

175 с. 3. Кузьмін О.Є., Загородній А., Гром'як Л.С. *Малі форми підприємництва: Навч. посібник.* – Львів: Вид-во “Центр Європи”, 1996. – 96 с. 4. *Рабочая книга по прогнозированию* / Отв. ред. И.В. Бестужев-Лада. – М.: Мысль, 1982. – 430 с. 5. Томпсон А.А., Стрикленд А. Дж. *Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии: Учебник для вузов/ Пер. с англ. под ред. Л.Г.Зайцева, М.И. Соколовой.* – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – 576 с. 6. *Экспертные оценки в социологических исследованиях* / С.Б. Крымский, Б.Б. Жилин, В.И. Паниотто и др.; Отв. ред. С.Б. Крымский; АН УССР. Ин-т философии. – Киев: Наукова думка, 1990. – 320 с. 7. Armstrong, J. S., 1985, *Long-Range Forecasting*, 2<sup>nd</sup> ed. Wiley, New York. 8. Jain S (1984)/ “Environmental Scanning in U. S. Corporations” in *Long Range Planning*. – Vol. 23. – № 2. – P. 117 – 127. 9. Renfro W & Morrison J (1984). “Detecting Signals of Change: The environmental Scanning Process” in *The Futurist*. – Vol. 18. – № 4. – P. 49 – 53.

УДК 338.45:69

І.І. Коркуна, П.І. Малех  
АППБ “Банк”

## ОЦІНКА РИЗИКУ БУДІВНИЦТВА НОВИХ І РЕКОНСТРУКЦІЇ ДІЮЧИХ АВТОЗАПРАВНИХ СТАНЦІЙ

© Коркуна І.І., Малех П.І., 2001

**Розглядаються питання оцінки ризику будівництва і реконструкції автозаправних станцій, для чого використовується інтегральний коефіцієнт ризику. В табличній формі наведено значення складових даного показника з врахуванням особливостей його використання.**

**In this article the problems of risk estimation of gasoline stations construction and reconstruction are considered and with this aim risk integral ratio is used.. In the table form the main components of this ratio taking into account its using peculiarities are shown.**

В умовах радикальних змін в економіці України, передусім змін у виробничо-господарській діяльності автосервісних підприємств, надзвичайної ваги набуває обґрунтованість і реалістичність формування інфраструктури ринку транспортних послуг.

З усіх існуючих видів автотранспортних підприємств провідне місце займають підприємства заправки дорожньо-транспортних засобів автомобільного транспорту світлими нафтопродуктами. Ефективність існування автозаправних станцій (АЗС) у багатьох випадках залежить від їх розміщення в регіоні. Слід відзначити, що більшість АЗС, як правило, розміщені в обласних центрах, у великих містах або регіоні проходження основних магістральних доріг. Аналіз господарсько-фінансової діяльності багатьох АЗС свідчить про те, що більшість із них побудовано без належних економічних обґрунтувань. У результаті велика кількість цих підприємств збанкрутувала або перебуває на межі економічного банкрутства, або їх поглинають великі фірми і компанії.

Складне становище АЗС можна пояснити такими факторами:

- нераціональним розміщенням АЗС у регіоні;
- нестабільною економічною та політичною ситуацією;

- низьким рівнем конкурентоспроможності АЗС;
- радикальними змінами господарського і податкового законодавства в країні;
- непослідовністю і непередбачуваністю у діях органів державної виконавчої влади та місцевого самоврядування;
- інфляційними процесами, що з непрогнозованою періодичністю негативно впливають на загальноекономічну ситуацію.

Вищеперелічені фактори є спільними для багатьох сфер автосервісного бізнесу, і їх слід враховувати при проектуванні нових або реконструюванні існуючих АЗС для зменшення ризику їх господарської діяльності.

Беручи до уваги перспективу розвитку торгівлі світлими нафтопродуктами в країні, а також проблеми безпеки держави, слід враховувати географічне розташування автозаправних станцій, їх концентрацію (понад 56,4 % всіх АЗС країни розміщені у м. Києві, обласних центрах та великих міських конгломератах), до того ж кількість видів автосервісних послуг на кожній із них є дуже обмеженою і становить всього від 1 до 3-х видів автосервісних послуг, що негативно впливає на економічну ситуацію АЗС.

Тому при проектуванні нових або реконструкції існуючих автозаправних станцій необхідно враховувати величину ризику. Для цього пропонується значення ризику визначати за допомогою інтегрального показника – коефіцієнта ризику:

$$K_p = K_{KB} \cdot K_K \cdot K_{KC} \cdot K_{inf},$$

де  $K_p$  – інтегральний коефіцієнт ризику;  $K_{KB}$  – коефіцієнт, який враховує кількість видів автосервісних послуг;  $K_K$  – коефіцієнт, який враховує кількість клієнтів, що користуються автотранспортними послугами АЗС (за добу);  $K_{KC}$  – коефіцієнт конкурентоспроможності АЗС;  $K_{inf}$  – коефіцієнт річної інфляції.

Значення окремих коефіцієнтів, які є складниками формули розрахунку інтегрального коефіцієнта ризику при проектуванні і реконструкції діючих АЗС визначено на основі опрацювання й аналізу техніко-економічних показників діяльності автозаправних станцій за останні п'ять років та їх оцінки, яку дали експерти, що займаються проблемами економічної ефективності торгівлі нафтопродуктами.

У таблицях 1÷4 наведено орієнтовні значення вищезазначених 4-х коефіцієнтів, які дозволять розрахувати величину інтегрального коефіцієнта ризику і на його основі прийняти відповідне управлінське рішення щодо раціонального розміщення та подальшого напрямку діяльності АЗС. Кількість видів автосервісних послуг, їх якість і термін виконання є тими чинниками, які позитивно впливають на стан економіки АЗС (табл. 1).

Таблиця 1

#### Значення коефіцієнта кількості автотранспортних послуг на АЗС

Кількість видів автотранспортних послуг	Значення коефіцієнта $K_{KB}$
1	0,51÷0,60
2	0,41÷0,50
3	0,31÷0,40
4	0,21÷0,30
5 і більше	0,10÷0,20

При розрахунках інтегрального коефіцієнта ризику важливим моментом є визначення коефіцієнта кількості клієнтів, які користуються автотранспортними послугами АЗС за добу. Величина цього коефіцієнта може коливатись від 0,05 до 0,3, тобто чим більше клієнтів користуються автотранспортними послугами АЗС, тим менше значення цього коефіцієнта та сам інтегральний ризик (табл. 2).

Таблиця 2

**Значення коефіцієнта, який враховує кількість клієнтів, що користуються автотранспортними послугами АЗС (за добу)**

Кількість клієнтів, які користуються автотранспортними послугами АЗС (за добу)	Значення коефіцієнта $K_k$
10-25	0,46÷0,55
26-50	0,36÷0,45
51-75	0,26÷0,35
76-100	0,16÷0,25
100 і більше	0,10÷0,15

Наступним коефіцієнтом, який використовується для розрахунку інтегрального коефіцієнта ризику проектування нових або реконструкції діючих АЗС, є коефіцієнт конкурентоспроможності. Цей коефіцієнт визначається на основі планового значення рівня розрахункової рентабельності як одного із головних чинників економічної ефективності діяльності АЗС (табл. 3).

Таблиця 3

**Значення коефіцієнта конкурентоспроможності залежно від рівня розрахункової рентабельності**

Плановий рівень розрахункової рентабельності	Значення коефіцієнта конкурентоспроможності $K_{kc}$
$R_{p_1} = \frac{Pr}{OB\Phi + HOЗ} 100\% = 1 - 5$	0,51÷0,60
$R_{p_2} = 6 - 10$	0,41÷0,50
$R_{p_3} = 11 - 15$	0,31÷0,40
$R_{p_4} = 16 - 20$	0,21÷0,30
$R_{p_5} = 21$ і більше	0,10÷0,20

Умовні позначення:  $R_p$  – рівень розрахункової рентабельності, %;  $Pr$  – розрахунковий прибуток, грн.;  $OB\Phi$  – вартість основних виробничих фондів, грн.;  $HOЗ$  – вартість нормованих оборотних засобів, грн.

Для визначення коефіцієнта інфляції національної валюти до умовної одиниці (дол.) складена табл. 4.

На основі даних табл. 1÷4 розраховуються мінімальні і максимальні значення інтегрального коефіцієнта ризику будівництва нових і реконструкції діючих автозаправних станцій, які можуть бути певним орієнтиром при спробі здійснення відповідних заходів (табл. 5).

**Значення коефіцієнта інфляції національної валюти  
до умовної одиниці (дол.)**

Річна інфляція національної валюти до умовної одиниці (дол.), %	Значення коефіцієнта ( $K_{инф.}$ )
26 і більше	0,61÷0,70
21 – 25	0,51÷0,60
17 – 20	0,41÷0,50
13 – 16	0,31÷0,40
8 – 12	0,20÷0,30

Таблиця 5

**Розрахункові дані інтегрального коефіцієнта ризику  
і рекомендації з ефективності будівництва нових і реконструкції  
діючих автозаправних станцій**

Значення інтегрального коефіцієнта ризику		Рекомендації з ефективності будівництва нових і реконструкції діючих автозаправних станцій
min	max	
0,0002	0,0018	Дуже ефективне
0,0022	0,090	Ефективне
0,0102	0,028	Малоефективне
0,031	0,067	Ризикове
0,073	0,139	Дуже ризикове

УДК 330

О.Б. Кривич

Інститут регіональних досліджень НАН України

**ОПОДАТКУВАННЯ МАЛИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ  
ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОГО СЕРЕДОВИЩА**

© Кривич О.Б., 2001

**Розглянуто питання становлення і розвитку малого бізнесу в Україні, проаналізовано фактори, що впливають на дані процеси.**

**Article denote questions становлення and developments of small business in Ukraine, analysis of factors, which influence upon given processes.**

Світовий досвід і практика господарювання показують, що найважливішою компонентою ринкової економіки є існування і взаємодія великих, середніх і малих підприємств, їх оптимальне співвідношення. Серед них малий бізнес займає позиції найбільш динамічного елементу структури народного господарства.

На сучасному етапі економічного розвитку України першочерговим завданням є пошук таких форм господарювання, які б враховували інтереси як виробників, так і споживачів продукції. Чим швидше в нашій державі буде створено значний прошарок малих