УДК 656.135(043):658.7

Т.Ф.ФЕДОРОВА, Т.Є.ЛАСТОВИЧ, Н.О.ОЛЄЙНІКОВА
Харківський національний університет міського господарства імені О.М. Бекетова

ВРАХУВАННЯ РИЗИКІВ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛАНЦЮГА ПОСТАЧАНЬ НЕПРОДОВОЛЬЧОЇ ПРОДУКЦІЇ

Розглянуто поняття ризику та основні види ризику, які можуть зустрічатися в роботі ланцюга постачань непродовольчої продукції. Наведено методи розрахунку ризику. Представлено рекомендації щодо зменшення можливого ризику при роботі ланцюга постачань.

Рассмотрено понятие риска и основные виды риска, которые могут встречаться в работе цепи поставок непродовольственной продукции. Приведены методы расчета риска. Представлены рекомендации по уменьшению возможного риска при работе цепи поставок.

The concept of risk and the main types of risks that may be encountered in the work of the supply chain of non-food products. These methods of calculating risk. Recommendations are made to reduce the potential risk using the supply chain.

Ключові слова: ризик, ланцюг постачань, оцінка, вплив.

Шлях товару від виробника до споживача буває довгим та складним, і на цьому шляху його може очікувати будь-яка несподіванка. Експедирування та перевезення є складовою і невід'ємною частиною сучасних технологій SCM (Supply Chain Management – управління ланцюгом постачань) [1].

Будь-яка ділова активність у ланцюгах постачань пов'язана з ризиком. Але ризик у вітчизняних дослідженнях недостатньо розглядався як наукова категорія. Він був пов'язаний в основному з техногенною сферою. Стрімкий розвиток транспортного бізнесу обумовив необхідність дослідження питань оцінки та управління ризиком.

Інтерес до даної проблематики зумовлений, перш за все, високим потенціалом підвищення конкурентоздатності ланцюгів постачань. Далеко не секрет, що ризики і недовіра до контрагентів підвищують додану вартість продукції, що, в свою чергу знижує її конкурентоздатність. Ризики можливих втрат, закладені у вартості продукції, – це результат недовіри та неефективності роботи ланцюга постачань [2].

Врахування ризиків в господарській діяльності, оцінка ризиків, управління ризиками розглядалися в роботах Шинкаренко В.Г., Гончарова В.М., Ларіної Р.Р., Балуєвої О.В., Овєчкіної О.А., Моргачова І.В., Вікулова В.А., Бутрина А.Г., Лобанова Н., Реброва А., Лобашова О.О., Кондратенко Н.О. [1-5].

Метою статті є врахування ризиків функціонування ланцюга постачань непродовольчої продукції.

На сьогоднішній день існує безліч варіантів поняття «ризик». Так, за [3] під ризиком розуміється ймовірність (загроза) втрати підприємством частини своїх ресурсів, недоотримання доходів або поява додаткових витрат в результаті визначеної виробничої або фінансової діяльності.

Ризик – деяка загроза (небезпека) в майбутньому. Рівень цієї загрози характеризують очікувані витрати [4].

До сьогоднішнього часу склався широкий спектр практичних інструментів, які використовуються для розпізнавання ризиків та їх подальшого аналізу. До них відносяться методи експертних оцінок (SWOT-аналіз, метод Дельфі, листи опитування), метод проектів-аналогів, карти потоків, пряма інспекція, причинно-наслідкова діаграма, аналіз фінансової та управлінської звітності [2].

Для ідентифікації можливих ризиків авторами [2] були розроблені групи ризиків для їх аналізу:

1. Ризики, обумовлені постачальником.
2. Ризики процесу «Постачання».
3. Ризики процесу «Складування, зберігання, транспортування ресурсів».
4. Ризики процесу «Виробництво».
5. Ризики процесу «Збут. Продаж. Маркетинг».
6. Ризики процесу «Транспортування матеріалопотоку».
7. Ризики процесу «Фінансування».
8. Ризики, обумовлені покупцем.

Оцінка ризиків може здійснюватися за двома напрямками: якісний і кількісний. Автори в роботі [4] основною метою якісного аналізу ризику вважають виявлення основних чинників ризиків, а також напрямів та етапів діяльності організації, де може виникнути загроза. Кількісний аналіз, на їх думку, передбачає визначення значень окремих показників, що прямо або опосередковано характеризують рівень ризику. Відповідні значення визначаються як в цілому за діяльністю організації, так і за певними її напрямками.

Найбільш поширеними кількісними методами оцінки рівня ризику за [4] є:

- статистичний метод;
- метод експертних оцінок;
- сценарний метод;
- аналітичний метод (аналіз чутливості);
- метод аналізу доцільності витрат;
- метод використання аналогів.

Згідно теоретичного підходу ризик розраховується [1]:

- на основі логічних суджень, емпірично – шляхом екстраполяції минулих ситуацій та прогнозування їх на майбутнє;

- на основі статистики – шляхом вивчення статистики втрат з встановленням частоти появи визначених рівнів втрат;

- експертно – на основі оцінок інформації, отриманої від експертів;

- розрахунково-аналітично – шляхом побудови кривої розподілу ймовірностей втрат.

Важливе питання у справі управління ризиками – правильно розставлені пріоритети. Іншими словами, вимагається розуміння того, які з ризиків потребують першочергової турботи, а якими можна знехтувати в конкретній ситуації, яка склалася у даної компанії [1].

Згідно з [5] критерієм кількісної оцінки ризику можна вважати імовірність того, що отриманий результат виявиться менше значення, яке вимагається (намічається планом, що прогнозується):

$$R = P \cdot (D_{пл} - D), \qquad (1)$$

де R – критерій оцінки ризику; P – ймовірність; $D_{пл}$ – запланований фінансовий результат; D – отриманий фінансовий результат.

Цей метод дозволяє оцінити рівень ризику тільки після одержання певного результату, у той час коли необхідна оцінка ризику на етапі прийняття рішень.

Критерієм оцінки ризику можна вважати абсолютну величину, що визначається як добуток очікуваної шкоди на імовірність того, що цей збиток відбудеться [5]:

$$R = З_{оч} \cdot P(З), \qquad (2)$$

де R – ступінь ризику; $З_{оч}$ – очікуваний збиток; $P(З)$ – імовірність збитку.

Найбільш значимими та небезпечними групами ризиків в ланцюгах постачань за [2] є ризики, обумовлені покупцем та постачальником, ризики транспортування готової продукції та ризики процесу «Постачання».

Одним з важливих ризиків в роботі ланцюгів постачань автор [3] вважає інноваційний ризик. Серед основних причин можливого виникнення інноваційного ризику можна виділити наступні: зміни економічної активності клієнтів, що обслуговуються; зміни в податковій системі; зміни витрат на оплату праці; зміни цін на паливо; зміни цін на рухомий склад; конкуренція; перевищення собівартості транспортних послуг над ринковою ціною.

До специфічних ризиків при здійсненні перевезень в ланцюгах постачань за [4] можна віднести: ризик вибору і надійності партнера; маркетингові ризики; транспортні ризики; ризики реалізації товару; ризики посилення конкуренції; ризики виникнення непередбачених втрат і зниження прибутків.

Точне і правильне визначення та оцінка ступеня ризику дозволяє визначити напрямки управління ризиками та методи щодо їх зниження або запобігання. Так, автори [4] виділяють 4 напрями вирішення ризиків: ухилення від ризику: пов'язане з ухиленням від заходів і діяльності, що є ризикованими; передача (трансфер) ризику – передача відповідальності внаслідок настання несприятливих подій іншій стороні, наприклад страховій компанії; утримання ризику – це альтернатива вирішення ризику, що полягає у відмові від ухилення і передачі ризику внаслідок певних причин; комбіноване застосування вищенаведених напрямів.

На думку [2] на сьогоднішній час на практиці використовуються різноманітні методи зниження фінального рівня ризиків: ухилення від ризику, локалізація ризику, дисипації, компенсування ризику. Вибір того чи іншого методу зниження рівня ризиків залежить від конкретної ситуації.

Найбільш розповсюдженими методами, що застосовуються для зниження рівня ризику є [4]: диверсифікація; лімітування; розподілення ризику; самострахування (об'єднання ризику); одержання додаткової інформації; планування (бізнес-планування); сукупність управлінських дій щодо нейтралізації внутрішніх і зовнішніх чинників ризику; хеджування; зовнішнє страхування.

Для того, щоб мінімізувати ризик в транспортній діяльності необхідно дотримуватися кілька ключових правил [1]:

1. Створення з контрагентами єдиного ланцюга постачань.
2. Регламентування та нормування операцій у всьому підприємстві.
3. Більш повна автоматизація логістичного ланцюга постачань.
4. Точне нормування всіх елементарних операцій.
5. Мотивація співробітників на якісне та своєчасне виконання своїх конкретних обов'язків.
6. Створення для всього ланцюга постачань єдиної автоматизованої системи управління, планування та обліку витрат як «доданої вартості» товару по кожній логістичній операції.
7. Вибудова системи страхування вантажу з урахуванням специфіки перевезень.

Велика кількість західних компаній розповсюдженим способом захисту від можливого ризику вважає страхування. При пошкодженні або втраті вантажу транспортне підприємство може частково компенсувати свої фінансові втрати. Однак підприємство у першу чергу зацікавлене у збереженні вантажу, тому що обов'язки перед клієнтом при настанні страхового випадку залишаються невиконаними. «Страхувати чи ні?» – це питання повинно розглядатися з точки зору фінансової доцільності, шляхом оптимізації страхових платежів [1].

Необхідно прорахувати всі витрати, які виникають в процесі страхування. Наприклад, потрібно провести більш детальний аналіз страхових платежів за останні п'ять років та виробити генеральну стратегію в області страхування, якої і дотримуватися в майбутньому. Необхідно при цьому виділити ознаки і сформувати групи товарів: які підлягають обов'язковому страхуванню; страхування яких можна перекласти на постачальника або транспортну компанію; які не потрібно страхувати взагалі і по яким для компенсації фінансових ризиків треба виділити статтю в бюджеті компанії [1].

Отже, врахування ризиків у роботі ланцюга постачань дозволяє забезпечити його гнучкість, його адаптацію до зміни ринкової ситуації та використання новітніх методів та технологій управління ризиками.

Комплексний облік усіх ризиків в роботі дозволить керівникам складових ланцюга постачань уникнути великих втрат, зберегти стійку позицію на ринку, а також зберегти потужності виробництва, отримуючи при цьому максимальний прибуток. У подальшому планується проведення більш детального дослідження ефективності роботи ланцюга постачань в залежності від впливу на нього відповідних ризиків.

1. Лобанов Н., Ребров А. Безопасность грузоперевозок // Журнал «Логистика: проблемы и решения». – Х.: Студцентр, 2013 г. – № 1 (44). – С. 41-46.

2. Викулов В.А., Бутрин А.Г. Метод оценки и оптимизации риска в логистической цепи производственного предприятия. // Журнал «Логистика: проблемы и решения». – Х.: Студцентр, 2013 г. – № 2 (45) – С. 28-36.

3. Шинкаренко В.Г., Жарова О.М. Экономическая оценка нововведений на автомобильном транспорте: [учеб. пособие] – К.: Форт, 1999 г. – 160 с.

4. Управління ризиками в логістиці / [Гончаров В.М., Ларіна Р.Р., Балуєва О.В., Овєчкіна О.А., Моргачов І.В.] – Львів: «Магнолія 2006», Луганськ – 2012. – 253 с.

5. Кондратенко Н.О., Лобашов О.О. Інструменти управління та методи оцінки ризиків у логістичних системах. // Комунальне господарство міст: наук.-техн. зб. – Х.: ХНАМГ, 2012. – Вип. 102. – С. 343-350. – Серія: Економічні науки.

Отримано 06.06.2013