

УДК 330.4:519.86

М. А. Циба

**КРИТЕРІЙ ВИБОРУ ЕФЕКТИВНОЇ СТРАТЕГІЇ  
ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОГО  
ПІДПРИЄМСТВА В МЕЖАХ МІКРОЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ.**

*Обґрунтовується критерій вибору ефективної стратегії функціонування транспортного підприємства в межах мікрологістичної системи.*

**Вступ.** Розвиток ринкових відношень спонукає підприємництво здійснювати в умовах зростаючої невизначеності ситуації і зміни економічного середовища. Таким чином, виникає неясність і невпевненість в отриманні кінцевого результату, який очікується внаслідок спланованої роботи, тобто зростає ризик непередбачених втрат.

**Аналіз останніх досліджень** показав, що при розробці та реалізації визначення стратегії ефективного функціонування підприємства велике значення має оцінка ризику непередбачених втрат. Цьому питанню приділяється багато уваги у вітчизняних [1] - [4] та зарубіжних [5] - [9] джерелах.

**Невирішені проблеми.** Підприємницька (господарська) діяльність є ризиковою, оскільки дії учасників підприємництва в умовах ринкових відносин, конкуренції, функціонування всієї системи економічних законів не можуть бути з повною визначеністю розраховані і здійснені. Багато рішень в підприємницькій діяльності доводиться приймати в умовах невизначеності, коли необхідно вибирати напрямлення дій з декількох можливих варіантів, здійснення яких складно передбачити.

Підприємництво представляє собою особливий вид людського капіталу, який представлений діяльністю по координації та комбінуванню всіх інших факторів виробництва з метою створення нових видів продукції та послуг. Головним у підприємстві є вміння та бажання впроваджувати у виробництво нові види продукту та послуг, передові технології та сучасні форми організації бізнесу. При цьому завжди присутній ризик, ігнорування якого або недооцінка господарського ризику при розробці тактики і стратегії економічної політики, ухваленні конкретних рішень неминуче стримує розвиток суспільства, науково-технічного прогресу, знижує

конкурентоспроможність підприємства і прирікає економічну систему на застій.

Господарське середовище стає все більш ринковим, вносить в підприємницьку діяльність додаткові елементи невизначеності, розширює зони ризикових ситуацій. Це обумовлює виникнення неясності і невпевненості в отриманні очікуваного кінцевого результату, а отже, зростає і ступінь підприємницького ризику [10]. В цій ситуації необхідно чітко володіти питанням вибору критерію ефективного функціонування підприємства, зокрема процедурами вибору варіанту функціонування за умов зменшення збитків від господарської діяльності при виникненні непередбачених різного роду ситуацій. Значне зростання збиткових підприємств дозволяє зробити висновок про те, що без урахування чинника ризику не обійтися, без цього складним є отримання адекватних реальним умовам результатів діяльності. Створити ефективний механізм функціонування підприємства на основі концепції безризикового господарювання неможливо.

**Метою** даної статті є використання сучасних теоретичних підходів до визначення стратегії господарювання підприємства за умов втрат прибутковості внаслідок невизначеності отримання кінцевого результату, який планується.

**Основний матеріал.** Під підприємницьким (господарським) розуміється ризик, що виникає при будь-яких видах діяльності, пов'язаних з виробництвом продукції, товарів, послуг, їх реалізацією, товарно-грошовими, і фінансовими операціями, комерцією, здійсненням соціально-економічних і науково-технічних проектів [11].

Аналіз літературних джерел показує, що в практиці господарювання в сучасний час в Україні майже відсутні теоретичні положення щодо підприємницького ризику до виробничих ситуацій і видів діяльності, а також відсутні практичні рекомендації відносно засобів зменшення та запобігання ризику [12] - [14].

Теорія підприємницького ризику лише частково склалася в країнах з розвинутою ринковою економікою. Але там є достатній досвід ризикового господарювання, яке супроводжується наочними прикладами процвітання та краху, підйому та банкрутству, що дає можливість його практично використовувати.

Аналіз численних визначень ризику дозволяє виявити основні моменти, які є характерними для ризикової ситуації, такі як:

- випадковий характер події, який визначає, який з можливих результатів реалізується на практиці;

- наявність альтернативних рішень;
- відомі або можливо визначити ймовірність результатів, що очікуються;
- ймовірність виникнення збитків;
- ймовірність отримання додаткового прибутку.

Таким чином, категорію «ризик» можна визначити як небезпека потенційно можливої, імовірнісної втрати ресурсів або недоотримання доходів в порівнянні з варіантом, який розрахований на раціональне використання ресурсів в даному виді підприємницької діяльності. Іншими словами, ризик – це загроза того, що підприємство зазнає втрат у вигляді додаткових витрат або отримає доходи нижче за тих, на які він розраховував.

Сутність підприємницького ризику пов'язана із з'ясуванням функцій, які виконує ризик в діяльності підприємства. У економічній літературі виділяються наступні функції ризику: інноваційна, регулятивна, захисна і аналітична [15].

*Інноваційну* функцію підприємницький ризик виконує, стимулюючи пошук нетрадиційних рішень проблем, що стоять перед підприємцем. В міжнародній господарській практиці накопичився позитивний досвід інноваційного ризикового господарювання. Велика кількість фірм, компаній добиваються успіху, стають конкурентоспроможними на основі інноваційної економічної діяльності, пов'язаної з ризиком. Ризикові рішення приводять до ефективнішого виробництва, від якого виграють і підприємці, і споживачі, і суспільство в цілому.

*Регулятивна* функція має суперечливий характер і виступає в двох формах: конструктивною і деструктивною. Ризик підприємства, як правило, орієнтований на отримання значущих результатів нетрадиційними способами. Тим самим він дозволяє долати консерватизм, догматизм, відсталість, психологічні бар'єри, що перешкоджають перспективним нововведенням. У цьому виявляється конструктивна форма регулятивної функції підприємницького ризику.

Конструктивна форма регулятивної функції ризику полягає в тому, що здатність ризикувати є одним із шляхів успішної діяльності підприємця. Проте ризик може стати проявом авантюризму, суб'єктивізму, якщо рішення ухвалюється в умовах неповної інформації, без належного урахування закономірностей розвитку явища. В цьому випадку ризик виступає як дестабілізуючий чинник.

*Захисна* функція ризику виявляється в тому, що якщо для підприємства ризик є природним станом, то нормальним повинно бути

і терпиме відношення до невдач. Ініціативним, заповзятливим господарникам потрібний соціальний захист, правові, політичні і економічні гарантії, що виключають у разі невдачі покарання і стимулюючі виправданій ризик.

*Аналітична* функція підприємницького ризику, яка пов'язана з тим, що наявність ризику припускає необхідність вибору одного з можливих варіантів рішень, у зв'язку з чим в процесі ухвалення рішення необхідно аналізувати всі можливі альтернативи, вибираючи найбільш рентабельні і найменше ризикові. Залежно від конкретного змісту ситуації ризику альтернативність володіє різним ступенем складності і вирішується різними способами. У простих ситуаціях, наприклад, при укладенні договору постачання сировини, підприємець спирається, як правило, на інтуїцію і минулий досвід. Але при оптимальному рішенні тієї або іншої складної виробничої задачі, наприклад, ухваленні рішення про вкладення інвестицій, необхідно використовувати спеціальні методи аналізу.

Розглядаючи функції підприємницького ризику, необхідно зазначити, що, не дивлячись на значний потенціал втрат, який несе в собі ризик, він є і джерелом можливого прибутку. Тому основне завдання є не відмова від ризику взагалі, а вибори рішень, пов'язаних з ризиком на основі об'єктивних критеріїв.

Функціонування транспортного підприємства, яке виконує перевезення вантажів у міжнародному сполученні, піддається різним видам загроз, як з зовнішнім, так і внутрішнім.

Серед зовнішніх загроз можна виділити наступні:

- загальноекономічні: зміна економічної ситуації, несприятлива кон'юнктура ринку, посилення конкуренції;
- політичні: зміна устрою, військові дії та громадянські безлади, зміна трансферту, розрив контракту;
- фінансові, які пов'язані з купівельною спроможністю і обумовлені інфляційними процесами тощо.

Серед внутрішніх загроз можна виділити наступні:

- виробничі: зниження продуктивності праці, втрати робочого часу, відсутність необхідних матеріальних ресурсів;
- технічні та технологічні: непередбачені ремонти в дорозі, відсутність нових технологій в транспортному обслуговуванні;
- комерційні: реалізація транспортної послуги на ринку, несвоєчасна поставка вантажу, затримки при розвантаженні транспортної одиниці, платоспроможність споживача транспортної послуги;

– інвестиційна: упущена вигода, банкрутство, різного роду загрози з боку кредитування тощо.

Наведені зовнішні та внутрішні види загроз не є повними. Вони можуть виникати в кожен момент часу і збурювати поведінку об'єктів, знижуючи ті чи інші показники функціонування транспортного підприємства.

Для виявлення тенденцій зростання обсягів перевезення вантажів за їх номенклатурою транспортним підприємством необхідно розглядати динаміку світової торгівлі та сумарний товарний потік в Україну та через її територію. На основі прогнозування обсягів світової торгівлі і виявлення обсягу товарного потоку в країні можна визначити критерій ефективності функціонування транспортного підприємства в межах мікрологістичної системи.

Функціонування підприємства як в логістичній так і мікрологістичній системі завжди піддається різним ризикам, які збуджують всю систему і знижують економічні показники функціонування підприємства. Тому при визначенні критерію ефективності функціонування транспортного підприємства в межах мікрологістичної системи необхідно враховувати дію ризиків на процес господарювання. Оцінка ризику базується на всебічному аналізі вивчення господарської діяльності підприємства в межах логістичної системи, в якому ця діяльність здійснюється, аналізі зовнішніх та внутрішніх факторів ризику, побудові та аналізу ланцюжків розвитку подій під час тих чи інших факторів ризику, виявленні механізмів і моделей взаємозв'язків тих чи інших факторів ризику [16].

Підприємницький ризик можна представити за допомогою можливості виникнення несприятливої події, яка обумовлює непередбачені втрати прибутку, який очікується, а показник оцінки ризику представляє собою ймовірність отримання значення результату меншого, ніж планується, тобто:

$$R=p(X<P_{пл}),$$

де  $R$  – показник оцінки ризику;  $p$  – ймовірність;  $P_{пл}$  – значення результату (прибутку), що планується;  $X$  – поточне значення результату.

Підприємницький ризик представляє собою обов'язковий атрибут функціонування транспортного підприємства в ринковій економіці. Необхідність проведення аналізу ризику визначається тим, що:

- його необхідно враховувати при розробці стратегії функціонування підприємства і для реалізації ефективного управління господарською діяльністю;
- він необхідний для оцінювання привабливості надання транспортних послуг іноземним споживачам;
- аналіз ризику дозволяє виявити резерви і можливості транспортного підприємства та визначити напрямки адаптації його внутрішніх можливостей до умов зовнішнього середовища, в якості якого виступає конкуренція на світовому ринку транспортних послуг.

Підприємницький ризик характеризується як небезпека, що приводять до ймовірних втрат ресурсів та зниження прибутковості підприємства в порівнянні з тою величиною, яка запланована. Внаслідок чого аналіз ризику виробничо-господарської діяльності транспортного підприємства в сучасний час приймає комплексний характер.

Для того, щоб дати кількісну оцінку підприємницькому ризику визначення стратегії ефективного функціонування транспортного підприємства в межах мікрологістичної системи, необхідно знайти такий варіант його функціонування, щоб були мінімальні втрати від господарювання:

$$\sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T \frac{P_{nt}^c \cdot P_{nt}}{(1+i)^t} \cdot x_{nt} = \min, \quad (1)$$

де  $\overline{P_{nt}^c}$  – чистий прибуток за  $n$ -м варіантом в рік  $t$ ;  $\overline{t=1, T}$ ;  
 $\overline{n=1, N}$ ;

$\overline{x_{nt}}$  –  $n$ -й варіант функціонування підприємства в рік  $t$ ;  
 $\overline{t=1, T}$ ;  $\overline{n=1, N}$ ;

$$x_{nt} = \begin{cases} 1, & \text{якщо варіант } n \text{ може бути прийнятий в рік } t, \\ 0, & \text{якщо варіант } n \text{ не може бути прийнятий в році } t, \end{cases}$$

$p_{nt}$  – ймовірність виникнення загроз, що знижують прибутковість функціонування підприємства  $n$ -м варіантом в рік  $t$ ;  $t = \overline{1, T}$ ;  $n = \overline{1, N}$ ;

$\frac{1}{(1+i)^t}$  – дисконтний множник;  $t = \overline{1, T}$ ,

Цільова функція (1) реалізує  $n$ -й варіант функціонування підприємства в році  $t$  за критерієм мінімуму втрати чистого прибутку за умов, що:

- нерівність (2) визначає умови співвідношення між рухомих майном та вантажопотоком за роками при вибраних варіантах функціонування

$$\sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T f K_{nt}^{\delta\delta\delta} p_{nt} x_{nt} \geq \sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T Q_{nt}; \quad (2)$$

де  $f$  – фондвіддача рухомих фондів в рік  $t$  за варіантом функціонування  $n$ ;

$K_{nt}^{pyx}$  – рухомі фонди за роками  $t$  та варіантом функціонування  $n$ ;

$Q_{nt}$  – обсяг вантажопотоку за роками  $t$  та варіантом функціонування  $n$ ;

- вартість рухомого майна підприємства за роками  $t$  та варіантом функціонування  $n$  не може бути більшою, ніж інвестиції, які надходять на розвиток підприємства

$$\sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T (K_{n(t-1)}^{\delta\delta\delta} + \Delta \hat{E}_{nt}^{\delta\delta\delta}) p_{nt} x_{nt} \leq \sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T I_{nt}; \quad (3)$$

де  $\Delta K_{nt}^{pyx}$  – обсяг введення рухомих фондів за роками  $t$  та варіантом функціонування  $n$ ;

$I_{nt}$  – обсяг інвестицій, якими може розпоряджатися підприємство за роками  $t$  та варіантом функціонування  $n$ ;

- нерівності (4) - (6) визначають динаміку постійних та мінливих витрату зв'язку з інфляцією за роками  $t$  та варіантом функціонування  $n$

$$\sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T (1+i_t) S_{n(t-1)} P_{nt} x_{nt} \leq S_{nt}^* ; \quad (4)$$

$$\sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T (1+i_t) s_{n(t-1)} P_{nt} x_{nt} \leq s_{nt}^* ; \quad (5)$$

$$\sum_{n=1}^N \sum_{t=1}^T (1+i_t) s_{n(t-1)}^{i^3 t} P_{nt} x_{nt} \leq s_{nt}^{i^3 t} ; \quad (6)$$

де  $S_{n(t-1)}^{nocm}$ ,  $s_{n(t-1)}^{nocm}$ ,  $s_{n(t-1)}^{min}$  – відповідно постійні витрати підприємства у попередній рік при  $n$  – му варіанті функціонування, питомі постійні витрати, питомі мінливі витрати;

$S_{nt}^{nocm*}$ ,  $s_{nt}^{nocm*}$ ,  $s_{nt}^{min*}$  – відповідно максимально можливі постійні витрати підприємства у рік  $t$  при  $n$  – му варіанті функціонування, питомі постійні витрати, питомі мінливі витрати.

Розроблена модель (1)-(6) дає можливість визначити стратегію транспортного підприємства на певний період часу за умов необхідного обсягу інвестицій, які необхідні для модернізації, оновлення рухомих фондів, впровадження нових технологій в процесі господарювання, що повинно значно збільшити прибутки, оскільки розглядаються тільки ті варіанти, які дають можливість виходу підприємству на конкурентній основі на ринок транспортних послуг.

**Висновок.** Таким чином, розроблена модель дає можливість визначити стратегію господарювання підприємства в умовах дії різного роду ризиків. Вона є відкритою моделлю для подальшого свого розвитку з позиції розширення досліджуваних економічних показників.

#### Література

1. Ястремський О.І. Моделювання економічного ризику. - К.: Либідь, 1992.- 176 с.
2. Вітлінський В.В. Аналіз, оцінка і моделювання економічного ризику. - К.: Деміур, 1996.- 212 с.
3. Сергиенко И.В., Яненко В.М., Атоев К.Л. Общая концепция управления риском экологических, техногенных и социогенных



- 
- катастроф //Кибернетика и системный анализ. - 1997.- №2. - С. 65-86.
4. Кнопов П.С., Марьянович Т.П. О некоторых актуальных проблемах оценки риска сложных систем в условиях недостаточной информации //Кибернетика и системный анализ. - 2003.- №4. - С. 125-138.
  5. Моделирование рискованных ситуаций в экономике и бизнесе / Под ред. Б.А.Лагоши. - М.: Финансы и статистика, 2001. - 224 с.
  6. Граматуров В.М. Экономический риск: сущность, методы измерения, пути снижения. – М.: Дело и сервис, 1999. – 112 с.
  7. Клейнер Г.Б., Тамбовцев В.Л., Качалов Р.М. Предприятие в нестабильной экономической среде: риски, стратегии, безопасность. – М.: Экономика, 1997. – 234 с.
  8. Райс Т., Койли Б. Финансовые инвестиции и риск // Пер. с англ. – К.: Торгово-издательское бюро ВНУ, 1995. – 592 с.
  9. Рэдхэ К., Хью С. Управление финансовыми рисками. Пер. с англ. – К.: Инфра-М, 1996. – 288с.
  10. Предпринимательство: учебник / под ред. М.Г.Лапусты. - М., 2000. - 448с.
  11. Большая экономическая энциклопедия. – М.: Эксмо, 2007. – 816 с.
  12. Економіка підприємства./ А.В. Шегда, Т.М. Литвиненко, М.П. Нахаба та ін. Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К.: Знання-Прес, 2001. – 334 с.
  13. Риски в современном бизнесе / П.Г.Грабовый, С.Н.Петрова, С.И.Полтавцев и др. - М., 1994. - 237с.
  14. Савченко В.Е. Государственное предпринимательство в рыночной экономике. - М., 2000. - 295с.
  15. Райзберг Б.А. Основы бизнеса: учебное пособие. - М., 1998. - 189с.
  16. Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І. Ризикологія в економіці та підприємстві. – К.: КНЕУ, 2004. – 480 с.