному транспорті необхідно насамперед класифікувати ризики.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Сьогодні питання класифікації ризику являє собою доволі складну проблему, яку намагалися вирішити багато авторів. Серед них такі українські та іноземні науковці: А.П. Альгін, І.Т. Балабанов, І.А. Брижань, І.Р. Бузько, В.П. Буянов, П.І. Верченко, В.В. Вітлінський, О.А. Война, Л.В. Временко, В.В. Глущенко, І.В. Гончаров, П.Г. Грабовий, В.М. Гранатуров, В.Б. Живетін, С.З. Жизнін, І.В. Зайцева, А.Б. Камінський, Р.М. Качалов, М.М. Клименюк, М.Г. Лапуста, О. Моргенштерн, С.І. Наконечний, Дж. Нейман, С.І. Полтавцев, Б.А. Райзберг, О.Л. Устенко, Е.А. Уткін, В.В. Черкасов, Г.В. Чернова, Л.Г. Шаршукова, О.Б. Шевчук, Д.А. Штефанич, О.І. Ястремський та інші.

Проте в літературі немає єдиної думки в цьому питанні. Виявлені дослідження дали змогу виявити більше від п'ятдесяти класифікаційних ознак і більше від двохсот видів ризику. Сучасний стан наукового опрацювання зазначених проблем щодо аналізу, оцінки та урахування господарського ризику вимагає конструктивного узагальнення та систематизації теоретичних і прикладних засад ризик-менеджменту з урахуванням специфіки функціонування підприємств залізничного транспорту. Тим більше, проблемам класифікації ризиків при транспортному обслуговуванні клієнтів авторами уваги не приділялось. Цим фактом обґрунтовано актуальність цього дослідження.

Постановка цілей

На підставі сказаного вище виникає необхідність запропонувати класифікацію ризиків, які виникають під час транспортного обслуговування на залізничному транспорті.

Огляд економічної літератури дає змогу класифікувати ризики при транспортному обслуговуванні на два етапи. На першому етапі виділяються загальні ознаки, характерні для ризиків при транспортному обслуговуванні, на другому етапі здійснюється класифікація ризиків залежно від характеру обліку (зовнішні, внутрішні), потім вона конкретизується й систематизується під певні цілі.

Отже, у статті необхідно дослідити сукупність видів ризику, що супроводжують господарську діяльність підприємства залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку вітчизняної економіки.

Виклад основного матеріалу

Складний процес трансформації економічних відносин в Україні вимагає поглиблення теоретичних і практичних доробок щодо управління ризиком господарської діяльності. Але й досі існують певні термінологічні розходження у трактуванні сутності ризику, залишаються недостатньо обґрунтованими методичні підходи до класифікації ризику, малодосліджені методичні підходи до визначення можливих втрат підприємств транспортної галузі, від впливу на його діяльність ризику, особливо на залізничному транспорті, відсутня ефективна комплексна система оцінки та управління господарським ризиком підприємств, недостатньо висвітлено практичні аспекти управління господарським ризиком із урахуванням галузевої специфіки.

У сучасній науково-практичній літературі є цілком різні розуміння терміна "ризик" і в його визначенні використовуються доволі розрізнені підходи. Відсутність чітко обґрунтованого поняття цієї категорії стримує практику оцінки ризику. Тому треба узагальнити існуючі визначення сутності "ризик" як категорії та розкрити її зміст не тільки як ймовірність небезпеки або невдачі, зняття суб'єктом господарювання невизначеності за конкретних обставин, подолання непевності і конфлікту в ситуації неминучого вибору, але й поєднання можливості досягнення як небажаних, так і особливо сприятливих відхилень від запланованих результатів. Такий підхід дає змогу всебічніше розкрити сутність цього складного явища.

У роботі запропоновано класифікацію ризиків при транспортному обслуговуванні клієнтів, яка охоплює основні з них (рис. 1).

Для ризиків системи транспортного обслуговування виділені такі загальні принципи класифікації: характер обліку (зовнішній і внутрішній); характер наслідків (чисті й спекулятивні); можливість страхування (які страхуються та які не страхуються); можливість передбачення

(прогнозовані, непрогнозовані); рівень фінансових втрат (припустимі, критичні, катастрофічні); тривалість дії (постійні, тимчасові); об'єкт виникнення (ризики окремих операцій; ризики різних напрямків діяльності; ризики діяльності загалом); можливість подальшої класифікації (прості, складні) [2].

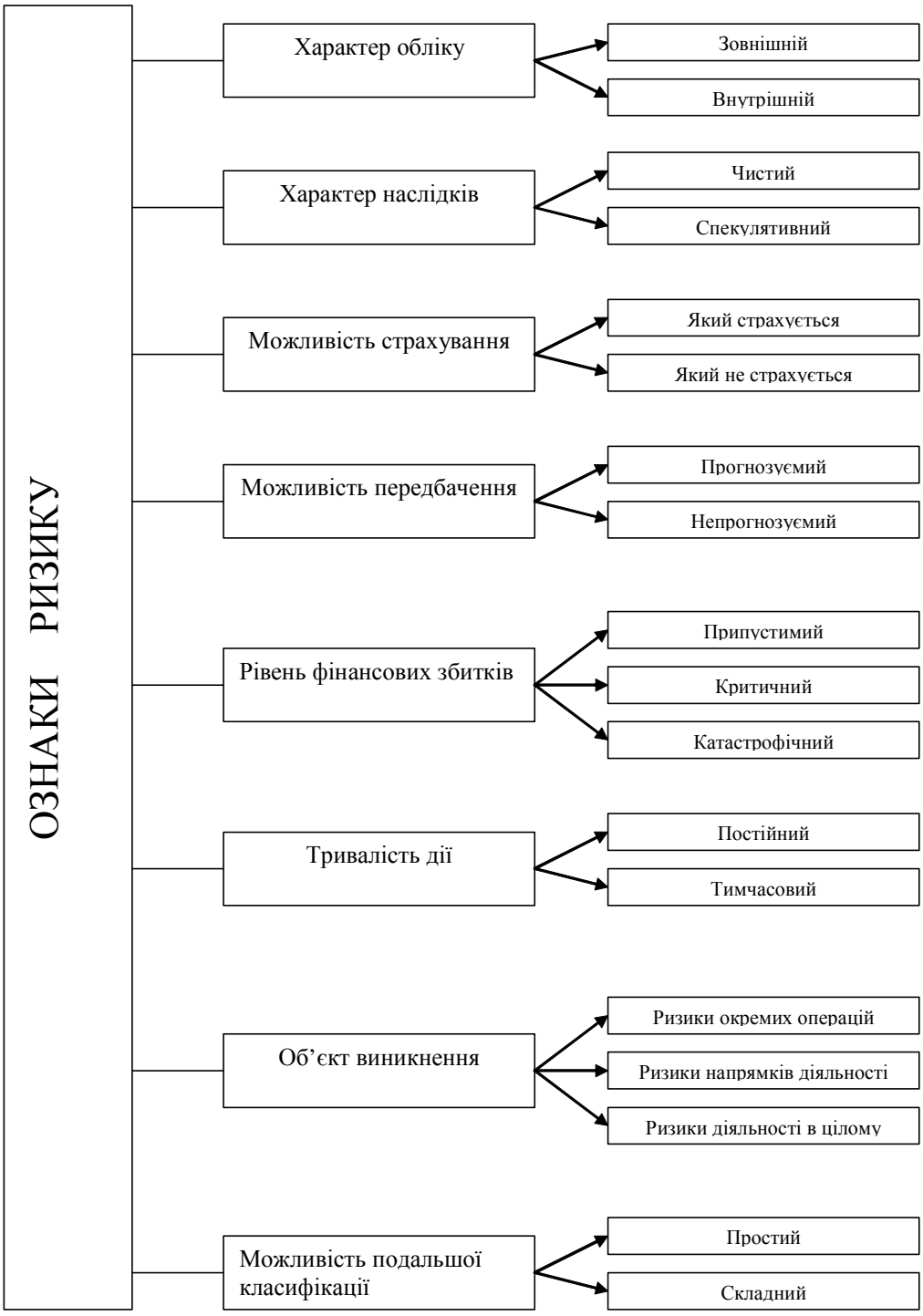

Рис.1. Класифікація ризиків при транспортному обслуговуванні за ознаками

За характером обліку ризики поділяються на зовнішні й внутрішні. До зовнішніх належать ризики, що прямо не залежать від діяльності підрозділу, який реалізує транспортне обслуговування й виникають при взаємодії з елементами зовнішнього середовища. До внутрішніх – ризики, зумовлені діяльністю самого підрозділу залізничного транспорту, що реалізує транспортне

обслуговування. На рівень цих ризиків впливають ділова активність керівництва підприємства; вибір маркетингової стратегії, політики; виробничий потенціал, технічне оснащення, рівень продуктивності праці, техніка безпеки.

За характером наслідків ризики підрозділяються на чисті й спекулятивні. Чисті ризики (прості або статичні) характеризуються тим, що вони завжди загрожують втратами для залізничного транспорту. Спекулятивні – тим, що наслідком їх можуть бути як втрати, так і додатковий прибуток стосовно планованого результату.

За можливістю страхування ризики поділяються на дві групи: які страхуються та які не страхуються. До першої групи ризиків належать ті, які (у разі їхнього настання) можна застрахувати за договором, що передбачає обов'язки страховика з повної або часткової компенсації втрат доходів (додаткових витрат), викликаних такими подіями: скороченням обсягу надаваних послуг у результаті узгоджених умов; невиконанням (неналежним виконанням) договірних зобов'язань клієнтом; судовими витратами застрахованої особи; іншими подіями.

До другої групи ризиків входять такі ризики, які не страхуються страховими компаніями. Саме ці ризики є потенційними джерелами додаткового прибутку.

За можливістю передбачення ризики поділяються на прогнозовані й непрогнозовані. Зазначимо, що передбачуваність ризиків транспортного обслуговування має відносний характер. Якщо настання події можна спрогнозувати практично на 100 %, то ця подія виключається з категорії ризику. За рівнем фінансових втрат розрізняють припустимі ризики, критичні, катастрофічні.

У результаті виникнення припустимого ризику існує можливість часткової втрати прибутку при транспортному обслуговуванні, тобто у такому разі діяльність не втрачає доцільності. Критичний ризик виражається у втратах у розмірі загальних витрат на транспортне обслуговування й одержанні нульового доходу. Наслідком катастрофічного ризику є необхідність виплати штрафів у сумі, що перевищує загальний прибуток від транспортного обслуговування. Наступна ознака класифікації ризиків – за тривалістю дії. Тут виділяють дві групи ризиків: постійні ризики й тимчасові. Постійний ризик характерний для всього періоду здійснення транспортного обслуговування й пов'язаний з дією постійних факторів. Тимчасовий ризик виникає на окремих етапах здійснення транспортного обслуговування. Тимчасові ризики можна поділити на дві групи: короткочасні й довгострокові. До групи короткочасних зараховують ризики, які можуть виникнути протягом скінченного проміжку часу. Строк можливої дії довгострокового ризику оцінити доволі складно (наприклад, інфляційний ризик).

За об'єктом виникнення також можна виділити три групи ризиків. Ризики окремих операцій транспортного обслуговування, тобто складових частин різних видів діяльності (укладання договору, надання додаткових послуг). При групуванні ризиків окремих операцій утворяться ризики різних видів діяльності (ризики договірних відносин, ризики планування, ризики здійснення маркетингової діяльності). Остання група ризиків за об'єктом виникнення – ризики діяльності – загалом охоплює весь комплекс ризиків при транспортному обслуговуванні [1].

За можливістю подальшої класифікації виділяють прості й складні ризики. Простий ризик неможливо розділити на окремі підвиди. Складний ризик має комплекс підвидів.

Підрозділ, який реалізує транспортне обслуговування, зацікавлений у визначенні ризиків, що виникають під час взаємодії з елементами зовнішнього середовища (зовнішніх), і ризиків, зумовлених діяльністю самого підприємства (внутрішніх) (рис. 2).

Політичні ризики – це ризики, що виникають у разі змін в основних напрямках державної політики та впливають на транспортне обслуговування (закриття кордонів, заборона на вивезення товарів в інші країни, військові дії на території країни тощо). На транспортне обслуговування впливає галузевий ризик, що характеризується ймовірністю втрат у результаті змін в економічному стані галузі й ступенем цих змін як усередині галузі, так і порівняно з іншими галузями.

Джерелом податкового ризику можуть бути як держава, так і сам підрозділ, що реалізує транспортне обслуговування. Податковий ризик – це ймовірність втрат, можливих у результаті несприятливої зміни податкового законодавства або в результаті податкових помилок, допущених

працівниками підрозділу, що реалізує транспортне обслуговування, при обчисленні податкових платежів. Отже, податковий ризик належить як до зовнішніх, так і до внутрішніх ризиків. У класифікації він зарахований до зовнішніх ризиків, тому що ймовірні втрати при зміні податкового законодавства значно більші від втрат при виникненні помилок працівників підрозділів, що реалізують транспортне обслуговування. Податковий ризик включає такі види ризиків: ризик додаткових виплат у бюджет у результаті незапланованого підвищення податкових ставок, появи нових податків; ризик втрат у результаті прийняття податковою службою рішень, що знижують податкові переваги, тобто дострокове скасування податкових пільг; значне зростання заборгованості перед бюджетом, що спричиняє не тільки штрафні санкції, але й можливість зупинки податковою поліцією діяльності з транспортного обслуговування; ризик виникнення втрат унаслідок податкових помилок, допущених з вини працівників бухгалтерії.

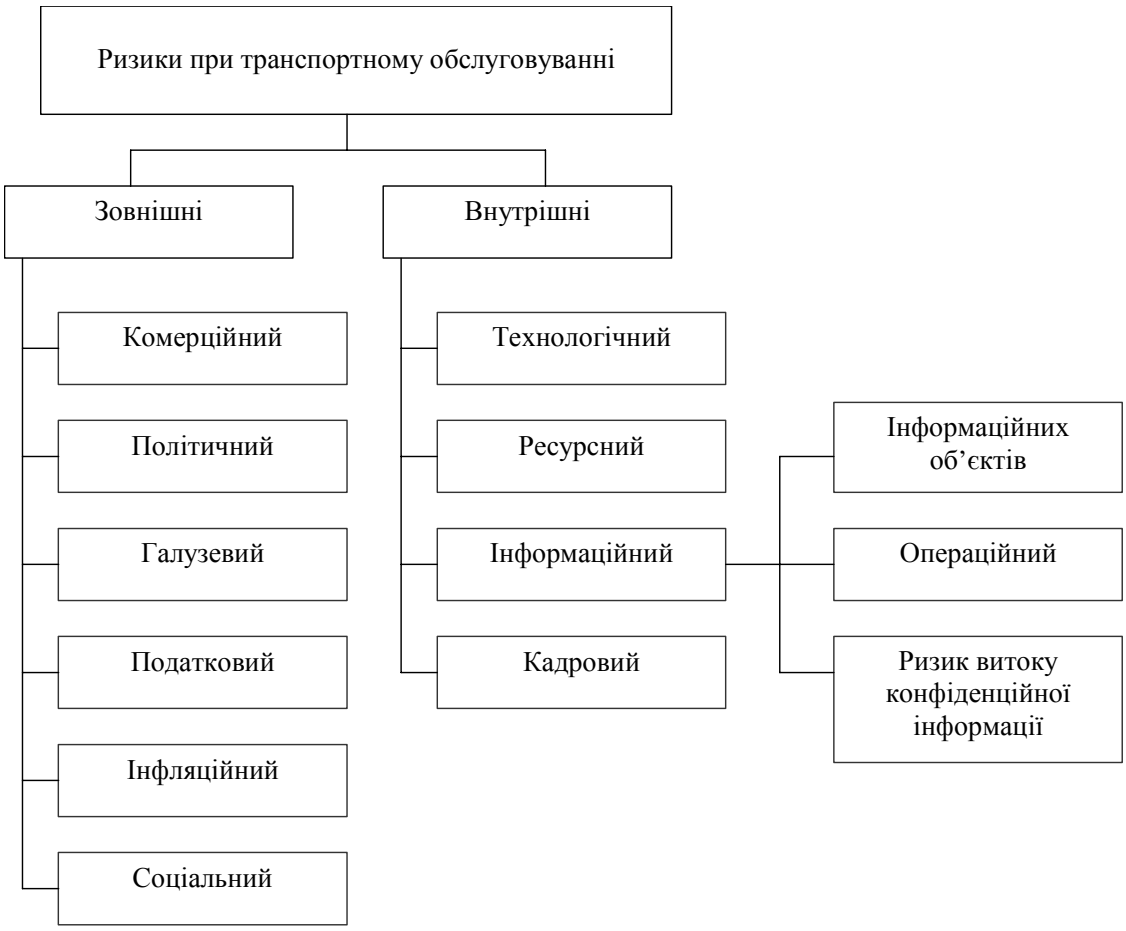

Рис. 2. Класифікація ризиків при транспортному обслуговуванні

Інфляційний ризик характеризується тим, що доходи від транспортного обслуговування за високого рівня інфляції знецінюються доволі швидко.

Існують також соціальні ризики, такі, як невдоволення працівників і загроза страйку; ставлення місцевої влади; недостатній рівень заробітної плати [3].

Після розгляду зовнішніх ризиків перейдемо до опису внутрішніх ризиків, що впливають на транспортне обслуговування.

Транспортне обслуговування характеризується постійним удосконаленням роботи із усіх напрямків діяльності й супроводжується розробленням нових методів, методик і технологій. Упровадження в дослідну й промислову експлуатацію нових технологій може призвести до виникнення ситуацій, що негативно впливають на результати транспортного обслуговування; до випередження новими технологіями технічного рівня й технологічних можливостей підрозділів, що

реалізують транспортне обслуговування; до втрат у результаті виникнення, при використанні нових технологій, відтермінованих у часі проявів проблем. У такому разі виникає ймовірність технологічного ризику. Технологічний ризик може також виникнути при фінансуванні й виконанні науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт (НДДКР). Оскільки витрати й результати НДДКР розтягнуті в часі, вони можуть бути передбачені лише в деяких, звичайно широких межах [4].

Ресурсний ризик виникає у разі недостачі робочої сили, відсутності сучасного устаткування тощо.

Інформаційний ризик поділяється на три підвиди: ризик інформаційних об'єктів; операційний ризик; ризик витоку конфіденційної інформації.

Ризик інформаційних об'єктів при транспортному обслуговуванні охоплює такі види ризиків: незаконне копіювання, читання, зміна, видалення інформації на машинних носіях; незаконна зміна, видалення, копіювання програмного забезпечення; використання програмного забезпечення з помилками; використання незаконних програм; впровадження "вірусів"; пасивне й активне перехоплення у системі передавання даних; зміна протоколів обміну й потоку повідомлень; зміна повноважень користувачів мережі; розголошення й незаконне одержання паролів; незаконне внесення змін, від'єднання, некомпетентне використання програмних засобів захисту; помилки адміністрування.

Операційний ризик – це ризик втрат, що виникають у зв'язку з неполадками в роботі комп'ютерних систем з оброблення інформації.

Ризик витоку конфіденційної інформації – це ризик передавання стороннім організаціям відомостей, що володіють ознаками комерційної таємниці.

Кадрові ризики містять у собі помилки керівників; ризик низької кваліфікації персоналу; ризики моральної й матеріальної незадоволеності працівників; ризики наявності у працівників шкідливих звичок; ризики виникнення конфліктних ситуацій між працівниками; ризик можливої смерті або захворювання керівників [5].

Більшу частину ризиків при транспортному обслуговуванні становлять зовнішні комерційні ризики, що виникають під час взаємодії зі споживачами транспортних послуг.

Висновки

Елементами наукової новизни цієї статті можна вважати розроблену класифікацію, що дає змогу систематизувати ризики, які виникають під час транспортного обслуговування на залізничному транспорті, відповідно до певних цілей. Комплексний розгляд і докладна класифікація видів ризиків дають змогу побудувати оптимальну систему управління ризиками на залізничному транспорті.

Використавши аспектний підхід, у статті обґрунтовано класифікацію різновидів господарського ризику, який виникає при транспортному обслуговуванні на залізничному транспорті, що дає змогу відстежити зв'язки між видами господарського ризику на основі подібності елементів поділу (критеріїв), виділити основні причини та фактори їхнього виникнення та ефективно застосовувати відповідні методи оцінки ризику і вибирати інструменти впливу на нього.

Перспективи подальших досліджень

Розроблена класифікація різновидів господарського ризику на залізничному транспорті, дасть змогу чітко визначити місце конкретного виду у їхній загальній системі та створити можливості для ефективного застосування відповідних інструментів і методів оцінки.

Окреслене коло питань дасть надалі змогу розробити науково-методичні положення і практичні рекомендації щодо удосконалення системи управління ризиком на залізничному транспорті України.

1. Крихтіна Н.М., Северченко О.В. Аналіз і управління ризиками взаємодії з клієнтами на залізничному транспорті // Збірник праць V міжнародної НПК "Оптимум –2006" в Національному

технічному університеті "Харківський політехнічний інститут". Частина 2. – Харків, 2006. – С. 200–206. 2. Івченко І.Ю. Економічні ризики: Навч. посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 304 с. 3. Лук'янова В.В., Головач Т.В. Економічний ризик: Навч. посібник. – К.: Академвидав, 2007. – 454 с. 4. Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І. Ризикологія в економіці та підприємництві: Монографія. – К.: КНЕУ, 2004. – 480 с. 5. Устенко О.Л. Теория экономического риска: Монография. – К.: МАУП, 1997. – 164 с.

УДК 339.187.6

А.Г. Загородній, Н.І. Подольчак
Національний університет "Львівська політехніка",
кафедра обліку та аналізу

ІНТЕГРАЛЬНИЙ ПОКАЗНИК ОЦІНЮВАННЯ ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ЛІЗИНГООТРИМУВАЧІВ (НА ПРИКЛАДІ МАШИНОБУДІВНИХ ПІДПРИЄМСТВ)

© Загородній А.Г., Подольчак Н.І., 2008

Науково обґрунтовано методику обчислення інтегрального показника оцінювання фінансово-економічного стану лізингоотримувачів – машинобудівних підприємств із використанням методів багатовимірного аналізу – факторного та дискримінантного. За допомогою факторного аналізу вихідну сукупність підприємств поділено на певну кількість класів за показниками фінансово-економічного стану, а дискримінантний аналіз дав змогу обґрунтувати інтегральний показник оцінювання фінансово-економічного стану лізингоотримувачів.

Ключові слова: лізинг, фінансово-економічний стан, лізингоотримувач, дискримінантний аналіз та факторний аналіз.

It was proposed of elaboration the integral indicator of financial-economic of leasinggetting of machinebuilding enterprises basing on methods of multivariate analysis: discriminant and factor. Using factor analysis the entry data was divided on classes by the financial-economic indicators. In the way of using discriminant analysis it was formed integral indicator and disriminant functions. It helps to simplified for leasinggiving the procedure of evaluation of financial-economic base of leasinggeting and process of leasing providing.

Key words: leasing, financial-economic base, leasinggetting, discriminant analysis and factor analysis.

Постановка проблеми

Основною умовою надання позичальнику грошових коштів у борг є впевненість кредитора в тому, що боржник зможе повернути борг своєчасно та у повному обсязі, а також сплатити відсотки за цим боргом. Саме тому лізингові організації, як і інші фінансові установи, приймаючи рішення щодо надання лізингової послуги, особливу увагу приділяють визначенню та аналізуванню: фінансово-економічного стану лізингоотримувача; рівня ризику лізингового проекту; репутації та досвіду роботи позичальника; стану економічної кон'юнктури ринку тощо. Адекватні розрахунок та інтерпретація цих показників визначатимуть параметри лізингової послуги та впливатимуть на ефективність виконання сторонами лізингової угоди. Часто для опрацювання інформації та прийняття оптимального рішення щодо надання лізингової послуги фахівці лізингової організації