

Економика підприємства

УДК 658.014.1:16

ВПЛИВ РИЗИКІВ НА ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ АДАПТИВНОГО УПРАВЛІННЯ ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНИМ РОЗВИТКОМ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Прохорова В. В., Дем'яненко Т.І.

Розроблено концептуальну схему впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту. Запропоновано методику аналізу і оцінки впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту. Виділено фактори впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту.

Ключові слова: адаптивне управління інноваційно-інвестиційним розвитком, підприємство, ризик, методи оцінки ризику.

Господарська діяльність промислових підприємств залізничного транспорту у всіх її формах пов'язана з численними ризиками, ступінь впливу яких на результати цієї діяльності істотно зростає з переходом до ринкової економіки.

Ефективність діяльності промислових підприємств залізничного транспорту за умов фінансової нестабільності, яка останнім часом виявилась характерною як для міжнародних, так і для національних ринків, визначається не тільки показниками дохідності, але й суттєво залежить від рівня ризиковості. Ризики, що супроводжують цю діяльність, виділяються в особливу групу ризиків, що виконують найбільш значну роль в загальному «портфелі ризиків» підприємств залізничного транспорту. Ринкове середовище вносить в діяльність підприємств залізничного транспорту елементи невизначеності і поширює «асортимент» ризикових ситуацій, які виникають при конкретних умовах та обставинах. Ризики – неодмінна складова ділового життя, а управління ними – частина тієї масштабної роботи.

Промисловим підприємствам залізничного транспорту необхідно сформувати систему адаптивного управління інноваційно-інвестиційного розвитку з урахуванням впливу ризиків, яка дозволить шляхом використання механізму адаптації вносити своєчасні зміни в стратегічні, поточні та оперативні плани, з метою забезпечення виживання підприємств та досягнення високого рівня їх конкурентоспроможності.

Метою статті є визначення впливу ризиків при формуванні системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту.

Дослідженню теорії і практики управління ризиками організацій здійснено в роботах таких вітчизняних вчених-економістів І. Ансофф [1], О. Ареф'єва [2], І. Балабанов [3], І. Бланк [4], Н. Внукова [5], В. Геєць [6], Е. Уткін [7] та інших. Вивчення робіт різних авторів дозволило зробити висновок, що деякі загальнотеоретичні питання, а також методологічні і практичні аспекти впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком в умовах невизначеності, є недостатньо дослідженими і вимагають подальшої розробки.

Аналіз і оцінка ризиків займає важливе місце при рішенні проблем, пов'язаних з інноваційно-інвестиційною діяльністю промислових підприємств залізничного транспорту. Облік ризиків потрібний не лише при проведенні аналізу і ухваленні управлінських рішень, але і при здійсненні попереднього і наступного контролю їх виконання.

Вплив ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту повинна включати: оцінку загаль-

ного інноваційно-інвестиційного клімату країни, регіону, галузі; класифікацію інноваційних ситуацій за ознаками, що відбивають особливості початкової інформації, цільових установок і критеріїв ухвалення рішень, з урахуванням особливостей процесу реалізації і наступного використання результатів; кількісну оцінку міри невизначеності реакції довкілля на інноваційно-інвестиційну діяльність; визначення сприятливих, несприятливих і небезпечних зон для кожного з учасників кластера, визначення критеріїв і переваг учасників цього процесу.

Оцінка впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком будується на науково-технічному, технологічному, маркетинговому і соціологічному вивченні об'єкту як джерела впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком, аналізі зовнішніх і внутрішніх чинників впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком і визначенні показників рівня його ризику (рис. 1).



Рис. 1. Фактори впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту

Інноваційно-інвестиційний розвиток промислових підприємств залізничного транспорту як об'єкт оцінки впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком має ряд особливостей. Головна з них обумовлена значною віддаленістю результатів реалізації, що вкрай затрудняє їх кількісну оцінку. Тому при аналізі пропонується переходити від побудови складних моделей до пошуку і детального опису чинників впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком і розробки заходів зі зниження кожного з них.

При аналізі впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інве-

стиційним розвитком використовуються критерії:

втрати від впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком незалежні один від одного;

втрати одного напрямлення з «портфеля ризиків» не обов'язково збільшують вірогідність втрат за іншим (за винятком форс-мажорних обставин);

максимально можливий збиток не повинен перевищувати фінансових можливостей учасника.

Основне завдання оцінки впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком - ухвалення рішення про доцільність і розробка заходів із захисту від можливих втрат. Його аналіз і оцінка повинні проводитися в певній послідовності (рис. 2).

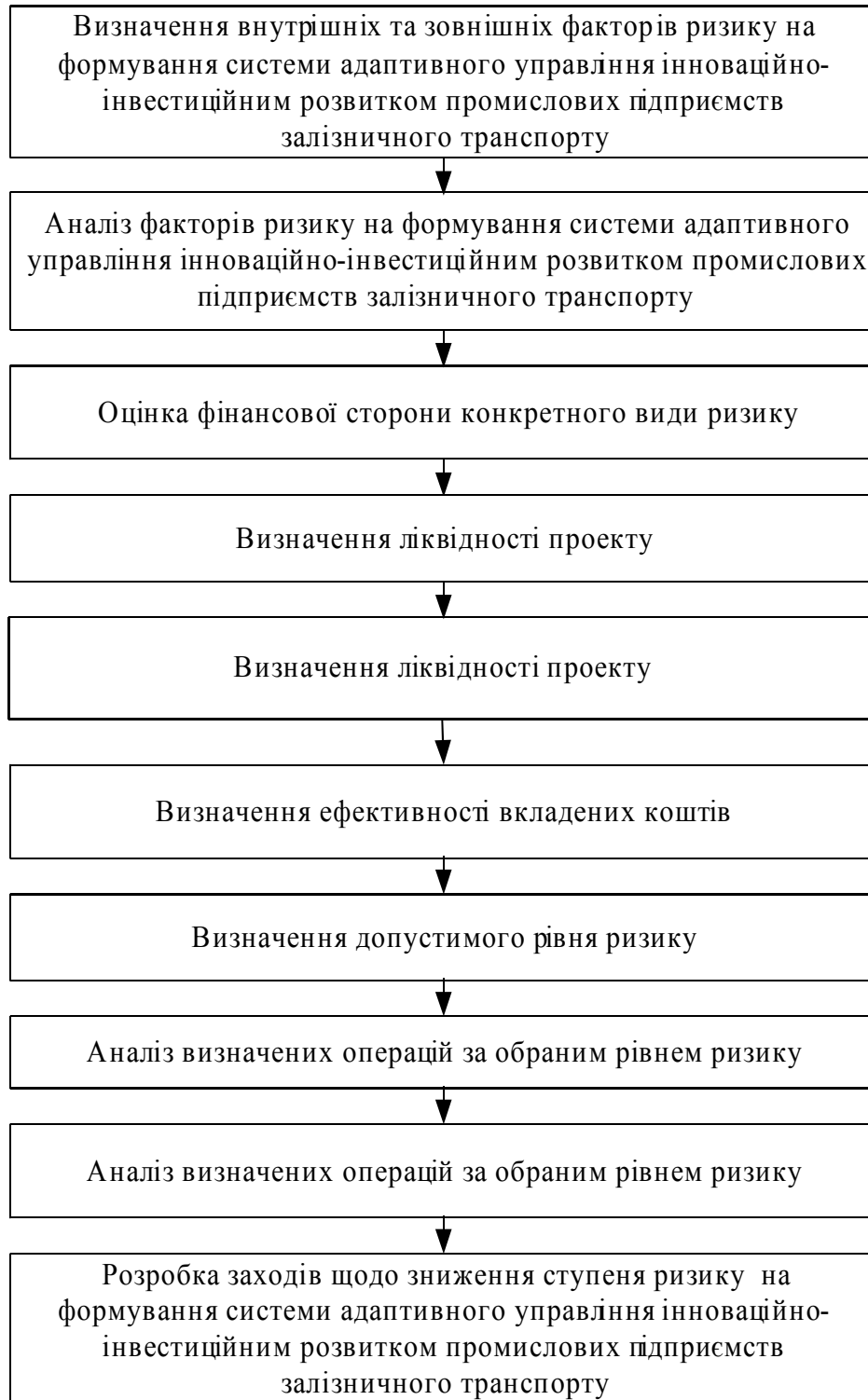


Рис. 2. Методика аналізу і оцінки впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту

З метою оцінки ймовірності виникнення окремих ризиків доцільно використовувати наступні методи:

економіко-статистичні методи – базуються на математичній теорії ймовірності; дозволяють отримати найбільш чітке кількісне уявлення про ступінь ймовірності виникнення ризиків, але ці методи можуть бути використані за умови наявності достатньої статистичної інформації;

розрахунково-аналітичні методи – дозволяють отримати відносно чітке кількісне уявлення про ступінь ймовірності ризиків на підставі використання внутрішньої інформаційної бази самого промислових підприємств залізничного транспорту; за допомогою даних методів можна оцінити економічний ризик, ризик неплатоспроможності та ризик втрати фінансової стійкості;

аналогові методи – визначають ступінь ймовірності ризиків за окремими найбільш масовими операціями промислових підприємств залізничного транспорту; використання цих методів можна пов'язати з оцінкою ступеня вірогідності комерційного, економічного, цінового впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком;

експертні методи – застосовуються тільки в тому випадку, якщо на підприємстві відсутні необхідні інформаційні або статистичні дані для здійснення подальших розрахункових порівнянь; ці методи базуються на опитуванні кваліфікованих спеціалістів з подальшою математичною обробкою результатів цього опитування; експертні методи можуть використовуватися при визначенні ступеня ймовірності цінового, інфляційного, процентного, податкового, інвестиційного та інших ризиків.

Концептуальна схема впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту наведено на рис. 3.

Обсяг можливих втрат визначається характером здійснених операцій, сумою активів або капіталу, які беруть участь у здійсненні операцій, ступенем ймовірності виникнення відповідних ризиків. За рівнем можливих втрат господарсько-фінансові операції промислових підприємств залізничного транспорту доцільно об'єднати в такі групи:

I група – операції, при здійсненні яких ризик відсутній;

II група – операції з допустимим рівнем втрат;

III група – операції з критичним рівнем втрат;

IV група – операції з катастрофічним рівнем втрат у розмірі всього власного капіталу або його значної частини; такі операції при небезпечному їх результаті ведуть промислові підприємства залізничного транспорту до банкрутства.

У свою чергу, на підставі визначення рівня можливих фінансових втрат за окремими операціями, необхідно згрупувати їх за відповідними зонами впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту. Таке групування дозволяє: визначити, які операції знаходяться за межею допустимого, отже, ще раз зважити доцільність їх проведення; оцінити рівень концентрації ризиків за окремими операціями за допомогою визначення питомої ваги кожної операції у відповідній зоні ризиків; виділити операції з високим рівнем концентрації ризиків в усіх зонах.

Встановлення допустимого значення рівня ризиків за окремими операціями здійснюється в залежності від виду вибраної політики на підприємстві в розрізі окремої операції. Оцінка рівня ризиків промислових підприємств залізничного транспорту логічно обумовлює проведення їх профілактики і управління з метою мінімізації втрат у разі їх виникнення та завершується порівняльним аналізом реального і допустимого рівнів ризиків.

Жоден суб'єкт господарської діяльності не в змозі уникнути всіх ризиків, тому виправданий або допустимий ризик розглядається як необхідна складова стратегії і тактики формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційного розвитку промислових підприємств залізничного транспорту. Отже, механізм прийняття рішень повинен не тільки ідентифікувати ризик, але й дозволяти оцінити, які ризики і якою мірою може прийняти на себе промислове підприємство залізничного транспорту, а також визначати, чи виправдовує очікувана дохідність відповідний ризик.

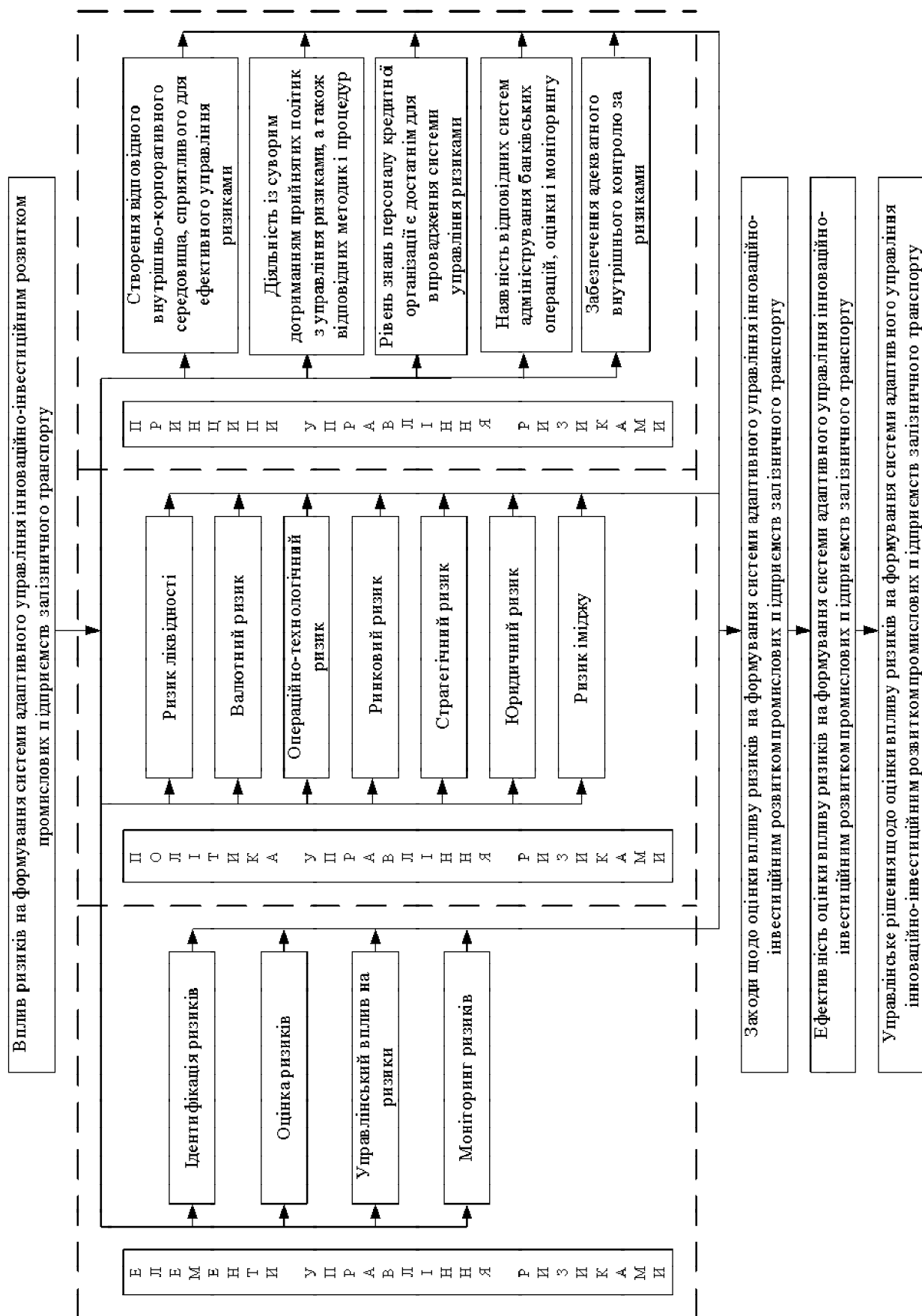


Рис. 3. Концептуальна схема впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту

Мінімізація ризиків реалізується за допомогою спеціальних методів. У системі методів формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційного розвитку промислових підприємств залізничного транспорту основна роль належить внутрішнім механізмам їх нейтралізації.

Внутрішні механізми нейтралізації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційного розвитку є системою методів мінімізації їх негативних наслідків, що здійснюються в рамках самого промислового підприємства залізничного транспорту.

Система механізмів нейтралізації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційного розвитку передбачає використання наступних методів: уникнення впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком, лімітація концентрації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком, хеджування, диверсифікація, розподіл ризиків, самострахування (внутрішнє страхування), страхування та інші. Уникнення впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком. Цей напрям нейтралізації ризиків є найрадикальнішим.

Лімітація концентрації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком. Механізм лімітації концентрації ризиків використовується звичайно за тими видами, які виходять за межі допустимого рівня. Така лімітація реалізується шляхом встановлення на промисловому підприємстві залізничного транспорту відповідних внутрішніх нормативів у процесі розробки політики здійснення різних аспектів діяльності.

Лімітація концентрації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком є одним з найпоширеніших внутрішніх механізмів ризик-менеджменту, що реалізують ідеологію промислового підприємства залізничного транспорту, не вимагаючи високих витрат.

Хеджування впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком шляхом здійснення відповідних операцій з похідними цінними паперами є високоефективним механізмом зменшення можливих втрат при настанні ризикового випадку. Але рівень цих витрат значно нижче, ніж рівень витрат за зовнішнім страхуванням ризиків. Різноманітні форми хеджування ризиків набувають поширення в практиці вітчизняного ризик-менеджменту.

Механізм диверсифікації використовується, перш за все, для нейтралізації негативних наслідків несистематичних (специфічних) видів ризиків. Разом з тим, він дозволяє мінімізувати певною мірою і окремі види систематичних (специфічних) ризиків – валютного, процентного і деяких інших. Принцип дії механізму диверсифікації заснований на розділенні ризиків, перешкоджаючи їх концентрації.

Характеризуючи механізм диверсифікації в цілому, слід зазначити, що він вибірково впливає на зниження негативних наслідків окремих ризиків. Забезпечуючи безперечний ефект в нейтралізації комплексних, портфельних ризиків несистематичної (специфічної) групи, він не дає ефекту нейтралізації переважної частини систематичних ризиків – інфляційного, податкового та інших. Тому використання цього методу носить обмежений характер.

Розподіл ризиків. Механізм цього напрямку нейтралізації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком, заснований на частковому їх трансферті партнерам за окремими фінансовими операціями. При цьому господарським партнерам передається та частина ризиків промислового підприємства залізничного транспорту, за якою вони мають більше нагоди нейтралізації їх негативних наслідків і мають в своєму розпорядженні ефективніші способи внутрішнього страхового захисту.

Самострахування (внутрішнє страхування). Механізм цього напрямку нейтралізації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком заснований на резервуванні підприємством залізничного транспорту частини фінансових ресурсів, що дозволяє подолати негативні наслідки за тими операціями, які не пов'язані з діями контрагентів.

Страхування впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком є захистом майнових інтересів промислового підприємства залізничного транспорту при настанні страхового випадку страховими компаніями за рахунок грошових фондів,

що формуються шляхом отримання від страхувальників страхових премій. У процесі страхування промислового підприємству залізничного транспорту забезпечується страховий захист за всіма основними видами його ризиків – як систематичними, так і несистематичними. При цьому обсяг відшкодування негативних наслідків впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком страховиками не обмежується: він визначається реальною вартістю об'єкту страхування (розміром страхової його оцінки), страхової суми і розміром страхової премії.

ВИСНОВОК

Таким чином, дослідивши основні методологічні та методичні підходи щодо впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту, можна зробити узагальнені висновки: ризик є однією з найскладніших категорій, пов'язаних із здійсненням господарської діяльності і характеризується невизначеністю щодо здійснення тієї чи іншої операції в майбутньому; ризик виникає лише тоді, коли має місце невизначеність, відсутність вичерпної інформації щодо умов прийняття рішень; вплив ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту є системою принципів і методів розробки та реалізації ризикових рішень, що забезпечують всебічну оцінку різних видів ризиків і нейтралізацію їх можливих негативних наслідків; процес управління ризиками включає наступні етапи: ідентифікація, квантифікація, мінімізація та моніторинг; найскладнішим етапом управління є оцінка та вимірювання ризиків; вплив ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком промислових підприємств залізничного транспорту передбачає використання наступних методів: уникнення впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком, лімітація концентрації впливу ризиків на формування системи адаптивного управління інноваційно-інвестиційним розвитком, хеджування, диверсифікація, розподіл ризиків, самострахування (внутрішнє страхування), страхування та інші.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ансофф И. Стратегическое управление. / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – 519 с.
2. Ареф'єва О. В. Планування економічної безпеки підприємства / О.В. Ареф'єва, Т.Б. Кузенко. – К. : Вид-во Європ. ун-ту, 2004.
3. Балабанов И.Т. Риск – менеджмент / И.Т. Балабанов. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 192 с.
4. Бланк И. А. Финансовый менеджмент : учебн. курс / И. А. Бланк. – 2-е изд., перераб. и доп. – К. : Эльга Ника Центр, 2005. – 653 с.
5. Внукова Н.М. Економічна оцінка ризику діяльності підприємств: проблеми теорії та практики / Н.М. Внукова, В.А. Смоляк. – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. – 181 с.
6. Геєць В.М. Суспільство, держава, економіка: феноменологія взаємодії та розвитку / В.М. Геєць. – К.: Інститут економіки та прогнозування НАН України, 2009. – 864 с.
7. Уткин Э. А. Управление рисками предприятия: уч.-практ. пособие // Э. А. Уткин, Д. А. Фролов. – М.: ТЕИС, 2003. – 247 с