

УДК 658.152:656.61.001.13

Ненно І. М.

КОМПОНЕНТНИЙ СКЛАД ІНТЕГРОВАНОГО РИЗИК-МЕНЕДЖМЕНТУ НА РІВНІ ПІДПРИЄМСТВА (НА ПРИКЛАДІ МОРСЬКИХ ТОРГІВЕЛЬНИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ)

Сьогодні в науковому товаристві спостерігається достатньо велика кількість різнопланових підходів до визначення поняття «управління ризиками», проте єдиний методологічний підхід до трактування даного поняття відсутній. Серед відомих українських дослідників ризик-менеджменту Бланк І. А. [1, с. 33], який вважає, що об'єктом управління є саме фінансова ризики. Досі точаться дискусії щодо відмінності або подібності категорій стратегічний та інтегрований ризик-менеджмент. При цьому одні вчені-економісти та спеціалізовані організації ототожнюють ці терміни. Другі, зокрема Шрікант С. [2, с. 71], Сливоцький А. вважають, що стратегічний ризик-менеджмент потребує окремої дослідницької методології та практики впровадження. Низка авторів [3, с. 422] досліджують процеси обґрунтування господарських рішень в умовах ризику, критерії ефективності таких рішень, доцільні методи управління ризиком. Вони пропонують включати оцінювання ризиків до функції прогнозування в системі стратегічного планування підприємства.

Наукові публікації ж вітчизняних авторів свідчать про часте змішування або навпаки розмежування понять «стратегічний ризик-менеджмент» та «інтегрований ризик-менеджмент». Тому метою даної статті є уточнення поняття «інтегрований ризик-менеджмент». Для досягнення даної мети виконано низку наступних завдань:

- конкретизовано компоненти «інтегрованого ризик-менеджменту»;
- виокремлено ролі менеджменту та правління при впровадженні інтегрованого ризик-менеджменту;
- уточнено практичні аспекти реалізації інтегрованого ризик-менеджменту та його мету;
- наведено фінансово-економічні показники діяльності морських портів, розрахованих методом аналізу фінансових ризиків для запобігання сукупного ризику банкрутства за допомогою спектр-бального методу за 2012-2014рр.

Концепція інтегрованого ризик-менеджменту сучасності детально описана в документі COSO Enterprise Risk Management – Integrated Framework. Executive Summary [4]. Узагальнення та критичний аналіз цього документу із використанням здобутків інших іноземних авторів дозволяє погодитися із наступним переліком компонентів інтегрованого ризик-менеджменту (Enterprise Risk Management, тут і далі – ERM) [5, с. 52] є (див. рис. 1):

1. Корпоративне управління, до функцій якого належить затвердження рівня ризикового навантаження відповідно до схильності до ризику, вертикально по організаційній структурі організації.
2. Лінійний менеджмент у виразі побудови бізнес-стратегії відповідно до схильності до ризику.
3. Портфельний менеджмент, в рамках якого обмірковуються інвестиції та дії з управління фондами інвестування.
4. Трансфер ризику – передача надмірно концентрованого чи неефективного ризику.
5. Аналіз ризику – розробка прогресивних аналітичних інструментів.
6. Інформаційні та технологічні ресурси – створення інтегрованих баз даних для реалізації системних можливостей управління.
7. Управління для стейкхолдерів з метою підвищення прозорості для них.

1. КОРПОРАТИВНЕ УПРАВЛІННЯ		
2. ЛІНІЙНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ	3. ПОРТФЕЛЬНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ	4. ТРАНСФЕР РИЗИКУ
5. АНАЛІЗ РИЗИКУ		6. ІНФОРМАЦІЙНІ ТА ТЕХНОЛОГІЧНІ РЕСУРСИ
7. УПРАВЛІННЯ ДЛЯ СТЕЙКХОЛДЕРІВ		

Рис. 1. Компоненти інтегрованого ризик-менеджменту

Стратегічною метою ERM є запобігання сукупному ризику банкрутства підприємства [6, с. 520]. Деталізуємо шостий компонент ERM із формуванням відповідної інтегрованої бази даних інформаційних та технологічних ресурсів для реалізації системних можливостей управління, таких як обґрунтоване прийняття управлінських рішень.

Спираючись на комплексне дослідження з управління морськими торговельними портами проведене Вильским Г.Б. [7] було розроблено методологію ERM морських торговельних портів [8], а також уточнено індикатори та виміри рівня впливу ризиків [9]. Оцінювання сукупного ризику банкрутства відбувається за допомогою програмного продукту «Аналіз фінансових ризиків (ФР) і сукупного ризику банкрутства (СРБ)», який призначений для оцінки фінансових ризиків і сукупного ризику банкрутства. Програма розраховує фінансові коефіцієнти і візуалізує результати за допомогою спектр-бального методу щодо зведеного аналізу фінансового стан та зведеного аналізу показників банкрутства, а саме:

1. Показники фінансової стійкості: коефіцієнт фінансової незалежності або автономії, коефіцієнт співвідношення залучених і власних коштів, коефіцієнт співвідношення власних і позикових коштів.

2. Показники платоспроможності: коефіцієнт абсолютної ліквідності, проміжний коефіцієнт покриття; коефіцієнт забезпеченості запасами короткострокових зобов'язань.

3. Показники ділової активності: загальний коефіцієнт оборотності; коефіцієнт оборотності запасів; коефіцієнт оборотності власних коштів.

4. Показники оцінки структури балансу: коефіцієнт поточної ліквідності; коефіцієнт забезпеченості власними коштами; коефіцієнт співвідношення чистих активів і статутного капіталу.

5. Показники рентабельності: коефіцієнт рентабельності використання всього капіталу; коефіцієнт використання власних коштів; коефіцієнт рентабельності продажів; коефіцієнт рентабельності за поточними витратами.

6. Показники ймовірності банкрутства: Модель Лиса, Модель Спрінгейта, Модель Ж. Конана і М. Голдера.

Модель, яка заснована на процедурах кількісної та якісної оцінки ризиків морського торговельного порту узагальнює необхідні індикатори ризику для запобігання сукупному ризику банкрутства. Якісна оцінка – це експертний аналіз рівня ризику. Кількісна оцінка візуалізує результати за допомогою спектр-бального методу по показниках фінансової стійкості; платоспроможності; ділової активності; показниках оцінки структури балансу; рентабельності; показниках ймовірності банкрутства моделей та для побудови карти ризиків. Наведемо результати оцінювання фінансово-економічної діяльності морських портів, розраховані методом аналізу фінансових ризиків та сукупного ризику банкрутства за допомогою спектр-бального методу за 2012–2014рр.

Таблиця 1

Зведені показники фінансової стійкості морських портів, розраховані методом аналізу фінансових ризиків та сукупного ризику банкрутства за допомогою спектр-бального методу за 2012-2014рр.

Порт	2012р.	2013р.	2014р.
1. Бердянськ	відносно стійке	абсолютно стійке	відносно стійке
2. Ізмаїл	відносно стійке	нестійке	нестійке
3. Іллічівськ	відносно стійке	відносно стійке	відносно стійке
4. Маріуполь	відносно стійке	абсолютно стійке	відносно стійке
5. Миколаїв	відносно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
6. Одеса	відносно стійке	відносно стійке	відносно стійке
7. Октябрськ	відносно стійке	відносно стійке	абсолютно стійке
8. Рені	відносно стійке	відносно стійке	відносно стійке
9. Скадовськ	кризове	відносно стійке	нестійке
10. Южний	відносно стійке	нестійке	нестійке

На 2012 рік тільки Скадовський морський порт мав кризовий показник фінансової стійкості внаслідок того, що довгострокові зобов'язання і забезпечення та короткострокові кредити банків перевищували показник власного капіталу в 2 рази, а довгострокові зобов'язання і забезпечення та поточні зобов'язання і забезпечення перевищували показник власного капіталу аж в 9 разів.

В 2013 році фінансова стійкість підприємства була покращена за рахунок зменшення довгострокових зобов'язань та збільшення власного капіталу. Таким же чином, поліпшили свої показники фінансової стійкості до абсолютно стійкого порти Бердянська та Маріуполя. Морський торговельний порт Ніколаєва підвищив свій показник за рахунок зменшення довгострокових та поточних зобов'язань, а також зменшення вартості необоротних активів. Загальною тенденцією зменшення показників фінансової стійкості у 2014р. стало зменшення показника власного капіталу та незначне збільшення показників довгострокових та поточних зобов'язань.

Аналіз динаміки зведених показників платоспроможності показує, що в кризовій зоні ризику знаходяться порти з найменшими активами та рентабельністю. Порт Ізмаїлу в 2014 році перейшов до відносно стійкої зони ризику за рахунок збільшення оборотних активів та зменшення короткострокових зобов'язань. Досягти цих змін дозволило збільшення чистого прибутку від діяльності підприємства.

Взагалі по галузі, не зважаючи на економічне становище в країні, порти проводять ефективне фінансове управління для підтримки власної платоспроможності.

Таблиця 2

Зведені показники платоспроможності морських портів, розраховані методом аналізу фінансових ризиків та сукупного ризику банкрутства за допомогою спектр-бального методу за 2012-2014рр.

Порт	2012р.	2013р.	2014р.
1. Бердянськ	відносно стійке	абсолютно стійке	відносно стійке
2. Ізмаїл	кризове	кризове	відносно стійке
3. Іллічівськ	абсолютно стійке	відносно стійке	абсолютно стійке
4. Маріуполь	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
5. Миколаїв	відносно стійке	відносно стійке	відносно стійке
6. Одеса	відносно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
7. Октябрськ	абсолютно стійке	відносно стійке	абсолютно стійке
8. Рені	кризове	кризове	кризове
9. Скадовськ	кризове	кризове	кризове
10. Южний	відносно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке

Зміна зони ризику на нестійке положення для всіх портів пов'язана з тим, що виручка від реалізації зменшується на 24% у 2013 році та 22% у 2014 році, в той же час динаміка зміни активів має іншу тенденцію: зменшення в 2013 році на 32%, та збільшення на 6% в 2014 році. Причиною цьому є те, що в даній галузі зменшити обсяг основних активів неможливо. Для підвищення ділової активності потрібно збільшувати виручку від реалізації. Позитивну динаміку зміни зони ризику показує порт Рені, за рахунок того, що зменшив свої активи на 70%, а виручка від реалізації збільшилася на 30%.

Зміна зон ризику показників оцінки структури капіталу морських портів, показує, що нестабільна зовнішня ситуація дозволяє оптимізувати та ефективніше управляти активами підприємств. Також вона свідчить про діяльність, направлену на зниження економічних та фінансових ризиків від володіння в структурі пасивів довгострокових зобов'язань, таких як інфляція та знецінення національної валюти.

Таблиця 3

Зведені показники ділової активності морських портів,
розраховані методом аналізу фінансових ризиків та сукупного ризику банкрутства
за допомогою спектр-бального методу за 2012–2014 рр.

Порт	2012 р.	2013 р.	2014 р.
1. Бердянськ	відносно стійке	нестійке	нестійке
2. Ізмаїл	відносно стійке	нестійке	нестійке
3. Іллічівськ	нестійке	нестійке	нестійке
4. Маріуполь	нестійке	нестійке	нестійке
5. Миколаїв	нестійке	нестійке	нестійке
6. Одеса	нестійке	нестійке	нестійке
7. Октябрськ	абсолютно стійке	нестійке	нестійке
8. Рені	нестійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
9. Скадовськ	відносно стійке	нестійке	нестійке
10. Южний	нестійке	нестійке	нестійке

Таблиця 4

Зведені показники оцінки структури капіталу морських портів,
розраховані методом аналізу фінансових ризиків та сукупного ризику банкрутства
за допомогою спектр-бального методу за 2012–2014 рр.

Порт	2012 р.	2013 р.	2014 р.
1. Бердянськ	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
2. Ізмаїл	нестійке	нестійке	відносно стійке
3. Іллічівськ	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
4. Маріуполь	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
5. Миколаїв	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
6. Одеса	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
7. Октябрськ	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке
8. Рені	кризове	нестійке	нестійке
9. Скадовськ	кризове	нестійке	нестійке
10. Южний	абсолютно стійке	абсолютно стійке	абсолютно стійке

Динаміка зон ризику рентабельності вказує, що внаслідок економічної ситуації в країні, зменшення виручки від реалізації великої частки собівартості та видатків, в 2013 році вона погіршилась у багатьох до кризової зони ризику. В 2014 році за рахунок зменшення витрат та собівартості робіт та послуг підприємства галузі змогли покращити зону ризику показника рентабельності. В цілому видно тенденцію, що більші порти менш підлеглі впливу зовнішніх ризиків, за рахунок більшого обсягу активів та вищих показників платоспроможності.

Таблиця 5

Зведені показники рентабельності морських портів,
розраховані методом аналізу фінансових ризиків та сукупного ризику банкрутства
за допомогою спектр-бального методу за 2012–2014 рр.

Порт	2012 р.	2013 р.	2014 р.
1. Бердянськ	кризове	кризове	нестійке
2. Ізмаїл	кризове	кризове	нестійке
3. Іллічівськ	нестійке	кризове	кризове
4. Маріуполь	абсолютно стійке	відносно стійке	відносно стійке
5. Миколаїв	абсолютно стійке	кризове	кризове
6. Одеса	відносно стійке	відносно стійке	відносно стійке
7. Олександрівськ	нестійке	кризове	нестійке
8. Рені	кризове	кризове	кризове
9. Скадовськ	кризове	кризове	кризове
10. Южний	відносно стійке	нестійке	відносно стійке

ВИСНОВКИ

В статті визначено сім компонентів інтегрованого ризик-менеджменту, якими є: корпоративне управління, лінійний менеджмент, портфельний менеджмент, трансфер ризику, аналіз ризику, створення інтегрованих баз даних інформаційних та технологічних ресурсів, управління для стейкхолдерів. Конкретизована послідовність компонентів ERM дозволяє враховувати здатність підприємства вчасно і в повному обсязі відповідати за своїми зобов'язаннями формуванням такого обсягу фінансових ресурсів, за якого підприємство залишається платоспроможним, та запобігає реалізації сукупного ризику банкрутства.

В дослідженні деталізовано шостий компонент ERM із формуванням відповідної інтегрованої бази даних інформаційних та технологічних ресурсів для реалізації системних можливостей управління, таких як обґрунтоване прийняття управлінських рішень. Інтегрована база даних створена для розв'язання проблеми запобігання сукупному ризику банкрутства підприємства. Подальші дослідження відбуватимуться із використанням запропонованого авторкою методу аналізу фінансових ризиків та сукупного ризику банкрутства за допомогою спектр-бального методу. Інтегрована база даних інформаційних та технологічних ресурсів потребує побудови відповідної бізнес-моделі розвитку підприємства із врахуванням його продуктової структури збуту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бланк І.А. *Енциклопедія фінансового менеджера*. [В 4 томах]. Том 4. *Управління фінансовою стабілізацією підприємства* / І. А. Бланк. – 2-е изд., стер. – Москва: Издательство «Омега-Л», 2008. – 512 с. (С. 121–204).
2. Srikanth S.N., Venkataraman Ramesh *Strategic Risk Management in Ports*. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://hauers.com/StrategicRiskMgt%20in%20Ports.pdf>
3. *Обґрунтування господарських рішень та оцінка ризиків: Навчальний посібник* / М. Д. Балджи, В. А. Карпов, А. І. Ковальов, О. О. Костусев, І. М. Котова, Н. В. Сментина. – Одеса: ОНЕУ, 2013. – 670 с.
4. *Enterprise Risk Management – Integrated Framework. Executive Summary* / COSO [Електронний ресурс]. URL: http://www.coso.org/documents/coso_erm_executivesummary.pdf (дата звернення: 21.11.2013).
5. Lam J. *Enterprise Risk Management: From Incentives to Control* / James Lam/ – John Wiley & Sons, Inc., Hoboken, New Jersey. – 320 pp.
6. Лобанов А. А. *Енциклопедія фінансового ризик-менеджмента* / А. А. Лобанов, А. В. Чугунов. – Москва: Альпина Бизнес Букс, 2009. – 936 с.
7. *Управление морским портом* / Г.Б. Вильский, И.Н. Гончаров, Ю.Ю. Крук, Е.Д. Крушкин. – Одесса: Фенікс, 2010. – 428с.
8. Ненно І.М. *Методологія інтегрованого ризик-менеджмента в морських портах* / І.М. Ненно // *Економіст*. – 2015. – №9. – С. 19 – 24.
9. Nyenno I. *Indicators and Metrics of the Sea Ports' Enterprise Risk Management* [Електронний ресурс] / І. М. Ненно // *Економіка: реалії часу. Науковий журнал*. – 2015. – № 4 (20). – С. 142–147. – Режим доступу до журн.: <http://economics.opi.ua/files/archive/2015/n4.htm>