

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕС-АДМІНІСТРУВАННЯ
КАФЕДРА ЕКОНОМІКИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач випускової кафедри

Олена АРЕФ'ЄВА

“ ” 2024 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВР
СПЕЦІАЛЬНОСТІ 051 «ЕКОНОМІКА»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНА ПРОГРАМА «ЕКОНОМІКА ПІДПРИЄМСТВА»

Тема: «Оцінка впливу ризиків на діяльність транспортного підприємства»

Виконавець: Лагіс Валерія Валеріївна

Керівник: к.е.н., доцент Бойко Олена Миколаївна

Нормоконтролер: к.е.н., старший викладач Сафонік Н.П.

КИЇВ 2024

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет економіки та бізнес-адміністрування
Кафедра економіки повітряного транспорту
Спеціальність: 051 «Економіка»
Освітньо-професійна програма: «Економіка підприємства»

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач випускової кафедри
_____ Олена АРЕФ'ЄВА
« ____ » _____ 2024 р.

ЗАВДАННЯ
на виконання кваліфікаційної роботи
Лагіс Валерії Валеріївни
(П.І.Б. здобувача)

1. Тема роботи «Оцінка впливу ризиків на діяльність транспортного підприємства» затверджена наказом ректора від 27.11.2023 р. № 2405/ст.
2. Термін виконання роботи: з 26.01.2024 р. по 29.02.2024 р.
3. Вихідні дані роботи: плани, звіти, фінансова звітність, законодавчі та нормативні акти, статистичні дані, наукові та методичні праці вітчизняних та зарубіжних вчених, електронні інформаційні джерела.
4. Зміст пояснювальної записки: вступ; теоретичні основи оцінка впливу ризиків на діяльність транспортного підприємств; діагностика діяльності та оцінка факторів зниження ризику; висновки.
5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: основні види ризиків в діяльності підприємств; класифікаційні ознаки ризиків підприємства; порівняльний пис методів оцінки підприємницького ризику; етапи проведення оцінки ризику (якісний підхід); класифікація інструментів зниження ризиків у зовнішньому середовищі підприємства; схема проведення аналізу і оцінювання ризиків діяльності підприємства; структура і динаміка доходів від реалізації послуг; аналіз операційних витрат досліджуваного підприємства; структура і динаміка персоналу та фонду заробітної плати ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»; аналіз ступеня зносу основних фондів ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»; стандартизовані показники для оцінки ризику бізнесу, що перевіряється досліджуваного підприємства; зони ризику діяльності транспортного підприємства.

6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1.	Видача завдання	26.01.2024	
2.	Дослідити теоретичні основи оцінка впливу ризиків на діяльність транспортного підприємства	27.01.2024-01.02.2024	
3.	Провести діагностику діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та оцінка факторів зниження ризику	02.02.2024-08.02.2024	
4.	Написання вступу та висновків	09.02.2024-12.02.2024	
5.	Оформлення пояснювальної записки, графічного матеріалу, підготовка доповіді, передзахист	13.02.2024-16.02.2024	
6.	Проходження нормоконтролю, перевірка на плагіат, оформлення документів до захисту, рецензування роботи, подання роботи на кафедрі	17.02.2024-21.02.2024	

7. Дата видачі завдання: 26.01.2024 р.

Керівник кваліфікаційної роботи

_____ (підпис керівника)

Олена БОЙКО
(П.І.Б.)

Завдання прийняв(ла) до виконання

_____ (підпис здобувача)

Валерія ЛАГІС
(П.І.Б.)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної роботи «Оцінка впливу ризиків на діяльність транспортного підприємства» 93 с., 12 рис., 23 табл., 76 літературних джерел, 2 додатки.

РИЗИКИ, ОЦІНКА, ДІАГНОСТИКА, ВПЛИВ НА ДІЯЛЬНІСТЬ, ТРАНСПОРТНІ ПІДПРИЄМСТВА, ЗОВНІШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ, АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ.

Об'єктом дослідження є процеси діяльності ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ». Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти оцінки впливу ризиків на діяльність транспортного підприємства.

Метою даної роботи є узагальнення теоретичних підходів оцінки впливу ризиків на діяльність транспортних підприємств та розробка заходів щодо їх оптимізації.

Методи дослідження в ході дослідження були використані наступні методи: абстрактно-логічний (теоретичні узагальнення та формулювання висновків), методи системного та структурного аналізу (розробка класифікацій ризиків, методів ідентифікації ризиків), статистичний та економіко-фінансовий аналіз діяльності підприємства (визначення фінансового стану підприємства та прийнятного рівня ризику в його діяльності).

Теоретичною та методологічною основою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів у сфері ідентифікації і оцінювання ризиків підприємства при розвитку транспортної інфраструктури. Інформаційною базою дослідження є звітні та статистичні дані ПрАТ «Київ-Дніпровський МППЗТ», літературні та інші джерела.

Наукова новизна одержаних результатів. Отримані результати та їх новизна виражаються у визначенні проблем, підходів до ідентифікації та оцінки ризиків.

Практичне значення одержаних результатів полягає в обґрунтуванні фінансових, інвестиційних та виробничих ризиків підприємства, а також у пропозиції заходів щодо оптимізації ризиків ПрАТ «Київ-Дніпровський МППЗТ», які сприятимуть підвищенню ефективності діяльності підприємства, що, в свою чергу, сприятиме покращенню фінансових результатів діяльності підприємства.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІДЕНТИФІКАЦІЇ ТА ОЦІНКИ РИЗИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	9
1.1. Теоретичні підходи до визначення і класифікації ризиків в діяльності підприємства.....	9
1.2. Особливості ідентифікації ризиків діяльності транспортного підприємства.....	18
Діагностика ризиків діяльності підприємства.....	33
1.3. Підходи до оцінки ризику діяльності підприємства в сучасних умовах господарювання.....	38
Висновки до першого розділу.....	53
РОЗДІЛ 2. ДІАГНОСТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ «КИЇВ-ДНІПРОВСЬКЕ МПЗТ» ТА ОЦІНКА ІКТОРІВ ЗНИЖЕННЯ РИЗИКУ.....	55
2.1. Оцінювання інфраструктури ринку та загальної діяльності підприємства.....	55
2.2. Аналіз результатів діяльності досліджуваного підприємства.....	60
2.3. Діагностика використання виробничих і трудових ресурсів підприємства.....	71
2.4. Обґрунтування фінансово-інвестиційного і виробничого ризиків підприємства.....	79
Висновки до другого розділу.....	90
ВИСНОВКИ.....	92
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	94
ДОДАТКИ.....	ОШИБКА! ЗАКЛАДКА НЕ ОПРЕДЕЛЕНА.

ВСТУП

Актуальність теми. Діяльність економічних суб'єктів у ринковій економічній системі характеризується високим ступенем невизначеності, яка часто визначає поведінку окремих суб'єктів і динаміку системи в цілому. За своєю економічною природою невизначеність характеризується існуванням низки факторів, які унеможливають достовірне визначення змін окремих параметрів системи та поведінки її учасників. Водночас невизначеність і ризик відрізняє їх об'єктивна природа, тобто невизначеність є природною умовою існування ринкових відносин, оскільки невизначеність відображає реальну ситуацію, яка іноді відрізняється від сприйняття економічних суб'єктів, оскільки відсутнє адекватне аналітичне забезпечення, яке б охоплювало весь спектр управлінських рішень, що приймаються економічними суб'єктами, і оскільки їхні відносини носять умовний характер. Саме тому для якісного та кількісного вимірювання ступеня впливу фактору невизначеності експерти розробили похідну від цього поняття економічну категорію «ризик», яка описує ступінь суб'єктивного впливу реальної загрози, що виникає внаслідок прийняття суб'єктом господарювання відповідного управлінського рішення.

Сучасні ринкові зміни в українській економіці ставлять багато нових викликів, які потребують глибокого осмислення та оцінки того, як з ними впоратися на практиці. Одним з найбільш важливих та актуальних завдань є виявлення та оцінка ризиків, пов'язаних з діяльністю транспортних підприємств, оскільки сучасна національна стратегія передбачає активізацію діяльності підприємств та зменшення бар'єрів для доступу до світових ринків і вступу до міжнародних організацій.

Серед наукових підходів щодо аналізу теоретичних і практичних аспектів ідентифікації та оцінювання ризиків діяльності підприємства слід виділити наукові праці Жигірь А. А., Ілляшенко С.М., Каверіна Н.О., Караєва Н.В., Войтко С.В., Сорокіна Л.В., Лук'янова В.В., Олійник Л.В., Свідченко

А.О., Рачинська А.В., Ріщук Л.І., Терещенко Е.Ю, Школенко О.Б., Чирва Г. М., Бовкун О. А. та інших.

Аналіз наукових досліджень показав, що існуючі теорії ідентифікації та оцінки бізнес-ризиків не надають комплексних методичних рекомендацій щодо формування та функціонування системи адаптації та мінімізації ризиків на транспортних підприємствах.

Метою даної роботи є узагальнення теоретичних підходів оцінки впливу ризиків на діяльність транспортних підприємств та розробка заходів щодо їх оптимізації.

Відповідно до поставленої мети були сформульовані завдання дослідження, які полягають у наступному:

- визначити сутність ризику в діяльності та його класифікацію на підприємстві;
- систематизувати ризики, з якими стикаються транспортні компанії;
- узагальнити підходи до оцінки ризиків підприємницької діяльності в сучасних умовах господарювання;
- дати загальне уявлення про організацію та економіку підприємства;
- аналізувати діяльність транспортних підприємств;
- діагностувати використання виробничих і трудових ресурсів підприємства;
- підвищити фінансові, інвестиційні та операційні ризики компанії;
- запропонувати заходи щодо оптимізації ризиків підприємства.

Об'єктом дослідження є процеси діяльності ПрАТ «Київ – Дніпровське МПЗТ».

Предметом дослідження є теоретичні та практичні аспекти оцінки впливу ризиків на діяльність транспортного підприємства.

Методи дослідження: в ході дослідження були використані наступні методи: абстрактно-логічний (теоретичні узагальнення та формулювання висновків), методи системного та структурного аналізу (розробка класифікацій ризиків, методів ідентифікації ризиків), статистичний та економіко-

фінансовий аналіз діяльності підприємства (визначення фінансового стану підприємства та прийнятного рівня ризику в його діяльності).

Теоретичною та методологічною основою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних вчених-економістів у сфері ідентифікації і оцінювання ризиків підприємства при розвитку транспортної інфраструктури.

Інформаційною базою дослідження є звітні та статистичні дані ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», літературні та інші джерела.

Наукова новизна одержаних результатів. Отримані результати та їх новизна виражаються у визначенні проблем, підходів до ідентифікації та оцінки ризиків.

Практичне значення одержаних результатів полягає в обґрунтуванні фінансових, інвестиційних та виробничих ризиків підприємства, а також у пропозиції заходів щодо оптимізації ризиків ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ», які сприятимуть підвищенню ефективності діяльності підприємства, що, в свою чергу, сприятиме покращенню фінансових результатів діяльності підприємства.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, що містять сім підрозділів, висновків до розділів, загальних висновків, списку використаних джерел та додатків. Робота викладена на 94 сторінках, з яких 80 сторінок – основний текст. Робота містить 12 рисунків, 22 таблиці, 76 найменувань використаних джерел та 2 додатки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ІДЕНТИФІКАЦІЇ ТА ОЦІНКИ РИЗИКІВ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

1.2. Теоретичні підходи до визначення і класифікації ризиків в діяльності підприємства

Господарська діяльність підприємств базується на оцінці стану та динаміки виробництва, прийнятті фінансово-економічних рішень в умовах дестабілізуючих факторів управління, невизначеності, конфліктності та ризику.

Історична практика показує, що ризики, пов'язані з функціонуванням підприємств, стали більш вираженими з розвитком товарно-грошових відносин і конкуренції між підприємствами. Тому наукова робота в галузі ідентифікації та оцінки ризиків має важливе значення для організацій, що займаються підприємницькою та виробничою діяльністю.

«Поняття «ризик» має досить тривалу світову історію, але найактивніше різні аспекти даної категорії почали вивчатись на початку XIX – в кінці XX століття. Вчені-економісти дають різні визначення поняття ризику, його рис, властивостей, елементів, функцій та факторів. Це пояснюється тим, що ризик – дуже складне явище, яке має безліч відмінних один від іншого, а іноді й протилежних складових. Деякі дослідження свідчать, що термін «ризик» арабського походження. Інші дослідники вважають, що термін «ризик» є схожим з грецькими словами *gidsikon, gidsa* – круча, скеля» [16].

Аналіз визначень ризику показує, що до основних його складових, на які українські і зарубіжні дослідники акцентують увагу на необхідність розкриття сутності даного поняття в бізнесі, сфері підприємництва слід визнати такі: неможливість одержання очікуваного результату від реалізації розробленої стратегії та поставленої цілі; ймовірність здійснення помилкових кроків при виборі одного із сценарних варіантів; ймовірність втрати ресурсів та

матеріальних цінностей (фінансових, матеріальних, трудових ресурсів), отримання збитків, як здійснення додаткових втрат, так і недоотримання прибутків із плановими величинами; виникнення форс-мажорних ситуацій у процесі виконання плану на підставі розрахованих бюджетів [22, 34, 46].

«Основна проблема підходів до визначення ризику полягає в тому, що всі вони складаються з двох частин: перша, однакова для всіх без винятку, – це визначення ризику як ймовірності, а друга – проблемне визначення. Тут є два підходи. З одного боку, термін «ризик» трактується як потенційна невдача, небезпека, матеріальна або інша шкода, яка може виникнути в результаті реалізації обраного рішення; з іншого боку, ризик асоціюється з очікуваним щастям, успішним результатом» [42, 58].

Основоположником теорії про те, що ризик як невизначеність містить у собі потенційну можливість як збитків, так і прибутку, є представник неокласичної теорії ризику, американський вчений Ф. Найт [71].

Є. В. Мних характеризує підприємницький ризик: «як ймовірність загрози і втрати підприємством частини своїх ресурсів, недоотримання прибутку чи виникнення додаткових витрат у разі виникнення подій, які впливають на зміну параметрів функціонування економічної системи» [40].

На думку Стешенко О. Д.: «підприємницький ризик це ризик, що виникає при будь-яких видах діяльності, що пов'язані з виробництвом продукції, товарів, послуг, їх реалізації, товарно-грошовими та фінансовими операціями, комерцією, здійсненням соціально-економічних та науково-технічних проектів» [59].

Науковці [60, 64] наголошують, що підприємницький ризик «характеризує небезпеку потенційно можливої, імовірної втрати ресурсів і недоотримання доходу порівняно з варіантом, розрахованим на раціональне використання ресурсів».

О. В. Бондар стверджує, що підприємницький ризик: «характеризується як небезпека потенційно можливої, ймовірної втрати ресурсів чи не доодержання доходу порівняно з варіантом, розрахованим на раціональне

використання ресурсів. Отже, під господарським (підприємницьким) ризиком варто розуміти ризик, що виникає при будь-яких видах діяльності, пов'язаних з виробництвом продукції, товарів, послуг, їх операціями, комерцією, здійсненням соціально-економічних і науково-технічних проєктів» [9]. Підприємницька складова актуалізується змінами зовнішнього середовища у зв'язку із удосконаленням вимог технології виробництва.

Як відзначає О. В. Шепеленко: «підприємницький ризик це спосіб господарювання в непередбачених умовах (обставинах), при якому створюються завдяки особливим здібностям підприємця можливості і необхідність запобігати, зменшувати несприятливу дію стохастичних умов і одержувати в цих умовах підприємницький дохід» [64].

«Розгляд ризику як економічної категорії змушує визначитись і з поняттям «ризикове підприємство». На нашу думку, ризикове підприємство – це, перш за все, підприємство, яке спеціалізується на виготовленні високоякісної продукції, що має потенціал зростання, яке може бути в короткий термін переорієнтоване на випуск нової продукції і яке може вийти на ринок з принципово новим товаром. Проте, діяльність кожного підприємства пов'язана з ризиком. Ступінь ризикованості залежить від: розмірів підприємства, кількості працюючих, розміру основних активів, виду продукції, що випускається, ринків збуту тощо. На наш погляд, підприємства, з цієї точки зору, можна об'єднати в наступні групи:

– найбільш ризикові – до них можна віднести заводи-«гіганти», фабрики, оскільки вони найбільш ресурсоємні, мають значний розмір грошового обігу, велику кількість працюючих;

– середнього ступеня ризикованості – до них можна віднести сільськогосподарські підприємства, оскільки їх діяльність залежить від природних умов, основним засобом виробництва є земля, від ефективності використання якої залежить результативність діяльності підприємства, а також транспортні, оскільки складно передбачити форс-мажорні ситуації;

– найменш ризикові – це малі підприємства. Агрофірми, фермерські господарства, оскільки вони невеликі за розміром, випускають незначні обсяги продукції, мають місцеві ринки збуту» [63].

Різні визначення ризику та підходи до його розуміння у вітчизняній та зарубіжній літературі підкреслюють специфіку ризику в різних галузях економіки і, зокрема, в організаціях. Таким чином, ризик є специфічною сферою наукових досліджень з певними специфічними характеристиками. Для того, щоб дати змістовне визначення підприємницького ризику, необхідно визначити його об'єктивну та суб'єктивну структуру.

Організаційний ризик – це опис ситуації прийняття рішень у діяльності організації, що включає можливість втрати прибутку, виробничий ризик, ризик збуту та ризик розвитку бізнесу, здатностей фіхівців щодо проведення і оновлення маркетингову стратегію.

Підприємницькі ризики за структурною характеристикою поділяються на [44]:

– майнові, ризики тобто такі ризики, які безпосередньо взаємопов'язані із ймовірністю настання майнових витрат через диверсії, крадіжки чи перенавантаження технічної і технологічної систем;

– виробничі ризики, що безпосередньо взаємопов'язані із втратами через збій виробничого процесу чи через вплив інших чинників, наслідком яких стали втрати основних і оборотних засобів (також до цієї категорії ризиків входять ризики, що виникають у результаті застосування у виробничому процесі нових технологій чи нової техніки);

– торговельні, ризики тобто ризики, що прямо взаємопов'язані із втратами, причиною яких стало затримання платежів або ж відмова у платежі.

Науково-обґрунтована класифікація ризиків визначає ефективність організації діяльності підприємства і тому має вирішальне значення для отримання достатньої характеристики ризиків для прийняття рішень. В економічній літературі існує розмаїття підходів до класифікації ризиків, але однозначного розуміння цього питання відсутнє. На сучасний момент

класифікація ризику є складною проблемою, над якою працювали численні автори. За різними оцінками існує від десяти до п'ятдесяти класифікаційних ознак та кілька сотень видів ризиків.

Всі види ризику характеризуються невизначеністю, несподіванкою та низькою впевненістю в успіху. Однак не слід плутати невизначеність з ризиком, але, на жаль, їх часто ототожнюють. Це різні ситуації з різними критеріями вибору найкращого рішення, здатністю адаптуватись до нових умов господарювання.

Складність класифікації ризиків зумовлена різноманітністю та різноплановістю причин виникнення ризику, тривалістю дії ризику та можливістю суб'єкта управління впливати на сам ризик та його наслідки. Класифікація ризиків повинна відповідати двом вимогам: по-перше, вона повинна бути практичною і органічно вписуватися в систему управління ризиками і, по-друге, вона повинна відображати специфічні аспекти природи ризику.

«Загалом у сучасній літературі виокремлюють п'ять основних сфер ризику діяльності промислового підприємства: безризикова, коли підприємства, здійснюючи операцію, нічим не ризикують та отримують як мінімум розрахунковий прибуток; мінімального ризику – промислове підприємство ризикує лише тим, що за несприятливого стану покриє всі витрати, а за сприятливого – отримає прибуток менший за розрахунковий; критичного ризику – підприємство ризикує не отримати прибуток; катастрофічного ризику – за такого ризику промислове підприємство стає банкрутом» [16]. Доцільно реалізувати попереднє дослідження вірогідності настання кризового стану і спланувати відповідні заходи щодо запобігання банкрутству, що дозволить за менший термін відновити рентабельність діяльності.

Оцінка різних підходів щодо класифікації ознак ризиків дає змогу розробити власну класифікацію ризиків підприємства (табл. 1.1).

Класифікація ризиків діяльності підприємств

Класифікаційна ознака	Вид ризику	Характеристика ризику
1	2	3
1. Природа виникнення	суб'єктивний	Недостатність досвіду, професіоналізму, порушення правил поведінки на ринку
	об'єктивний	Брак інформації, стихійні лиха, раптові зміни кон'юнктури ринку, умов кредитування
2. В залежності від етапу вирішення проблем	на етапі прийняття рішення	Помилки в застосуванні методів виявлення рівня ризиків через брак інформації або її низької якості, використання дезінформації, чи навпаки гарне володіння цими методами, якісна інформація, розвите відчуття інтуїції
	на етапі реалізації рішення	Помилки в реалізації правильного рішення, неочікувані зміни умов діяльності
3. За сферою виникнення	зовнішній	Неочікувані зміни в зовнішній економічній політиці, макроумовах виробництва, стихійні лиха на великих територіях
	внутрішній	Ризики пов'язані зі спеціалізацією підприємства, виробничою, фінансовою, інвестиційною діяльністю
4. За можливістю страхування	страхований	Ризики, що піддаються кількісній оцінці і страхуванню
	нестрахований	Форс-мажорні ризики, оцінити рівень яких неможливо, а також ризики, які страхова компанія не готова прийняти на себе
5. За характером діяльності	фінансовий	Ризики ліквідності, інформаційний ризик, валютний, кредитний, процентний та ін.
	Транспортний	Ризики, що виникають при транспортуванні вантажів
	кредитний	Ризики неповернення суми кредиту та відсотків
	технічний	Будівничо-монтажні, експлуатаційні ризики
	політичний	Ризики недоодержання прибутку чи втрати власності, внаслідок зміни соціально-політичної ситуації в країні
	комерційний	Ризики, що виникають внаслідок раптових змін кон'юнктури ринку та інших умов комерційної діяльності
	інвестиційний	Ризики, що виникають при вкладенні інвесторами коштів з метою отримання прибутку
	виробничий	Ризики, характерні для виробничої діяльності: обладнання, яке вийшло з ладу, неадекватне використання нових технологій
	екологічний	Ризики нанесення шкоди екології, а також життю третіх осіб, ризик можливості виникнення громадянської відповідальності за ці дії
інноваційний	Ризики, пов'язані з невизначеністю в інноваційній сфері	
6. За ступенем ризико-насиченості	мінімальний	Характеризується рівнем втрат розрахованого прибутку в межах 0-25%
	підвищений	Втрати не перевищують розрахованого прибутку в межах 25-50%
	критичний	Можливі втрати прибутку в розмірі 50-70%

Продовження табл. 1.1

1	2	3
	недопустимий	Можливі втрати дорівнюють розміру власних коштів, коефіцієнт ризику 75-100%
7. За частотою виникнення	постійний	Характерні для діяльності підприємства на протязі усього періоду (ризики реалізації продукції)
	періодичний	Виникають з систематичною періодичністю (ризики, пов'язані з сезонним характером робіт)
	разовий	Ризики виникнення пожежі, стихійних лих
8. За ступенем можливого захисту	повний захист	Ризики, яких при визначених діях можна уникнути чи повністю компенсувати
	частковий захист	Ризики, яких при визначених діях можна зменшити чи частково компенсувати наслідки їх проявлення
	неможливий захист	Ризики, які можуть виникнути та нанести втрати, незалежно від дій підприємця
9. За ступенем управління	управлінський	Ризики, пов'язані з низькою кваліфікацією персоналу
	неуправлінський	Ризики, обумовлені стихійними діями
10. За тривалістю впливу	довготривалий	Ризики поглинання конкурентами
	короткочасний	Ризики, обумовлені виробничими неполадками
11. За характером можливих втрат	матеріальний	Ризики, пов'язані зі псуванням продукції, виявленням браку
	організаційний	Обумовлені неправильною організацією праці, виробництва, управління
	психологічний	Погіршення морального клімату у колективі, мотивації праці, відсутність впевненості в власних силах
	соціальний	Втрата престижу організації
	фінансовий	Зменшення прибутку та необхідність додаткових фінансових витрат
12. За формою організації захисту	внутрішнє страхування	Створення резервів для запобігання втрати сировини
	обов'язкове зовнішнє страхування	Ризики втрати працеспроможності працівників компенсуються у формі виплат за рахунок пенсійного забезпечення
	добровільне зовнішнє страхування	Усі ризики, що можна застрахувати
13. За територією	глобальний	Ризики, що загрожують усій підприємницькій діяльності на території країни
	регіональний	Ризики, що відображаються на діяльності у регіоні
	локальний	Ризики, що загрожують окремому суб'єкту господарювання
14. За типом небезпеки	техногенний	Спричинені виробничою діяльністю людини
	природний	Ризики стихійних лих
	змішаний	Природного характеру, спричинені виробничою діяльністю
15. За чисельністю осіб, що приймають	індивідуальний	Ризики, що приймає на себе уповноважена особа

1	2	3
рішення	груповий	Ризики, що приймає на себе група осіб

Джерело: розроблено на основі аналізу наукових підходів [14, 34, 47, 54, 57].

Загальна класифікація може бути застосована при створенні системи ідентифікації ризиків на підприємстві, оскільки ефективність заходів, прийнятих відповідно до того, наскільки точно і вчасно виявлені ризики та проведений їх аналіз, визначає не лише отримання підприємством прибутку, але й характер динаміки всіх його показників. На сьогоднішній день вітчизняній та зарубіжній літературі розроблено певна кількість підходів, які деталізують та розширюють розуміння поняття на підставі визначення ризику як з теоретичної позиції, так і з прикладної точки зору.

«В залежності від підстав виникнення ризику поділяють на: соціальний – втрата або зменшення доходів за рахунок незапланованих або додаткових витрат на людську силу; юридичний – ризик можливості втрати капіталу або понесення витрат пов'язаний з порушенням або невідповідністю зовнішніх та внутрішніх законів та порядків; політичний – можливість втрати або зменшення прибутку підприємства за рахунок змін у державній політиці; екологічний – ризик втрати або зменшення прибутку або капіталу підприємства за рахунок виникнення негативних змін в навколишньому середовищі, спричинених негативними діями на навколишнє середовище; медико-біологічний – ризик зменшення прибутку підприємства за рахунок великої кількості захворюваності серед працівників компанії, запобіжних заходів і дезінфекцій, пандемія; комбінований – ризик втрати або зменшення ліквідності підприємства за рахунок відразу декількох підстав; технічний – ризик зменшення доходності підприємства який залежить від справності та злагодженості роботи технічного оснащення підприємства» [55].

Розглядаючи ризики (рис. 1.1), з якими стикається підприємство у своїй зовнішньоекономічній діяльності, можна визначити ризики, які можна мінімізувати за допомогою механізмів страхування, зокрема, у відносинах між підприємством та його іноземними постачальниками.

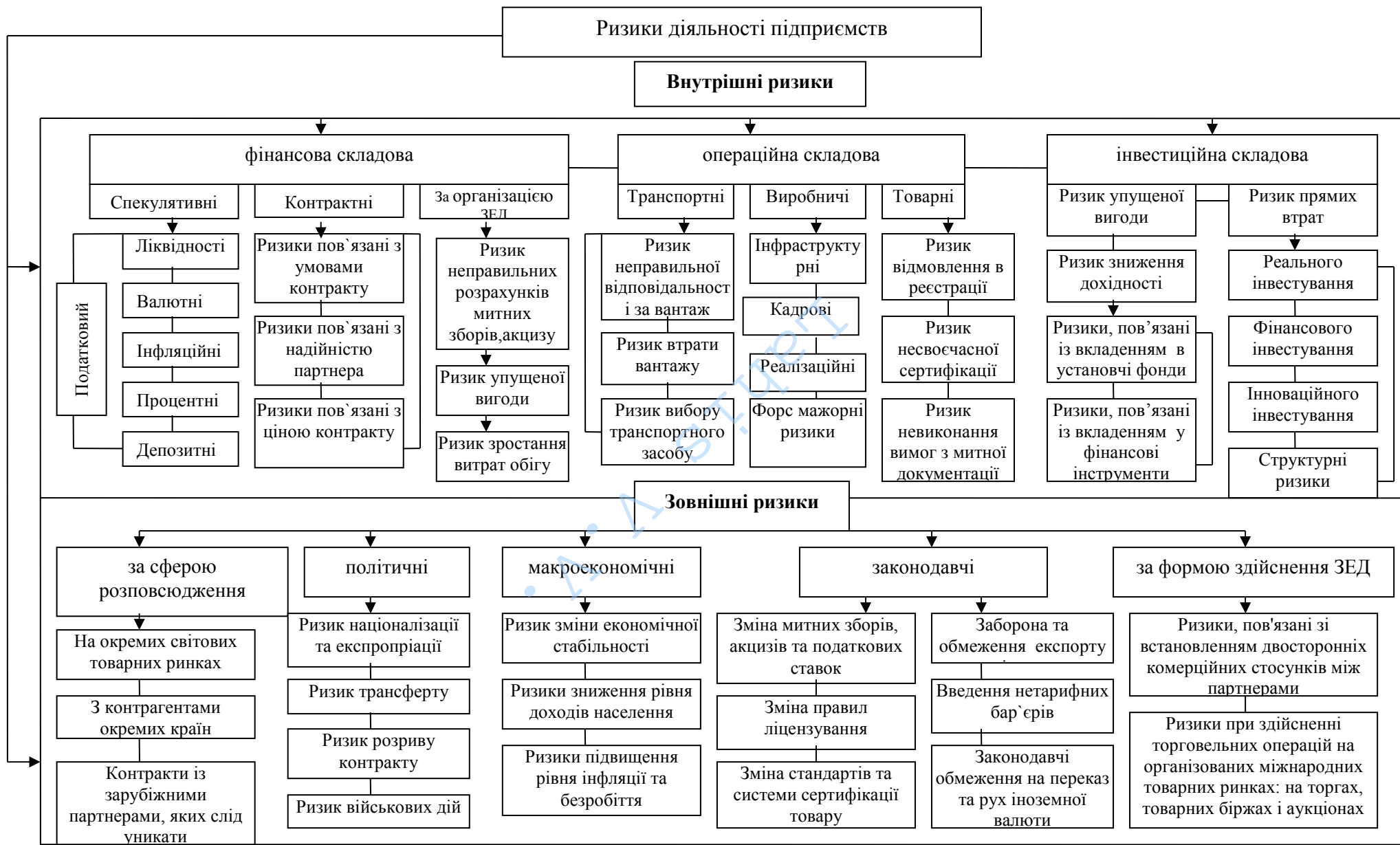


Рис. 1.1. Класифікація основних ризиків при здійсненні діяльності підприємств [23, 29]

За допомогою програм страхування вантажів ви можете захистити свою сировину та товари, що перевозяться різними видами транспорту. З іноземними партнерами ви можете застрахувати відповідальність за якість товарів, робіт і послуг.

Варто зазначити, що в нинішніх економічних умовах такі програми бажано обґрунтовувати при зміні напрямів діяльності, адаптації до динаміки сегментів ринку, запитів споживачів тощо.

Однак врахування ризику в розвитку бізнесу визначає недостатню розробленість та невирішеність проблеми регулювання ризиків у наукових працях вітчизняних та зарубіжних дослідників. В умовах нестабільного зовнішнього середовища поведінку ринку та його чинників неможливо передбачити з високим ступенем достовірності, що значно ускладнює механізм впливу ризику та невизначеності у прийнятті бізнес-рішень. В економічній літературі відсутній консенсус стосовно визначення ризик-менеджменту. Проте загальним для всіх підходів є розуміння того, що управління ризиком спрямоване на пошук можливих варіантів зниження ризиків.

1.2. Особливості ідентифікації ризиків діяльності транспортного підприємства

Діяльність підприємства на будь-якому ринку, як на вітчизняному, так і на міжнародному, неможлива без чіткої стратегії, де деталізовані визначені цілі та завдання. Сьогодні нові зовнішні ринки відкривають широкі можливості для збуту продукції, але й ставлять перед підприємствами нові виклики та пов'язані з ними ризики. Просування товарів і послуг на зовнішні ринки потребує розробки та впровадження ефективної системи управління, адже ризики, пов'язані з виходом на нові ринки, можуть істотно вплинути на заплановані результати. З іншого боку, посилення конкуренції на вітчизняному ринку може призвести до його звуження для деяких українських підприємств, що стимулюватиме їх переорієнтацію на завоювання конкурентних позицій на

певних сегментах зовнішніх ринків.

Вихід на зовнішні ринки приносить як нові можливості, так появу нових ризиків. Коли підприємство виходить на нові зовнішні ринки, передумовою його прибуткової діяльності є оновлення класифікації ризиків для їх результативної ідентифікації. Для успішного функціонування підприємство повинно спрогнозувати та класифікувати також потенційні ризики.

Першим кроком є визначення наслідків діяльності на ринку. Далі доцільно створити систему запобігання та пом'якшення визначених ризиків, яка включає: заходи для мінімізації ймовірності виникнення ризикових ситуацій; інструменти для мінімізації втрат у ризикових ситуаціях; стратегії для максимізації ймовірності отримання високих доходів за рахунок використання можливостей на зовнішніх ринках. Таким чином, створена система управління ризиками є важливим фактором для успішного виходу підприємства на зовнішні ринки, особливо в транспортному секторі.

«Встановлення ризиків транспортних підприємств це певний процес ідентифікації цих ризиків, їх оцінки та аналізу сфер впливу і управління ризиками, спрямований на запобігання їм або ж мінімізацію їх впливу. Таким чином, метою управління ризиками на підприємстві має бути підвищення конкурентоспроможності за рахунок максимально повного виявлення існуючих для підприємства ризиків і нейтралізації їх впливу. При цьому, для забезпечення максимальної ефективності управління ризиками транспортної діяльності підприємства необхідно проводитися на основі детального прогнозування і планування. Тобто, в першу чергу, діяльність з управління ризиками на транспортному підприємстві має бути систематичною, а тому вона повинна базуватися на розробленій стратегії цього управління» [7].

Аналіз здійснення ризиків на транспортних підприємствах має стати суттєвою частиною розроблення системного підходу до прийняття рішень щодо формування політики, визначення етапів і практичних рекомендацій, спрямованих на запобігання та мінімізацію небезпек, випадків на виробництві, завдання шкоди майну та навколишньому середовищу.

Ризик небажаних аварій під час перевезення залежить, головним чином, від технічного стану транспортного засобу. Операційні ризики також пов'язані з форс-мажорними обставинами, коли транспортний засіб або люди, які перебувають у ньому, наражаються на небезпеку, транспортний засіб пошкоджується або повністю знищується, або змушений зупинитися (здійснити посадку), не доїхавши до місця призначення (за межами транспортного терміналу). Ключовою особливістю процесу прийняття рішень є необхідність враховувати вплив невизначених факторів і розглядати всі можливі наслідки альтернативних варіантів. Тому дуже важливо розробляти моделі для прийняття рішень в умовах невизначеності. Ці моделі забезпечують структуровану обробку інформації про проблему, що розглядається [10].

Загалом можна допустити, що найбільш ефективними методами оцінки для транспортних підприємств є створення карти ризиків з використанням шкали ймовірності та шкали значущості, розрахунок на цій основі показників окремих ризиків, визначення загального рівня ризику та виявлення критичної зони щодо потенційної втрати доходу. Перевагою даного підходу оцінювання ризиків для транспортного підприємства обумовлена тим, що розроблена карта ризиків може стати корисним аналітичним інструментом при узагальненні зібраної інформації про ідентифіковані ризики та їх пріоритизації, джерелом створення фінансової вартості і економічної цінності, а також відіграє важливу роль у стратегічному та поточному плануванні діяльності.

Зазвичай підприємство застосовує два основні та взаємодоповнюючі види ризику: якісний та кількісний. Метою кількісного аналізу є визначення (кількісна оцінка) рушійних сил, сфер і типів ризиків. Метою кількісного аналізу є ідентифікація (кількісна оцінка) факторів, сфер і типів ризиків, тоді як результати якісного аналізу ризиків є вихідними даними для кількісного аналізу. Кількісний аналіз ризиків повинен дозволити ідентифікувати індивідуальні ризики та ризики компанії в цілому. Отже, результати аналізу є передумовою для наступного етапу ризик-менеджменту – оцінки ризиків, тобто визначення того, чи є ризики та їх рівень прийнятними або толерантними для

компанії. Під час оцінки ризиків порівнюється рівень ризиків, виявлених під час аналізу, з конкретними критеріями ризику, які оцінюються та бути заіксованим в реєстрі [33].

Наступним кроком є визначення факторів, які впливають на описані нами ризики, що рекомендується робити послідовно, оскільки вони є схожими з точки зору їх виникнення, причин та наслідків. Основними факторами (внутрішніми та зовнішніми), які впливають на характер виявлених ризиків, є:

- внутрішні:
 - залежність від імпорту сировини та неможливість диверсифікації джерел її постачання,
 - моральна та фізична зношеність обладнання, що перешкоджає збільшенню кількісних показників виробничої програми підприємства та її здатності задовольняти потреби ширшої групи споживачів,
 - хронічні проблеми із підтриманням стабільного фінансового стану,
 - недостатній професіоналізм та кваліфікація персоналу планово-фінансового відділу для задоволення поточних управлінських потреб;
 - низькі обсяги продажів, що призводить до зниження прибутку, скорочення масштабів виробництва та неможливості скористатися позитивними результатами діяльності,
 - висока вартість спеціалізованого виробничого обладнання, відсутність можливостей для технологічної диверсифікації,
 - негативна динаміка на рівні фінансових показників діяльності підприємства, яка відображається у щорічному зниженні показників рентабельності,
- зовнішні:
 - низька купівельна спроможність населення, що є причиною того, що ціновий параметр продукції домінує при виборі товарів споживачами в країні;
 - низький рівень конкуренції в галузі, що зумовлено тим, що підприємство є єдиним виробником залізнодорожних послуг в Україні і конкурує лише з транспортниками-замінниками;

– економічна привабливість галузі для іноземних компаній та потужних перевізників зумовлена низьким рівнем конкуренції в галузі та обмеженістю нормативно-правових актів, що обмежують діяльність іноземних компаній.

– неефективність державної політики щодо захисту та заохочення існуючих вітчизняних компаній та національного виробника в цілому;

– макроекономічна нестабільність та слабкий фінансово-економічний стан вітчизняних виробничих підприємств;

– нерозвиненість транспортної інфраструктури країни;

– низький рівень підприємницької культури та комерційної взаємодії у вітчизняній економіці.

– економічна та політична нестабільність в країні, що виражається в інфляційних процесах та волатильності цін, які негативно впливають на промислові підприємства та людей, які ними керують;

– відсутність обґрунтованої державної політики підтримки виробників;

– несправедливе відкриття внутрішнього споживчого ринку для іноземних компаній та виробничих потужностей.

Сукупність факторів, що впливають на виявлені ризики, показує їх прямий зв'язок з попередньо визначеними джерелами та наслідками їх можливої реалізації. Таким чином, дослідження дає можливість розробити перелік заходів для мінімізації ризиків (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Шляхи мінімізації ризиків діяльності підприємства

Найменування ризику	Шляхи мінімізації ризику
1	2
Ризик посилення конкуренції на внутрішньому ринку України за рахунок дешевої імпортової продукції	– Підвищення конкурентоспроможності підприємства за рахунок диверсифікації виробництва. – Пошук інвесторів для розширення та модернізації виробничих потужностей підприємства, створення додаткових виробництв, націлених на забезпечення підприємства власною сировиною. – Розробка цільових програм, націлених на розвиток вітчизняного вівчарства як перспективної галузі економіки, загальної державної концепції щодо забезпечення захищеності національних

1	2
	<p>товаровиробників.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Розширення співпраці з постачальниками сировини. <p>Зміна методологічних підходів до управління витратами на підприємстві з метою оптимізації калькуляційних статей продукції та власне зниження рівня ціни.</p>
Ризик зупинки роботи обладнання	<ul style="list-style-type: none"> - Зміна державних підходів щодо напрямків підтримки окремих галузей виробництва та видів підприємництва, розробка відповідних цільових програм. - Введення у виробничу практику сучасних підходів щодо управління виробничим процесом, а саме кайдзен-медежмент, TQM, система ощадливого виробництва (lean-production) з метою мінімізації витрат виробництва та збільшення показників прибутковості. - Здійснення постійного моніторингу технічного стану обладнання, з метою уникнення незапланованих поломок обладнання. - Збір та аналіз інформації щодо наявності технологічних новинок у галузі, можливостей технологічної диверсифікації виробництва. - Пошук інвесторів, готових на вигідних умовах профінансувати якісну модернізацію виробничих потужностей підприємства.
Виникнення збиткового фінансового результату діяльності підприємства	<ul style="list-style-type: none"> - Розробка загальнонаціональних програм розвитку галузі, інтенсифікація зусиль державного апарату щодо забезпечення підтримки національного товаровиробника. - Налагодження комунікації з профільними міністерствами з метою отримання фінансування у вигляді державної підтримки, залучення держави у якості інвестора, отримання спеціальних пільг або преференційних режимів. - Пріоритезація напрямків розвитку підприємства з ключовим акцентом на розширення та диверсифікацію діяльності підприємства (як виробничої, так і товарної), оновлення матеріально-технічної бази його функціонування. - Розробка ефективної маркетингової політики, орієнтованої на агресивну протидію посяганням іноземних виробників дешевих низькоякісних аналогів на частку споживчого ринку підприємства. - Розвиток інтелектуального потенціалу підприємства, як у напрямку оновлення методологічного апарату аналітичних відділів та надання релевантного сучасним умовам технічного забезпечення, так і щодо підвищення кваліфікаційних навичок персоналу.
Скорочення долі споживчого ринку (втрата споживачів)	<ul style="list-style-type: none"> - Створення резервів грошових коштів на випадок незапланованих змін макроекономічної ситуації. - Пошук джерел забезпечення технологічної модернізації діяльності підприємства з метою підвищення якісних характеристик продукції. - Диверсифікація виробничої та товарної політики підприємства. - Підвищення рівня професійно-кваліфікаційного складу планово-економічного відділу. - Формування системи моніторингу та збору даних щодо перспектив зміни макроекономічної ситуації, майбутніх коливань на національному та зовнішніх ринках, що прямо або опосередковано впливають на ціну або обсяг попиту на продукцію підприємства.

1	2
Збої у поставках матеріалів внаслідок недобросовісного виконання постачальниками контрактних зобов'язань	<ul style="list-style-type: none"> - Диверсифікація джерел постачання. - Налагодження системи збору та аналізу інформації щодо появи нових джерел або зміну існуючих умов постачання сировини з метою пошуку більш ефективних альтернатив. - Атестація кадрового складу відділу постачання з метою виявлення необхідності у додаткових курсах та тренінгах з підвищення професійно-кваліфікаційних навичок персоналу. - Формування резервів грошових коштів на випадок незапланованих змін макроекономічної ситуації або виникнення форс-мажорних ситуацій виробничого характеру. - Захист власних комерційних інтересів шляхом більш кваліфікованого складання контрактних умов, захисту інтересів у судах, використання більш захищених форм оплати за товар (наприклад, акредитиву). - Планування специфіки виробничої діяльності підприємства в умовах нерівномірності постачання.

Поглиблене вивчення питань управління транспортом з метою підвищення його надійності та ефективності має враховувати інтернаціоналізацію систем та інструментів управління, включаючи запобігання ризикам різних типів відповідно до класифікації та можливим заходам запігання. Системний підхід, що розробляється в організації, повинен бути пов'язаний з переглядом пріоритетів, поліпшенням розподілу та наданням стимулів приватному сектору в економіці та її провідних галузях, зокрема на транспорті.

Отже, визначення, аналіз та управління ризиком у транспортних процесах надають можливість здійснювати аналіз поточних та ймовірних загроз на всіх етапах транспортних процесів. При цьому розробляються заходи для зменшення та уникнення цих загроз, а також проводиться оцінка їхньої ефективності. Створення ефективної стратегії управління ризиками надає можливість транспортного підприємства визначити перспективи, проаналізувати внутрішні сильні та слабкі сторони, виявити можливості та загрози на ринку, а також прогнозувати власний майбутній стан у визначеній часовій перспективі.

Для транспортних підприємств доцільно створювати і періодично переглядати реєстр ризиків, з метою уточнення та доповнення виявленими ризиками (тал. 1.3). Крім того особливої уваги потребує таке функціональне навантаження працівників, щоб будь-який співробітник відділу безпеки руху, незалежно від займаної посади, отримавши інформацію про будь-який ризик, негайно повідомляв про це начальника відділу.

Таблиця 1.3

Сукупність визначених контрольних точок при ідентифікуванні ризиків

Контрольна точка процесу	Значення параметрів та їх допустимі границі	Методика контролю параметрів процесу	Впливові фактори	Ідентифіковані ризики
Точка 1	Визначені технологічною документацією на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, а також Правилами експлуатації КТЗ, трамвая та тролейбуса	Визначена, технологічною документацією на технічне обслуговування та ремонт рухомого складу, а також ГКН 00.005.009–2002, ГКН 00.005.11–2003	1. Некваліфіковані дії робітників під час виконання технічного обслуговування та ремонту. 2. Недолік і технічної документації. 3. Браковані або невідповідні складові рухомого складу. Відмова або застосування непридатного 4. технологічного устаткування.	Невідповідність рухомого складу визначеним характеристикам
Точка 2	Визначені Правилами дорожнього руху України, Правилами експлуатації трамвайних вагонів, інструкція водія	Визначена, технологічною документацією на маршрут, Положенням про відділ безпеки руху підприємства	1. Некваліфіковані дії водія. 2. Несприятливі метеорологічні умови.	Невідповідність дій водія

Рекомендується, щоб уповноважена особа з відділу безпеки руху проводила кількісний аналіз ризиків для визначення пріоритетності ризиків, наприклад, використовуючи показник (коефіцієнт безпеки руху), розрахований відповідно до стандарту ГКН 00.005.009-2002 для міського трамвайного підприємства, маршрутів та підприємства в цілому за певний період часу.

«Оскільки транспортні підприємства здійснюють послуги логістичного характеру, то сучасні ризики саме в логістичних ланцюгах експорту крім традиційних включають також ризики, викликані воєнними діями на території України:

- вразливість логістичної інфраструктури, яка розміщена поблизу районів, де ведуться активні бойові дії; збільшення вартості доставки продукції через небезпеку шляхів; збільшення термінів доставки продукції через порушення звичних логістичних ланцюгів; нестача автотransпортних засобів та працівників; простої через низьку сполучну здатність транспортних шляхів усіх видів, включаючи морський;

- збільшення витрат на страхування; незадовільна оперативність роботи іноземних партнерів при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності на різних етапах; ризики, пов'язані безпосередньо з транспортуванням вантажу на конкретному транспортному засобі, включаючи поломку рухомого складу, дорожньо-транспортні пригоди, вибухи, пошкодження при навантаженні, укладанні, вивантаженні, пошкодження тари, втрату або неправильне оформлення документів;

- ризики втрати якості або пошкодження вантажу при зберіганні, складуванні та інших операціях на складах і при підготовці до відвантаження» [11]. У такій ситуації підприємствам необхідно вміти оцінювати рівень потенційного ризику та управляти ним.

Забезпечення стійкості бізнесу в умовах невизначеності внутрішнього та зовнішнього середовища є одним з найважливіших завдань управління бізнесом, а управління ризиками – одним з механізмів підвищення стійкості бізнес-операцій, що дозволяє ідентифікувати та відстежувати фактори ризику,

визначати ступінь їх впливу на бізнес, а також приймати обґрунтовані господарські та виробничі рішення з урахуванням ризиків (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Реєстр ризиків

Ідентифіковані ризики	Методи контролю ризику	Дії щодо мінімізації або усунення ризику	Термін проведення дій щодо мінімізації або усунення ризику	Відповідальний за управління ризиком
Невідповідність технічного стану рухомого складу	Аналіз першопричин згідно з додатком А ДСТУ ІЕС/ISO 31010	Згідно з додатком В.1 ДСТУ ІЕС/ISO 31010, а також: 1. Додаткове навчання персоналу. 2. Проведення додаткової перевірки технологічної документації на технічне обслуговування та ремонти. 3. Зміна постачальника складової. 4. Позачергова перевірка технічного стану або зменшення періодичності його виконання. 5. Позачергова перевірка або зменшення періодичності перевірки устаткування.	Відповідно до запланованих заходів	Начальник відділу безпеки руху
Невідповідність дій водія	Аналіз першопричин згідно з додатком А ДСТУ ІЕС/ISO 31010	Згідно з додатком В.1 ДСТУ ІЕС/ISO 31010: 1. Додаткове навчання водіїв. 2. Позачергова перевірка тривалості робочої зміни водіїв. 3. Позачергова медична перевірка водіїв. 4. Відсторонення від роботи водія.	Відповідно до запланованих заходів	Начальник відділу безпеки руху

Слід зазначити, що на основі аналізу наукових підходів ідентифікація ризиків для підприємства включає визначення рівня ризиків, пов'язаних з фактором невизначеності, а також реалізацією запланованої діяльності на ключових ринках, прийняттям та реалізацією рішень, негативним впливом змін у динаміці на виробничі та бізнес-процеси, а також забезпеченням запланованого рівня доходу (табл. 1.5).

«Система ідентифікації ризиків, пов'язаних із зовнішніми ринками, повинна бути пов'язана з внутрішньою системою моніторингу та контролю відповідної організації за допомогою необхідних етапів (класифікація, аналіз та оцінка). Це означає, що система ідентифікації бізнес-ризиків повинна бути складовою певної системи (підсистеми) загального управління транспортною організацією і ґрунтуватися на визначенні та обґрунтуванні економічного змісту зовнішніх і внутрішніх ризиків, а також на розробці та реалізації стратегії управління ними в рамках діяльності підприємства» [10].

Таблиця 1.5

Критерії та ступені наслідків ризиків

Оцінка за ГКН 00.005.009–2002		Ризики	
Значення індикатора	Оцінка	Рейтинг	Серйозність наслідків
менше 0,6	Незадовільно	Серйозний (значущий) рівень	Неможливість допуску транспортного засобу (має бути списаний) або водія (має бути звільнений) до пасажирських перевезень. Значні збитки для підприємства
0,6 до 0,75	Задовільно	Помірний рівень	Довготривала неможливість допуску транспортного засобу або водія до пасажирських перевезень. Значні збитки для підприємства
0,76 до 0,91	Добре	Низький рівень	Короткотривала неможливість допуску транспортного засобу або водія до пасажирських перевезень. Несуттєві збитки для підприємства
більше 0,91	Відмінно	Несуттєвий рівень	Можливість помилкової оцінки результатів. Відсутність збитків для підприємства

Примітка *. Значення індикатора обчислюється за встановлений період часу аналогічно коефіцієнту безпеки руху, метод обчислення якого наведений у ГКН 00.005.009–2002

На основі результатів ідентифікації та оцінки ризиків можуть бути прийняті рішення про те, які можливі шляги реагування на ризик та можливі небезпеки: мінімізувати ризик (вжити заходів для зменшення ймовірності та/або впливу ризику); уникнути ризику (припинити діяльність, що створює ризик); прийняти ризик (не вживати жодних заходів для зменшення ймовірності або впливу події).

Якщо результат оцінки позитивний, приймається рішення про продовження проекту (прийняття ризику), а також прогнозування можливих змін ключових показників діяльності.

Якщо результат оцінки ризику негативний, приймається рішення про відхилення проекту (уникнення ризику) або про вжиття заходів для мінімізації ризику і повторну оцінку залишкового ризику після вжиття розроблених заходів. На основі зібраної та проаналізованої інформації про причини виникнення та усунення ризиків відділ безпеки дорожнього руху розробляє нові пропозиції щодо підвищення безпеки пасажирів, які розглядаються та обговорюються на нараді з аналізу системи менеджменту підприємства зп стандартизованими формами.

Аналізуючи ефективність процесу управління ризиками, особа, відповідальна за цей процес (як правило, керівник відділу безпеки дорожнього руху), визначає, чи були досягнуті заплановані характеристики процесу (рис. 1.2).

Небезпечні події рекомендується документувати шляхом заповнення журналу обліку дорожньо-транспортних пригод, який слід вести на папері або в електронному вигляді залежно від можливості і доречності їх використання в поточні діяльності. Такий журнал повинен містити щонайменше таку інформацію: дата ДТП; номер транспортного засобу; облік робочого часу водія; причина ДТП; запропоновані заходи для уникнення подібної аварії в майбутньому.

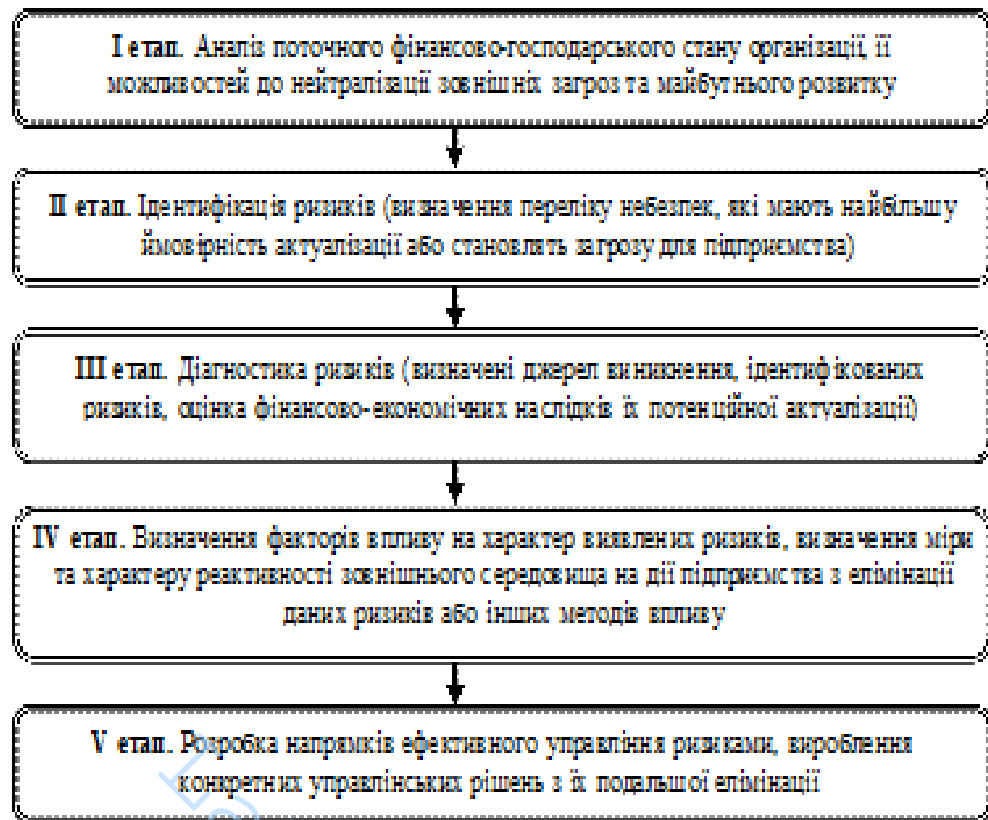


Рис. 1.2. Етапи проведення оцінки ризику (якісний підхід)

Таким чином, для більш ефективного управління ризиками діяльності систему управління слід розглядати як процес удосконалення структури засобів впливу на ризики, що включає ідентифікацію, оцінку, аналіз, контроль та фінансування ризиків, подальшого моніторингу результативності їх впровадження. Запропоновано модель управління ризиками у зовнішньому середовищі інжинірингового підприємства, яка враховує вплив основних факторів зовнішнього та внутрішнього середовища (рис.1.3).

Одним із важливих кроків у підході компанії до управління ризиками є ідентифікація ризиків, що виникають у зовнішньоекономічній діяльності. Ідентифікація ризиків полягає у виявленні, визначенні, документуванні характеристик та класифікації ризиків, які можуть вплинути на діяльність компанії. Для того, щоб процес ідентифікації ризиків, пов'язаних із зовнішньоекономічною діяльністю, був ефективним, необхідно мати структуровану інформаційну систему та надійну, обґрунтовану систему класифікації [64]. Зовнішньоекономічна діяльність пов'язана з цілою низкою

ризиків для всіх учасників. Аналіз наукової літератури показує, що існує близько 150 різних видів фінансових ризиків.

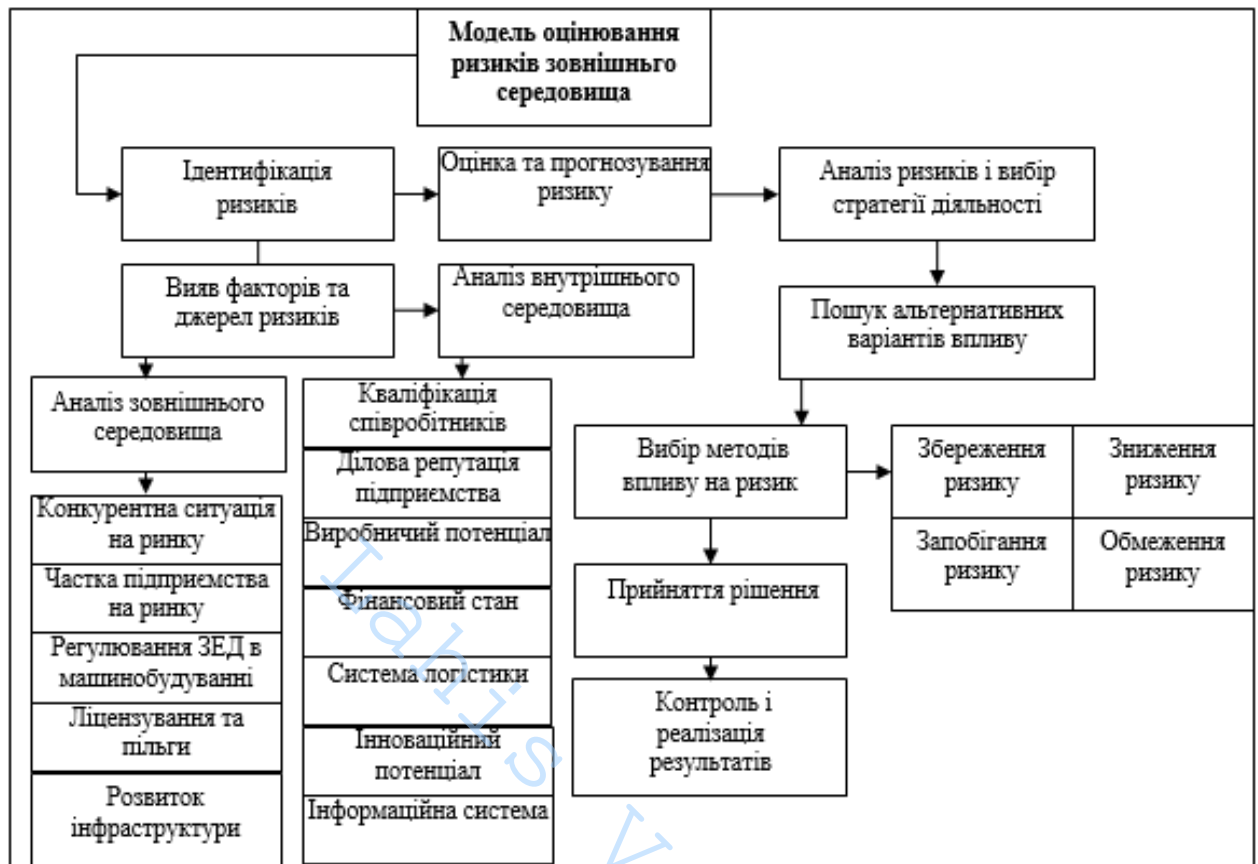


Рис. 1.3. Модель управління ризиками підприємства у зовнішньому середовищі

Джерело: розроблено автором за даними [13, 29, 38]

Розроблено загальну карту класифікації зовнішніх ризиків інжинірингових компаній, яка може бути використана інжиніринговими компаніями для управління ризиками зовнішньоекономічної діяльності (рис. 1.4).

Особливу увагу слід приділити зовнішньоринковому транспортному ризику, який виникає при здійсненні зовнішньоекономічних операцій, тобто при переміщенні товару від продавця до покупця. Основною проблемою в управлінні ризиками, пов'язаними із зовнішнім середовищем компанії, є управління ризиками, які не залежать від дій підприємства.

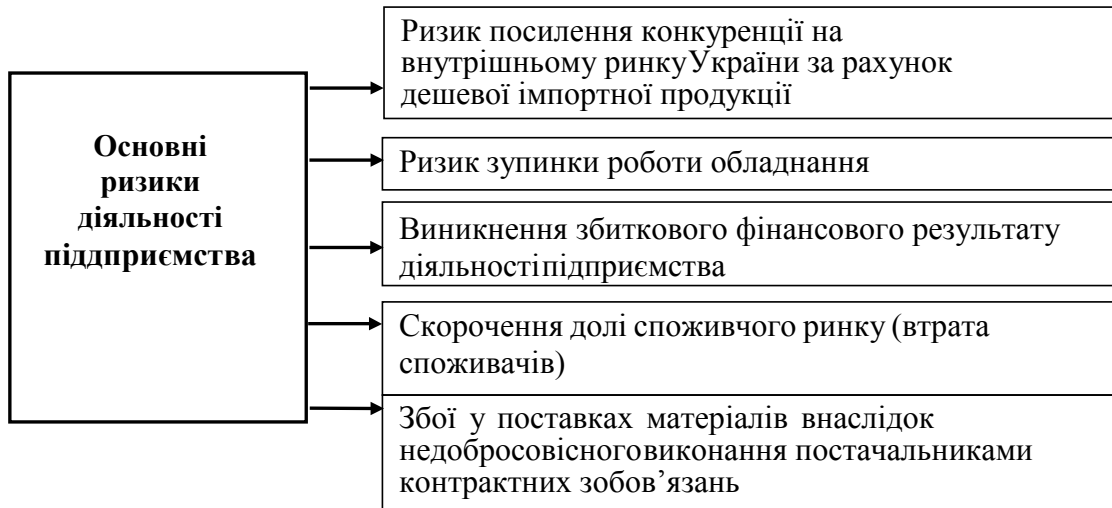


Рис. 1.4. Основні ризики діяльності підприємства

Доцільно стисло розглянути зміст можливих ідентифікованих ризиків:

– ризик посилення конкуренції на внутрішньому ринку України через дешевий імпорт. Глобалізація світової торговельної системи та приєднання України до так званих зон вільної торгівлі з основними країнами-з високим рівнем підприємств-перевізників може призвести до появи нових конкурентних гравців з великими виробничими потужностями, які пропонуватимуть споживачам дешеву продукцію низької якості.

– ризик виходу з ладу обладнання. Висока амортизація виробничого обладнання та технологічна відсталість (порівняно з сучасним аналогічним обладнанням у світі) може призвести до неочікуваних поломок обладнання, невиконання виробничих планів та додаткових незапланованих витрат.

– незадовільні фінансові показники діяльності підприємства. Поєднання негативних факторів зовнішнього середовища, від регуляторного середовища до кризи у світовій фінансовій системі, може мати негативні фінансові наслідки для діяльності і розвитку підприємства.

– скорочення частки споживчого ринку (втрата споживачів). Спад промислового виробництва в Україні, зниження споживчого попиту на на послуги вітчизняних виробників та посилення конкуренції на міжнародному ринку можуть призвести до зниження попиту на послуги за поточних параметрів.

– перебої в постачанні матеріалів через неможливість виконання постачальниками своїх контрактних зобов'язань, в тому числі збої в ритмічності діяльності із-за невиконання постачальниками своїх договірних зобов'язань.

Таким чином, спільними джерелами всіх виявлених ризиків є переважно слабкий фінансово-економічний стан підприємства та її об'єктивна неспроможність впоратися з негативними зовнішніми факторами або можливими форс-мажорними обставинами. З точки зору потенційних наслідків, більшість з них характеризується збільшенням ймовірності виникнення збитків та загальної неплатоспроможності підприємства.

Наступним кроком є ретельна діагностика виявлених ризиків, які викладені в табл. 1.6 нижче.

Таблиця 1.6

Діагностика ризиків діяльності підприємства

Найменування ризику	Характеристика ризику	
1	2	3
Ризик посилення конкуренції на внутрішньому ринку України за рахунок дешевої імпортової продукції	Джерело	Імпортозалежність вітчизняної текстильної галузі спричиняє зростання рівня собівартості продукції за рахунок високої вартості її складників (натуральна шерсть), неспроможність підприємства забезпечити потребу у повсті на рівні національної економіки
	Наслідки	Втрата частки внутрішнього ринку збуту, скорочення дохідних надходжень, ймовірна збитковість, неспроможність конкурувати з іноземними підприємствами
Ризик зупинки роботи обладнання	Джерело	Фізична та моральна застарілість виробничого устаткування (більшість об'єктів основних засобів було поставлено на баланс підприємства у 70-х роках ХХ століття), малі обсяги реалізації, низькі розміри прибутків, відсутність державної підтримки у вигляді дотацій, цільових програм розвитку
	Наслідки	Часткове або повне припинення виробництва через брак коштів для забезпечення потреб простого відтворення
Виникнення збиткового фінансового результату діяльності підприємства	Джерело	Слабкість фінансово стану підприємства, падіння рівня прибутковості до рівня, що унеможливило здійснення своєчасних господарських розрахунків підприємства
	Наслідки	Виникнення проблем із забезпеченням своєчасних виплат заробітної платні персоналу, здійснення платежів за поточними зобов'язаннями підприємства, ймовірність отримання господарських санкцій у виді штрафу, підвищення вірогідності банкрутства підприємства

Продовження талбиці 1.6

1	2	3
Скорочення долі споживчого ринку (втрата споживачів)	Джерело	Надання переваги споживачем більш дешевим товаром-аналогам, вхід на ринок конкурентів, негативні зміну у динаміці макроекономічних показників
	Наслідки	Скорочення обсягів виробництва продукції, погіршення загальногосподарського стану підприємства, зниження показників прибутковості, підвищення ймовірності понесення збитків
Збої у поставках матеріалів внаслідок недобросовісного виконання поставальниками контрактних зобов'язань	Джерело	Недобросовісне виконання обов'язків поставальником, логістичні проблеми, форс-мажорні обставини, виробничі проблеми поставальника сировини
	Наслідки	Часткове або повне припинення виробництва внаслідок неможливості сировинного забезпечення процесу виготовлення продукції, зниження рівня прибутковості

Аналіз підходів [11, 24] показав, що існують наступні категорії методів мінімізації потенційних втрат від ризиків, пов'язаних з діяльністю на зовнішніх ринках:

1. Страхування, тобто передача певних ризиків страховим компаніям.
2. Хеджування як метод з використанням ф'ючерсних та опціонних контрактів, що торгуються на фондовій біржі.
3. Використання різних форм і методів компенсації та кредитних зв'язків для зменшення можливості втрати грошей через неоплату відвантажених товарів або неоплату товарів після їх відвантаження.
4. Аналіз і прогнозування кон'юнктури зовнішніх ринків, своєчасне виявлення та аналіз ризиків, розробка управлінських заходів щодо зменшення можливих втрат через несприятливі ринкові зміни.

Щоб бути ефективним, бажано мати комплексну програму страхування бізнес-ризиків.

До найбільш ефективних способів мінімізації підприємницького ризику належать:

- метод розподілу ризику між учасниками, які беруть участь у підприємницькій діяльності спільно (цей метод реалізується безпосередньо під

час планування підприємницької діяльності, при цьому перед кожним учасником ставляться відповідні завдання);

– метод страхування підприємницьких ризиків (цей метод повинен передбачати конкретну процедуру, за якою страхова компанія компенсує можливі збитки у разі настання підприємницького ризику, а підприємець повинен зробити відповідний внесок до фонду страхової компанії для покриття витрат на покриття ризику, якщо ризик стане реальністю);

– метод резервування коштів на покриття непередбачуваних витрат (цей метод може бути використаний для покриття потенційних витрат з резервного фонду, зарезервованого для таких випадків);

– метод зменшити ризик шляхом резервування коштів (цей метод, як очікується, покриє витрати, пов'язані з бізнес-ризиком).

«У практиці ОУР суб'єкти господарювання часто використовують такі методи мінімізації підприємницьких ризиків, як [13]:

– метод уникнення підприємницьких ризиків (здійснення заходів, спрямованих на запобігання виникненню ризикових ситуацій);

– метод прийняття підприємницького ризику (весь або частина ризику залишається під відповідальністю суб'єкта господарювання);

– метод запобігання підприємницькому ризику (відмова від дій, які можуть призвести до реалізації ризиків);

– метод мінімізації підприємницьких ризиків (спрямований на мінімізацію розміру збитків, які може понести суб'єкт господарювання у разі реалізації підприємницького ризику);

– методи вимірювання бізнес-ризиків (спрямовані на нейтралізацію негативних наслідків, що виникають у разі реалізації бізнес-ризиків), що характеризуються точним вимірюванням бізнес-ризиків та своєчасним вимірюванням бізнес-ризиків».

Таким чином, при правильному використанні вищезазначених інструментів створюються додаткові можливості для мінімізації появи

потенційних ризиків. Екологічні ризики можуть бути значною мірою мінімізовані завдяки ефективному державному управлінню.

На основі аналізу наукової літератури та результатів досліджень, описаних у розділі 1.1, було розроблено наступну класифікацію інструментів ОУР (рис 1.5).

«Розуміння категоризації інструментів мінімізації ризиків дозволяє визначити відповідні кейси для їх коректного застосування і на цій основі розробити стратегії управління. Представлені інструменти мінімізації бізнес-ризиків дають можливість отримати емпіричні оцінки ступеня впливу ризиків на майбутні проекти, проаналізувати складний комплекс ризиків на детальній складові та спрогнозувати ймовірність настання і ступінь наслідків досліджуваних ризиків» [8].

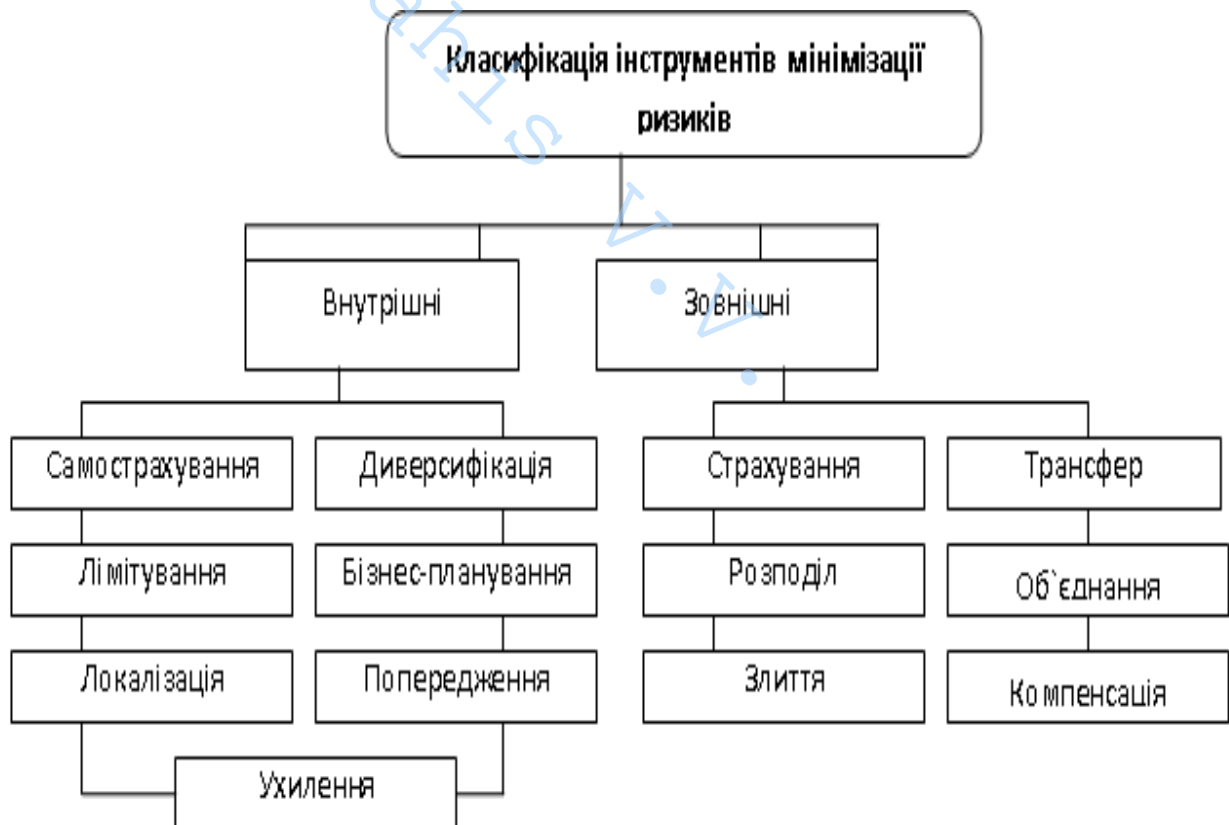


Рис. 1.5. Класифікація інструментів зниження ризиків у зовнішньому середовищі підприємства

Джерело: за матеріалами [7].

Основними заходами щодо зниження ризиків є:

1) Диверсифікація – розподіл капіталу між некорельованими об'єктами інвестування. Це частково дозволяє уникнути ризику розподілу капіталу між різними видами бізнесу. Іншими словами, якщо інвестор купує акції трьох різних публічних акціонерних товариств замість одного, то ймовірність отримання доходу від цих акцій буде помножена на три, що зменшить ризик втричі.

2) Отримання додаткової інформації дозволяє більш точно прогнозувати сценарії розвитку подій, тим самим мінімізуючи ризик.

Інформація про потенційних партнерів повинна також містити відомості про ризики, пов'язані з відносинами. За кордоном цю інформацію можна знайти у спеціальних довідниках.

3) Встановлення лімітів – обмеження витрат, кредитів, продажів тощо. Наприклад, банки використовують ліміти для обмеження ризиків при наданні кредитів, а бізнес – при продажу товарів у кредит.

4) Самострахування – це децентралізований спосіб для бізнесу створити страховий фонд у грошовій та натуральній формі, особливо для ризикованого бізнесу, тобто підприємці хочуть застрахувати себе заздалегідь, а не купувати страховку у страхової компанії.

5) Страхування – це захист інтересів підприємств у разі настання певних подій за рахунок грошового фонду, що формується зі сплачених цими підприємствами страхових внесків.

Страхування - це система розподілу збитків між усіма учасниками страхових відносин. Страхові компанії виконують чотири функції: попередження, уникнення ризику, контролю та заощадження. Функція ризику перерозподіляє кошти між страхувальниками пропорційно до наслідків страхового випадку. Функція запобігання дозволяє фінансувати страхові активи, таким чином мінімізуючи страховий ризик. Функція заощадження дозволяє зберігати та накопичувати активи. Функція контролю забезпечує

контроль за цільовим призначенням та використанням коштів зі страхового фонду.

Таким чином, підхід до ідентифікації ризиків зовнішнього середовища, який найкращим чином забезпечує досягнення корпоративних цілей, повинен складатися з трьох послідовних етапів і конкретних заходів: оцінка ризиків, ідентифікація ризиків і вибір методів та інструментів ідентифікації ризиків. Проаналізовано основні методи управління ризиками та розроблено концепцію зниження та прогнозування екологічних ризиків. Запропоновано класифікацію методів зниження ризиків, що дозволить транспортним підприємствам ідентифікувати ризики та розробити ефективні процеси управління ризиками для стабілізації зовнішньої екологічної ситуації та суттєвого зниження економічних ризиків, пов'язаних із впровадженням змін.

1.3. Підходи до оцінки ризику діяльності підприємства в сучасних умовах господарювання

В умовах зростаючих економічних злиттів і глобалізації, а також все більш динамічного економічного середовища, успішне функціонування системи управління ризиками вимагає можливості отримання повної і достовірної оцінки стану активів, що знаходяться в управлінні. У зв'язку з цим необхідність комплексної оцінки та аналізу ризиків набуває особливого значення, оскільки ці процеси безпосередньо пов'язані з діяльністю компанії на зовнішніх ринках і багато в чому визначають її виживання та розвиток.

З метою даного дослідження необхідно обговорити питання, пов'язані з уточненням поняття управління та оцінки ризиків підприємства, визначенням цілей і складності системи оцінки ризиків діяльності на зовнішніх ринках та наданням рекомендацій щодо впровадження основних аспектів організації в її діяльність.

«Ризики, пов'язані із зовнішньоекономічною діяльністю, - це обставини, які можуть спричинити або сприяти виникненню причин для невиконання

зовнішньоекономічного договору організації. Для того, щоб компанія могла проаналізувати наявність того чи іншого фактора ризику і адекватність вжитих заходів, ризики повинні бути виражені у вигляді незалежних показників. Загальною характеристикою ризику є рівень ризику зовнішньоекономічної операції, виражений у вигляді кількісного показника ризику в результаті спеціального дослідження. Визначення рівня ризику діяльності зводиться до кількісної оцінки ймовірності відхилення від поставленої мети згідно з конкретною бізнес-стратегією і відповідних фінансових результатів» [55].

Оцінка ризиків – це сукупність загальноприйнятих методів ідентифікації та кількісної оцінки факторів і видів ризику, тобто визначення масштабів і потенційних наслідків дії факторів ризику. На практиці кількісні та якісні методи поєднуються і доповнюють один одного в аналізі ризиків.

Оцінка ризиків зовнішньоекономічної діяльності організації ґрунтується на аналізі господарської діяльності організації та середовища, в якому вона функціонує, з точки зору джерел ризику, визначенні показників для оцінки рівня ризику та створенні механізмів і моделей взаємозв'язку між показниками і факторами ризику. Складність оцінки ризиків зовнішньоекономічної діяльності в українських реаліях пов'язана зі специфікою та високою мінливістю цих ризиків, через що необхідна спеціальна система їх оцінки. На основі аналізу наукових підходів до визначення категорії оцінки ризиків [15, 30] можна представити загальний алгоритм оцінки ризиків (рис. 1.6). На першому етапі необхідно отримати максимально повну інформацію, яка буде використана в процесі аналізу та оцінки рівня ризику.

На другому та третьому етапах рекомендується визначити зміст ризику та здійснити корекцію ризику, тобто зменшити кількість існуючих ризиків, використовуючи досвід, отриманий від реалізації аналогічних проектів [50]. Четвертий етап оцінки ризиків господарської діяльності спрямований на поступовий вибір доступних методів аналізу ризиків.

Загалом система методів оцінки ризиків зовнішньоекономічної діяльності поділяється на дві групи:

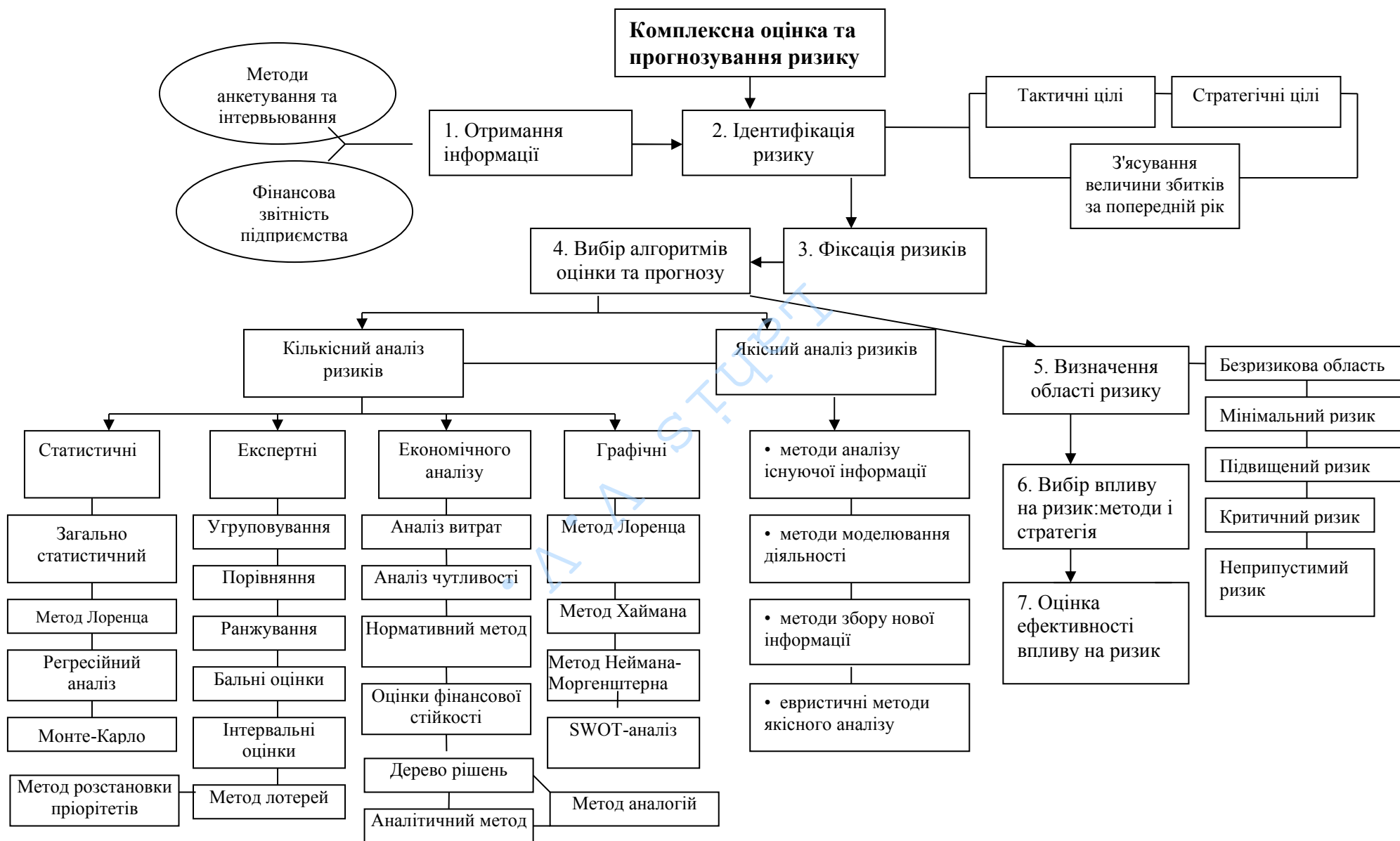


Рис. 1.6. Схема оцінки та прогнозування ризиків.

Джерело: узагальнено автором на основі [19, 48].

1. Якісні методи оцінки ризиків можуть бути використані для ідентифікації ризиків, що виникають при реалізації управлінських рішень, визначення їх структури та факторів, що призвели до їх реалізації. Якісна оцінка передбачає визначення величини ризику по відношенню до досягнутої ймовірності та величини наслідків.

Перевагою якісної оцінки ризику є простота, зручність і можливість її використання без додаткових розрахунків, але на практиці багато експертів вважають, що саме це є основною причиною суб'єктивізму в прийнятті рішень.

2. Використання кількісних методів для оцінки бізнес-ризиків означає, що оцінюються тільки дані, отримані в результаті якісної оцінки, тобто ризики, притаманні тій чи іншій операції. У кількісному аналізі ризик визначається як відхилення ключових показників діяльності від певного рівня.

Кількісна оцінка окремих рівнів ризику дозволяє оцінити можливі наслідки ризикових подій і розробити систему заходів щодо їх запобігання в поточному і майбутньому періодах. Основні характеристики методів аналізу економічних ризиків, що використовуються в цьому документі, наведені в додатку А.

Найбільш оптимальними методами для ефективної оцінки ризиків, пов'язаних із транспортною діяльністю підприємства, є нормативний метод, аналітичний метод та метод оцінки фінансової стійкості, які дозволяють використовувати та аналізувати основні показники діяльності підприємства. Також рекомендується використовувати метод експертних оцінок для визначення ступеня кореляції між ризиками та ефективністю їх оцінки.

Фактичні значення коефіцієнтів, розраховані для конкретного підприємства, необхідно порівнювати із нормативними значеннями. За ступенем відхилення фактичних значень від нормативних судять про величину ризику.

Нормативний метод базується на використанні системи фінансових коефіцієнтів (табл.1.7), які нами відібрані на основі аналізу наукової літератури [44].

Система коефіцієнтів оцінки ризиків у діяльності підприємств

Назва коефіцієнту	Нормативне значення	Характеристика
1	2	3
Коефіцієнт автономії K_a <u>Власний капітал</u> Валюта балансу	не менше ніж 0,5	Розраховується як відношення загальної суми власних коштів до активу фінансового балансу підприємства
Коефіцієнт маневреності (K_m) <u>Власні обігові кошти</u> Власний капітал	0,2-0,4	Розраховується як відношення власного обігового капіталу (сума дебіторської заборгованості і запасів товарно-матеріальних цінностей за винятком кредиторської заборгованості і заборгованості за позиками) до власного капіталу підприємства
Коефіцієнт швидкої ліквідності <u>Кошти + дебіторська забор.</u> Поточні пасиви	1,5-2,5	Він аналогічний коефіцієнту покриття, але обчислюється за вузьким колом поточних активів (з розрахунку виключають найменш ліквідну їх частину — виробничі запаси)
Коефіцієнт абсолютної ліквідності <u>Кошти</u> Поточні пасиви	0,2-0,35	Він є найбільш жорстким критерієм ліквідності підприємства і характеризує готовність підприємства негайно ліквідувати короткострокову заборгованість
Коефіцієнт іммобілізації (K_i) Залишкова вартість основних засобів Валюта балансу	не більше ніж 0,6	Являє собою відношення реального статутного капіталу або вартості основних фондів (за винятком зносу) до підсумку балансу підприємства.
Коефіцієнт покриття (K_n) <u>Поточні активи</u> Поточні пасиви	не менше ніж 2,0-2,5	Вимірює загальну ліквідність і показує, якою мірою поточні кредиторські зобов'язання забезпечуються поточними активами, тобто скільки грошових одиниць поточних активів припадає на одну грошову одиницю поточних зобов'язань.

Відхилення коефіцієнта в межах 25% від норми свідчить про мінімальний ризик, 50% – про зростаючий рівень, 75% – про критичний рівень і 100% – про неприпустимий рівень. Крім того, визначається важливість (вага) кожного коефіцієнта (сума ваг дорівнює 1,0). Інтегральна оцінка ризику розраховується як середньозважена величина [24, 58].

Залежно від ефективності заходів та рівня втрат за аналізований період часу діяльність підприємства відносять до однієї з п'яти зон ризику: безризикова зона, зона мінімального ризику, зона підвищеного ризику, зона критичного ризику, зона неприйняттого ризику (табл. 1.8) [28].

Фінансова оцінка окремих видів ризиків здійснюється з використанням двох підходів: визначення фінансової стійкості підприємства; визначення економічної доцільності інвестування в проект на підставі обґрунтування доцільності. Оцінка фінансової стійкості підприємства є особливо важливою при аналізі обґрунтованості трансакційних витрат, пов'язаних із ідентифікації та оцінювання ризиків.

Ризик погіршення фінансової стійкості підприємств зазвичай визначається як можливість фінансових втрат через наявну неефективну структуру капіталу, що призводить до незбалансованості поточних грошових потоків підприємств. Таке визначення ризику фінансової стійкості враховує лише один елемент фінансової стійкості підприємств - структуру її капітальних ресурсів - і характеризує ймовірність погіршення фінансової стійкості підприємств в поточному періоді. У довгостроковій перспективі стійкість фінансової системи формується під впливом сукупності факторів внутрішнього та зовнішнього середовища, а її можливе погіршення пов'язане з широким спектром ризиків.

Існує на практиці діяльності кілька варіантів аналізу фінансової стійкості підприємства залежно від виду його основної діяльності: 1) фіксація фінансового стану підприємства (оцінка фінансової стійкості); 2) порівняння фінансової стійкості підприємства до і після реалізації аналізованого проекту (оцінка доцільності витрат).

Області ризику для транспортних підприємств

Назва	Показник коефіцієнта	Характеристика області
Безризикова область (I)	Коефіцієнт ризику $K_1 = 0$.	характеризується відсутністю будь-яких утрат при здійсненні господарської діяльності з гарантією одержання розрахункового прибутку. Теоретично прибуток не обмежений
Область мінімального ризику (II)	Коефіцієнт ризику $K_2 = 0 - 0,25$	характеризується розмірами втрат, які не перевищують чистого прибутку. Підприємство ризикує тим, що, у гіршому випадку, воно не одержить чистого прибутку. У кращому випадку - чистий прибуток буде менше його розрахункового значення.
Область підвищеного ризику (III)	Коефіцієнт ризику $K_3 = 0,25 - 0,50$	характеризується втратами, що не перевищують валового доходу. Підприємство ризикує тим, що, у гіршому випадку, воно не зможе виплатити заробітну плату своїм працівникам за виконану роботу, але при цьому покрити матеріальні витрати, пов'язані з виробництвом продукції.
Область критичного ризику (IV)	Коефіцієнт ризику $K_4 = 0,50 - 0,75$.	характеризується втратами, величина яких не перевищує виторгу від реалізації продукції
Область неприпустимого ризику (V)	Коефіцієнт ризику $K_5 = 0,75 - 1,0$.	характеризується втратами, порівняними з розміром власних коштів підприємства, тобто можливе повне банкрутство

Для характеристики наявності джерел фінансування використовуються три основні показники (табл. 1.9) [49].

Показники наявності джерел фінансування запасів відповідають показникам забезпеченості запасів джерелами фінансування:

- надлишок (+) або нестача (-) власного оборотного капіталу, необхідного для функціонування підприємства або реалізації проекту;

- надлишок (+) або нестача (-) власного оборотного капіталу, а також середньо- та довгострокового позикового оборотного капіталу;

- загальний надлишок (+) або дефіцит (-) оборотного капіталу (включаючи середньострокові та довгострокові і короткострокові кредити і позики).

Таблиця 1.9

Показники оцінювання фінансової стійкості підприємства

Назва показника	Основна формула	Опис показника
Наявність власних обігових коштів (В)	$V = BK - HA = \Phi.1p.380 + p.430 - p.080$	Визначається, як різниця між власним капіталом та необоротними активами підприємства
Наявність власних та довгострокових коштів (ВД – робочий капітал)	$ВД = V + ДЗ = \Phi.1p.380 + p.430 + p.480 + p.630 - p.080$	Визначається збільшенням попереднього показника на суму довгострокових зобов'язань (ДЗ)
Наявність загальних коштів (ЗК)	$ЗК = ВД + КК = \Phi.1p.380 + p.430 + p.480 + p.630 + p.500 - p.080$	Фінансування запасів визначається збільшенням попереднього показника на суму короткострокових кредитів банків (КК)

Розрахунок трьох показників фінансової стійкості дозволяє визначити фінансовий стан підприємства за обраними фінансовими напрямками.

«Аналітичний метод оцінки ризику передбачає використання традиційних показників, що застосовуються для оцінки ефективності інвестиційних та інноваційних проектів, таких як термін окупності, внутрішня норма рентабельності, індекс прибутковості та чиста теперішня вартість. Порівнюючи значення цих показників альтернативних проектів, визначається ступінь їх ризику» [35].

На практиці при оцінці ризиків зовнішньоекономічної діяльності найбільш широко використовуються експертні методи та їх різноманітні комбінації. Експертами можуть бути як внутрішні, так і зовнішні фахівці. Прикладами

експертних методів аналізу є експертиза зовнішньоторговельних ризиків за допомогою методів «старих рук» та «великих раундів». Такий аналіз зазвичай проводиться, коли вирішується питання про нові інвестиції або вихід на новий ринок [38].

Метод експертних оцінок дозволяє оцінити рівень ризику різних видів виробничої, комерційної та фінансової діяльності організацій в умовах дефіциту інформації. Оцінка ризику ґрунтується на суб'єктивній думці експертів, які спеціалізуються в певній сфері діяльності. Застосовується тоді, коли організація не має інформативних розрахунків, заснованих на економіко-статистичних методах.

Загальна схема проведення експертних досліджень включає такі основні етапи: підбір експертів і формування експертних груп; формулювання питань і підготовка анкет; робота з експертами; формулювання правил визначення загальних оцінок на основі оцінок окремих експертів; аналіз і відбір експертних оцінок.

У вітчизняній літературі існує небагато методів оцінки та прогнозування ризиків зовнішньоекономічної діяльності промислових підприємств. Тому пропонується використання якісного аналізу ризиків, який описує можливі джерела ризику в структурованому вигляді. Це дозволить скоротити звичну систему процедур ідентифікації ризиків за певних обставин, зменшити кількість зон дії нестабільних факторів та розробити відповідний методичний інструментарій. Структурований перелік ризиків у зовнішньоекономічній діяльності транспортних підприємств є важливим елементом системи ризик-менеджменту та дозволяє розробити єдину концепцію управління ризиками у внутрішньому середовищі підприємства.

Розроблена система оцінки ризиків зовнішньоекономічної діяльності дозволяє провести комплексний аналіз ризиків у зовнішньоекономічній діяльності підприємства з урахуванням якісних та кількісних критеріїв, а ієрархічна структура забезпечує залежності та взаємозв'язки в оцінці, створюючи таким чином якісний та ефективний процес (рис.1.7).

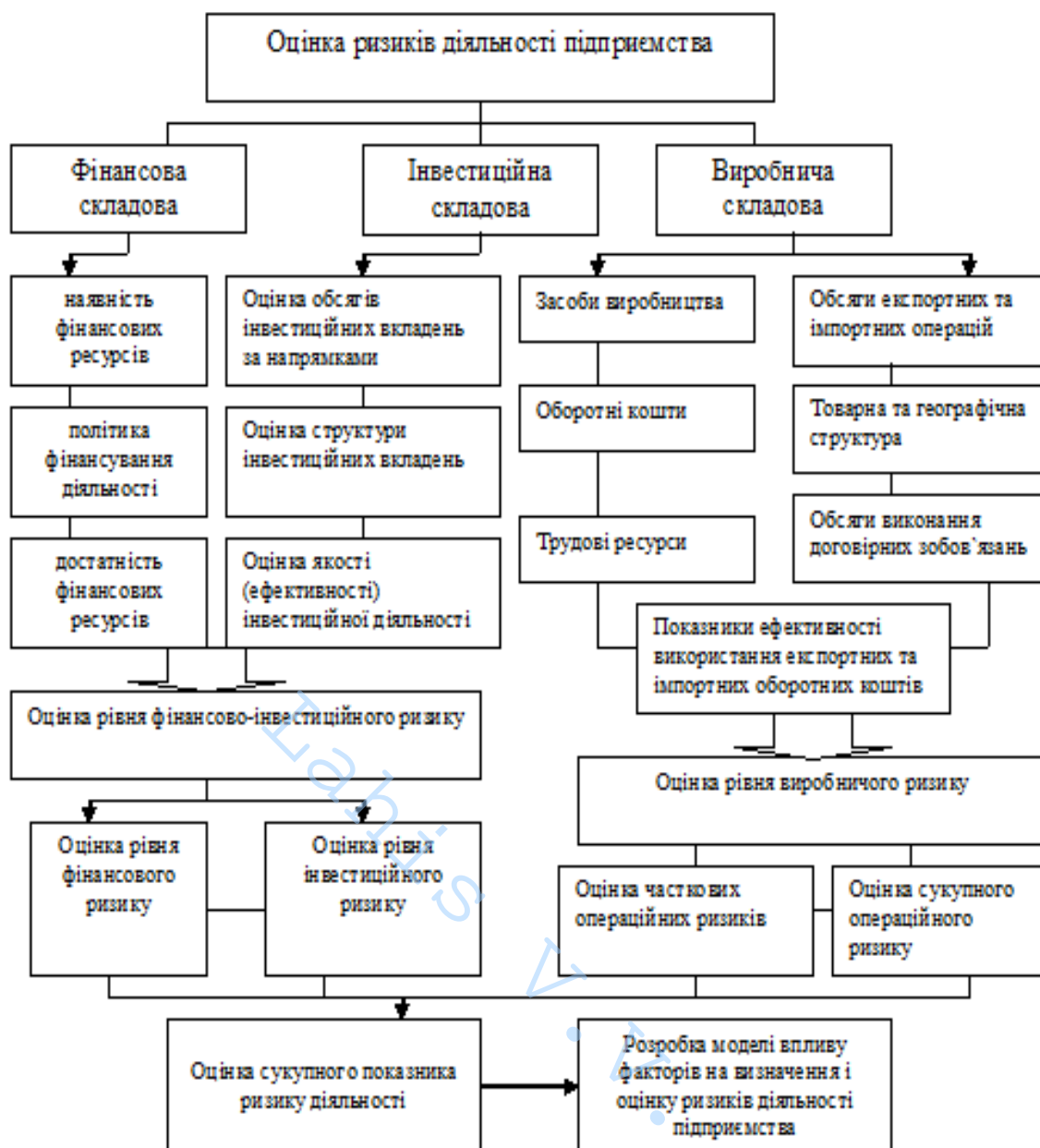


Рис. 1.7. Схема проведення аналізу ризиків діяльності підприємства [26, 31, 37]

Ситуацію, що склалася, можна пояснити кількома причинами:

- ризик-менеджмент все ще залишається однією з найменш розвинених сфер у вітчизняній економіці,
- у період становлення національної економічної системи відчувався гострий дефіцит кваліфікованих ризик-менеджерів, здатних створити ефективну інтегровану систему управління ризиками,
- більшість українських компаній не мають ефективних систем

управління ризиками, що суттєво стримує їхню господарську діяльність.

Сучасна практика показує, що сформувалися три основні стратегічні підходи до реалізації функції управління ризиками підприємства, залежно від вимог до управління ризиками інжинірингової фірми [85, 92].

Перший підхід полягає в організації ризик-менеджменту на зразок системи страхування, що передбачає незалежну та регулярну оцінку ризиків у ключових сферах діяльності. У цьому випадку ризик-менеджери працюють над виявленими ризиками і передають їх страховим компаніям для зовнішнього фінансування.

Другий підхід – пасивний ризик-менеджмент, коли виявлені ризики не концентруються в одному підрозділі, а розбиваються на підсистеми, тобто ризик-функція обмежується проведенням загальної аналітичної оцінки ризиків, а управління ризиками здійснюється на рівні окремих бізнес-одиниць.

Третій підхід - активне управління ризиками, коли основні ризики концентруються в окремому підрозділі, підсистемі управління ризиками, і робиться спроба локалізувати основні ризики та способи їх виникнення [14, 24, 40].

Організаційна структура системи управління ризиками має бути матричною структурою, що базується на горизонтальній взаємодії між вертикальним розвитком функціональних підрозділів, основними можливими методами розвитку та підходами до управління ризиками: оцінка ризику, розробка ймовірностей, превентивні заходи, самострахування, страхування, управління ризиками та нагляд. Така структура дозволяє компанії гнучко адаптуватися до різних невизначеностей за допомогою різних підходів до управління ризиками.

Організаційна підсистема управління ризиками повинна бути побудована таким чином, щоб цілі оптимально досягалися та інтегрувалися в рамках всієї системи, а також щоб здійснювався постійний моніторинг та оцінка ризиків.

Ефективність системи управління ризиками значною мірою залежить від якості підсистеми управління інформацією, яка відповідає за відбір, зберігання та розподіл інформації на різні рівні управління.

Ядром системи управління інформаційними потоками може бути інформаційно-аналітичний відділ, який збирає, узагальнює та аналізує інформацію, прогнозує та оцінює майбутні ситуації [11, 58].

На етапі аналізу ризиків визначається рівень ризику на основі ймовірності настання ризику та наслідків ризикової ситуації. Визначаються причини та фактори виникнення ризику, масштаби наслідків, а також визначаються та оцінюються моделі та методи управління ризиками. Детальний аналіз ризиків – це структурований процес, спрямований на визначення ймовірності та ступеня негативних наслідків дії, об'єкта або системи, що аналізуються. Слід також зазначити, що ідентифікація та аналіз ризиків - це не одноразова процедура, а безперервний процес, який відбувається протягом усього алгоритму управління ризиками.

Основними інструментами системи управління ризиками є локалізація, диверсифікація, лімітування, уникнення, компенсація тощо. Обираючи той чи інший інструмент управління ризиками, підприємства повинні враховувати вплив зовнішніх і внутрішніх факторів, ступінь ризику своєї діяльності на ринку, розмір свого потенціалу тощо. Останніми роками в галузі з'явилися спеціалізовані механізми управління ризиками (табл. 1.10).

Найбільш поширеним інструментом управління ризиками інжинірингових компаній є система обмежень (лімітів), яка дозволяє значно підвищити рівень фінансової безпеки, оскільки, визначаючи ліміти ризику, інжинірингові компанії можуть гнучко управляти власними фінансовими активами.

Ця блок-схема ілюструє основні етапи управління ризиками і чітко показує, як оцінка ризиків організації вписується в загальну структуру управління ризиками. Кожен етап процесу управління ризиками вимагає

співпраці та консультацій із зовнішніми та внутрішніми зацікавленими сторонами.

Таблиця 1.10

Інструменти ризик-менеджменту підприємства

Підходи ризик-менеджменту підприємства			
Ухилення	Локалізація	Дисипація	Компенсація
Відмова від ризикованих проектів, інвестицій, ненадійних партнерів та клієнтів	Система лімітів, встановлення межі ризику	Диверсифікація, розподіл ризиків за часом (фінансове планування)	Аналітична робота, хеджування, система контролю та моніторингу ризиків
Об'єкти ризик-менеджменту			
<ul style="list-style-type: none"> • усі види ризику, окрім ризику втраченої вигоди 	<ul style="list-style-type: none"> • фондовий ризик; • валютний ризик; • прямий кредитний ризик (ризик контрагентів) 	<ul style="list-style-type: none"> • ризик концентрації; • ризик ліквідності 	<ul style="list-style-type: none"> • валютний ризик; • відсотковий ризик; • фондовий ризик; • ризик ліквідності

Визначення цілей інжинірингової компанії щодо ризиків означає визначення зовнішніх і внутрішніх орієнтирів для оцінки діяльності організації та процесу управління ризиками. На цьому етапі також визначаються вимоги до критеріїв оцінки ризиків, структур і методів аналізу. Виконання цих завдань на першому етапі вимагає комплексного використання об'єктивних і суб'єктивних даних. Ідентифікація ризику – це етап, на якому ризикова ситуація розробляється у зв'язку з цілями, яких необхідно досягти [21, 29].

На рис. 1.8 наведено алгоритмічну блок-схему етапів процесу управління ризиками в інжиніринговій компанії, що ілюструє загальну послідовність дій,

які відображають логіку процесу управління ризиками з урахуванням аналізу попередніх наукових підходів до його побудови [13, 35].

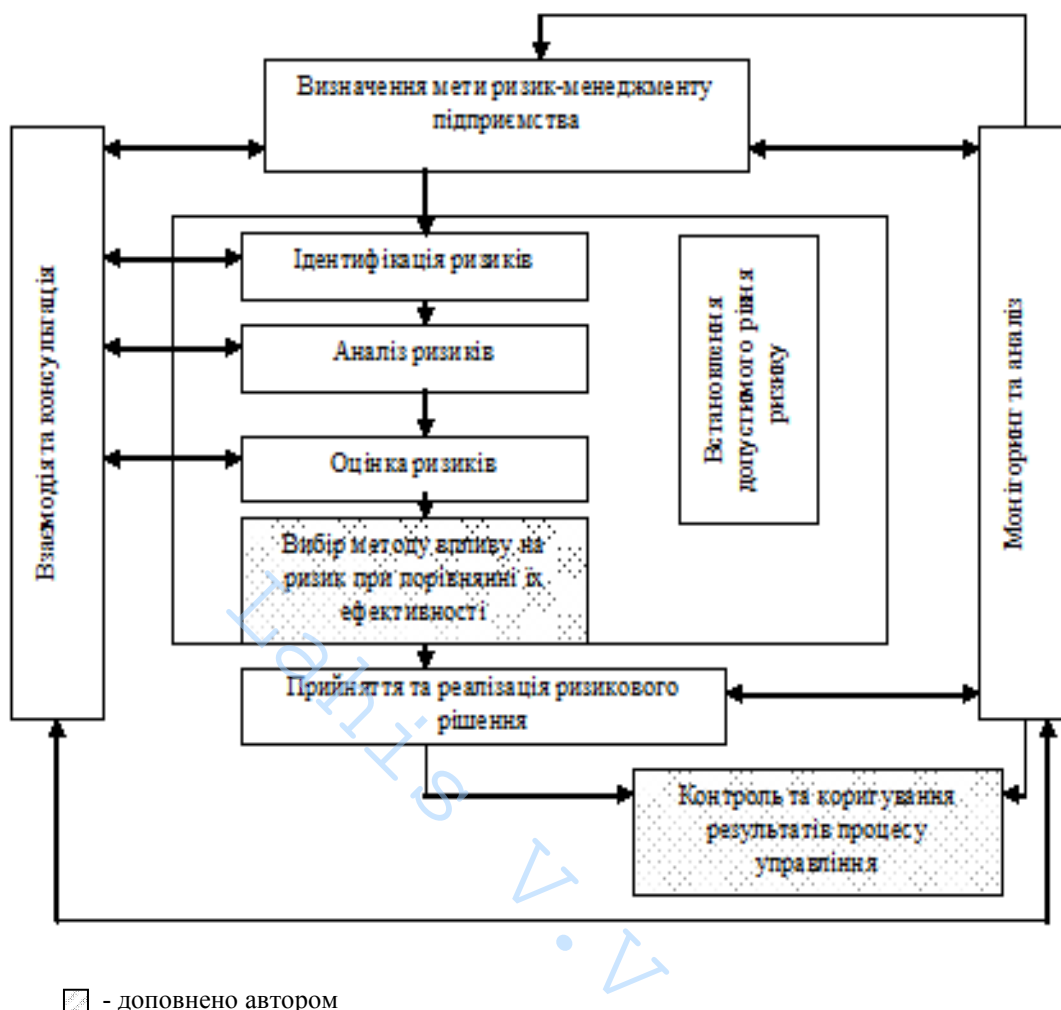


Рис. 1.8. Загальна блок-схема алгоритму етапів процесу ризик підприємства

Обов'язковим етапом є якісний аналіз ризиків, який дозволяє суб'єктивно оцінити переваги існуючих ризиків, оцінити їх на основі ймовірності або можливості їх виникнення, визначити потенційні зони ризику та їх вплив на досягнення цілей компанії. процес. адміністративне рішення [28].

Кількісний аналіз – це процес чисельного аналізу окремих ризиків та їх впливу на діяльність компанії, шляхом встановлення числових показників ймовірності настання ризикових подій та їх наслідків. Кількісна оцінка ймовірності настання окремих ризиків дозволяє виявити найбільш ймовірні та

значущі з точки зору втрат ризику, які в подальшому будуть проаналізовані для прийняття керівництвом рішення про доцільність застосування офшорних фінансових механізмів. Точна оцінка реальної вартості ризиків дозволить технічним організаціям об'єктивно спрогнозувати величину потенційних втрат і визначити шляхи запобігання або мінімізації таких втрат, а в разі неможливості запобігання - забезпечити покриття таких втрат.

На етапі визначення та реалізації ризиків формулюються та впроваджуються бізнес-рішення, спрямовані на максимізацію потенційних вигод та мінімізацію можливих втрат [17].

Моніторинг та аналіз ризиків інжинірингової компанії необхідно проводити на кожному етапі, оскільки більшість інжинірингових компаній, особливо на початку роботи, приймають рішення та управляють ризиками, не враховуючи всіх факторів, що призводить до втрати контролю над господарськими операціями [25].

Основна функція управління ризиками полягає в тому, щоб запобігти та зменшити ризик того, що певні ризики негативно вплинуть на результати діяльності підприємства. При розробці стратегій особливу увагу слід приділяти пошуку оптимального балансу між прибутком, ліквідністю та ризиком. Це пов'язано з тим, що негативні наслідки певних ризиків значною мірою залежать від конкретних управлінських рішень. Тому необхідно постійно контролювати реалізацію політики управління ризиками, щоб її можна було адаптувати до мінливої ризикової ситуації в підприємстві. Отже, основою ризик-менеджменту на підприємстві має бути вчасна ідентифікація і оцінка ризиків.

Для ефективного управління ризиками підприємства повинні визначити та прийняти відповідні стратегії, зокрема:

1) уникнення ризику – це свідоме рішення уникати ризикованої діяльності. Зазвичай це дія, до якої вдаються як до останнього засобу, тобто повна відмова від ризикованої діяльності;

2) зменшення ризику – це заходи, що вживаються для зменшення ймовірності збитків та мінімізації їх наслідків. Ці заходи вживаються до, під час

і після настання збитку;

3) прийняття ризику покриття збитків за власний рахунок; (і) передача ризику іншій стороні; (j) передача ризику третій стороні

4) передача ризику іншим особам.

При цьому повинні бути здійснені наступні методичні процедури: проведення аналізу ризиків та підготовка карти ризиків підприємства; формування спеціалізованої групи експертів з питань правильності та оцінки дослідження, з організації експертного висновку; створення нормативно-інформаційної та методичної інформаційної бази. Усі промислові підприємства повинні планувати свою діяльність для ефективного використання наявних ресурсів в умовах нестабільності зовнішнього середовища. Ви мають вміти передбачати й уникати потенційних ризиків. Планування ризиків у корпоративній діяльності дозволяє зменшити невизначеність, запобігти ризику втрати корпоративного прибутку, зробити вдосконалення та прийняти більш ефективні управлінські рішення щодо діяльності підприємства, оптимізувати наявні ресурси та фінансову стабільність, конкурентоспроможність на ринку.

З одного боку, ризики мають подвійний вплив на підприємства і перешкоджають їх розвитку, а з іншого - стимулюють пошук нових рішень у вигляді нових способів виробництва товарів і послуг, а також пошук нових ідей для адаптації до умов, що склалися, вдосконалення систем управління та забезпечення конкурентоспроможності.

Висновки до першого розділу

Аналіз наведених видів ризиків та узагальнення класифікації ризиків сприяє формуванню засад ідентифікації і оцінювання ризиків в залежності від особливостей діяльності підприємства. В даному контексті, по-перше, треба розглянути сучасне розуміння ризику як основи його існування в сучасних комерційно-виробничих відносинах підприємств. Так, види ризиків можуть змінюватися в різні періоди часу, коли довгострокові і поточні зміни можуть

мати певні коливання, як і їхні комбінації, суттєво залежать від темпів розвитку бізнесу і впливають із різною інтенсивністю. По-друге, це утворює основні принципи підприємницької діяльності і відображається в динаміці на вибір напряму діяльності, впливає на розміри та періодичності одержання прибутку, а також обумовлює ціну відхилення та ступінь відповідальності функціонального напряму бізнесу підприємства.

Загальний концептуальний підхід до оцінки бізнес-ризиків полягає у визначенні потенційного впливу діяльності, що здійснюється на зовнішніх ринках, та впровадженні системи оцінки ризиків у сфері зовнішньоекономічної діяльності з метою своєчасного виявлення потенційних негативних наслідків та максимізації можливостей для отримання високих доходів. Однак для того, щоб проаналізувати ці види ризиків, необхідно дотримуватися загального процесу оцінки, який дає можливість виявити не тільки ризики діяльності, а й внутрішні ризики, які можуть мати значний вплив на результати діяльності підприємства. Оцінка ризику - це етап, на якому рівень ризику порівнюється з встановленими параметрами, визначається баланс між потенційними вигодами і негативними наслідками ризикової ситуації та оцінюється ступінь впливу управління ризиком на характеристики ризику і процесу.

Кожен етап процесу управління ризиками на підприємстві пропонується завершувати порівнянням ефективності інструментів управління ризиками та моніторингом результатів. Це дозволить не лише обирати відповідні заходи та своєчасно реагувати на зміни, але й підвищити ефективність процесу управління ризиками.

Для ефективного аналізу та оцінки бізнес-ризиків, як внутрішніх, так і зовнішніх, в сучасних економічних умовах необхідно застосовувати всі методи та розраховувати рівень ризику для кожного виду зовнішньоекономічної діяльності. Проаналізовано основні методи оцінки та аналізу ризиків, використання загальних індикаторів ризику та алгоритми аналізу ризиків у зовнішньому середовищі.

РОЗДІЛ 2

ДІАГНОСТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ «КИЇВ-ДНІПРОВСЬКЕ МПЗТ» ТА ОЦІНКА ІКТОРІВ ЗНИЖЕННЯ РИЗИКУ

2.1. Оцінювання інфраструктури ринку та загальної діяльності підприємства

Сектор залізничного транспорту – це складна технологічна система. Які операції несуть різні ризики, що загрожують економічній безпеці. Тому залізничний транспорт повинен забезпечувати швидке і якісне перевезення вантажів і пасажирів з урахуванням захисту фінансово-економічних інтересів від негативних факторів і наслідків надзвичайних ситуацій, джерелами є як залізничний транспорт, так і взаємодія користувачів. Це ускладнює процес побудови системи для безпеки залізничного транспорту та вимагає ідентифікації, аналізу та попередження ризиків та створення ефективних механізмів фінансування. Залізничний транспорт несе відповідальність за всі загрози, які є джерелом шкоди для керування транспортними засобами, які повинні бути повідомлені іншим: травми або смерті пасажирів, пошкодження життя і здоров'я працівників сторонніх компаній або їх майна. Крім того, в разі пошкодження технічного обладнання та залізничної інфраструктури завдадуть серйозні збитки.

«Транспортна інфраструктура завжди була конкурентною перевагою України. Водночас існує проблема недостатньої якості послуг, слабка взаємодія між різними галузями в транспортному секторі, через недостатній рівень державних та приватних інвестицій транспортна інфраструктура перебуває на рівні задоволення базових потреб економіки. За роки незалежності в транспортній інфраструктурі відбулося багато і позитивних змін. У 2018 році розроблено Національну транспортну стратегію України до 2030 року. В Стратегії передбачено створення нових автобанів та скорочення часу перетину

країни в усіх напрямках, збільшення кількості аеропортів, що працює та потоку авіапасажирів, масштабне оновлення тягового та вагонного парку залізниці поряд зі значним збільшенням середньої швидкості, низькі тарифи та спрощення оформлення вантажу у морських портах й багато іншого» [43].

«Найбільшим скорочення залізничних вантажних перевезень було в березні 2022 р. – близько 8,3 млн т. Протягом наступних місяців ситуація дещо поліпшилася – середньомісячні перевезення у квітні – грудні склали 10,5 млн т, хоча й були значно меншими за аналогічний показник 2021 р. (27,2 млн т) (рис. 2.1). Агресор систематично завдавав ударів по цивільній енергетичній інфраструктурі, що спричинило зриви графіків руху поїздів та знизило обсяги вантажних перевезень наприкінці року» [1].

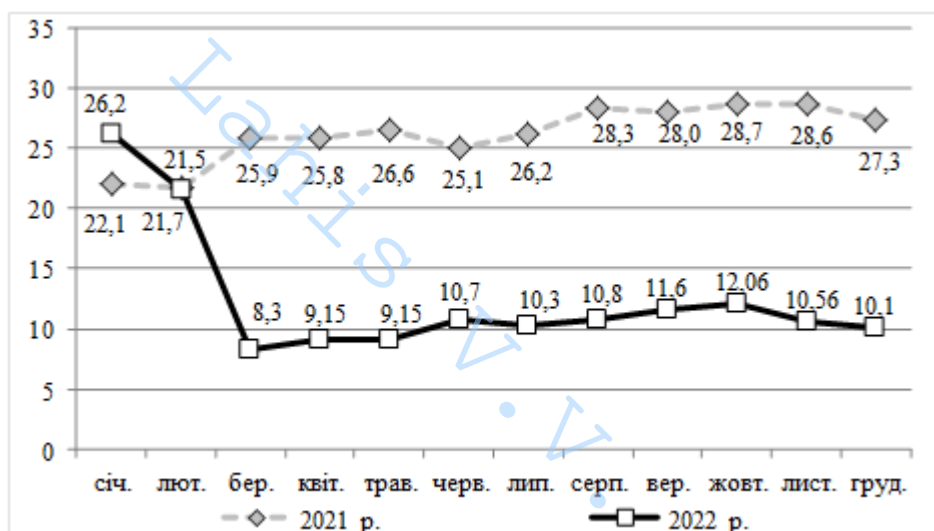


Рис. 2.1. Залізничні вантажні перевезення у 2021–2022 рр., млн т

У 2022 році відбулися значні зміни в структурі залізничних перевезень за класифікацією вантажів. Найбільше скоротилися перевезення залізної руди та марганцю - на 59,1% (45,9 млн тонн) через втрату вітчизняних видобувних потужностей та низький попит на зовнішніх ринках. З тих же причин поставки вугілля впали на 41,2% (20,7 млн тонн), а чорних металів - на 57,6% (12,5 млн тонн). Зниження поставок вугілля також відбулося через втрату частини шахт на тимчасово окупованих територіях та обстріли Росією вугільних шахт на підконтрольній Україні території. Замороження великої кількості будівельних

проектів призвело до падіння поставок будівельних матеріалів на 65,3% (42,9 млн тонн).

«Найменшого падіння зазнали залізничні перевезення зернових та продуктів їх перемелу – на 14,1 % (4,7 млн т). Таке відносно невелике скорочення зумовлене реалізацією надзвичайних заходів з боку ООН, США, країн ЄС, Туреччини, Кабінету Міністрів України, Адміністрації морських портів України (АМПУ) та безпосередньо АТ «Укрзалізниця» з метою організації «зернових коридорів», диверсифікації маршрутів постачання зернових на експорт; а також збільшенням можливостей зберігання й перероблення врожаю поточного року» [39].

Незважаючи на скрутне становище країни, залізничний транспорт та інфраструктура продовжують розвиватися. Розвиток водного транспорту, особливо річкового, потребує значної допомоги з боку держави. Інвестиції в залізничний транспорт можуть бути спрямовані на покращення швидкісних пасажирських перевезень та підвищення ефективності вантажних перевезень. Крім того, розвиток водного транспорту, особливо розбудова нових портів та розширення перевезень по Дніпру, може стати важливою опорою української економіки. Важливим напрямком розвитку транспортної інфраструктури є створення та застосування нових технологій у транспортному секторі. Наприклад, інтеграція сучасних систем навігації та автоматизованого водіння в транспортні засоби може значно зменшити аварійність. І забезпечити більш ефективну роботу всієї транспортної інфраструктури.

Розвиток транспортної інфраструктури має бути просувний у поєднанні з іншими секторами економіки, такими як енергетика та технології. Враховуючи це, державні та приватні інвестиції у розвиток транспортної інфраструктури мають бути поєднані з інвестиціями у сфері енергоефективності та використання відновлювальних джерел енергії. Узагалі, відновлення та розвиток транспортної інфраструктури має бути одним із пріоритетних заходів у стратегії розвитку України.

«ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» здійснює взаємозв'язок із магістральним залізничним транспортом загального користування – 6 регіональними філіями Укрзалізниці та примикає по 64 її станціям.

Майно ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» за своїм правовим призначенням є комплексом будівель, споруд, приміщень, обладнання та рухомого складу для промислового залізничного транспорту.

На балансі підприємства знаходиться 959,58 км залізничних колій, з яких 577,8 км експлуатуються, та 455 будівель. Загальна площа земельних ділянок компанії становить 595,66 га. Локомотивний парк складається з 168 тепловозів, з яких 121, або 72 % від загальної кількості, - тепловози серії ТГМ-6 та ТГМ-4.

Вагонний парк компанії складається з 438 одиниць, з яких 265 вагонів для перевезення відходів, 55 вагонів, 31 піввагон, 45 причальних вагонів та 33 інших вагонів (спеціальні вагони, вагони-тепловози, вагони для зберігання паливно-мастильних матеріалів).

Для навантаження, розвантаження та складування компанія має 63 залізничні крани, козлові крани, екскаватори, авто- та електронавантажувачі, бульдозери та іншу техніку.

Вищезазначені активи компанії, включаючи активи її філій на тимчасово окупованій території України, включають 105,7 кілометрів залізничних колій, 87 будівель, 28 тепловозів, у тому числі 4 тепловози з інших філій компанії, 22 вантажних вагони, 9 залізничних кранів та інше обладнання. Наразі управління цим майном не є можливим.

Вартість послуг, що надаються ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», визначається відповідно до законодавства України про ціни та ціноутворення на основі вільних (договірних) цін, які не регулюються державою. Тарифи на послуги, що надаються філіями Товариства, визначаються відповідно до «Методичних рекомендацій щодо формування тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 30 листопада 2007 року № 1094.

В основу розрахунку тарифів покладено принцип їх об'єктивного обґрунтування на основі необхідних трудових, матеріальних, паливно-енергетичних ресурсів з урахуванням конкретних умов та обсягів перевезень. Формування витрат та оцінка їх економічної обґрунтованості здійснюватиметься відповідно до законодавства України та положень з питань бухгалтерського обліку та оподаткування.

Цінова політика Товариства ґрунтується на існуючому попиті на вантажні залізничні перевезення, має на меті залучення нових та збереження наявних (в т.ч. у стратегічно важливих для держави галузях економіки та безпеки України) клієнтів, та формується відповідно до вимог чинного (в т.ч. антимонопольного) законодавства.

Цінова стратегія товариства базується на досягненні умов прибутковості, які забезпечують безперебійну роботу промислової мережі залізниць України та гідний рівень розвитку компанії, 100% акцій якої належать державі в особі Міністерства інфраструктури.

Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське акціонерне товариство промислового залізничного транспорту» – приватне акціонерне товариство, 100% акцій якого належать державі в особі Міністерства інфраструктури України. ПАТ «Придніпровська залізниця» здійснює міжгалузеве залізничне сполучення з залізничним транспортом загального користування та забезпечує перевезення вантажів від вузлових залізничних станцій до місць навантаження та розвантаження. Компанія має 27 філій, розташованих у 17 областях України та місті Києві, співпрацює з усіма залізничними лініями та має сполучення з 49 залізничними станціями загального користування.

Мета компанії - забезпечити єдиний технологічний процес залізничних вантажних перевезень, звільнивши виробників від таких невластивих їм функцій, як маневрова робота, завантаження та розвантаження вагонів, вантажно-розвантажувальні роботи.

Основним видом діяльності є надання транспортних послуг

підприємствам та організаціям (перевезення залізничних вантажів між станціями перетину та вантажовласниками, маневрова робота на під'їзних коліях та фронтах навантаження, навантаження та вивантаження вагонів, технічне обслуговування та ремонт під'їзних колій та рухомого складу).

Серед підприємств, що обслуговуються філіями товариства – теплові та атомні електростанції, нафтопереробні та хімічні підприємства, цементні заводи, заводи залізобетонних виробів, домобудівні комбінати, гранітні кар'єри, хлібозаводи, ліфти тощо. Деякі клієнти є стратегічно важливими підприємствами, такими як Запорізька атомна електростанція, Запорізька, Миронівська, Криворізька, Трипільська, Дарницька, Черкаська атомні електростанції, військові частини та інші.

ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» – підприємство транспортних послуг, яке надає послуги з перевезення вантажів від залізничних вузлів до пунктів навантаження та вивантаження, маневрової роботи, вантажно-розвантажувальних робіт, будівництва та модернізації об'єктів залізничного транспорту, метрологічного обслуговування та інші послуги, пов'язані з залізничним транспортом. Компанія посідає друге місце після АТ "Укрзалізниця" в сегменті промислових вантажних перевезень з часткою ринку 10%.

2.2. Аналіз результатів діяльності досліджуваного підприємства

Основним видом діяльності товариства є транспортне обслуговування підприємств та організацій (залізничні перевезення між станціями та вантажними перевізниками, залізничні та вантажні операції, навантаження та вивантаження вантажів з вагонів, технічне обслуговування та ремонт залізничних колій та рухомого складу). Аналіз динаміки обсягів виконаних робіт наведено в таблиці 2.1.

Загалом у структурі вантажів, що перевозяться філіями товариства, лідирують будівельні матеріали (39 %) та вугілля (28 %). Серед інших видів

вантажів: мінеральні добрива – 9 %, зернові – 8 %, олія, шрот (6 %), нафтопродукти (2 %), метали і брухт металевий (2 %), інші вантажі (6 %).

Враховуючи поточну ситуацію в економіці що пов'язано з військовою агресією рф проти України, пошкодження інфраструктури Товариства та АТ «Українська залізниця», зокрема, мостів та залізничних колій загального користування до яких примикають колії Товариства, а також зменшення обсягів діяльності у замовниках Товариства, у плановому році очікується скорочення обсягів перевезення вантажів відносно обсягів минулого року (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Динаміка виробничих показників та доходної ставки

Найменування показників	Факт 2021	2022 план	2022 прогноз	План 2023	Відхилення до прогнозу 2022	
					(+, -)	%
Перевезення вантажів, тис т	21306,3	22046,0	9266,0	10957	1691	8,4
Середня доходна ставка перевезення 1 т. вантажів, тис.грн.	29,51	30,89	39,4	45,9	6,5	8,5
Навантажувально-розвантажувальні роботи, тис. т	776,4	386,4	386,4	386,4	0	0
Середня доходна ставка навантаження 1 т. вантажів, грн..	23,47	27,17	32,9	29,2	-3,7	-8,8

Так, у 2023 році планувалось перевезти 10957 тис. тон вантажів. Відносно зроблених прогнозів на 2022 рік, обсяги зростуть на 8 %. У 2023 році Товариством плануються послуги навантажувально-розвантажувальні роботи в обсязі 386 тис. тон, що залишиться на рівні минулого року.

Фінансові доходи можуть бути одним з потенційних ресурсів товариства для розвитку її діяльності. Протягом періоду, що перевірявся, компанія зафіксувала значне зростання обсягу фінансових доходів, що можна пояснити як відмовою компанії від здійснення фінансової діяльності, так і нездатністю

або неможливістю її фактичного здійснення. Про останнє свідчить той факт, що фінансові витрати компанії є досить високими і, навпаки, мають тенденцію до зростання.

Оцінка забезпеченості фінансовими ресурсами включає аналіз обсягу, динаміки та структури фінансових ресурсів підприємства з метою визначення тієї частини, яка може бути використана для розвитку зовнішньоекономічної діяльності. При цьому показниками обсягу фінансових ресурсів підприємства є його власний капітал, сума довгострокових зобов'язань та поточних зобов'язань і, як правило, сума зобов'язань дебіторів як індикатор фінансових ресурсів, доступних у майбутньому.

Доходна частина діяльності підприємства сформована з урахуванням очікуваних у 2023 обсягів робіт та прогнозованої ціни (тарифів) і послуг, які надає Товариство, а також, очікуваних обсягів інших операційних і не операційних витрат. У структурі загальних доходів на 2023 рік, 98% складають доходи від реалізації послуг, 1 % - інші операційні доходи, 1 % - інші доходи, що не пов'язані з операційною діяльністю, тобто мають місце значні ризики стабільності підприємства при зниженні попиту на ринку, зміні кон'юнктури (табл. 2.2, 2.3). Завдяки збільшенню обсягів деяких додаткових послуг пов'язаних з перевезенням вантажів та виваженій ціновій політиці, незважаючи на очікуване скорочення обсягів перевезення планується, що загальні доходи Товариства у плановому році перевищать доходи докризового 2019 року та прогнозний рівень доходів 2020 року.

Таблиця 2.2

Структура і динаміка загальних доходів, тис.грн

Найменування показників	Факт 2021	2022 план	2022 прогноз	План 2023	Відхилення до прогнозу 2022	
					(+, -)	%
1	2	3	4	5	6	7
Чистий дохід від реалізації послуг	770641	818860	442639	592434	149795	134

Продовження табл. 2.2

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

Інші операційні доходи	19797	7430	3652	5301	1649	145
Інші доходи	1372	6950	217	3696	3479	1703
Усього доходів	792810	833240	446508	601431	154923	135

В цілому, загальні доходи складуть у 2023 р. 601431 тис.грн.

Таблиця 2.3

Структура і динаміка доходів від реалізації послуг, тис.грн.

Найменування показників	Факт 2021	2022 план	2022 прогноз	План 2023	Відхилення до прогнозу 2022	
					(+, -)	%
Чистий дохід від реалізації послуг	770641	818860	442639	592434	149795	134
Від перевезення вантажів	628712	680950	369128	503335	134207	136
Від навантажувально-розвантажувальних робіт	18220	10500	1297	11264	9967	868
Від інших послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів	123709	127410	72214	77835	5621	108

В загальному обсязі чистого доходу від реалізації послуг питома вага від перевезення вантажів складає 85 %, питома вага від навантажувально-розвантажувальних робіт – 1 %; питома вага від інших послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів – 14% (77,8 млн.грн.). Інші операційні доходи плануються у розмірі 5301 тис.грн. та включають доходи від оприбуткування матеріалів, запасів (відпрацьована моторна оліва, старопридатні шпали, металобрухт після ремонтів основних засобів, тощо), доходи від операційної оренди активів, компенсації комунальних послуг та податків, дохід від банківського відсотку тощо.

Визнано інші доходи у сумі 3 696 000 грн., в тому числі дохід від списання основних засобів (виробничого обладнання, автотранспорту, залізничних колій, вагонів тощо).

Очікувана собівартість послуг, що надаються Товариством, формується на основі технологічного процесу, очікуваного річного обсягу робіт, витрат на оплату праці, матеріали та інші ресурси, відповідно до положень Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» та облікової політики Товариства (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Структура та динаміка загальних витрат

тис. грн.

Найменування показників	Факт 2021	2022		План 2023
		план	прогноз	
Собівартість послуг	629 113	686 986	382761	518952
Адміністративні витрати	76031	78368	43766	65271
Інші операційні витрати	32 973	14196	18394	13499
Інші витрати	4805	7100	1113	3 063
Витрати з податку на прибуток	11044	8 386	85	116
Усього витрати	753 966	795036	446119	600901

Макроекономічні показники на 2022 рік враховані для розрахунку прогнозних витрат відповідно до Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2021-2023 роки, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.07.2020 № 671.

В цілому по Товариству собівартість реалізованих послуг (рядок 1010) передбачена на рівні 518952 тис. грн. До прогнозного 2022 року очікується зростання на 136191 тис.грн. або +36% за рахунок збільшення обсягів

вироництва. Слід зазначити, що у собівартості послуг домінуючу частку (до 70%) займають постійні витрати, які не залежать від обсягів робіт.

В цілому загальні витрати Товариства (рядок 1220) очікуються у розмірі 765661 тис. грн.

На зменшення собівартості послуг вплине зменшення кількості ремонтів основних засобів, оскільки при плануванні враховано обсяги проведених ремонтів у минулому році та очікуваних у поточному році, а також зменшення вартості ремонтів, оскільки частину ремонтів планується здійснювати власними силами Товариства. При цьому, заплановано необхідний рівень матеріальних витрат для забезпечення виконання запланованого обсягу перевезення вантажів та обсягу додаткових послуг.

Слід зазначити, що основну частину собівартості послуг складають постійні витрати, які не залежать від обсягів роботи: це витрати на оплату праці, соціальні виплати працівникам, податки, амортизація, комунальні послуги, витрати на охорону праці, регулярне підвищення кваліфікації працівників (водіїв, помічників машиністів, машиністів поїздів), витрати на послуги з охорони майна тощо.

Структура собівартості всіх видів транспортних послуг характеризується високими витратами на паливно-мастильні матеріали, а також, враховуючи вік рухомого складу, значною часткою матеріальних витрат, які складаються із запасних частин, витрат на ремонт і технічне обслуговування рухомого складу та іншого технічного обладнання, а також витрат на ремонт і утримання під'їзних колій.

Висока трудомісткість, зумовлена особливостями технологічних процесів підприємств промислового залізничного транспорту, також призводить до високого рівня витрат на оплату праці. З метою підвищення рівня фіскального стимулювання, збереження співвідношень між підрозділами та спеціалізаціями і врахування вимог генеральної та галузевих угод до 2023 року заплановано поступове підвищення тарифів і зборів.

Податок на майно становить значну частину витрат Групи на сплату податків та обов'язкових платежів. У цьому контексті Компанія працює над реєстрацією частини незареєстрованих земельних ділянок у державному кадастрі та прав на них у державному реєстрі речових прав, що, як очікується, сприятиме зменшенню витрат на сплату податку на майно.

Збільшено кількість постів охорони з метою запобігання крадіжкам та захисту активів Товариства, що призведе до збільшення витрат на послуги охорони. Відповідно до вимог Закону України "Про охорону праці" у Плані передбачені витрати на охорону праці, які включають витрати на навчання працівників з питань охорони праці, спецодяг, спецвзуття, медичні огляди, медикаменти тощо.

У зв'язку з нестачею кваліфікованих кадрів за ключовими напрямками (машиністи тепловозів, машиністи поїздів, диспетчери, колійники, залізничні механіки тощо) здійснюється перерозподіл працівників між філіями Компанії та відповідне планування витрат на відрядження.

Оскільки окремі структурні підрозділи Товариства надають транспортні послуги підприємствам, вантажі яких відносяться до категорії небезпечних (дизельне паливо, газ, каустик, натрій, сірчана кислота, бензин, безводний аміак тощо), то в структурі собівартості таких послуг передбачені додаткові витрати на навчання працівників. Відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів, Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів" та інших нормативно-правових актів, а також вимог Укртрансінспекції, Компанія зобов'язана забезпечити спеціалізоване навчання та підвищення кваліфікації осіб, задіяних у перевезенні небезпечних вантажів.

Проводилась щорічно (розпорядчі документи регіональної філії ПАТ «Укрзалізниця»), а також підвищення кваліфікації та перепідготовка кадрів (вимоги Закону України «Про професійний розвиток працівників»).

У зв'язку з проведенням проектних робіт із землеустрою, виготовленням, розробкою документації (технічної та проектної), а також необхідністю реєстрації земельних ділянок у державному земельному кадастрі та прав на них

у державному реєстрі речових прав, до складу витрат включено витрати на реєстрацію прав власності та проектні роботи.

Аналіз динаміки показників фінансової діяльності цього підприємства не можна вважати абсолютно позитивним. Водночас можна відзначити, що в окремі періоди компанія отримувала досить значні прибутки. Аналіз показників свідчить про збільшення власного капіталу, зменшення зобов'язань перед кредиторами, значний обсяг довгострокових зобов'язань, більшу фінансову залежність та відсутність абсолютної ліквідності.

Однак, враховуючи, що виробництво високотехнологічного промислового обладнання є дуже перспективним бізнесом, особливо за умови виходу на світовий ринок, відносна прибутковість досліджуваної компанії може залежати від ряду факторів, до яких, на нашу думку, слід віднести управлінську компетентність менеджменту та правове поле. Слід також зазначити, що наявність обігових коштів відіграє вирішальну роль для цієї компанії.

Орієнтовна собівартість послуг, що надаватимуться компанією, розраховується виходячи з технології процесу, очікуваного річного обсягу робіт, вартості трудових, матеріальних та інших ресурсів відповідно до положень Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» та облікової політики компанії. При розрахунку планових витрат враховуються макроекономічні показники відповідно до державних прогнозів економічного і соціального розвитку. Зокрема, в умовах економічного спаду та кризових явищ планування витрат здійснюється на принципах максимальної оптимізації.

Слід зазначити, що більшу частину собівартості послуг складають фіксовані витрати, які не залежать від обсягу робіт. До них належать витрати на оплату праці, включаючи нараховані зобов'язання, внески на соціальне страхування працівників, податки, амортизацію, комунальні послуги, витрати на охорону, регулярне навчання персоналу (машиністів, помічників машиністів, інженерів), витрати на охорону активів тощо. Висока трудомісткість, зумовлена специфікою технологічного процесу на підприємствах промислового залізничного транспорту, також призводить до значних витрат на оплату праці.

З метою підвищення рівня матеріального стимулювання, підтримки міжгалузевих і міжсекторальних зв'язків та врахування вимог генеральної і галузевих угод компанія поступово підвищує тарифи і заробітну плату.

Структура собівартості всіх видів транспортних послуг характеризується високою часткою матеріальних витрат, що зумовлено значними витратами на паливно-мастильні матеріали та, враховуючи старіння рухомого складу, витратами на запасні частини, ремонт і технічне обслуговування рухомого складу та інших технічних засобів, а також витратами на комплектуючі для ремонту та утримання залізничних ліній. У зв'язку з виробничою необхідністю працівники переміщуються між об'єктами компанії (машиністи тепловозів, машиністи локомотивів, машиністи поїздів, диспетчери, монтери колії, слюсарі з ремонту рухомого складу тощо), і в проекті плану визначається рівень необхідних витрат на відрядження. Компенсація витрат на проїзд (добові) для працівників наразі становить 170 грн. (у 2022 році буде збільшена до 230 грн.).

Оскільки необхідно проводити планувальні роботи, готувати та розробляти документацію із землеустрою (технічну та планувальну документацію) та реєструвати земельні ділянки та пов'язані з ними права в Державному кадастрі, витрати включають витрати на реєстрацію прав на земельні ділянки та планувальні роботи.

Значну частину (85%) у структурі адміністративних витрат складають витрати на заробітну плату та відрахування на соціальне страхування. Заробітна плата, як правило, коригується відповідно до вимог колективного договору на основі перегляду тарифної ставки за основною професією (механізатор). Крім того, адміністративні витрати включають витрати, пов'язані з використанням транспортних засобів компанії, включаючи витрати на паливо, мастильні матеріали, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів, а також заробітну плату водіїв. Інші операційні витрати включають соціальні виплати, передбачені колективним договором, такі як фінансова підтримка працівників та витрати, пов'язані з діяльністю об'єднаного профспілкового комітету. Інші операційні витрати також включають лікарняні та накопичені лікарняні, збитки

від операційної оренди активів, обов'язкові податки та внески тощо.

З 2021 року відповідно до П(С)БО 16 «Витрати» та згідно з вимогами облікової політики Компанії частина витрат, які до 2021 року включалися до складу інших операційних витрат, класифікуються як інші (неопераційні) витрати, оскільки вони не є економічно операційними для Компанії. До таких витрат відноситься частина соціальних виплат, передбачених колективним договором (пенсійні виплати, виплати непрацюючим пенсіонерам, пільгові пенсії, путівки, утримання непрацюючих центрів дозвілля тощо). До інших витрат також відносяться витрати, пов'язані зі списанням основних засобів (демонтаж, транспортні послуги, вартість довідок про вартість металобрухту тощо).

Детально проаналізуємо операційні витрати, пов'язані з основною діяльністю, які включають матеріальні витрати, в тому числі витрати на сировину, основні матеріали, паливо та енергію; витрати на оплату праці; відрахування на соціальні заходи; амортизацію; інші операційні витрати. Аналіз витрат діяльності підприємства наведено в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Аналіз операційних витрат підприємства

Найменування показників	Факт 2021	2022 план	2022 прогноз	План 2023	Відхилення до прогнозу 2022	
					(+, -)	%
Матеріальні витрати, тис. грн	220142	236967	127310	196193	68883	154
Витрати на оплату праці, тис. грн	314883	339156	191645	251291	59646	131
Відрахування на соціальні заходи, тис. грн	69896	75243	42526	56143	13617	132
Амортизація, тис. грн	33523	34286	30266	30200	-66	100
Інші операційні витрати, тис. грн	94455	93698	53142	63799	10657	120
Разом операційні витрати, тис. грн	732899	779350	444889	597626	152737	134

Аналіз структури операційних витрат дозволив визначити найбільш вагомі елементи у загальній величині операційних витрат (рис. 2.2).

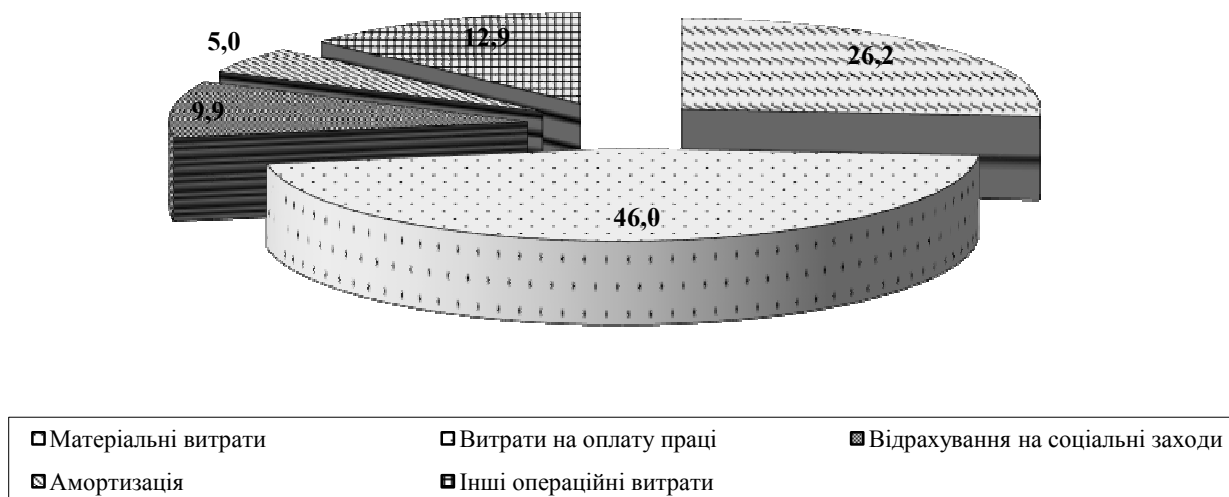


Рис. 2.2. Структура операційних витрат за елементами за 2021 р., %

Так, у 2021 р. найбільшу питому вагу займали витрати на оплату праці – 46,0 %, матеріальні витрати – 26,2 %, відрахування на соціальні заходи – 9,9 %, амортизація – 5,0 %, інші операційні витрати – 12,9 %.

Фінансова політика підприємства є одним з ключових показників її здатності до розвитку. Добре продумана фінансова політика є важливим фактором досягнення оптимального балансу між власним і позиковим капіталом, що забезпечить постійну наявність у підприємства коштів, необхідних для здійснення повсякденної діяльності, при збереженні низького рівня фінансової залежності та прийнятної ліквідності. Для оцінки фінансової політики підприємства можна взяти до уваги такі фактори: темпи зростання власних ресурсів; темпи зростання позикових коштів.

Здатність підприємства акумулювати фінансові ресурси можна охарактеризувати за допомогою темпів зміни обсягу власних і позикових фінансових ресурсів та коефіцієнтів активності.

Розгляд достатності фінансових ресурсів підприємства є важливим для аналізу фінансової структури її діяльності та розвитку, оскільки нестача

фінансових ресурсів або висока залежність від позикового капіталу не може сприяти її подальшому розвитку. Тому для оцінки достатності фінансових ресурсів ми будемо використовувати показники оборотності активів, фінансової залежності та ліквідності підприємства.

2.3. Діагностика використання виробничих і трудових ресурсів підприємства

Для транспортного підприємства, яке характеризується високою технологічністю і складністю продукції, велике значення мають показники використання основних засобів в аспекті потенційних можливостей. Саме основні виробничі засоби підприємства, у кінцевому результаті, є факторами виробництва високоякісної і конкурентоспроможної продукції. Особливої актуальності оцінка потенціалу основних засобів набуває при здійсненні підприємством діяльності на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Основою розвитку будь-якої соціально-економічної системи є стабільне, стійке в часі, надійне її функціонування в довгостроковій перспективі. Одним із базових елементів, без яких неможливо забезпечити діяльність підприємств, є основні виробничі фонди, чия структура та параметри кругообігу виступають рушійною силою у формуванні кінцевого продукту. Організація ефективного їх використання може стати як елементом успіху, так і фактором необґрунтованого зростання собівартості продукції та наданих послуг.

Враховуючи негативний вплив факторів зовнішнього середовища, спричинений національною кризою та згубною політикою модернізації підприємств, середовище формування основних засобів призводить до скорочення обсягів виробництва та погіршення якості продукції, що призводить до падіння прибутковості компанії [40]. Тому сьогодні важливо проводити детальний аналіз прибутковості конкретного підприємства.

Згідно з П(С)БО 7, основні засоби – це матеріальні активи, які підприємство/установа утримує з метою використання їх у процесі

виробництва/діяльності або постачання товарів, надання послуг, здавання в оренду іншим особам або для здійснення адміністративних і соціально-культурних функцій, очікуваний строк корисного використання (експлуатації) яких більше одного року (або одного операційного циклу, якщо він довший за рік).

Загалом, ефективність використання основних засобів слід розглядати як співвідношення між результатом, втіленим у реалізованій продукції, та грошовими витратами на придбання, експлуатацію та відтворення основних засобів.

До показників, що характеризують зміни в структурі основних фондів, відносять коефіцієнт оновлення, коефіцієнт вибуття і коефіцієнт приросту. Коефіцієнт оновлення показує питому вагу введених протягом року основних фондів у загальній їх вартості і визначається відношенням вартості введених основних фондів до їх вартості на кінець року. Коефіцієнт вибуття показує питому вагу вибулих протягом року основних фондів у загальній їх вартості і визначається відношенням вартості вибулих основних фондів до їх вартості на початок року.

Коефіцієнт приросту показує питому вагу приросту основних фондів за рік в загальній їх вартості і визначається відношенням вартості приросту основних фондів до їх вартості на кінець року. До показників використання основних фондів відносяться: фондovіддача; фондомісткість; фондоозброєність. Фондовіддача показує, скільки продукції припадає на 1 грн вартості основних фондів; фондомісткість показує, яка вартість основних фондів витрачається на отримання 1 грн продукції; фондоозброєність показує, яка вартість основних фондів припадає на 1-го працівника.

«Зокрема, конкретними резервами підвищення фондovіддачі та використання основних фондів є: поліпшення технічного стану парку устаткування за рахунок застосування прогресивної техніки, поєднаної з обладнанням, дотримання графіків планово-попереджувального ремонту обладнання, а також за рахунок поліпшення управління обслуговуючої

підсистеми; поліпшення системи показників оцінки діяльності підрозділів підприємства; збільшення частки питомої ваги активної частини основних фондів при дотриманні вимог охорони праці; поліпшення системи стимулювання використання основних фондів; введення в дію нових основних фондів за рахунок скорочення термінів освоєння виробничих потужностей» [45].

Відповідно до своїх статутних завдань майновий стан ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» являє собою комплекс будівель, споруд, пристроїв, обладнання та рухомого складу промислового залізничного транспорту. По-перше, слід провести аналіз сучасного стану та ступеня зносу основних фондів (табл. 2.6).

Таблиця 2. 6

Аналіз ступеня зносу основних фондів підприємства

Показник	2017	2018	2019	2020	2021
Первісна вартість основних фондів, тис. грн	966844,0	1033978,0	1096460,0	1134763,0	1154617,0
абсолютна зміна, тис. грн	-	67134,0	62482,0	38303,0	19854,0
відносна зміна, %	-	106,9	106,0	103,5	101,7
Знос основних фондів, тис. грн	747604,0	764042,0	786326,0	819963,0	844314,0
абсолютна зміна, тис. грн	-	16438,0	22284,0	33637,0	24351,0
відносна зміна, %	-	102,2	102,9	104,3	103,0
Залишкова вартість основних фондів, тис. грн	219240,0	269936,0	310134,0	314800,0	310303,0
абсолютна зміна, тис. грн	-	50696,0	40198,0	4666,0	-4497,0
відносна зміна, %	-	123,1	114,9	101,5	98,6
Ступінь зносу основних фондів, %	77,3	73,9	71,7	72,3	73,1
абсолютна зміна, %	-	-3,4	-2,2	0,5	0,9

Протягом аналізованого періоду спостерігається стає зростання вартості основних фондів. Так, у 2017 р. їх первісна вартість склала 966844,0 тис. грн, у 2018 р. – на 67134,0 тис. грн або 6,9 % більше – 1033978,0 тис. грн, у 2019 р. –

на 62482,0 тис. грн або 6,0 % більше – 1096460,0 тис. грн, у 2020 р. – на 38303,0 тис. грн або 3,5 % більше – 1134763,0 тис. грн, у 2021 р. – на 19854,0 тис. грн або 1,7 % більше – 1154617,0 тис. грн.

Загалом за період аналізу ступінь зносу вище доволі критичної позначки у 70 %. Втім, протягом аналізованого періоду відбувалося і придбання (виготовлення) основних засобів, здійснення їх модернізації та модифікації (добудова, дообладнання, реконструкція).

Так, у 2017 р. придбано (виготовлено) основних фондів на суму 1302,1 тис. грн і модернізовано (модифіковано) на суму 3374,9 тис. грн, у 2018 р. – 3238,4 та 9769,8 тис. грн відповідно, у 2019 р. – 16770,0 та 10502,0 тис. грн відповідно, у 2020 р. – 4392,0 та 1689,0 тис. грн відповідно, у 2021 р. придбано (виготовлено) основних фондів на суму 18551,0 тис. грн. Отже, саме у 2019 р. зафіксований найвищий рівень оновлення та модернізації основних засобів аналізованого підприємства (27272 тис. грн).

Надалі слід проаналізувати ефективність використання основних фондів за такими показниками як фондівіддача; фондомісткість, фондоозброєність. Зокрема фондівіддача представляє собою відношення вартості випущеної продукції у вартісному виразі до середньорічної вартості основних виробничих фондів і виражає ефективність використання засобів праці, показує, скільки виробляється готової продукції на одиницю основних виробничих фондів.

Протилежним показником до фондівіддачі є фондомісткість. Цей показник дає змогу визначити вартість основних засобів для одного виробничого циклу і характеризує, що підприємство має в основних засобах. За нормальних умов фондівіддача повинна мати тенденцію до зростання, а фондомісткість - до зниження.

Фондоозброєність підприємства визначається рівнем фондозабезпеченості. Цей показник розраховується як співвідношення між вартістю основних засобів і чисельністю працівників. Зростання рівня фондоозброєності вважається позитивним фактором.

Аналіз показників ефективності використання основних засобів

підприємства наведено в табл. 2.7.

Фондоозброєність працівників у 2017 р. склала 457,35 тис. грн/ос., у 2018 р. – на 40,47 тис. грн/ос. або 8,8 % більше – 497,82 тис. грн/ос., у 2019 р. – на 57,07 тис. грн/ос. або 11,5 % більше – 554,89 тис. грн/ос., у 2020 р. – на 77,29 тис. грн/ос. або 13,9 % більше – 632,18 тис. грн/ос., у 2021 р. – на 24,81 тис. грн/ос. або 3,9 % менше – 607,37 тис. грн/ос.

Таблиця 2.7

Аналіз показників ефективності використання основних засобів
підприємства

Показник	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Фондовіддача, грн/грн	0,46	0,63	0,71	0,65	0,67	0,69
- абсолютна зміна, грн/грн	-	0,17	0,09	-0,06	0,02	0,02
- відносна зміна, %	-	136,4	113,9	91,6	102,0	102,0
Фондомісткість, грн/грн	2,19	1,59	1,40	1,53	1,50	1,50
- абсолютна зміна, грн/грн	-	-0,60	-0,19	0,13	-0,03	-0,00
- відносна зміна, %	-	72,8	87,8	109,2	98,0	98,0
Фондоозброєність, тис. грн/ос.	457,35	497,82	554,89	632,18	607,37	605,40
- абсолютна зміна, грн/грн	-	40,47	57,07	77,29	-24,81	-5,03
- відносна зміна, %	-	108,8	111,5	113,9	96,1	99,2

Таким чином, підприємство намагається покращити свою базу виробничого обладнання відповідно до своїх фінансових можливостей, тобто використовувати більш сучасне обладнання, яке відповідає сучасним високим технічним вимогам. Тому можна припустити, що це явище є позитивним показником потенційних виробничих потужностей аналізованих підприємств.

Крім основних засобів, для виробничого процесу необхідний також оборотний капітал. Рациональне використання оборотного капіталу має велике економічне та соціальне значення для підприємства. Якщо компанія ефективно управляє своїм оборотним капіталом, вона може досягти здорової та збалансованої економічної ситуації з точки зору ліквідності та прибутковості.

Крім того, ефективне управління оборотним капіталом товариства дозволяє знизити витрати на виробництво і реалізацію продукції, що в кінцевому підсумку сприяє розвитку і розширенню діяльності підприємств.

В цілому характеризуючи показники виробничої діяльності підприємства слід відмітити, що вони не є зовсім негативними і виробничий потенціал даного підприємства наявний. Проте на підприємстві існують проблемні питання у використанні оборотних коштів, що потребує покращення політики їх використання. Тобто, просто необхідною умовою ефективного використання наявного потенціалу на підприємстві є управлінські кадри. Саме тому проаналізуємо показники використання трудових ресурсів на підприємстві у табл. 2.8.

Таблиця 2.8

Структура і динаміка персоналу та фонду заробітної плати, тис. грн..

Найменування показників	Факт 2021	2022 план	2022 прогноз	План 2023	Відхилення до прогнозу 2022	
					(+, -)	%
Середня кількість працівників, осіб	1863	1896	1771	1517	- 254	86
Витрати на оплату праці, тис. грн	314883	339156	191645	251291	59646	131
Середньомісячні витрати на оплату праці, грн	14085	14907	9018	13804	4786	153

Так, у 2023 році середньомісячні витрати на оплату праці одного працівника складуть 13804 грн., що на 53% більше ніж прогноз на 2022 рік.

Варто зазначити, що ситуація з розвитком персоналу є задовільною, а робота з розвитку персоналу не є систематизованою. Це є досить негативним явищем, оскільки, хоча компанії і економлять на підготовці, перепідготовці та

підвищенні кваліфікації персоналу, вони втрачають набагато більше через низьку компетентність персоналу.

Оскільки ринкове середовище в галузі вимагає від менеджерів застосування сучасних управлінських підходів та рішень, а цього неможливо досягти без низьких управлінських компетенцій або регулярного професійного розвитку, питання розвитку управлінських компетенцій всередині компанії набуває особливої актуальності в нинішніх умовах.

Середній вік персоналу в досліджуваній компанії також є досить проблематичним, оскільки перевищує 40 років. Це свідчить про те, що підприємство недостатньо оновлює свій персонал шляхом залучення молодих спеціалістів.

Така політика є не зовсім сприятливою для майбутнього, оскільки підвищення конкурентоспроможності продукції підприємства на зовнішньому ринку вимагає систематичного покращення якості та технічних характеристик продукції. Саме молоді та високоосвічені фахівці можуть запропонувати підприємству, яке знаходиться в пошуку нових каналів і систем збуту, нові підходи та ідеї, що відповідають вимогам сучасного ринку.

Ще одним результатом дослідження показників використання робочої сили є те, що продуктивність праці персоналу компанії значно зросла за досліджуваний період. Це зростання, по суті, є результатом систематичного скорочення кількості працівників на підприємстві.

Таким чином, дослідження виробничої складової розвитку компанії дозволило зробити висновок, що ситуація на підприємстві в цілому є не зовсім сприятливою, але дане підприємство має потенціал для покращення та розвитку своєї діяльності.

Для аналізу інвестиційної складової зростання підприємства ми обрали наступні напрямки: оцінка обсягу інвестицій за секторами; оцінка структури інвестицій; оцінка якості (ефективності) інвестиційної діяльності; оцінка обсягу та структури інвестицій за галузями дозволить зрозуміти динаміку інвестиційної діяльності підприємства, виявити основні тенденції та на їх

основі зробити висновки щодо потенціалу підприємства та потреби в нових інвестиційних заходах.

Аналіз динаміки інвестицій досліджуваного підприємства представлено в табл. 2.9.

Таблиця 2.9

Структура і динаміка капітальних інвестицій, тис. грн. (без ПДВ)

Найменування показників	Факт 2021	2022 план	2023 план	Відхилення до факту 2021
Капітальні інвестиції, усього, у тому числі	29320	39900	30200	880
Придбання основних засобів	1503	2672	4242	2739
Придбання інших необоротних матеріальних активів	2427	2224	954	- 1473
Придбання нематеріальних активів	1501	1343	3500	1999
Модернізація основних засобів, а т.ч.	3992	5904	4330	338
Залізничні колії	266	0	3500	3234
Тепловози	536	0	500	- 36
інше	3190	5904	330	- 2860
Капітальний ремонт, в т.ч.	19897	27757	17174	- 7174
Тепловози	16691	7500	7174	- 7174
Залізничні колії			8500	8500
Вагони			1500	1500

Аналізувати ефективність інвестиційної діяльності підприємства на основі звіту про рух грошових коштів лише в частині руху грошових коштів від інвестиційної діяльності недоцільно, оскільки інвестиційні вкладення, причому лише у вигляді грошових платежів, відображаються в ньому у формі інвестиційної діяльності, а вигоди від реальних інвестицій - у формі операційної діяльності. Тому доцільніше аналізувати інвестиційну діяльність

шляхом вивчення змін у статтях балансу та звіту про фінансові результати: баланс містить дані про обсяг інвестицій, а звіт про фінансові результати - дані про ефект від інвестицій, який відображається у зміні фінансових результатів.

2.4. Обґрунтування фінансово-інвестиційного і виробничого ризиків підприємства

Ризики є невід'ємною частиною діяльності підприємства, а отже, і управління нею. Комерційні ризики практично неминучі, але їх можна і потрібно враховувати в контексті ведення бізнесу. Питання ідентифікації ризиків є особливо актуальним, коли компанія працює на зовнішньому ринку, оскільки неврахування одного ризику може призвести до значних збитків.

Ризики, пов'язані із зовнішніми ринками, – це умови, які можуть викликати або сприяти прояву причин, через які зовнішньоекономічна діяльність компанії не може бути реалізована. Для того, щоб транспортна компанія могла проаналізувати, чи є даний фактор ризику дійсним і чи достатніми є вжиті запобіжні заходи, ризик повинен бути виражений в незалежних показниках. Загальною характеристикою ризику є рівень ризику зовнішньоекономічної операції, який виражається у вигляді кількісного показника ризику в результаті спеціального дослідження.

Під фінансовими та інвестиційними ризиками діяльності підприємства розуміються всі події, які можуть призвести до зменшення фінансових ресурсів, втрати фінансової або інвестиційної діяльності (додаток Б).

Фінансовий ризик підприємства є невід'ємним елементом її системи управління, оскільки прийняття будь-якого управлінського рішення призводить до появи фінансового ризику, але з різними наслідками і різною ймовірністю настання.

Основною метою оцінки фінансового ризику є виявлення рівня його впливу на всі можливі сфери діяльності компанії, з метою подолання цього

впливу. Ефект фінансового важеля – це збільшення чистої рентабельності власного капіталу компанії за рахунок використання кредиту:

$$E\Phi B = (1 - СП) \times (EP - СРСП) \times ЗК \div ВК \quad (2.1)$$

де СП – ставка податку на прибуток;

EP – економічна рентабельність балансу;

СРСП – розрахункова середня відсоткова ставка за кредитом;

ЗК – позикові кошти;

ВК – власні кошти.

Для розрахунку економічної рентабельності балансу скористаємося наступною формулою [41]:

$$EP = (Pr_0 + Pr_\phi + Pr_i) \div (BK + ЗК) \times 100 \quad (2.2)$$

де ПрО – прибуток від операційної діяльності;

Прф – прибуток від фінансової діяльності;

Прі – надзвичайний дохід від обладнання.

Для оцінки ступеня фінансово-кредитного ризику компанії також можна використовувати показник «ефект фінансового важеля» [58]:

$$СВ\Phi B = 1 + \Phi BK \div (Pr_0 + Pr_\phi + Pr_i) \quad (2.3)$$

де ФВК – сума фінансових витрат з обслуговуванням кредиту за поточний період.

Використання позикових коштів компаніями дає можливість отримати приріст чистої рентабельності власного капіталу за рахунок використання кредиту. Таким чином, показники фінансового левериджу дають уявлення про ефективність використання підприємством позикових коштів.

Отже, визначивши показники, проаналізуємо рівень фінансового ризику ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» у табл. 2.10.

На підставі даних табл. 2.9, можна сказати, що в окремі звітні періоди ефективність використання залучених коштів суттєво знизилася або була відсутня на підприємстві. При цьому звертається увага на недостатню економічну рентабельність балансу.

Таблиця 2.10

Показники рівня фінансового ризику досліджуваного підприємства

Показник	Рік						Темп зростання, % до попереднього року				
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
Ефект фінансового важеля, %	0	-71,4	40,6	20,3	10,6	-	-	-56,9	50,0	52,2	-
Економічна рентабельність балансу	5,75	-2,85	1,82	3,67	15,40	11,22	-49,6	-63,9	201,6	419,6	72,9
Середньорозрахункова ставка проценту за кредит, %	0	44,2	62,6	31,6	24	-	-	141,6	50,5	75,9	-
Сила впливу фінансового важеля	1,00	0,99	1,03	1,03	1,01	1,0	99,0	104,0	100,0	98,1	99,0
Плече фінансового важеля	0,06	0,71	0,93	0,93	0,63	0,57	1183,3	131,0	100,0	67,7	90,5

Варто зазначити, що середня відсоткова ставка за кредитами досліджуваного підприємства в переважній більшості випадків є не дуже високою, тому можна сказати, що умови кредитування транспортного підприємства є порівнянними, сприятливими для розвитку його виробничо-збутова діяльність.

Коефіцієнт фінансового важеля є критеріальним показником, який допомагає визначити безпечний обсяг коштів, залучених для нормального функціонування підприємства. Тому значення цього показника не повинно перевищувати 1.

Отже, з таблиці бачимо, що леверидж компанії не перевищує одиниці. Це означає, що компанія орієнтується переважно на власні кошти, що сприяє її високій фінансовій стабільності.

Коефіцієнт впливу левериджу характеризує рівень фінансового ризику

підприємства. Для оцінки рівня ризику використовується наступна шкала (табл. 2.11). Крім того, слід зазначити, що якщо коефіцієнт впливу левериджу менше одиниці, це означає втрату левериджу.

Дослідження показує, що фінансово-кредитний ризик у звітному періоді практично відсутній.

Таблиця 2.11

Шкала оцінки рівня фінансового ризику підприємства [41, с. 330]

Сила впливу фінансового важеля (СВФВ)	Рівень ризику
СВФВ = 1	Ризик відсутній
$1 < СВФВ < 1,25$	Ризик мінімальний
$1,25 < СВФВ < 1,5$	Ризик малий
СВФВ \approx 1,5	Ризик середній
$1,5 \leq СВФВ < 1,75$	Ризик допустимий
$1,75 < СВФВ < 2$	Ризик максимальний
$2 < СВФВ < 3$	Ризик критичний
СВФВ < 3	Ризик катастрофічний

На основі показника прибутковості можна оцінити фінансовий та інвестиційний ризик підприємства:

$$ID = D_a \div B_\phi \quad (2.4)$$

де D_ϕ – фінансовий дохід;

B_ϕ - фінансові витрати.

При ефективній інвестиційній діяльності підприємства коефіцієнт рентабельності буде перевищувати 1.

Для оцінки ймовірності банкрутства досліджуваного підприємства використаємо популярну в Західній Європі модель Е. Альтмана, яка називається індекс конкурентоспроможності галузі. Цей індекс будується за допомогою мультиплікативного дискримінантного аналізу. Це дозволяє приблизно розділити компанії на потенційно банкрутські та небанкрутні. За Альтманом, індекс кредитоспроможності підприємств розраховується за формулою [29]:

$$Z = 0,717 \times X_1 + 0,847 \times X_2 + 3,1 \times X_3 + 0,42 \times X_4 + 0,995 \times X_5, \quad (2.5)$$

В даній моделі:

$$X_1 = \text{ЧОА} \div A; \quad (2.6)$$

$$X_2 = \text{ЧП} \div A; \quad (2.7)$$

$$X_3 = \text{ПП}_{\text{оп}} \div A; \quad (2.8)$$

$$X_4 = \text{ВК} \div \text{ЗК}; \quad (2.9)$$

$$X_5 = \text{ЧВ} \div A; \quad (2.10)$$

де ЧОА – чисті оборотні активи;

ЧП – чистий прибуток;

ПП_{оп} – прибуток до оподаткування;

ВК – власний капітал;

ЗК – запозичений капітал;

ЧВ – чиста виручка від реалізації продукції.

Проаналізуємо розглянуті показники у табл. 2.12.

Якщо говорити про показник прибутковості підприємства, тобто рівень його інвестиційного ризику, то слід зазначити, що в аналізованому періоді не спостерігалось абсолютно ніякої позитивної динаміки. ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» характеризується високим рівнем інвестиційного ризику, що зумовлено специфікою управління ним.

Таблиця 2.12

Оцінка інвестиційного ризику та ризику банкрутства досліджуваного підприємства

Показник	Рік						Темп зростання, % до попереднього року				
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
Індекс доходності	-	61,5	5,3	0,43	0,15	1,6	-	8,6	8,1	34,9	1066,7
Індекс Альтмана	1,3	1,1	1,5	1,4	2,5	2,3	84,6	136,4	93,3	178,6	92,0

З точки зору оцінки ризику банкрутства результати індексу конкурентоспроможності (Z) Е. Альтмана інтерпретуються за такою шкалою:

$Z < 1,8$ – ймовірність банкрутства підприємства дуже висока;

Z від 1,9 до 2,7 – ймовірність банкрутства підприємства середня;

Z від 2,8 до 2,9 – ймовірність банкрутства невелика;

$Z > 3,0$ – ймовірність банкрутства підприємства дуже мала.

Отже, з таблиці бачимо, що на ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» спостерігається позитивна динаміка індексу Альтмана – протягом аналізованого періоду він зріс з 1,3 до рівня 2,3, тобто підприємство покращило ефективність своєї діяльності і на кінець 2022 р. ймовірність його банкрутства була вже не високою, а середньою.

Досить важливим елементом оцінки ризиків підприємства є аналіз виробничого (операційного) ризику. Виробничий (операційний) ризик пов'язаний із здійсненням усіх видів виробничої діяльності (виробництво продукції, товарів, надання послуг), під час яких підприємства стикаються з проблемами недостатнього постачання (за термінами, якістю чи кількістю) або використання (надмірне споживання) сировини, неефективне використання наявних технологій і робочої сили, що зазвичай призводить до підвищення собівартості продукції, збоїв у виробництві або випуску на ринок неякісної продукції [23].

Для оцінки рівня операційного ризику підприємства використовується ряд показників: вплив загальновиробничого ризику, вплив організаційного ризику управління, вплив підприємницького ризику, переломний момент у вартісному виразі, вплив ділової активності, фінансовий леверидж, вплив операційного левериджу та індекс цінних паперів за доходом.

Ефект операційного важеля (включаючи виробництво, організацію та управління, а також комерційний леверидж) відображається в тому факті, що зміни чистого доходу від продажу продукції призводять до все більш значних змін операційного прибутку. Операційний леверидж (ЕОВ) оцінюється за

допомогою співвідношення збільшення операційного прибутку до збільшення чистого прибутку [58]:

$$EOB = \Delta Pr_0 \% \div \Delta ЧД\% \quad (2.11)$$

де $\Delta Pr_0\%$ - приріст операційного прибутку, %

$\Delta ЧД\%$ - приріст чистого доходу від реалізації продукції, %.

Для оцінки ступеня виробничого (операційного) ризику використовується показник «сила впливу операційного важеля» (СВОВ), для визначення якого на практиці застосовують відношення маржинального прибутку (валової маржі чи суми покриття) до операційного прибутку [41, с. 332]:

$$СВОВ = \Delta Pr_m \div Pr_0 = 1 + B_{пост} \div Pr_0 \quad (2.12)$$

де Pr_m – маржинальний прибуток;

$B_{пост}$ – сукупні постійні витрати підприємства.

Загальні постійні витрати підприємства різні за своєю структурою, вони поділяються на три складові: загальновиробничі, управлінські та збутові, зміни обсягу відповідного загального виробництва (пов'язані лише з технологічним процесом виробництва або наданням послуг). організаційно-управлінський (адміністративний) та комерційний (збутовий) ризик [29]:

$$СВОВ_{з.в.} = 1 + B_{пост.}^{з.в.} \div Pr_0 \quad (2.13)$$

$$СВОВ_{о.у.} = 1 + B_{пост.}^{о.у.} \div Pr_0 \quad (2.14)$$

$$СВОВ_{к} = 1 + B_{пост.}^к \div Pr_0 \quad (2.15)$$

де $СВОВ_{з.в.}$, $СВОВ_{о.у.}$, $СВОВ_{к}$ – відповідно сила впливу загальновиробничого, організаційно-управлінського та комерційного ризику;

B - відповідно загальновиробничі, адміністративні та збутові витрати.

відповідно сила впливу загальновиробничого, організаційно-управлінського та комерційного ризику.

Підприємство планує розширити виробництво. Це може призвести до збільшення загальновиробничого ризику, адже зростає ймовірність перебоїв у постачанні сировини або поломки обладнання. Для оцінки ризиків підприємство може використовувати визначення точки беззбитковості. Це допоможе визначити, який мінімальний обсяг виробництва потрібно буде продати, щоб не зазнати збитків.

Визначення точки беззбитковості для підприємства у вартісному вимірі проводиться за формулою [23]:

$$ЧД_k = B_{пост} \div (1 - B_{зм} \div ЧД) \quad (2.16)$$

де $B_{зм}$ – сукупні змінні витрати за період, грн.;

ЧД – чистий дохід (виручка) від реалізації продукції, грн.

Динаміка вищезазначених показників проаналізована в табл. 2.13. Загалом, оцінюючи отримані дані, можна зазначити, що господарська (виробнича) діяльність досліджуваного підприємства має високий ступінь ризику. При цьому, якщо розглядати операційний ризик підприємства в розрізі його складових, а саме комерційного, виробничого та організаційно-управлінського ризиків, то найнижчий ризик спостерігається у збутовій діяльності, а найвищий - у загальновиробничій діяльності.

Загальний операційний ризик компанії характеризується силою її операційного важеля. Оцінюючи загальний операційний ризик компанії, можна визначити, чи має компанія низький рівень операційного ризику чи ні.

Дуже важливим показником для визначення рівня операційного ризику підприємства є достатньо високий індекс гарантованості доходу на підприємстві, тобто дане підприємство здійснює виробничу діяльність з низьким рівнем ризику.

Динаміка виробничого ризику досліджуваного підприємства

Показник	Рік						Темп зростання, % до попереднього року				
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2018	2019	2020	2021	2022
Сила впливу загальновиробничого ризику	-3,6	-8,6	14,8	10,3	6,5	1,7	238,9	-172,1	69,6	63,1	26,2
Сила впливу організаційно управлінського ризику	-0,3	-0,7	8,0	3,8	1,9	2,2	233,3	-1142,9	47,5	50,0	115,8
Сила впливу комерційного ризику	0,6	0,7	1,5	1,4	1,1	1,2	116,7	214,3	93,3	78,6	109,1
Точка беззбитковості у вартісному вимірі	7318,8	5606,5	6810,4	3360,0	7588,4	376,1	76,6	121,5	49,3	225,8	5,0
Ефект операційного важеля	0,8	0,8	-0,2	3,1	2,9	3,7	100,0	-25,0	-1550,0	93,5	127,6
Сила впливу операційного важеля	0,3	0,2	4,4	1,9	1,5	1,9	66,7	2200,0	43,2	78,9	126,7
Індекс безпеки по доходу	0,20	0,3	0,6	0,8	0,8	1,1	150,0	200,0	133,3	100,0	137,5

Слід зазначити, що для того, щоб оцінити ризикованість того чи іншого виду діяльності, необхідно порівняти показники діяльності підприємства на зовнішніх ринках з нормативними значеннями. Однак у нашому випадку для визначення рівня ризику краще оцінювати показники підприємства в динаміці її діяльності, що дозволяє використовувати велику кількість показників і виявити проблемні місця в її роботі.

Для практичних цілей цієї роботи було обрано таку систему показників: коефіцієнт фінансової автономії; коефіцієнт покриття; коефіцієнт абсолютної ліквідності; коефіцієнт оновлення основних засобів; прибуток від експортних операцій; коефіцієнт виконання експортного контракту та коефіцієнт ефективності імпорту.

За допомогою цих коефіцієнтів можна дослідити рівень ризику, як фінансового, так і операційного.

Очевидно, що при аналізі загального рівня ризику підприємства можна використовувати декілька показників за допомогою Microsoft Excel. Підприємство може не проводити порівняльну оцінку своєї діяльності за кілька років, а вибрати оптимальні значення показників, що аналізуються, або провести порівняння з конкурентами чи аналогічними підприємствами.

Методичний підхід, обраний для розрахунку показників оцінки зовнішнього ризику, базується на використанні знеособлених величин, оскільки властивості різних атрибутів об'єкта можуть відрізнятися. Для того, щоб перейти до знеособлених значень, ми можемо розглянути залежність між значенням та обраною величиною як відправну точку. Це дозволяє привести всі значення до одного порядку, тому зручно використовувати формули, які мають властивість прямувати до нуля тоді і тільки тоді, коли всі їхні аргументи дорівнюють нулю.

$$a = \sqrt{(1-a_1)^2 + (1-a_2)^2 + \dots + (1-a_n)^2} \quad (2.17)$$

Для переведення значень аналізованих показників в значення відрізка 0-1, слід застосовувати наступну формулу:

$$A = \frac{A_i - \min_k A_k}{\max_k A_k - \min_k A_k} \quad (2.18)$$

Оскільки такий підхід відповідає практиці ринкової конкуренції, де кожен виробник намагається перевершити свого конкурента за всіма показниками діяльності, подібні методи розрахунку можна знайти в багатьох дослідженнях вітчизняних і зарубіжних дослідників.

Після проведення оцінки доцільно визначити зону ризику, в якій працює підприємство (рис. 2.18). Ефективним методом виявився підхід розподілу на чотири основні зони ризику [58].

Таким чином, на основі обраної системи ми розрахували стандартизовані показники для ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» (табл. 2.14).

Таблиця 2.14

Стандартизовані показники для оцінки ризику бізнесу, що перевіряється досліджуваного підприємства

Показник	Рік					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	2	3	4	5	6	7
Коефіцієнт фінансової автономії	1,00	0,19	0,00	0,02	0,23	0,30
Коефіцієнт покриття	1,00	0,11	0,25	0,00	0,32	0,24
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	1,00	0,33	0,06	0,00	0,15	0,82
Коефіцієнт оновлення основних засобів	0,23	0,23	1,00	0,31	0,00	0,31
Коефіцієнт віддачі від експортних операцій	0,00	1,00	0,01	0,33	0,33	0,33
Коефіцієнт виконання договорів експорту	1,00	1,00	1,00	0,00	0,50	1,00

В результаті аналізу стандартних показників ми розрахували загальну оцінку рівня зовнішнього фінансового ризику підприємства за формулою 2.17. Таким чином, ми отримали наступні результати щодо вимірювання рівня зовнішнього фінансового ризику (рис. 2.2). В окремі роки цей показник досягає критичної точки вимірювання, що означає, що підприємству необхідно розробити ефективну політику управління зовнішньою фінансовою діяльністю та налагодити механізм управління ризиками всередині підприємства.

2,60	Безризикова	Підприємство має високий рівень рентабельності й ділової активності, має припустимий рівень зносу основних засобів, а динаміка діяльності підприємства поліпшується від періоду до періоду.
1,90	Допустима	Підприємство зберігає свою економічну доцільність, має прийнятний рівень рентабельності, основні засоби мають тенденцію до фізичного та морального старіння. Динаміка діяльності перебуває на відносно стабільному рівні.
1,30	Критична	Економічна доцільність підприємства перебуває під загрозою, прибуток ледь покриває витрати, основні засоби зношені. Динаміка діяльності погіршується.
0,65	Катастрофічна	Підприємство є збитковим, не може розраховуватись із своїми зобов'язаннями й перебуває на межі банкрутства.
0,00		
	Назва зони ризику	Економічний зміст

Рис. 2.2. Зони ризику діяльності машинобудівного підприємства

Хоча дане підприємство орієнтується на використання власного капіталу, а не позикового, керівництву варто звернути увагу на підбір персоналу та оновлення основних фондів, моніторинг ситуації на зовнішніх ринках вимагає наявності кваліфікованих кадрів, а сучасні стандарти виробництва вимагають використання нових технологій.

Таким чином, підсумовуючи аналіз портфеля фінансових, інвестиційних та виробничих ризиків компанії, можна сказати, що компанія працює в умовах підвищеного ризику і лише наявність професійного ризик-менеджменту та ідентифікації ризиків всередині компанії дозволяє компанії працювати з відносно низьким рівнем збитковості.

Висновки до другого розділу

Обґрунтовано, що транспортна інфраструктура вже давно є конкурентною перевагою України. Водночас існує проблема низької якості послуг, слабкої взаємодії між різними галузями в транспортному секторі та

недостатнього обсягу державних і приватних інвестицій для задоволення основних потреб економіки. За роки незалежності відбулося багато позитивних змін у транспортній інфраструктурі. У 2018 році була розроблена Національна транспортна стратегія України до 2030 року. Стратегія передбачає будівництво нових автомагістралей та скорочення часу, необхідного для перетину країни в усіх напрямках, збільшення кількості діючих аеропортів та авіапасажиропотоку, масштабне оновлення тягового та залізничного парку зі значним збільшенням середньої швидкості, зниження тарифів та спрощення обробки вантажів у портах та багато іншого.

Основною умовою розвитку будь-якого підприємства є наявність та доступність різних джерел інвестиційних ресурсів. В той же час, враховуючи обмеженість наявних інвестиційних ресурсів, виникає необхідність залучення значних обсягів додаткових інвестицій з різних джерел, здатних забезпечити реалізацію прийнятих програм розвитку в короткостроковій перспективі. Тому необхідно проаналізувати інвестиційну складову його діяльності з метою оцінки потенціалу розвитку виробництва.

Доведено, що підприємство орієнтується на використання власного капіталу, а не позикового, управлінські впливи має приділяти увагу використанню та оновленню основних засобів, моніторинг ситуації на зовнішніх ринках вимагає кваліфікованого персоналу, а сучасні стандарти виробництва вимагають використання нових технологій.

Підсумовуючи аналіз портфеля фінансових, інвестиційних та виробничих ризиків компанії, можна сказати, що компанія працює у високоризиковому середовищі і лише професійний ризик-менеджмент та ідентифікація ризиків на підприємстві дає можливість працювати з відносно низьким рівнем втрат.

ВИСНОВКИ

Дослідження сутності та значення категорії "ризик" у діяльності підприємств показало, що в сучасній науковій думці ризик трактується двояко: з одного боку, це визначення, однакове для всіх без винятку, що ризик - це ймовірність; з іншого боку, ризик трактується як ймовірність невдачі, збитку, матеріальних втрат або інших втрат, які можуть виникнути в результаті реалізації обраного рішення. Як наслідок, ризик діяльності виступає як характеристика ситуацій прийняття рішень у зовнішньоекономічній діяльності, що включає в себе можливу втрату прибутку, виникнення загроз для виробництва, реалізації продукції та розвитку підприємства.

Різноманітність ризиків у діяльності підприємств є причиною відсутності загальноприйнятої та повної класифікації. Методологія різних підходів дозволяє розробити класифікацію ризиків у діяльності підприємств з урахуванням факторів діяльності, притаманних промисловим організаціям, та розробити загальну карту класифікації ризиків на підприємствах, яка може бути використана при ідентифікації та оцінці ризиків. Запропоновано розділити класифікацію ризиків на фінансову, інвестиційну та виробничу складові та доповнити класифікацію позначками: Природні - відмова в реєстрації, несвоєчасна сертифікація, недотримання митних вимог, прямі втрати - реальні, фінансові та інвестиційні, структурні ризики за формою ведення господарської діяльності - побудова двосторонніх відносин з партнерами, ведення діяльності на світовому ринку.

Запропоновану класифікацію доцільно використовувати як ключовий елемент при розробці теоретико-методологічних засад ідентифікації та оцінки ризиків підприємницької діяльності, оскільки від точності та своєчасності ідентифікації та аналізу ризиків залежить не тільки прибутковість підприємства, а й динаміка всіх його показників.

Запропоновано методику кількісної та якісної оцінки ризиків зовнішньоекономічної діяльності підприємства, яка дозволяє провести вичерпний аналіз ризиків зовнішньоекономічної діяльності підприємства з урахуванням якісних та кількісних критеріїв, має ієрархічну структуру, що передбачає підпорядкованість та взаємодію оцінок, що слугує процесу якісного та ефективного управління ризиками.

Проаналізовано та досліджено особливості діяльності ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ». За результатами аналізу виробничої складової транспортної компанії отримано висновки про достатню якість продукції, що випускається, а отже, наявність перспектив у сфері діяльності на зовнішніх ринках.

Враховуючи проаналізовані показники господарської діяльності, виробництва та інвестицій, можна зробити висновок, що досліджуване підприємство має всі необхідні елементи для здійснення ефективної діяльності і навіть для розширення сфери своєї діяльності, але цьому в кінцевому підсумку перешкоджають різні причини, зокрема, нездатність керівництва повною мірою враховувати ризики підприємства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрусенко С.І., Бугайчук О.С., Будниченко В.Б., Подпісов В.С. Використання методів управління ризиками для зменшення аварійності на транспорті. *Сучасні технології в машинобудуванні і на транспорті*. 2021. № 2 (17). С. 31-40.
2. Ареф'єва О. В., Годун В. І. Стратегізація підвищення конкурентоспроможності підприємства на ринку транспортних послуг. *Економіка та суспільство*. 2023. Випуск 23. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-55-113>.
3. Ареф'єва О.В., Побережна З.М. Економічний механізм запобігання ризикам діяльності підприємства під час реалізації антикризового управління. *Науковий Вісник Ужгородського національного університету. Серія «Міжнародні економічні відносини та світове господарство»*. 2020. №34. С. 17-23.
4. Ареф'єва О.В., Ареф'єв С. О. Управління організаційною культурою та розвитком як основа стабільної діяльності підприємства. *Економічний вісник*. 2020. №3. С. 109-117. DOI: <https://doi.org/10.33271/ebdut/71.109>
5. Ареф'єва О.В., Кравчук Н.М., Івашута М.Ю. Логістичне управління основними засобами на транспортних підприємствах. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2018. № 5(104). С. 55 - 61.
6. Бабина О. Є., Власова В. П. Економічний механізм визначення концесійних платежів при реалізації проектів ДПП у морських торговельних портах України. *Бізнес Інформ*. № 2. С. 162–168. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2015_2_28 (дата звернення: 10.02.2024).
7. Беднарська О.Р. Особливості планування ризиків зовнішньоекономічної діяльності машинобудівних підприємств. *Вісник*

Національного університету «Львівська політехніка». 2008. № 33(624). С. 8–12.

8. Богомолова Н.І. О.І. Панченко Страхування засобів швидкісного залізничного транспорту як основа надійності перевізного процесу. *Економіка: проблеми теорії та практики*. 2009. Вип. 256. Том III. С. 793–802.

9. Бондар О.В. Ситуаційний менеджмент : навч. посіб. Київ : Центр учбової літератури, 2010. 326 с.

10. Бутенко А. І., Гриневич Л. В. Уманець Т. В., Економічні детермінанти структурних змін світового ринку інноваційних технологій. *Бізнес Інформ*. 2020. №1. С. 51–62. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-1-51-62>

11. Бутенко В. М., Мацола О. А. Сучасні ризики управління зовнішньоекономічною діяльністю. *Інвестиції: практика та досвід*. 2023. № 5. С. 37–43. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/1222/1231>. (дата звернення: 10.02.2024).

12. Василенко В.О., Шматько В.Г. Інноваційний менеджмент : навч. посіб. 3-е вид., вип. та доп. Київ : Центр навчальної літератури, 2005. 440 с.

13. Вишневська О. А. Аналіз змісту та наукові підходи до визначення сутності підприємницького ризику. *Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії*. 2016. Вип. 5 (1). С. 64–67. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evzdia_2016_5%281%29__15 (дата звернення: 03.02.2024).

14. Вітлінський В.В., Великоіваненко Г.І. Ризикологія в економіці та підприємстві : монографія. Київ : КНЕУ, 2004. 480 с.

15. Господарський кодекс України: № 436-IV редакція від 04.03.2015 р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page2> (дата звернення: 28.01.2024).

16. Гранатуров В.М., Литовченко І.В., Харічков С.К. Аналіз підприємницьких ризиків: проблеми визначення, класифікації та кількісні

оцінки : монографія. Одеса : Ін-т проблем ринку та екон.-екол. досліджень НАН України, 2003. 164 с.

17. Гук О.В. Ідентифікація ризиків банкрутства машинобудівних підприємств *Вісн. ін-ту регіональних дослідж.* 2007. Вип. 6 (68). С. 184–205.

18. Даценко, Г. (2019). Оцінка ризику як основа підвищення фінансової безпеки підприємства. *Молодий вчений.* 2012. №9 (73). С. 195-199. DOI: <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-9-73-43>

19. Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті : наказ «Про затвердження Заходів з покращення безпеки дорожнього руху на міському електричному транспорті України (трамвай, тролейбус) в 2014 році» від 28.11.2013 р. № 945. URL: <https://docs.dtki.ua/ru/download/pdf/1041.57121.1>

20. Дмитрієв М.М., Кошечкін С.А. Кількісний аналіз ризику інвестиційних проєктів. URL: http://www.cfin.ru/finanalysis/quant_risk.shtml (дата звернення: 01.02.2024).

21. Донець Л.І. Економічні ризики та методи їх вимірювання : навчальний посібник. Київ : Центр навч. літ., 2018. 312 с.

22. Донець Л.І., Шепеленко О.В., Баранцева С.М., Сергєєва О.В., Веремейчик О.Ф. Обґрунтування господарських рішень та оцінювання ризиків : навч. посіб. / за заг. ред. Донець Л.І. Київ : Центр учбової літератури, 2012. 472 с.

23. Економічні ризики: методи вимірювання та управління: Навчальний посібник / Скопенко Н.С., Федулова І.В., Мазник Л.В., Кириченко О.М., Удворгелі Л.І.; за заг. ред. Скопенко Н.С. К. : НУХТ, 2021. 344 с.

24. Жигірь А. А. Різновиди підприємницьких ризиків та їх класифікація. *Ефективна економіка.* 2012. № 4. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1063> (дата звернення: 11.02.2024).

25. Зоріна О.А. Методи аналізу фінансових ризиків. *Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку контролю і аналізу.* 2020. № 2(20). С. 221–229.

26. Івченко І.Ю. Моделювання економічних ризиків і ризикових

ситуацій : навчальний посібник. Київ : Центр учбової літератури, 2017. 344 с.

27. Ілляшенко С.М. Економічний ризик : навчальний посібник. К. : Центр навчальної літератури, 2004. 220 с.

28. Каверіна Н.О. Науково-методичні підходи до аналізу та оцінки ризиків інноваційної діяльності. Scientific Journal «ScienceRise». 2014. № 3. С. 74–79. URL: [http://nbuv.gov.ua/jpdf/texc_2014_5\(3\)__11.pdf](http://nbuv.gov.ua/jpdf/texc_2014_5(3)__11.pdf) (дата звернення: 29.01.2024).

29. Калініченко З.Д. Ризик-менеджмент: навчальний посібник. Дніпро: ДДУВС, 2021. 224 с.

30. Караєва Н.В., Войтко С.В., Сорокіна Л.В. Ризик-менеджмент сталого розвитку енергетики: інформаційна підтримка прийняття рішень: навч. посібник. Київ : Альфа Реклама, 2013. 308 с.

31. Карась О. С. Стратегічні напрями формування, розвитку та розширення транспортної інфраструктури України. *Наука та інновації*. 2019. Т. 15. № 6. С. 23–33. URL: <http://dspace.nbuv.gov.ua/handle/123456789/174110> (дата звернення: 30.01.2024).

32. Корогодова О. О. Митна справа: ризики, виклики, можливості міжнародного співробітництва. • *Міжнародне науково-технічне співробітництво: принципи, механізми, ефективність*. 2020. С. 218-220.

33. Кравченко В. А. Виявлення та опис підприємницьких ризиків: практичний алгоритм для українського бізнесу. *Вісник Запорізького національного університету*. 2008. № 1(3). С. 63–70.

34. Кравченко В.А. Виявлення та опис підприємницьких ризиків: практичний алгоритм для українського бізнесу. *Вісник Запорізького національного університету*. 2008. № 1(3). С. 63–70.

35. Крамчанінова М.Д., Вахлакова В.В. Пандемії як загрози нового типу для економічної безпеки в умовах глобалізації. *Бізнес Інформ*. 2020. № 11. С. 18–23.

36. Лакіза В.В. Ризики у бізнес-діяльності малих та великих підприємств. *Логістика : збірник наукових праць*. 2011. С. 107–114.

37. Леонов С.В. Економічний ризик : методи оцінки та управління : навч. посібник / під заг. ред. Т.А. Васильєвої, Я.М. Кривич. Суми : ДВНЗ «УАБС НБУ», 2015. 208 с
38. Лук'янова В.В. Діагностика ризику діяльності підприємства : монографія. Хмельницький : В.В. Ковальський, 2017. 312 с.
39. Лучникова Т. П., Тарновська І. В., Воробйов Є. В. Адаптація транспортних підприємств України до умов воєнного стану. *Бізнес Інформ*. 2023. № 1. С. 116–122. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2023-1-116-122>. 9.
40. Мних О.Б. Стратегічний контекст збалансованого розвитку підприємств залізничного транспорту на основі цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 135-146.
41. Мних Є.В. Фінансовий аналіз : підручник / Є.В. Мних, Н.С. Барабаш. К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2014. 536 с.
42. Мороз В.М., Мороз С.А. Ризик-менеджмент : навч. посібник. Харків:НТУ «ХП», 2018. 140 с.
43. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 08.02.2024).
44. Нестеренко С. Управління ризиками підприємницької діяльності та засоби їх зменшення. *Соціально-економічні проблеми розвитку бізнесу та місцевого самоврядування*: зб. Матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф. Мелітополь: Видавничий будинок Мелітопольської міської друкарні, 2018. С. 169–170.
45. Олійник Л.В., Свідченко А.О. Аналіз шляхів подолання підприємницьких ризиків на прикладі ТОВ «НОВА ПОШТА». *Економіка і організація управління*. 2020. № 2(38). С. 68–80.
46. Паляниця В.А. Обґрунтування факторів і джерел ризиків машинобудівних підприємств. *Галицький економічний вісник*. 2010. № 1 (26). С. 115–122.

47. Пілецька С.Т., Копча Ю. Ю., Камишна С. Ю. Контролінг в системі антикризового управління. *Економічний вісник Донбасу*. 2022. № 1 (67). С. 52-58. DOI: 10.12958/1817-3772-2022-1(67)-52-58

48. Пілецька С. Т., Петровська С. В. Інструменти маркетингу в антикризовому управлінні. *Економічний вісник Донбасу*. 2020. № 2 (60). С.158 – 164. DOI: 10.12958/1817-3772-2020-2(60)-158-164

49. Пілецька С.Т., Ткаченко Є.В. Інноваційний потенціал підприємства в системі антикризового управління. *Облік і фінанси*. 2020. № 1 (87). С. 178 – 184. DOI: [https://doi.org/10.33146/2307-9878-2020-1\(87\)-178-184](https://doi.org/10.33146/2307-9878-2020-1(87)-178-184)

50. Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сфері автомобільного транспорту та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 15.01.2020 р. № 7. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/7-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.02.2024).

51. Про затвердження Методичних рекомендацій з питань безпеки автомобільних перевезень : наказ Міністерства транспорту України від 19.09.2003 р. № 111. URL: http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=71859. (дата звернення: 03.02.2024).

52. Про Правила дорожнього руху : пстанова Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://www.rada.gov.ua>. (дата звернення: 08.02.2024).

53. Разумей Г. Ю., Разумей М. М. Аналіз ризиків у митній справі : навчальний посібник. Дніпро: Університет митної справи та фінансів, 2017. 245 с.

54. Рачинська А.В.Класифікація ризиків на залізничному транспорті як основа формування системи економічної безпеки його функціонування. *Економіка і суспільство*. 2016. Випуск 6. С. 81-87.

55. Ріщук Л. І., Тараєвська Л. С. До питання доцільності і ідентифікації ризиків та використання елементів стратегічного планування у закладах вищої освіти України. *Вчені записки Таврійського національного університету ім. Вернадського*. 2019. № 2. С. 149–153.

56. Ріщук Л.І. Управління ризиками: конспект лекцій. Івано-Франківськ : ІФНТУНГ. 2020. 68 с.

57. Ризики у транспортних процесах: навч. посібник / І. О. Ткаченко ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. 114 с.

58. Старостіна А.О. Ризик-менеджмент. Київ: Кондор, 2018. 220 с.

59. Стешенко О. Д. Ризикологія: Навч. посібник. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 180 с.

60. Тарельник Н. В. Класифікація ризиків під час вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2021. № 4. С. 92-98.

61. Терещенко Е.Ю, Школенко О.Б. Управління ризиками на підприємствах авіаційного бізнесу. *Причорноморські економічні студії*. 2020. Випуск 55-2/2020. С. 25-30. URL: http://bses.in.ua/journals/2020/55_2_2020/6.pdf (дата звернення: 08.02.2024).

62. Типове Положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство) : додаток до наказу Міністерства транспорту України від 12.11.2003 р. № 877. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0877361-03#Text> (дата звернення: 07.02.2024).

63. Управління підприємницьким ризиком / за заг. ред. д.е.н. Д.А. Штефаніча. Тернопіль : «Економічна думка», 1999. 224 с.

64. Шепеленко О.В. Управління підприємницькими ризиками суб'єкта господарювання. *Економічні науки: Вісник ДонНУЕТ*. 2011. № 4(52). С. 189–199.

65. Чирва Г. М., Бовкун О. А. Оцінювання ризиків підприємницької діяльності та аналітичне забезпечення економічної стійкості підприємств у процесі захисту їх економічних інтересів. *Маркетинг, підприємництво, торгівля та біржова діяльність*. 2018. №1. С. 52-59. DOI: [https://doi.org/10.31499/2616-5236.1\(4\).2018.132085](https://doi.org/10.31499/2616-5236.1(4).2018.132085)
66. Arefieva O. V., Miagkyh I. M, Yashchuk A.M. Challenges and pathways to improve company's financial management by risk minimization. *Вісник КНУТД*. 2019. № 1 (131). С. 49-57.
67. Becherman W. In Defense of Economic Growth. N.-Y. : John Willey and Sons, 1974. 354 p.
68. Cooper D.F. Risk Analysis for Large Projects: Models, Methods and Cases. N.-Y. : John Willey and Sons, 1987. 124 p.
69. Crockford N. An Introduction of Risk Management. London : Cambridge, 1980. 652 p.
70. Heilmann Wolf-Rudiger. Versicherungsmathematische Methoden des Risk Management. *Deutsche Gesellschaft für Versicherungsmathematik*. 1989. № 2. S. 141–159.
71. Keynes J.M. A Treatise on Money. Vol. 2. London, 1930. 368 p.
72. Korytko T., Bryl I., Piletska S., Arefiev S., Arefieva O. Strategy of innovative development of an enterprise on the basis of evaluation of its intellectual capital. *Scientific Bulletin of National Mining University*. 2021. Issue 3. P. 134-141. 8p. URL: <http://nvngu.in.ua/index.php/en/archive/on-the-issues/1866-2021/content-3-2021/5886-134> (дата звернення: 03.02.2024).
73. Kuzior A., Arefieva O., Vovk O., Brożek P. Innovative Development of Circular Systems While Ensuring Economic Security in the Industry. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*. 2022, 8(3), 139. DOI: <https://doi.org/10.3390/joitmc8030139>.
74. Lowrence W.W. Of Acceptable Risk: Science and Determination of Safety / W.W Lowrence. Dos Altos : W. Kaufman C.A., 1976. 324 p.

75. Tereshchenko E., Shkolenko O., Kosmidailo I, Kalina I., Shuliar N. Formation of an effective risk management system at the enterprise. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2021. Том 1 (36). 2021. С.320-329. URL:<https://fkd.net.ua/index.php/fkd/article/view/3128/3150> (дата звернення: 03.02.2024).

76. Shumilo O., V. Babenko, L. Liubokhynets, I. Volovelska, O., Arefieva O., Method of Enterprise Economic Security Evaluation. *Studies of Applied Economics*. 2021. Vol. 39. No. 7. URL: <http://ojs.uai.es/ojs/index.php/eea/article/view/4998> (дата звернення: 03.02.2024).

Iahis V.V.