

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет

ПРОБЛЕМИ
СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ
В ЕКОНОМІЦІ

ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ

Випуск 29

Київ 2009

Збірник присвячено актуальним проблемам використання системного підходу при дослідженні соціальних та технічних систем.

Розрахований на наукових працівників та фахівців, які займаються питаннями створення, дослідження та використання організаційних, організаційно-технічних та економічних систем.

Головний редактор - Загорулько В.М., д.е.н., проф., (штатний працівник НАУ)

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ.

Тематична спрямованість з економічних наук:

Жаворонкова Г.В., д.е.н., проф., (штатний працівник НАУ); Коба В.Г., д.е.н., проф.; Кулаєв Ю.Ф., д.е.н., проф., (штатний працівник НАУ); Ложачевська О.М., д.е.н., проф., (штатний працівник НАУ); Матвеев В.В., к.е.н., доц., (штатний працівник НАУ); Мова В.В., д.е.н., проф.; Петровська С.В., к.е.н., доц. (штатний працівник НАУ); Рибалкін В.О., д.е.н., проф., (штатний працівник НАУ); Яценко Л.А., д.е.н., проф., (штатний працівник НАУ).

Тематична спрямованість з технічних наук:

Азарсков В.М., д.т.н., проф. (штатний працівник НАУ); Дем'янчук В.С., д.т.н., проф.; Олешко Т.І., д.т.н., проф. (штатний працівник НАУ); Пономаренко Л.А., д.т.н., проф.; Сидоров М.О., д.т.н., проф. (штатний працівник НАУ); Соломенцев О.В., д.т.н., проф. (штатний працівник НАУ); Юн Г.М., д.т.н., проф. (штатний працівник НАУ).

Збірник входить до переліку видань, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора та кандидата з технічних та економічних наук. – Перелік №1 (Додаток до Постанови президії ВАК України від 09.06.99р. №1-05/7) / Бюлетень ВАК України. – 1999. – №4.

Друкується за постановою вченої ради НАУ (протокол №7 від 22.04.09).

Видання про державну рестрацію друкованого засобу масової інформації серія КВ № 8776 від 24.05.2004 року.

ISBN 5-7763-4415-8

© Колектив авторів, 2009

РОЛЬ І МІСЦЕ ІНТЕГРОВАНИХ БАЗ ДАНИХ У РОЗПОДІЛЕНІЙ ІНФОРМАЦІЙНІЙ СИСТЕМІ ВАК УКРАЇНИ

Розроблена структура інформаційної системи ВАК України. Досліджені питання інтеграції неоднорідних баз даних, а також розглянуті різні аспекти побудови інтегрованих розподілених баз даних, придатних до використання в процесі атестації наукових кадрів.

Розроблена структура інформаційної системи ВАК України. Исследованы вопросы интеграции неоднородных баз данных, а также рассмотрены различные аспекты построения распределенных баз данных, пригодных для использования в процессе аттестации научных кадров.

The IT system structure for VAS-Ukraine have been developed. The issues of numerous databases integration are investigated. Various distributed databases construction aspects are considered, usable for scientific specialists attestation process.

У роботах [1, 2] була розглянута низка проблем, пов'язаних із застосуванням інформаційних технологій у процесі атестації наукових кадрів вищої кваліфікації – докторів і кандидатів наук. Бгато із цих проблем у суттєво технічному плані зводиться до створення, наповнення та організації експлуатації інтегрованих баз даних із відповідними системами управління базами даних (СУБД). До таких баз даних повинна, зокрема, входити інформація про фахівців за різними галузями знань, які можуть бути експертами ВАК, опонентами на захистах дисертацій, членами спеціалізованих вчених рад. Зараз інформація про таких фахівців розосереджена у різних галузевих та відомчих базах даних, які побудовані за різними моделями даних із різними мовами запитів тощо. Це викликає суттєві труднощі при створенні інформаційної системи ВАК України, спроможної стати дієвим механізмом докорінної модернізації атестаційного процесу, надання йому нових рис, співзвучних сучасному інформаційному суспільству.

Інтеграція розподілених баз даних виявляється ключовою проблемою, розв'язання якої багато в чому залежить від рівня розвитку сучасних методів і засобів комп'ютеризованих інформаційних технологій. Як категорія інтегрована розподілена база даних визначає клас складних і неоднозначних інформаційних об'єктів, механізми побудови і управління якими сьогодні є найактуальнішими.

наявність сертифікатів якості пропонованих послуг компаній-аутсорсерів та їх відповідність, регіональна доступність тощо.

Впровадження оптимальної стратегії управління ризиками аутсорсингу ДПА передбачає необхідність постійного контролю за станом ризиків і своєчасного реагування при їх можливих відхиленнях. Контроль над ризиками аутсорсингу ДПА забезпечується вищим керівництвом аеропорту і здійснюється на основі проведення постійного моніторингу за ризиками, їх переоцінки та коригування, а також прийняття своєчасних оперативних рішень при відхиленнях від отриманих кількісних показників.

Висновки. Таким чином, на основі проведеного дослідження було встановлено, що аутсорсинг логістичної інфраструктури може мати для аеропорту як позитивні, так і негативні наслідки, спричинені виниклими різноманітними ризиками, які в подальшому можуть призвести до погіршення стану вьобого ланцюга доставки. Тому важливим завданням для керівництва аеропорту при прийнятті рішення щодо передачі об'єктів власної логістичної інфраструктури на аутсорсинг є ідентифікація ризиків аутсорсингу, їх якісний та кількісний аналіз, розробка заходів щодо їх оптимізації та ефективного управління. Наукові дослідження проблеми ризиків аутсорсингу ДПА мають практичну цінність та можуть бути продовжені в напрямку удосконалення існуючих методів управління ними та розробки моделей щодо їх оптимізації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Економіка підприємства [Текст]: підручник / За заг. ред. д.е.н., проф. Д.Г. Мельника. – Суми: ВТД «Університетська книга», 2004. – 656 с.
2. Корпоративна логістика. 300 ответов на вопросы профессионалов [Текст] / Под общ. и науч. ред. проф. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА – М, 2006. – 976 с.
3. Будрина, Е.В. Проблема выявления, идентификации и оценки логистических рисков [Текст] / Е.В. Будрина // Материалы международной конференции «Логистика в современном бизнесе». – М.: Изд-во ГУ-ВШГУ, Международный центр логистики, 2001. – С. 98-104.
4. Економіка логістичних систем [Текст]: монографія / М. Васелевський, І. Білик, О. Дєйнега, М. Довба, О. Костюк, Є. Крикавський. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
5. Швед, О.И. Многокритериальное решение задачи выбора логистического провайдера [Текст] / О.И. Швед, Е.Н. Живницкая // Инженерный вестник. – 2005. – № 1(20). – С. 74-78.
6. Швед, О.И. Программная поддержка выбора логистического провайдера и оптимизации логистической деятельности компании [Текст] / О.И. Швед, Е.Н. Живницкая // Инженерный вестник. – 2006. – № 1(21)/3. – С. 290-293.
7. Турина, А.С. Идентификация логистических рисков авиакомпании [Текст] / А.С. Турина // Актуальні проблеми економіки. – 2004. – № 8. – С. 76-81.

ЗМІСТ

Касаткіна Н.В., Пономаренко Л.А., Філатов В.О., Матвєєв В.В., Крутлик С.В., Говєєва А.І., Олєшко Т.І., Ратушна Н.В., Ю.П. Колбушкін, Мова В.В., Жаворонкова Г.В., Жмуденко В.О., Ложаєвська О.М., Петровська С.В., Шевченко А.В., Миронюк В.О., Паламарчук Ю.А., Ковтун О. І., Тищенко В.Н., Ареф'єв С.О., Родченко В.В., Козлок І.О., Войтенко Т.М., Тадеєв Ю.П., Полторацька О.Т., Кам'янецька О.В., Апарова О.В.	Роль і місце інтегрованих баз даних у розподіленій інформаційній системі ВАК України	3
Методика оцінки ефективності кооперативної діяльності підприємств	8	
Механізм організації впливу на контрагентів авіатранспортних підприємств	19	
Вплив запасів нафти і нафтопродуктів на ціну авіапалива	23	
Структура системи підтримки прийняття рішень по стратегічному управлінню фінансовими потоками у НАК «Нафтогаз України»	26	
Антимонопольне регулювання в системі економічної безпеки АПК України	33	
Макроекономічні чинники інтеграційної стратегії України	38	
Комплекс маркетингу авіакомпанії, що здійснює пасажирські перевезення	45	
Аналіз та умови активізації інноваційно-інвестиційної діяльності регіонального рівня	50	
Ризики управління парком повітряних суден авіакомпанії	57	
Роль пасажирського транспортного терміналу в інфраструктурі аеропорту	61	
Фінансові аспекти управління водокористуванням	67	
Обґрунтування чинників оцінки організаційного потенціалу в контексті інвестиційної привабливості підприємств	73	
Проблеми оцінки можливостей виживання та поступового розвитку підприємства	82	
Сучасні проблеми формування інвестиційної діяльності транспортних підприємств	88	
Економіко - математичне моделювання міжнародних торгових операцій	94	
Перспективи розвитку співпраці з міжнародними авіаційними організаціями	99	
Еволюційний розвиток розуміння поняття «паблік рілейшнз»	105	
Резерви підвищення економічної ефективності авіатранспорту як складової ефективності економіки країни	111	

Раменська С.Є., Використання принципів і методів франчайзингу в системі ефективного розподілення товарів..... 118

Саброва І.М., Визначення вартості нерухомості на кінець Олійник Г.Ю. розрахункового періоду..... 127

Блиндарук В.В. Механізм бюджетного фінансування підприємств комунальної власності міста Києва (на прикладі комунального підприємства «Київпастранс»)..... 133

Мельник Н.О. Базові складові ресурсозбереження на Україні..... 140

Онищенко О.В. Low-cost технології на українському ринку авіаперевезень..... 147

Костюченко Л. В. Реструктуризація системи управління матеріально-технічним забезпеченням залізничної галузі..... 157

• Попов В.І. Передумови виникнення стратегічних розривів в діяльності авіакомпанії..... 161

Паламарчук В.А. Задачі інноваційного маркетингу в умовах економічної нестабільності..... 169

Пристайко О.П. Моделювання механізму варіативних форм взаємодії виробничо-господарських суб'єктів по наданню авіатранспортної послуги..... 173

Григорак М.Ю., Ризики аутосорсингу логістичної інфраструктури Соколова О.Є. аеропорту..... 180

М.Ю. Григорак, О.С. Соколова

РИЗИКИ АУТСОРСИНГУ ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ АЕРОПОРТУ

У статті досліджено теоретичні аспекти ризиків аутсорсингу логістичної інфраструктури аеропорту (ЛІА). узагальнено класифікацію ризиків аутсорсингу ЛІА та запропоновано напрямки щодо їх мінімізації.

В статті досліджено теоретичні аспекти ризиків аутсорсингу логістичної інфраструктури аеропорту (ЛІА). обобщено классификацию рисков аутсорсингу ЛИА и предложены направления относительно их минимизации.

In the article probed theoretical aspects of risks of outsourcing of logistic infrastructure of airport (LIA). generalized classification of risks of outsourcing of LIA and directions are offered in relation to their minimization.

Постановка проблеми. Протягом останнього десятиріччя відбулися різкі зміни в технологіях ведення бізнесу (а саме, глобалізація торгівлі, бенчмаркінг, істотне поліпшення комунікації і розповсюдження Інтернет), що спричинило помітне ускладнення умов ухвалення управлінських рішень, а головним завданням менеджерів стало забезпечення конкурентоспроможності організації у всіх видах діяльності. Ефективність діяльності аеропорту в умовах глобалізації і концентрації вантажопотоків значною мірою залежить від ступеня використання логістичної інфраструктури та від комплексу організаційно-економічних заходів щодо стимулювання попиту на логістичні послуги в аеропорту. Відомо, що значна кількість іноземних компаній практикують передачу власних логістичних функцій на аутсорсинг, починаючи з вирішення питань оптимізації схем доставки вантажу і закінчуючи передачею управлінських функцій над повним комплексом транспортно-логістичних робіт. Залучення до співпраці логістичних посередників під час просування вантажного потоку від ринку сировинних матеріалів до ринку споживачів дозволяє скоротити обсяги інвестицій у допоміжні процеси, зменшити собівартість транспортно-логістичних послуг, а також гнучко реагувати на зміни зовнішнього та внутрішнього середовищ, що впливає на підвищення результативних показників діяльності конкретного транспортного підприємства, зокрема авіаційного.

Формування оптимальної логістичної інфраструктури аеропорту – це ризикований довгостроковий проект, реалізація якого вимагає значних капітальних інвестицій, на що більшість вітчизняних аеропортів сьогодні фактично не спроможні. Аутсорсинг є одним з ефективних методів залучення додаткових інвестицій та зниження загальних логістичних витрат підприємства. Потенційним аутсорсером логістичної інфраструктури аеропорту може бути логістична або хендлінгова компанія, транспортно-

експедційне підприємство або інший посередник, що зможе запропонувати споживачам досить широкий і якісний спектр логістичних послуг.

Важливо підкреслити, що прийняття рішення щодо вибору альтернативи передачі аеропортом функцій управління логістичною інфраструктурою на аутсорсинг та його умов, мають стратегічний характер і повинні базуватися на достатньо вагомому економічному обґрунтуванні з обов'язковою ідентифікацією ризиків, що можуть виникати при реалізації такої концепції розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У загальному розумінні, «ризик» являє собою ймовірність або загрозу незиконання конкретних дій або рішень у результаті впливу різноманітних негативних факторів. Ризик як економічна категорія – це зароза втрати підприємством частини своїх ресурсів, недоодержання доходів або понесення додаткових витрат у результаті здійснення конкретних видів виробничої і фінансової діяльності [1]. Ризик в логістиці – це ймовірність настання події, що призводить до втрат або збитків в логістичній діяльності [2, 3].

Традиційно до ризиків логістичної діяльності відносять [2, 4]:

– комерційний ризик (проявляється у зриві постачання або недопостачанні продукції, порушенні строків постачання, невиконанні фінансових зобов'язань тощо);

– природний ризик (ризик втрати майна у логістичних процесах через несприятливі природні умови);

– ризик, зумовлений розкраданням товарно-матеріальних цінностей, що прийматиме участь у логістичних процесах;

– екологічний ризик (ризик виникнення відповідальності за збитки, завдані логістичною інфраструктурою довкіллю);

– ризик виникнення цивільної відповідальності за збиток, який завдається юридичним і фізичним особам логістичною інфраструктурою;

– технічний ризик, що пов'язаний із експлуатацією об'єктів логістичної інфраструктури;

– валютні ризики (виникають під час здійснення логістичних процесів і класифікуються на курсові та інфляційні ризики);

– платіжні ризики (виникають при використанні ненадійних форм розрахунків за надані логістичні послуги).

Невирішена раніше частина загальної проблеми. Аналіз наукової літератури [1-4] показав на достатньо вагоме теоретико-методологічне обґрунтування проблем, пов'язаних з ризиками взагалі, і, зокрема, в логістичній діяльності. Проте в науковому колі питання, що стосуються ризиків аутсорсингу логістичної інфраструктури аеропорту, майже не досліджувалися вченими або мають фрагментарний характер. Саме тому виникає необхідність у з'ясуванні сутності і визначенні ризиків аутсорсингу логістичної інфраструктури аеропорту (ЛІА), а також у розробці заходів щодо їх мінімізації у вітчизняних авіапідприємствах.

Мета та виклад основного матеріалу. Метою даної статті є визначення особливостей ризиків аутсорсингу логістичної інфраструктури

аеропорту, узагальнення їх класифікації, а також пошук ефективних шляхів щодо мінімізації ризиків аутсорсингу у вітчизняних авіалінійних підприємствах.

Зростання попиту на аутсорсинг транспортно-логістичних послуг, а також актуальність питання щодо вибору логістичного оператора пов'язано зі складністю системи доставки вантажного потоку від ринку сировинних матеріалів до ринку споживачів, що обумовлює необхідність співпраці з професійними логістичними посередниками. Завдяки цьому виникає можливість скоротити інвестиції в логістичну інфраструктуру та допоміжні процеси, зменшити їх собівартість, гнучко реагувати на зміни зовнішнього та внутрішнього середовища авіалінійних підприємств, а також покращити показники фінансово-господарської діяльності не тільки окремого суб'єкта господарювання, а і ланцюга доставки в цілому.

До пакету послуг логістичних провайдерів можуть входити: транспортування, складування, вантажопереробка (укрупнення та розукрупнення вантажів, перефасування, зберігання) рекомендації до вибору раціональних логістичних рішень, консалтингові, інжинірингові, маркетингові, інформаційні послуги [5,6]. Передача аеропортом логістичних професійних логістичних послуг провайдеру дозволяє авіалінійним підприємствам зосередитися на своїх «основних можливостях», тобто сконцентруватися на тій діяльності, яку аеропорт виконує краще (враховуючи статистичні дані до такої діяльності в сучасних вітчизняних аеропортах можна віднести обслуговування пасажиропотоків), а не здійснювати безпосередній контроль над тими видами діяльності, які більш ефективно може виконувати компанія-аутсорсер. Слід додати, що в умовах аутсорсингу аеропорт стає учасником єдиного інформаційного простору в ланцюгу доставки вантажного потоку, найбільш ефективно використовує власний капітал (обіг основних фондів значно збільшується при зниженні витрат на утримання логістичної інфраструктури), а також сприяє скороченню загальної собівартості всього ланцюга доставки.

Незважаючи на те, що аутсорсинг є одним з ефективних методів зниження логістичних витрат підприємства, як і будь-який інший вид діяльності, на практиці він характеризується наявністю певних ризиків. На думку авторів, ризик аутсорсингу логістичної інфраструктури аеропорту – це достатньо складна економічна категорія, що має імовірнісний характер, та, в загальному розумінні, представляє собою загрозу погіршення фінансово-економічних показників діяльності конкретного аеропорту при передачі функцій управління процесами вантажопереробки та об'єктів логістичної інфраструктури на аутсорсинг сторонній компанії.

Під час прийняття рішення щодо доцільності передачі певного логістичного процесу аеропортом на аутсорсинг, необхідно провести діагностику можливих ризиків, виявити їх природу та ступень впливу на діяльність авіалінійних підприємств, а також визначити напрямки щодо їх усунення.

Важливим з етапів дослідження ризиків аутсорсингу ПДА є узагальнення їх класифікації за певними ознаками, що дозволяє, в

подальшому, більш глибоко їх проаналізувати, визначити методику їх оцінки та запропонувати заходи щодо їх мінімізації (рис. 1).

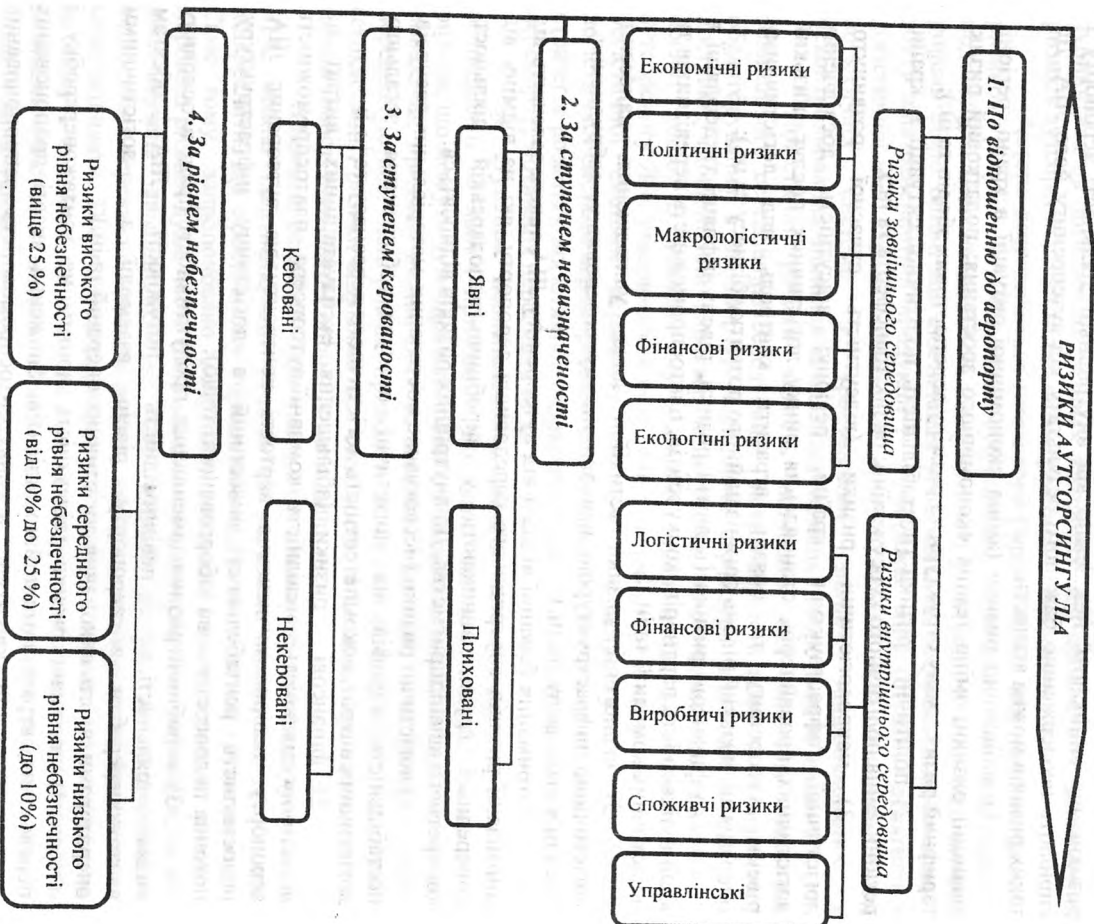


Рисунок 1. Класифікація ризиків аутсорсингу логістичної інфраструктури аеропорту (ПДА).

Отже, по відношенню до аеропорту ризики аутсорсингу доцільно розподілити на два класи: ризики зовнішнього та внутрішнього середовища.

Ризики зовнішнього середовища являють собою сукупність тих ризиків, що виникають незалежно від внутрішньої діяльності аеропорту і сприяють неодержанню бажаного результату від аутсорсингу його ПА. До таких ризиків можна віднести:

- 1) економічні ризики (зміна економічної ситуації в країні, регіоні; авіаційні ризики; зміна темпів економічного зростання; податковий ризик; тарифний ризик; зміну структури та розміру аеропортних зборів та ін.);
- 2) політичні ризики (нестабільність політичної ситуації в країні, регіоні; зміна політичного курсу країни; ризик трансфера та ін.);
- 3) макрологістичні ризики (відсутність сучасної розвинутої логістичної інфраструктури країни, регіону; відсутність досвідчених логістичних провайдерів, становлення ринку логістичних послуг, низький рівень аутсорсингу та боязнь втратити контроль над логістичними операціями, низький рівень організаційного розвитку бізнесу та ін.);
- 4) фінансові ризики (валютні ризики, рівень інфляції та дефляції в країні, ліквідність партнерів, конкурентів, платоспроможність перевізників та логістичних компаній та ін.);
- 5) екологічні ризики (стихийні лиха, ушкодження, нанесенні логістичною інфраструктурою навколишньому середовищу, забруднення і викиди в атмосферу та ін.).

Отримання бажаної віддачі від аутсорсингу ПА також залежить від мінімізації ризиків внутрішнього середовища аеропорту, які на відміну від попередньої групи, виникають у виробничо-господарській діяльності конкретного авіапідприємства. До внутрішніх ризиків відносяться:

- 1) логістичні ризики (несвочасне постачання матеріальних ресурсів, нестабільність тарифів на логістичні послуги, збільшення загальних логістичних витрат, некомпетентність логістичного персоналу та ін.);
- 2) фінансові ризики (збільшення експлуатаційних витрат на логістичну діяльність, ліквідність компанії-аутсорсера, платоспроможність аеропорту, невірне визначення вартості контракту на аутсорсинг ПА, недостатність рентабельності інвестицій в логістичну інфраструктуру, поточна та довгострокова заборгованість тощо);
- 3) виробничі ризики (зменшення продуктивності праці в основних видах діяльності, невідповідність потужності ПА обсягам вантажопереробки в аеропорту, рівень взаємодії з логістичними операторами, якість виконання логістичних операцій та ін.);
- 4) споживчі ризики (відсутність попиту на вантажопереробку і перевезення, втрата потенційних клієнтів, зниження якості пропонованих послуг вантажній клієнтурі, неконкурентоспроможність запропонованих транспортно-логістичних послуг, невідповідність цінності та вартості послуг для споживачів та ін.);
- 5) управлінські ризики (неефективне управління об'єктами ПА та процесами вантажопереробки, втік конфіденційної інформації, втрата контролю/моніторингу над компанією-аутсорсером, правові ризики та ін.).

Специфічність ризиків аутсорсингу ПА визначається завдяки проведеному глибокому аналізу кожної окремої групи ризиків зовнішнього та внутрішнього середовища того чи іншого аеропорту. Зокрема, хотілося б зупинитися на логістичних ризиках аеропорту, що провокують виникнення ризиків аутсорсингу ПА під впливом різноманітних чинників.

Автори дотримуються точки зору Гуріної А. С., яка під логістичним ризиком розуміє «...об'єктивно-суб'єктивну категорію, що пов'язана з подоланням невизначеності та конфліктності у ситуації неминучого вибору рішень щодо організації постачання матеріальних ресурсів, виробництва і збуту авіатранспортної продукції і відображає міру (ступінь) досягнення логістичної місії і цілей логістичної стратегії, невдачі та відхиленні від цілей логістичної системи з урахуванням впливу контрольованих і неконтрольованих чинників за наявності прямих і зворотних зв'язків» [7].

Логістичні ризики можуть виникати під впливом чинників зовнішнього середовища серед яких: невизначеність попиту на вантажне обслуговування в аеропорту, ускладнена структура взаємодії в ланцюгу доставки, імовірнісний характер конкурентів, початальників, споживачів послуг тощо. В умовах внутрішнього середовища, логістичні ризики аутсорсингу ПА утворюються виходячи з таких джерел, як: рівень розвитку логістичної системи аеропорту та його інфраструктури, потенціал логістичної системи аеропорту, обрана система логістичного сервісу, обрана стратегія розвитку логістичної інфраструктури і її узгодження зі стратегією аеропорту, мотивація персоналу та ін.

За ступенем невизначеності, ризики аутсорсингу ПА доцільно розподіляти на явні і приховані. До явних (детермінованих) відносяться ризики, що можуть бути ідентифіковані з більшою точністю. Слід додати, що поведінка, причини виникнення та можливі наслідки таких ризиків добре передбачуються. Явні ризики приводять до безповоротних втрат. Приховані (стохастичні) ризики відрізняються складністю в їх виявленні та фактичної неможливості проведення оцінки їх наслідків.

В процесі реалізації будь-якого виду діяльності, зокрема аутсорсингу ПА, можна ідентифікувати ризики та керувати ними. Але необхідно підкреслити, що ефективному управлінню підлягають не всі групи ризиків. Саме тому, запропоновано розрізняти керовані та некеровані ризики. Керовані ризики дуже часто ототожнюються з внутрішніми ризиками, на які досліджуване авіапідприємство має певний вплив. До некерованих відносяться переважно зовнішні ризики, на які авіапідприємство фактично не може впливати. Так, наприклад, аеропорт сумісно з компанією-аутсорсером не можуть повністю впливати на процеси керування валютними ризиками, ризиками зростання митних зборів тощо, але можуть розробляти заходи щодо їх запобігання.

Безумовно, дослідження ризиків аутсорсингу ПА повинно зводитися до визначення їх рівня небезпечності по відношенню до конкретного аеропорту та компаній-аутсорсерів. Авторами встановлено три рівня небезпечності ризиків аутсорсингу ПА, що визначаються шляхом імовірнісних методів оцінки: високий (вище 25 % небезпечності) – може

привести до кризисного стану; середній (від 10 % до 25 % небезпечності) – провокує виникнення критичних ситуацій; низький (до 10 %) – має низьку ступінь невизначеності та сприяє незначним змінам деяких показників (не несе в собі потенційної загрози).

Важливим з аспектів, що необхідно враховувати при ідентифікації ризиків аутосорсингу ЛІА, є їх функціональна спрямованість. Тут мова йдеться про негативні наслідки, що можуть виникати під час виконання певних логістичних процесів обслуговування вантажної клієнтури при використанні об'єктів ЛІА в ланцюгу доставки, в транспортно-логістичній системі країни (регіону) та безпосередньо в аеропорту. Саме тому, доцільно, виокремити ще три групи ризиків аутосорсингу ЛІА: 1) локально-функціональні ризики, виникають при реалізації основних та допоміжних процесів вантажопереробки в аеропорту (митні ризики, вибір постачальника необхідних матеріальних ресурсів, валютні ризики, технічний стан об'єктів ЛІА, вибір та надійність компанії-аутосорсерів та інших партнерів, зниження якості обслуговування вантажної клієнтури тощо); 2) ризики логістичного ланцюга, формуються при взаємодії аеропорту з компаніями-аутосорсерами та іншими партнерами при обслуговуванні вантажопотоків (перорієнтація логістичного ланцюга на нові ринки транспортно-логістичних послуг, невиконання договірних зобов'язань компанії-аутосорсерів, приваєлість циклу логістичного обслуговування в ланцюгу доставки та ін.); 3) загальносистемні ризики, обумовлюються рівнем координації і синхронізації процесів вантажопереробки об'єктами ЛІА на макро-, мезо- та мікрорівнях (рівень інформаційної підтримки процесів вантажного обслуговування, рівень координації і синхронізації процесів вантажопереробки, фінансове забезпечення логістичної діяльності та ін.).

Отримання очікуваної віддачі від аутосорсингу ЛІА можливо, здебільшого, при ефективному управлінні його ризиками. Процес управління ризиками аутосорсингу ЛІА спрямований на виявлення причин ризику, їх ідентифікації та мінімізації можливих негативних наслідків (рис.2).

Прийняття управлінського рішення щодо аутосорсингу ЛІА повинно базуватися не тільки на якісному аналізі ризиків і обмежуватися лише їх ідентифікацією, а також підтверджуватися їх кількісною оцінкою. Кількісний аналіз дозволяє чисельно визначити ймовірності настання ризиків аутосорсингу та їх можливі наслідки як для аеропорту, так і для компанії-аутосорсерів, тобто оцінити можливі збитки. В науково-практичній літературі існує достатня кількість методів кількісної оцінки ризиків, до яких відносяться: метод аналізу доречності витрат, метод аналогій, імовірнісний метод, методи експертних оцінок та ін.

На основі отриманих даних кількісного аналізу перед адміністрацією аеропорту стає завдання щодо оптимізації ризиків аутосорсингу ЛІА, яке, в більшості, спрямоване на їх мінімізацію в аеропорту і у аутосорсерів. Дана процедура реалізується в декілька етапів: 1) формування можливих та бажаних стратегій управління системою ризиків аутосорсингу ЛІА; 2) вибір оптимальної стратегії, що має мінімальні негативні наслідки для всіх учасників аутосорсингу ЛІА; 3) впровадження оптимальної стратегії.

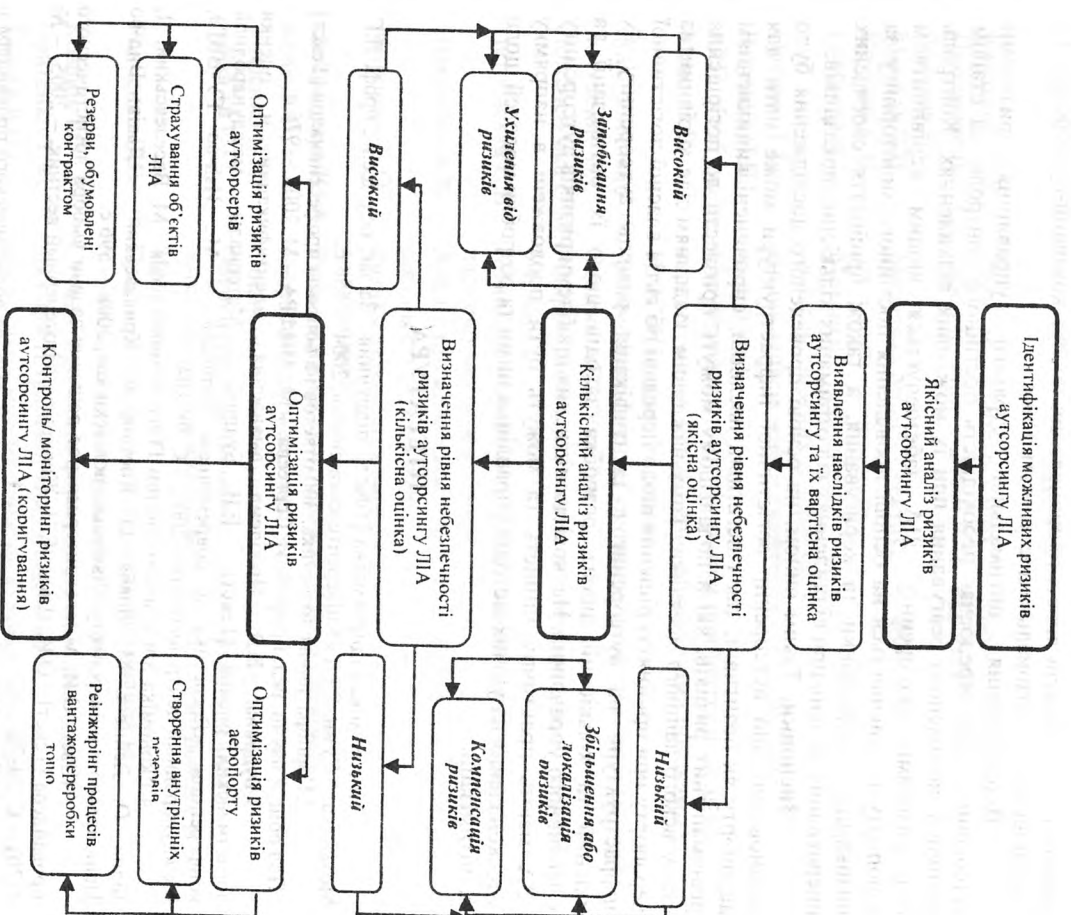


Рисунок 2. Процес управління ризиками аутосорсингу ЛІА.

Для мінімізації ризиків аутосорсингу ЛІА необхідно забезпечити виконання ряду умов: наявність сучасної логістичної інфраструктури аеропорту; розширений комплекс транспортно-логістичних послуг; досвід аутосорсерів у співпраці з транспортними підприємствами; професіоналізм логістичного персоналу; застосування сучасних інформаційних технологій;

навантязь сертифікатів якості пропонованих послуг компаній-аутсорсерів та їх відповідність, регіональна доступність тощо.

Впровадження оптимальної стратегії управління ризиками аутсорсингу ЛІА передбачає необхідність постійного контролю за станом ризиків і своєчасного реагування при їх можливих відхиленнях. Контроль над ризиками аутсорсингу ЛІА забезпечується вищим керівництвом аеропорту і здійснюється на основі проведення постійного моніторингу за ризиками, їх переоцінки та коригування, а також прийняття своєчасних оперативних рішень при відхиленнях від отриманих кількісних показників.

Висновки. Таким чином, на основі проведеного дослідження було встановлено, що аутсорсинг логістичної інфраструктури може мати для аеропорту як позитивні, так і негативні наслідки, спричинені виникненням різноманітних ризиків, які в подальшому можуть призвести до погіршення стану всього ланцюга доставки. Тому важливим завданням для керівництва аеропорту при прийнятті рішення щодо передачі об'єктів власної логістичної інфраструктури на аутсорсинг є ідентифікація ризиків аутсорсингу, їх якісний та кількісний аналіз, розробка заходів щодо їх оптимізації та ефективного управління. Наукові дослідження проблеми ризиків аутсорсингу ЛІА мають практичну цінність та можуть бути продовжені в напрямку удосконалення існуючих методів управління ними та розробки моделей щодо їх оптимізації.

ЛІТЕРАТУРА

1. Економіка підприємства [Текст]: підручник / За заг. ред. д.е.н., проф. Л.Г. Мельника. – Суми: ВГД «Університетська книга», 2004. – 656 с.
2. Корпоративна логістика. 300 ответов на вопросы профессионалов [Текст] / Под общ. ред. проф. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 976 с.
3. Будрина, Е.В. Проблема выявления, идентификации и оценки логистических рисков [Текст] / Е.В. Будрина // Материалы международной конференции «Логистика в современном бизнесе». – М.: Изд-во ГУ-ВШЭ, Международный центр логистики, 2001. – С. 98-104.
4. Економіка логістичних систем [Текст]: монографія / М. Васелевський, І. Білик, О. Дейнега, М. Довба, О. Косюк, С. Криківський. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2008. – 596 с.
5. Швед, О.И. Многокритериальное решение задачи выбора логистического провайдера [Текст] / О.И. Швед, Е.Н. Живилка // Инженерный вестник. – 2005. – № 1(20). – С. 74-78.
6. Швед, О.И. Программная поддержка выбора логистического провайдера и оптимизации логистической деятельности компании [Текст] / О.И. Швед, Е.Н. Живилка // Инженерный вестник. – 2006. – № 1(21)/3. – С. 290-293.
7. Гурина, А.С. Идентификация логистических рисков авиакомпании [Текст] / А.С. Гурина // Актуальные проблемы экономики. – 2004. – № 8. – С. 76-81.

ЗМІСТ

Касаткіна Н.В.,	Роль і місце інтегрованих баз даних у розподіленій	
Пономаренко Д.А.,	інформаційній системі ВАК України	3
Філатов В.О.,		
Матвєєв С.В.,	Методика оцінки ефективності кооперативної	8
Круглик С.В.,	діяльності підприємств	
Говєєєва А.І.,	організації впливу на контрагентів	19
Олешко Т.І.,	авіатранспортних підприємств	
Рагушина Н.В.,	вплив запасів нафти і нафтопродуктів на ціну	23
Ю.П. Колбушкін,	авіапаліава	
Мова В.В.,	Структура системи підтримки прийняття рішень по	
Жаворонкова Г.В.,	стратегічному управлінню фінансовими потоками у	26
Жмуденко В.О.,	НАК «Нафтогаз України»	
Дожаєвська О.М.,	Антимонопольне регулювання в системі економічної	33
Петровська С.В.,	безпеки АПК України	
Шевченко А.В.,	Макроекономічні чинники інтеграційної стратегії	38
Миронюк В.О.,	України	
Паламарчук Ю.А.,	Комплексе маркетингу авіакомпанії, що здійснює	45
Ковтун О.І.,	пасажирські перевезення	
Тищенко В.Н.,	Аналіз та умови активізації інноваційно-інвестиційної	50
Арфеєв С.О.,	діяльності регіонального рівня	
Родченко В.В.,	Ризики управління парком повітряних суден	57
Козлюк І.О.,	авіакомпанії	
Войченко Т.М.,	Роль пасажирського транспортного терміналу в	61
Талеєв Ю.П.,	інфраструктурі аеропорту	
Полторацька О.Т.,	Фінансові аспекти управління водокористуванням	67
Кам'янецька О.В.,	Обґрунтування чинників оцінки організаційного	
Апарова О.В.,	потенціалу в контексті інвестиційної приєднливості	73
	підприємств	
	Проблеми оцінки можливостей виживання та	82
	поступового розвитку підприємства	
	Сучасні проблеми формування інвестиційної	88
	діяльності транспортних підприємств	
	Економіко-математичне моделювання міжнародних	94
	торгових операцій	
	Перспективи розвитку співпраці з міжнародними	99
	авіаційними організаціями	
	Еволюційний розвиток розуміння поняття «поблік	105
	рілейшнз»	
	Резерви підвищення економічної ефективності	111
	авіатранспорту як складової ефективності економіки	
	країни	

Наукове видання

ПРОБЛЕМИ

СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ В ЕКОНОМІЦІ

Збірник наукових праць

Випуск 29

Технічне редагування С.В. Петровська

Опубліковано в авторській редакції

Підписано до друку 23.04.09. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Офсетний друк.
Обл.-вид. арк. 13,2. Ум. друк. арк. 12,0