

13. Клокар О.О. Вплив основних факторів на трудову мотивацію сільськогосподарських працівників / О.О. Клокар // Економіка АПК. – 2006. – № 5 – С. 139-143.

14. Карамушка А.В. Методологические принципы институциональной теории в исследовании механизма мотивации труда работников сельского хозяйства / А.В. Карамушка // Научные работы ДонНТУ. Серия: экономическая. – № 103(4) – С. 184-189.

15. Югай А.М. Экономические отношения и мотивация труда в сельском хозяйстве (теория и практика) / Югай А.М. – М. : МСХА, 2002 – 582 с.

Надійшла 14.03.2010

УДК 658.7:001.895

В. А. ФАЛОВИЧ

Тернопільський державний технічний університет ім. І. Пулюя

ОЦІНЮВАННЯ РИЗИКУ В ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМАХ ЛАНЦЮГА ПОСТАВОК

Проаналізовано метод управління ризиком в транспортній системі ланцюга поставок з використанням карти, яка дозволяє проведення моніторингу подій в системі координат – ймовірність настання події і наслідок її настання, який характеризується величиною витрат, тривалістю, сферою впливу на інші процеси.

The method of management of risk in transport system of a circuit of deliveries with use of a Supply Chain which permits realisation of monitoring of events in system of coordinates - probability of approach of event and consequence of its approach, which is characterised by expenses' level, duration, sphere of influence on other processes.

Ключові слова: ризик, невизначеність, транспортна система, ланцюг поставок.

Постановка проблеми. Ефективність роботи логістичного ланцюга поставок як прямого, так і зворотного в значній мірі залежить від витрат, які пов'язані із транспортними перевезеннями, тому оцінювання і управління ризиками у цій сфері є необхідним для підприємства, особливо, в час кризи, яка породжує не завжди передбачувані зміни як в зовнішньому, так і внутрішньому середовищах. Умова невизначеності як відсутність своєчасної, повної та достовірної інформації пов'язана з можливістю виникнення в ході здійснення діяльності в транспортних системах несприятливих умов, ситуацій та наслідків, несе безпосередню загрозу і створює певний ступінь ризику. Якість організації управлінської діяльності в транспортній системі повинна оцінюватись саме здатністю керівництва своєчасно виявляти і вирішувати проблеми в умовах невизначеності та конфліктності ситуацій. На практиці це означає здатність передбачати проблеми і будувати свої дії так, щоб виключити або принаймні послабити вплив небажаних наслідків на діяльність системи сьогодні, а також в довгострокових періодах. Для цього менеджеру, підприємцю необхідне вміння використовувати певні методи і прийоми у своїй діяльності, які дозволили б виявляти об'єктивні і суб'єктивні чинники, що породжують ризик; аналізувати виявлені чинники; класифікувати види ризику; проводити комплексну оцінку ступеня ризику за групою показників; встановлювати допустимий рівень ризику; моделювати ризик економічної діяльності; розробляти необхідні заходи зі зниження ступеня ризику чи передачі його іншим суб'єктам господарювання

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ризик притаманний у тій чи іншій мірі будь-якій управлінській діяльності, тому що вона здійснюється під впливом таких чинників, як невизначеність, конфліктність, багатоваріантність, при чому не всі альтернативні варіанти однаковою мірою сприятливі. Ризик (англ. *hazard*) є мірою оцінювання загрози, що може виникати при настанні ймовірно незалежних подій, які є наслідком дій, що здійснюються в результаті прийняття рішень, і є показником стану або події, яка може призвести до збитків [1, 4, 6]. Ризик стосується ситуації, при якій вибір альтернативного варіанту при прийнятті управлінського рішення провокує негативні або/і позитивні наслідки дій з відомими ймовірностями їх настання [2] і виражається комбінацією частот (ймовірностей) настання певної події і безпосередніх наслідків, що пов'язані з нею [2, 5]. Ризик саме в транспортній системі є наслідком подій, які залежать від властивостей трьох факторів впливу на її діяльність, тобто людського фактору, технічного оснащення і зовнішнього середовища, а також відносин, які відбуваються між ними. Розрізняють абсолютне і відносно визначення ризику [4].

Введемо позначення. Нехай, ризик R є добутком ймовірності настання небажаної події P і величини її наслідку C (втрата здоров'я або життя, збиток або ушкодження вантажу і/або засобу транспорту, збитки у виробництві, у фінансовій сфері і оточуючому середовищі). Оцінка ризику полягає у визначенні числового значення ризику і прийнятті рішення щодо допустимості його оцінки його [7]:

$$R = P \times C, \quad (1)$$

$$R = P \times C^k, k \geq 1, \quad (2)$$

де k – коефіцієнт (вага) настання небажаного випадку.

Ймовірність настання небажаної події P можна виразити як частоту настання небажаної події даного типу, частоту витрат часу людини, засобу транспортування на небажану подію при реалізації

процесу. Окрім того, також ймовірність настання небажаної події можна пов'язати зі ступенем результативності використання техніки (засобів) і/або методу (процедури), які призначені для уникнення або обмеження настання небажаної події.

Основні методи аналізу ризиків охоплюють вирішення широкого кола питань, таких як дослідження загроз і операційної готовності (англ. Hazard and Operability Study), аналіз видів, наслідків і критичних меж допустимого ризику (англ. Fault Modes, Effects and Critically Analysis), аналіз дерева прийняття рішення (англ. Fault Tree Analysis), попередній аналіз можливих загроз (англ. Preliminary Reliability Assessment), оцінювання надійності людського засобу (англ. Human Reliability Assessment), який залучений до управління процесом чи його реалізації [3].

Для кількісного аналізу ризику використовують різні методи. Серед них [1], як показують дослідження, найбільш поширеними для вирішення економічних проблем є такі:

- 1) метод аналогій;
- 2) аналіз еластичності (вразливості);
- 3) аналіз методами імітаційного моделювання;
- 4) аналіз ризику можливих збитків тощо.

Детальний аналіз цих методів подано в [1], при чому досліджено їх переваги і недоліки, виділено типові зони ризику (безризикова зона, зона допустимого ризику, зона критичного ризику і катастрофічного ризику). Особливу увагу підприємство мусить приділяти подіям, які попадають в дві останні зони – зону критичного ризику, тобто область можливого отримання таких збитків, що перевищують обсяг очікуваних прибутків, і зону катастрофічного ризику, тобто область настання подій, які можуть призвести до банкрутства підприємства і його закриття. До катастрофічного ризику також відносять ризик, пов'язаний з безпосередньою загрозою для життя людей чи екологічною катастрофою.

Формулювання цілей статті. Метою статті є розроблення і впровадження системи моніторингу процесом управління ризиком в транспортній системі ланцюга поставок, що необхідно для забезпечення стабільності транспортного процесу на практиці, а також є запорукою фінансової стабільності для учасників ланцюга поставок.

Виклад основного матеріалу. Розглянемо чинники, які впливають на результативність управління ризиком в транспортній системі, в якій відповідальність за ризик переважно розподіляється в тій чи іншій мірі на всіх учасників ланцюга переміщення матеріального потоку від виробника до споживача (рис.1).

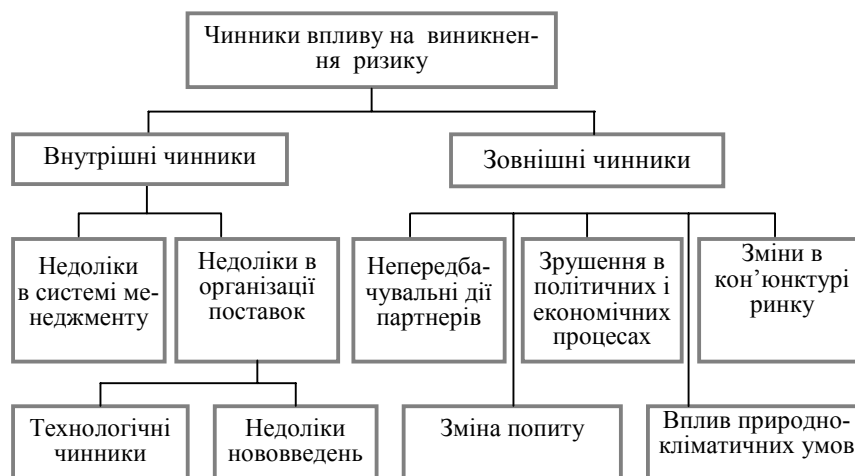


Рис. 1. Чинники впливу на виникнення ризику в транспортній системі ланцюга поставок

Алгоритм управління ризиком переважно складається із таких етапів: ідентифікація ризикової проблеми, діагностика проблеми і ранжування ризиків, збір інформації про джерела і об'єкти ризику, аналіз чинників впливу, аналіз можливих наслідків ризикової події в конкретній ситуації; розроблення критерію оцінювання ефективності управління ризиками в кожній ситуації; доведення до виконавців, виконання, контроль за виконанням рішень.

Внутрішня система моніторингу дій в системі транспортування є ефективним інструментом зменшення ризику настання можливих некорисних випадків. Оцінка ризику на практиці вимагає впровадження методології управління предметними діями учасників з врахуванням попередніх аспектів процесу, які захищали б від настання можливих некорисних випадків.

Істотним питанням є розроблення методики ідентифікації потенційних джерел можливих загроз з визначенням їх наслідків і ймовірності їх настання на підприємстві, а також вивчення механізмів генерації майбутніх загроз в результаті настання передуючих загроз і властивостей підсилення їх сукупного настання в практичній діяльності.

В транспортному процесі настання некорисних подій можна виразити з використанням наступних параметрів:

- 1) наслідок настання події, який характеризується, насамперед, величиною витрат, сферою впливу, терміном її тривалості,
- 2) ймовірність настання події, встановленої з використанням власного досвіду менеджера на основі даних підприємства, а також інших підприємств з тієї самої галузі з врахуванням умов їх діяльності. Часто її визначення здійснюється експертним методом.

В системі координат цих параметрів можна побудувати карту використати її як спосіб управління ризиком в транспортній системі (рис. 2).

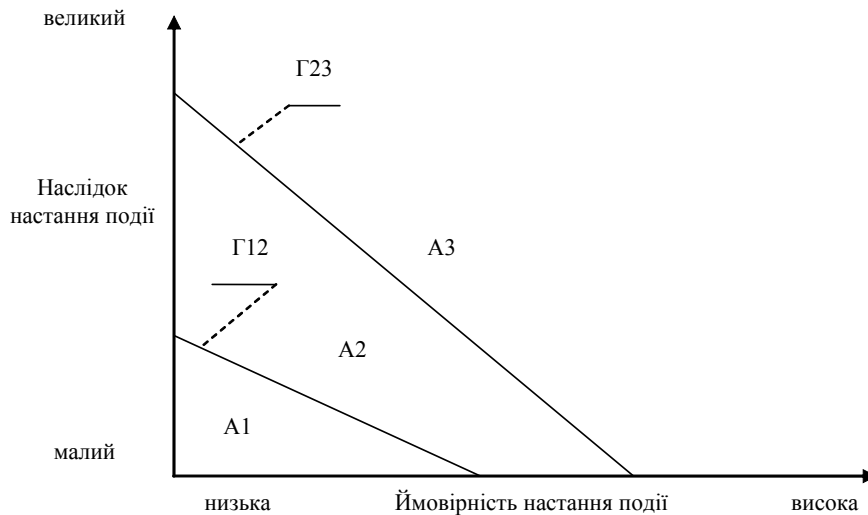


Рис. 2. Карта управління ризиком в транспортній системі підприємства

На рис. 2 нанесено лінії Г12 і Г23, які визначають границі (межі) настання ризику певної події (акцептований і допустимий). В результаті отримуються поділ на три зони: А1, А2, А3, які характеризують можливі події відповідно як:

- 1) акцептована подія А1 (регламентована певними нормами, процедурами, іншими документами права), настання якої не призводить до затримки транспортного процесу, але після її реєстрації необхідно здійснити дії, які б пояснили і мінімізували умови її настання в майбутньому;
- 2) допустима подія А2, настання якої призводить до затримки транспортного процесу, потребує здійснення дій, які пояснюють і виключають умови її настання в майбутньому; крім того рекомендується впровадження процедури аналізу визначення акцептованого рівня ризику;
- 3) недопустима подія А3, яка вимагає термінової затримки транспортного процесу, здійснення дій, які пояснюють і забезпечують виключення умов її настання в майбутньому; процес не може розпочатися ані продовжуватися поки не зменшиться рівень ризику до допустимого (лінія Г23, рис. 2).

Визначення сфер різного ступеня ризику в транспортній системі є компетенцією власного стратегічного рішення підприємства, яке повинно узгоджуватись з суспільними і індивідуальними очікуваннями щодо ризику (суспільний ризик, індивідуальний ризик) [2] з врахуванням умов предметного середовища діяльності, а тим більше з діючими нормами і стандартами права в державі.

Акцептований рівень ризику виражається числом і визначає рівень, який прийнятний для людей, що наражаються на певні загрози в середовищі праці і поза ним з різних причин (наприклад, з причин суспільних, етичних, економічних, ринкових, технологічних, інших). Допустимий рівень ризику визначається граничним рівнем безпеки щодо умов праці, визначених певними правовими актами або в нормами, які їм відповідають.

Визначення ризику передбачає реєстрацію різноманітних наслідків можливих подій, в тому числі аварій, виражених через випадки настання події загибелі людей, втрати належного рівня їх здоров'я, нанесення матеріальних збитків [1]. В методології аналізу ризику слід враховувати наскільки можливе число категорій різних видів наслідків можливих подій, при чому смертельні випадки розглядаються як представницькі, що виражають і інші категорії збитків.

Висновок. В оцінці ризику в транспортній системі істотним питанням є врахування властивостей засобів транспорту і умов їх використання. Спільним є формулювання вимог в сфері забезпечення безпеки людей як споживачів і операторів засобів транспорту у сфері праці. Для засобів транспорту істотним є розроблення інтегрованої системи формування ризику здійснення різних дій, тому що має місце їх взаємодія з іншими засобами праці, в результаті якої існує гіпотетичне припущення впливу і цих засобів на рівень експлуатаційної безпеки.

Ключовим у формуванні ризику в транспортних системах є її здатність до залучення вихідних продуктів (інформації), генерованих тими, хто бере участь в переміщенні вантажу (людей), а надалі їх інтеграція (з врахуванням фаз життя засобів транспорту) для якісної і кількісної оцінки, а також перетворення на вхідні корисні продукти в процесі прийняття рішень, яке скероване на безпечне управління.

Література

1. Вітлінський В. В., Великоіваненко Г. І. Ризикологія в економіці та підприємстві: Монографія. — К.: КНЕУ, 2004. — 480 с.
2. Донець Л.І. Економічні ризики та методи їх вимірювання: Навч. посібник. — К.: Центр навчальної літератури, 2006. — 312 с.
3. Hansson S.O. Decision Theory: A Brief Introduction. Royal Institute of Technology (KTH), Stockholm, 2005.
4. Kaczmarek T.T. Ryzyko i zarządzanie ryzykiem: ujęcie interdyscyplinarne. Difin, Warszawa, 2008.
5. Koornstra M. J. Risk adaptation theory. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, v. 12 (1), p.77-90, January 2009.
6. Melchers R.E. Probabilistic risk and hazard assessment. Proceedings of the Conference on Probabilistic Risk and Hazard Assessment, Newcastle, 22-23 September 1993.
7. Szpytko J. Human Reliability Model. Model niezawodności operatora urządzeń. Journal of KONBIN, 5(8), p. 193-204, 2008.

Надійшла 14.03.2010

УДК 339.138:330.341.1

Л. В. ПОГРЕБНЯК, І. І. ГАВРИЛЮК
Львівський національний аграрний університет

МАРКЕТИНГОВІ АСПЕКТИ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Інноваційний чинник стає вирішальною умовою розвитку аграрного сектора. Сподівання, що вступ України до СОТ автоматично призведе до розв'язання всіх економічних проблем, були щонайменше наївні та безвідповідальні.

An innovative factor becomes the decision condition of development of agrarian sector. Hopes, that entering of Ukraine to WTO automatically will result in the decision of all economic problems, were at least naively and irresponsibly.

Ключові слова: інноваційна діяльність, інвестиції, іноземний капітал, конкурентні переваги, економічна безпека.

У найближчій і довгостроковій перспективі врахування інноваційного чинника стає вирішальною умовою подальшого розвитку сучасних економічних систем, які виникли під впливом світової економічної кризи. Економічного зростання в Україні можна досягти лише на інноваційній основі за активного використання сучасних науково-інноваційних розробок.

Оцінка розвитку інноваційного потенціалу є актуальним завданням, оскільки його вирішення дає змогу приймати стратегічні і тактичні рішення щодо можливостей його відтворення, а також розвитку його стійких конкурентних переваг в умовах СОТ.

Проблемам інноваційного розвитку економіки присвячені роботи вітчизняних науковців: П. Губенка, А. Гринькова, О. Зінченка, В. Ільчука, Л. Федулової, Л. Дременко та ін. [1-5]. Проте, не повністю досліджений сучасний стан розвитку інноваційної діяльності та необхідні умови їх відтворення.

Цілі статті: дослідити сучасний стан розвитку інноваційної діяльності, встановити й запропонувати можливості швидкого відтворення інноваційного потенціалу країни, окремого регіону, а також визначити перспективи його розвитку.

Село – це продукти харчування, сировина для промисловості. Ці та інші важливі функції села піднімають його до рівня загальнонаціонального інтересу, продовольчої незалежності і національної безпеки, збереження і примноження традицій і культури українського народу.

Тут доречно нагадати, що в останні роки радянського періоду Україна щорічно мала зерна 51-52 млн. тонн, м'яса 6,5 млн. тонн, молока 24,5 млн. тонн, цукру 6,5 млн. тонн. Зокрема позитивну роль у 80-х роках відігравав колективний підряд. За окремим трудовим колективом, який самостійно здійснював господарську діяльність, закріплювалися засоби виробництва. Трудовий колектив отримував від господарства всі необхідні матеріали, сировину й віддавав йому одержану продукцію. Але частина прибутку використовувалась для матеріального стимулювання членів трудового колективу. Саме це й пробуджувало бажання у працівників до певного підвищення продуктивності праці й якості продукції [5]. Зараз у це навіть важко повірити.

За роки незалежності великотоварне виробництво в Україні зменшено, матеріально-технічну базу розтягнуто, колись потужний агропромисловий комплекс зруйновано і відкинуто на півстоліття назад. І ось на колінах і з лопатою, вилами і сапою в руках Україна стала членом СОТ.