

*До спеціалізованої вченої ради  
К 26.820.05  
Державного університету  
інфраструктури та технологій,  
Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19, 03049*

**ВІДГУК**

**офіційного опонента**

на дисертаційну роботу

**Тарашевського Максима Михайловича**

**на тему «Організаційно-економічний механізм управління ризиками  
транспортних підприємств»,**

представлену на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук  
за спеціальністю 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

**1. Актуальність обраної теми дисертації та її зв'язок із науковими  
програмами, планами і темами дослідження.**

До стратегічних пріоритетів державної політики у транспортній галузі належить максимальне використання транзитного потенціалу України, оновлення і модернізація транспортних засобів та інфраструктурних об'єктів, підвищення технічного рівня та якості послуг, приведення їх у відповідність до міжнародних стандартів, у тому числі за показниками екологічності і безпеки. Реалізація зазначених пріоритетів потребує стабільної та прибуткової діяльності транспортних підприємств. Питання управління ризиками транспортних підприємств України для забезпечення їх сталого розвитку та виходу з кризи, інтеграції у європейський простір дедалі частіше стають об'єктом наукових досліджень науковців та практиків. У сучасних умовах процеси міжнародної інтеграції економічних систем та інформатизації суспільства окреслюють потребу в подальшому поглибленні наявних підходів до оцінки і зменшення ризиків. Вітчизняні транспортні підприємства зазнають значного негативного

ІНФРАСТРУКТУРА ТА ТЕХНОЛОГІЇ  
3-й поверх  
Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19, 03049  
02 04 21  
02 04 21

впливу несприятливої економічної та політичної ситуації в країні, військових ризиків, постійної зміни законодавчих вимог, недоступності кредитних ресурсів, скорочення інвестицій. Транспортна галузь України потребує модернізації інфраструктури та рухомого складу, інноваційного розвитку, орієнтованого на інформатизацію та інтелектуалізацію праці, зменшення екологічних ризиків, підвищення стабільності та загальної ефективності діяльності. Ризики підприємства є дискусійною і досліджуваною категорією, їх розглядають за різними характеристиками, видами, ознаками і властивостями, проте управлінню саме на транспортних підприємствах приділено не достатню увагу. Тому удосконалення організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств має вагому наукову та практичну цінність.

Вищезазначене підкреслює актуальність теми дисертаційної роботи Тарашевського М.М. «Організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств», обумовлює визначення її мети, завдань, об'єкта і предмета дослідження та дозволяє вирішити ряд важливих проблем теоретичного та практичного спрямування.

Дисертаційна робота узгоджується з державними та галузевими планами і програмами, її завдання відповідають основним положенням Закону України «Про транспорт», міжнародним стандартам з управління ризиками та професійної практики внутрішнього аудиту. Дисертаційне дослідження проводилося згідно з планами науково-дослідних робіт Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України за темою «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств України в умовах глобалізації» (2019-2022 рр., номер державної реєстрації 0118U100624), де автор представив підхід до оцінювання ризиків при укладанні угод з іноземними контрагентами та обґрунтував механізм управління ризиками транспортних підприємств.

Дисертаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Основний зміст дисертації займає 207 сторінок комп'ютерного тексту. Робота містить 15 таблиць та 37 рисунків. Список джерел налічує 242 найменування, розміщених на 28 сторінках, 9 додатків займають 63 сторінки. Дисертація є завершеним науковим

дослідженням, поставлену під час дослідження мету досягнуто, а завдання успішно виконано. Робота оформлена відповідно до встановлених вимог.

## **2. Оцінка обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації, їх достовірності та новизни.**

Дисертаційна робота Тарашевського М.М. є логічно побудованим науковим дослідженням, результати якого належним чином обґрунтовані, що підтверджує їхню достовірність. Завдання дисертації цілком узгоджуються з метою, об'єктом і предметом, та є вирішеними у процесі дослідження.

Автором розглянуто широке коло питань, що стосуються основних теоретичних та практичних положень управління ризиками транспортних підприємств. Детально досліджуючи погляди вітчизняних та зарубіжних вчених на визначення сутності ризиків (стор. 28-36), автор встановлює, що не зважаючи на тривалий інтерес до цієї категорії, залишається багато дискусійних аспектів. На підставі їхнього критичного опрацювання, автор робить висновок, що ризики представляють собою багатогранну категорію, що виражається через ймовірність настання певних подій, наслідків, результатів під впливом зовнішніх і внутрішніх чинників, що виступають джерелами ризиків, зокрема, через недоліки системи внутрішнього контролю підприємства, які спричиняють втрати, збитки та інші форми впливу на можливості досягнення поставлених цілей, вимагають комплексного підходу до виявлення й оцінювання на основі поєднання кількісних і якісних показників. У додатку А (стор. 237-250) представлено аналіз визначень понять «ризик», «управління ризиками», «ризик-менеджмент», «внутрішній контроль», «механізм управління ризиками» у вітчизняній та зарубіжній науковій літературі, законодавстві, авторефератах дисертацій. У дисертаційній роботі описано проблеми управління ризиками, які висвітлюються сучасними науковцями. Обґрунтовано застосування системного та комплексного підходів до визначення управління ризиками як процесу, інтегрованого в систему внутрішнього контролю і корпоративного управління, направлено на циклічне проходження послідовних етапів: ідентифікації, аналізу та оцінки ризиків, вибору і впровадження заходів реагування на ризики, моніторингу, контролю, дотримуючись місії і стратегії бізнесу, що має

забезпечити сталий розвиток та розумні гарантії виконання поставлених цілей.

Автором представлено достатньо детальну систематизовану класифікацію ризиків, де запропоновано нові та доповнено наявні ознаки (табл. 1.2, стор. 46-49), визначено властивості ризиків з урахуванням особливостей діяльності транспортних підприємств. На основі аналізу взаємозв'язку економічних категорій (рис. 1.4, стор. 58) в основу управління ризиками покладено систему внутрішнього контролю, яка перевіряє і надає гарантії, що управління ризиками на підприємстві здійснюється ефективно. Відповідно до цього автором удосконалено модель трансформації системи внутрішнього контролю за трьома лініями захисту на основі реалізації механізму управління ризиками (рис. 1.5, стор. 70).

У другому розділі дисертаційної роботи проаналізовано основні тенденції та встановлено ключові ризикоутворюючі чинники в діяльності транспортних підприємств. У додатках наведено достатню кількість аналітичних таблиць та діаграм, що свідчить про ґрунтовний аналіз та всебічне дослідження основних аспектів управління ризиками транспортних підприємств (дод. Б, В, Г, стор. 252-276). Автором встановлено, що вітчизняні транспортні підприємства працюють в несприятливих умовах економічної кризи та нестабільності, спостерігається скорочення обсягів вантажних і пасажирських перевезень. Критично оцінюється переважання витрат над доходами, що спричиняє високий рівень збитковості підприємств. У результаті проведеного аналізу автором було визначено основні ризики, які впливають на діяльність транспортних підприємств в Україні, (рис. 2.18, стор. 112) та стан управління ними (рис. 2.19, стор. 113), що в подальшому було враховано у розробці організаційно-економічного механізму.

Автором проаналізовано наявні підходи до оцінювання ризиків діяльності суб'єктів господарювання, які визначені в науковій літературі, працях вітчизняних і зарубіжних авторів (стор. 125-139), на основі цього обґрунтовано методичний підхід до побудови матриці логістичних ризиків транспортних підприємств (табл. 2.6, рис. 2.23, стор. 146-147), що враховує потенціал збитків та ймовірність настання ризиків. Крім того, заслуговує на увагу систематизація і доповнення шести правил логістики правилом побудови ефективної системи

внутрішнього контролю транспортних процесів, визначення ризикоутворюючих елементів для кожного з них та заходів реагування і попередження ризиків (рис. 2.22, стор. 143).

У третьому розділі представлено організаційно-економічний механізм управління ризиками та методичний підхід до комплексного тестування внутрішнього захисту організації від ризиків, обґрунтовано його ефективність.

Новим у дисертаційній роботі є застосування інструменту тестування системи внутрішнього захисту організації від ризиків (ВЗОР), який кількісно і якісно оцінює ризики, виявляє проблемні місця та вирішує практичне завдання формування універсального підходу до комплексної оцінки надійності системи внутрішнього контролю і виявлення ризиків (табл. 3.2, стор. 172-173). Його реалізація представлена у програмному додатку (рис. 3.6, стор. 179). Заслуговує на увагу розроблений відповідно під показники тестування ВЗОР каталог ризиків (дод. К, стор. 281-290), що має вагому практичну цінність для використання транспортними підприємствами. Каталог цілком узгоджений з переліком запропонованих заходів реагування на ризик (дод. Л, стор. 291).

Таким чином, удосконалений організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств орієнтований на оцінювання надійності ВЗОР, визначення критичних систем, процесів і посад, реалізацію трьох ліній захисту від ризиків, дозволяє забезпечити циклічний безперервний процес трансформації та удосконалення системи внутрішнього контролю (рис. 3.2, стор. 161).

У дисертаційній роботі представлено всебічне дослідження теоретичних та практичних основ управління ризиками транспортних підприємств. Подані в дисертації наукові положення, висновки та рекомендації є коректними, достовірними та ґрунтуються на статистичних і практичних даних про діяльність суб'єктів господарювання транспортної галузі. Достатній ступінь їх обґрунтованості забезпечений за допомогою застосування експертного методу та аналізу розробок вітчизняних і зарубіжних учених з питань управління ризиками підприємства з врахуванням факторів зовнішнього і внутрішнього середовища.

Результати дослідження у вигляді рекомендацій і розробок

використовуються в діяльності ТОВ «Бізнес Груп Логістика», ТОВ «Абордаж Логістикс» та ДП «ФМ Ложістик Дніпро». Основні результати дисертації, які становлять наукову новизну, використовуються у навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій.

**3. Відповідність змісту автореферату основним науковим положенням.** Основні наукові положення, висновки та рекомендації, інші результати дисертаційного дослідження Тарашевського М.М. у достатній мірі відображені в авторефераті. Автореферат ідентичний до основних положень дисертаційної роботи. Оформлення автореферату відповідає Порядку присудження наукових ступенів, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 року № 567.

**4. Повнота викладення наукових положень та висновків у опублікованих працях.** Основні результати дисертаційного дослідження в достатній мірі опубліковано автором в 13 наукових працях, з яких 10 одноосібних публікацій, у тому числі 7 наукових статей у фахових виданнях України, 1 стаття у науковому виданні ЄС. Основні положення та результати дослідження доповідались на 4 міжнародних наукових конференціях і отримали позитивну оцінку.

**5. Зауваження щодо дисертації.** Поряд з позитивною оцінкою дисертаційної роботи необхідно вказати на окремі положення дискусійного характеру, які викликають певні зауваження:

1. Потребує уточнення методика розрахунку відхилення, представленого в таблиці 3.3 (стор. 177-178) за результатами тестування системи ВЗОР досліджуваних транспортних підприємств.

2. Доцільно було б проаналізувати особливості управління ризиками протягом різних етапів життєвого циклу транспортних підприємств. У другому розділі зазначено, що життєвий цикл підприємства належить до внутрішніх ризикоутворюючих чинників, оскільки кожен етап життєвого циклу має свій набір типових критичних ризиків.

3. У запропонованому організаційно-економічному механізмі (рис. 3.2, стор. 161) не достатньо чітко розмежовано заходи по управлінню ризиками, а саме: моніторинг складових ефективності системи внутрішнього контролю може бути також інструментом зменшення або розподілення ризиків, а ключові показники діяльності можуть використовуватись для обґрунтування рішення про уникнення або прийняття ризику.

4. Було б доречно представити зразок звітної форми про управління ризиками, про який згадується на стор. 162.

5. Викликає сумнів виділення властивості ризику «суб'єктивність» через те, що ризик може існувати і чинити вплив незалежно від оцінок і суджень людини (табл. 1.1, стор. 41).

6. Схему ідентифікації основних ризиків транспортної логістики на основі 7 правил (рис. 2.22, стор. 143) було б доцільно перенести в пункт 3.3, де представлені інструменти за заходи реагування на ризики.

#### **6. Загальна оцінка роботи та відповідність її вимогам МОН України.**

Наведені недоліки та зауваження не мають суттєвого впливу на науковий рівень роботи Тарашевського Максима Михайловича «Організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств».

Розглянута робота є завершеною науковою працею, у якій автор знайшов нове вирішення важливого науково-практичного завдання швидкого виявлення і оцінювання основних ризиків та вибору відповідних заходів реагування для досягнення запланованих цілей діяльності транспортних підприємств. Це надасть можливість підвищити ефективність використання ресурсів і конкурентоспроможність транспортних підприємств в Україні.

Здобувач показав глибокі теоретичні знання в обраному напрямі та володіє сучасними методами проведення досліджень.

Робота має наукову новизну і практичне значення. Її результати можуть бути використані при управлінні ризиками на транспортних підприємствах в Україні.

Наукові положення та висновки, сформульовані у дисертаційній роботі, обґрунтовані та достовірні. Публікації повною мірою розкривають зміст

дисертаційної роботи.

Дисертаційна робота Тарашевського Максима Михайловича «Організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств» є самостійно виконаним завершеним науковим дослідженням, у якому отримані нові науково обґрунтовані результати у сфері управління ризиками. За своїм змістом, науковою новизною та практичним значенням робота відповідає основним вимогам «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 року № 567 зі змінами і доповненнями, а її автор, Тарашевський Максим Михайлович, заслуговує на присудження наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

**Офіційний опонент,**

доцент кафедри обліку та оподаткування

Київського національного

торговельно-економічного університету

Міністерства освіти і науки України,

кандидат економічних наук, доцент

С.М. Семенова



Підпис С.М. Семенової засвідчую

Заб

Начальник відділу кадрів

Н.В. Шевченко