

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ

ТАРАШЕВСЬКИЙ МАКСИМ МИХАЙЛОВИЧ

УДК 656.07:005.334(043.3)

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ УПРАВЛІННЯ
РИЗИКАМИ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ**

**08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)**

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Київ – 2021

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана на кафедрі бізнес-логістики та транспортних технологій Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: доктор економічних наук, професор
Боняр Світлана Михайлівна,
Державний університет інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України,
декан факультету управління і технологій

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Андрющенко Катерина Анатоліївна,
ДВНЗ «Київський національний економічний університет імені В.Гетьмана» Міністерства освіти і науки України,
професор кафедри бізнес-економіки та підприємництва

кандидат економічних наук, доцент
Семенова Світлана Миколаївна,
Київський національний торговельно-економічний університет Міністерства освіти і науки України,
доцент кафедри обліку та оподаткування

Захист відбудеться «21» квітня 2021 року о 12⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.05 Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Івана Огієнка, буд. 19, ауд. 305а.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ вул. Івана Огієнка, буд. 19.

Автореферат розісланий «19» березня 2021 року.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
к.е.н., професор



М. В. Ковбатиук

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Сучасне ділове середовище змінюється значними темпами, воно стає більш складним та інтегрованим, інформаційним, технологічним, що призводить до виникнення нових і посилення існуючих ризиків. Це вимагає гнучкості та пристосованості в системі управління ризиками, пошуку нових підходів до побудови ефективних й більш адаптованих до сучасних потреб і викликів механізмів управління. Незалежні регулятори, державні органи, внутрішні і зовнішні аудитори, управлінський персонал потребують ефективного інструменту перевірки та підтвердження надійності системи внутрішнього контролю й оцінки стану управління ризиками підприємства. Вони вимагають впевненості в тому, що управління ризиками відбувається надійно, а зусилля менеджерів є достатніми для подолання загроз з боку конкурентів, зростаючого впливу інформаційних технологій, ринкових тенденцій, змін законодавства, договірних правил, економічної нестабільності та політичної невизначеності, використання людських ресурсів, кліматичних змін й екологічних проблем. Управління ризиками є невід'ємним елементом сучасного менеджменту підприємства, орієнтованого на забезпечення більшої доданої вартості та досягнення цілей.

Проблемам управління ризиками підприємств присвятили свої праці відомі зарубіжні науковці, такі як: Т.Л. Бартон, В. Зомбарт, Р.С. Каплан, Дж.М. Кейнс, Г.Б. Клейнер, А. Кореллі, О.В. Кришкін, А. Кульман, Ф.Х. Найт, Д. Рікардо, А. Сміт, К.М. Шваб, Й. Шумпетер, а також вітчизняні автори: І.О. Бланк, В.В. Вітлінський, Л.Й. Гнилянська, І.О. Горго, О.Б. Данченко, М.В. Данчук, Ю.В. Калюжна, І.В. Кривов'язюк, Ю.М. Кулик, І.А. Курак, Я.Ф. Локтіонова, Л.В. Мартинова, О.В. Нижник, С.М. Семенова, О.А. Тарасов, К.І. Тарасова, М.М. Тимошик, Ю.В. Тюленєва, Г.М. Черепня, В.А. Шалений, Р.С. Яресько та інші. Особливості функціонування транспортних підприємств висвітлені в наукових працях вчених: К.А. Андрющенко, Н.І. Богомолової, О.О. Карпенко, В.Г. Коби, М.В. Ковбатюк, О.О. Кравченко, С.М. Шуляренко, В.П. Яновської, та інших. Зокрема, ризики на транспорті досліджували: О.Є. Бабина, О.О. Бакуліч, С.М. Боняр, В.І. Зюзюн, П.В. Лапін, О.В. Любченко, І.М. Ненно, Ю.С. Ремига, Т.В. Семенютіна, І.О. Ткаченко та інші, у роботах яких розглянуто різні аспекти управління ризиками транспортних підприємств. Незважаючи на існування значної кількості теоретичних та практичних напрацювань у сфері управління ризиками, залишається потреба в подальших поглиблених дослідженнях системи внутрішнього контролю як ефективного внутрішнього механізму запобігання ризикам на транспортних підприємствах, враховуючи специфіку їхньої діяльності та зміни у підходах до розуміння, оцінювання і управління ризиками. Наукова та практична значущість проблем управління ризиками транспортних підприємств у сучасних умовах господарювання зумовили вибір теми дисертаційної роботи, її мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація має безпосередній зв'язок із Законом України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР із змінами та доповненнями; ДСТУ ISO 31000:2018 «Менеджмент

ризиків. Принципи та настанови»; FERMA 2002 «Управління ризиками»; COSO ERM 2018 «Управління ризиками підприємства. Застосування управління ризиками до екологічних, соціальних та управлінських ризиків»; AS/NZS 4360:2004 «Настанови з управління ризиками»; Міжнародними стандартами професійної практики внутрішнього аудиту, затвердженими Інститутом внутрішніх аудиторів, видання 2017 р.

Дисертаційне дослідження проводилося згідно з планами науково-дослідних робіт Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України. Результати дисертації відображені у науково-дослідній роботі на тему «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств України в умовах глобалізації» (2019-2022 рр., номер державної реєстрації № 0118U100624), особистий внесок автора полягає у розробці підходів до оцінювання ризиків при укладанні угод з іноземними контрагентами, обґрунтуванні механізму управління ризиками транспортних підприємств.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є наукове обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств як частини системи внутрішнього контролю на основі вітчизняного і зарубіжного досвіду.

Для досягнення поставленої мети було визначено наступні завдання дослідження:

- визначити сутність ризиків в діяльності транспортних підприємств та їх структуру в сучасній теорії управління ризиками;
- проаналізувати взаємозв'язок економічних категорій щодо управління ризиками;
- узагальнити системи та способи управління ризиками транспортних підприємств;
- оцінити стан та тенденції розвитку транспортних підприємств у сучасних умовах господарювання;
- охарактеризувати ризикоутворюючі чинники в діяльності транспортних підприємств;
- визначити методичні підходи до оцінювання ризиків транспортних підприємств;
- розкрити сутність та складові елементи організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств;
- сформулювати комплексну систему оцінювання ризиків транспортних підприємств;
- удосконалити інструментарій управління ризиками транспортних підприємств для його ефективного впровадження.

Об'єктом дослідження є процес управління ризиками транспортних підприємств.

Предметом дослідження є теоретичні, методичні та практичні аспекти удосконалення організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств для підвищення ефективності їхньої діяльності.

Методи дослідження. Для досягнення мети дисертаційної роботи та вирішення поставлених завдань було використано сукупність загальнонаукових та спеціальних методів пізнання: *абстрагування, морфологічного аналізу і логічного узагальнення* – для теоретичного обґрунтування категоріального апарату управління ризиками підприємства; *аналізу, синтезу, групування і систематизації* – для доповнення та узагальнення класифікації ризиків підприємства, визначення їхніх властивостей; *абстрактно-логічного підходу, методів індукції та дедукції* – для теоретичного обґрунтування і побудови організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств; *ретроспективного і системного аналізу* – для визначення ризикоутворюючих чинників в діяльності транспортних підприємств; *порівняльного аналізу, формалізації, систематизації* – для критичного порівняння принципів та способів управління ризиками транспортних підприємств; *економіко-статистичний, графічний і табличні методи* – для аналізу тенденцій розвитку й сучасного стану управління ризиками транспортних підприємств; *спостереження, анкетування, експертний метод та метод узагальнення* – для визначення найбільших ризиків діяльності транспортних підприємств та формування показників ефективного інструменту тестування внутрішнього захисту організації від ризиків; *систематизації, групування і узагальнення* – для формування каталогу ризиків транспортних підприємств; *системно-структурного аналізу* – для обґрунтування моделі трансформації системи внутрішнього контролю і захисту транспортних підприємств від ризиків; *узагальнення, порівняння та факторного аналізу* – для вибору типу політики управління ризиками і відповідного рівня ризик-апетиту; *методи узагальнення, формалізації, конкретизації, евристичний підхід* – при формуванні висновків за результатами проведеного дослідження.

Інформаційною базою дисертаційного дослідження є нормативно-правові акти, що регламентують основні вимоги до ведення господарської діяльності транспортними підприємствами, зокрема, перевезення небезпечних вантажів, додержання правил пожежної та інформаційної безпеки, міжнародні стандарти управління ризиками і побудови внутрішнього контролю та аудиту, статистична інформація Державної служби статистики України, офіційні матеріали Міністерства інфраструктури України, огляди та наукові публікації міжнародних авторитетних видань, наукові праці вітчизняних і зарубіжних вчених, матеріали науково-практичних конференцій, дані фінансової та внутрішньої звітності транспортних підприємств, результати експертних оцінок, особистих досліджень і спостережень.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у розробці теоретичних, науково-методичних та методико-прикладних основ формування організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств у сучасних умовах господарювання, що забезпечило одержання таких основних наукових положень:

уперше:

– науково обґрунтовано та розроблено інструмент тестування системи внутрішнього захисту організації від ризиків (ВЗОР) для виявлення та

оцінювання ризиків за показниками стратегії, операційної, комерційної і фінансової ефективності, безпеки та контролю, адаптований під потреби транспортних підприємств, що, на відміну від існуючих підходів, дозволяє всебічно кількісно і якісно оцінювати ризики, виявляти слабкі місця, обирати рекомендації по управлінню кожним з ризиків та вирішує практичне завдання формування універсального підходу до комплексної оцінки надійності системи внутрішнього контролю і виявлення ризиків, пристосований до використання всіма суб'єктами контролю: внутрішніми, зовнішніми незалежними аудиторами та державними контролюючими органами;

удосконалено:

– методичний підхід до формування каталогу ризиків транспортних підприємств, що, на відміну від відомих, характеризується наступними ознаками: систематизованістю груп ризиків для комплексного оцінювання ВЗОР, інтегрованістю з етапами виявлення, оцінки та вибору заходів реагування на ризики, описом, кодифікацією, характеристикою та прикладами для кожної категорії ризиків, що є невід'ємним елементом організаційно-економічного механізму управління ризиками та дозволяє визначити ландшафт ризиків і приймати ефективні рішення;

– організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств, що включає мету, завдання, сукупність методів, принципів, заходів, засобів та інструментів управління ризиками, який, на відміну від існуючих, орієнтований на оцінювання надійності ВЗОР, визначення критичних систем, процесів і посад, реалізацію трьох ліній захисту від ризиків, побудований з урахуванням особливостей функціонування транспортних підприємств на основі використання інструменту комплексного тестування, що дозволяє забезпечити циклічний безперервний процес трансформації та удосконалення системи внутрішнього контролю (СВК);

– концептуальну модель трансформації СВК на основі трьох ліній захисту, що, на відміну від відомих, визначає місце управління ризиками і внутрішнього контролю між другою лінією створення й функціонування СВК та третьою лінією тестування і координації СВК, та орієнтується на: побудову організаційної структури за ролями, а не позиціями; встановлення пріоритетом додану вартість, а не процеси чи задачі; уникнення конфлікту інтересів у побудові організаційної структури та присвоєнні ролей, що дозволить більш ефективно управляти ризиками і досягати визначених цілей, своєчасно захищати транспортні підприємства від ризиків;

дістали подальшого розвитку:

– підхід до визначення поняття «управління ризиками» під яким, на відміну від відомих, слід розуміти процес, інтегрований в системи внутрішнього контролю та корпоративного управління, направлений на циклічне проходження послідовних етапів: ідентифікації, аналізу та оцінки ризиків, вибору і впровадження заходів реагування на ризики, моніторингу і контролю, дотримуючись місії й стратегії бізнесу, що має забезпечити сталий розвиток та розумні гарантії виконання поставлених цілей;

– теоретичний базис трактування сутності ризику як багатогранної категорії, 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;

– підходи до класифікації ризиків з урахуванням особливостей діяльності транспортних підприємств та запропонованої методики оцінювання ризиків, шляхом виділення нових ознак: за рівнем ідентифікації, процесами контролю, лініями захисту, напрямками комплексної оцінки та з метою стратегічного управління; та доповнення наявних ознак класифікації наступними видами ризиків: залежно від об'єкта, за формою прояву, спрямованістю впливу і наслідками прийнятих рішень, типом реакції, специфікою діяльності транспортних підприємств, де у свою чергу деталізовано транспортні ризики та ризики транспортної логістики. Це дозволило визначити взаємодію видів ризиків, ідентифікувати місце їх виникнення, джерела, фактори, можливі наслідки, комплексно аналізувати та оцінювати ризики, обирати найбільш ефективні заходи реагування для одержання запланованих результатів;

– методичний підхід до формування матриці ризиків транспортних підприємств, яка, на відміну від відомих, враховує специфічні для транспортних компаній показники, фактори, доповнені правила логістики, інструменти управління ризиками та забезпечує локальний підхід до аналізу й контролю ризиків для прийняття найбільш ефективних рішень.

Практичне значення одержаних результатів полягає в обґрунтуванні основних положень, інструментів та рекомендацій щодо застосування організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств, який забезпечить вирішення важливого практичного завдання швидкого виявлення і оцінювання основних ризиків та вибору відповідних заходів реагування для досягнення запланованих цілей діяльності транспортних підприємств, ефективного використання ресурсів і забезпечення конкурентоспроможності. Результати дослідження у вигляді практичних рекомендацій та розробок автора, застосування яких дозволить транспортним підприємствам підвищити ефективність управління ризиками, зменшити час на прийняття рішень і уникнути збитків та втрат, використовуються в діяльності таких підприємств: ТОВ «Бізнес Груп Логістика» (акт впровадження № БГЛ/1611/20-1 від 16.11.2020 р.), ТОВ «Абордаж Логістикс» (акт впровадження № 10/2 від 10.12.2020 р.) та ДП «ФМ Ложістік Дніпро» (акт впровадження № 1 від 23.12.2020 р.). Основні результати дисертаційної роботи, які становлять наукову новизну, використовуються у навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій при підготовці фахівців з економіки і менеджменту (акт впровадження № 01/11-82 від 03.02.2021 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати і практичні пропозиції, що містяться в роботі та виносяться на захист, одержано автором

самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертації використано тільки ті положення, які належать автору особисто. Обсяг особистого наукового внеску автора наведено у переліку опублікованих праць.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати дисертації обговорювалися на міжнародних науково-практичних конференціях, у тому числі за кордоном: «Paradigmatic view on the concept of world science (Прагматичний погляд на концепцію світової науки)» (м. Торонто, Канада, 2020 р.); «Актуальні питання економіки, фінансів, обліку, менеджменту та права» (м. Полтава, 2019 р.); «The Modern Foundation for Human Development (Сучасні підвалини людського розвитку)» (м. Лейпциг, Німеччина, 2019 р.); «Перспективи створення сильної економіки для сучасної України» (м. Тернопіль, Україна, 2015 р.).

Публікації. За результатами дослідження автором опубліковано 13 праць загальним обсягом 8,27 друк. арк., з них 10 одноосібних публікацій обсягом 7,98 друк. арк., у тому числі 7 статей у наукових фахових виданнях України, 1 стаття у науковому виданні Європейського Союзу, 1 стаття в інших виданнях, 4 праці апробаційного характеру в Україні, Німеччині та Канаді.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 298 сторінок друкованого комп'ютерного тексту. Основний зміст дисертації викладено на 207 сторінках. Робота містить 15 таблиць та 37 рисунків, список використаних джерел налічує 242 найменування, що розміщено на 28 сторінках, 9 додатків – на 63 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** представлено загальну характеристику дисертаційної роботи, обґрунтовано актуальність обраної теми, сформульовано мету, завдання, об'єкт, предмет і методи дослідження, розкрито наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, наведено відомості щодо їх апробації.

У першому розділі «**Теоретико-методичні засади управління ризиками транспортних підприємств**» визначено сутність ризиків в діяльності транспортних підприємств, систематизовано та доповнено їхню класифікацію, проаналізовано взаємозв'язок основних економічних категорій щодо управління ризиками, розглянуто методичні підходи, системи і способи управління ризиками транспортних підприємств.

Встановлено, що ризики притаманні усім сферам діяльності та розглядаються через сукупність властивостей й характеристик, пов'язаних з невизначеністю, ймовірністю, потенційними подіями, які при цьому можуть виступати джерелами ризику у вигляді загроз і небезпек, можливими наслідками переважно небажаного, негативного характеру, кількісна та якісна оцінка яких є основним критерієм в оцінюванні ризиків, їхнього впливу на досягнення цілей підприємства. Наявність великої кількості різноманітних підходів до формулювання сутності ризику та відсутність єдиного бачення у розумінні даної категорії свідчить про продовження трансформаційних процесів в теорії і практиці управління ризиками.

Поглиблення категоріального апарату дозволило визначити сутність

ризиків як багатогранної категорії, 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.

Охарактеризовано властивості ризиків діяльності підприємств, які розкривають їхню сутність та особливості прояву: невід'ємність, ймовірність, спрямованість дії, динамічність, залежність від факторів (джерел ризику), вираженість через наслідки, агрегованість, часову та вартісну оцінку, релевантність, суб'єктивність, інтегрованість, синергічність, ефективність. Для транспортних підприємств властивості ризиків доповнено залежністю від виду перевезень, інфраструктури і рухомого складу, природних та екологічних факторів, критичного обмеження та недопущення. Виокремлення зазначених властивостей дозволяє більш комплексно підійти до формування механізму управління ризиками, вибору методів оцінки і реагування.

Існуючу класифікацію ризиків було систематизовано і доповнено новими ознаками: за рівнем ідентифікації (ідентифіковані та не ідентифіковані), процесами контролю (ризиків корпоративного управління, СВК, внутрішнього аудиту, безперервності діяльності, управління процесами, незалежного аудиту), лініями захисту (першої, другої, третьої ліній СВК), напрямками комплексної оцінки (стратегічні, ризики операційної, комерційної, фінансової ефективності, ризики порушення безпеки та надзвичайних ситуацій), з метою стратегічного управління (реальний та віртуальний ризик). Розвинуто такі ознаки класифікації ризиків, як: залежність від об'єкта (доповнено ризиками посад, функцій, операцій, інцидентів), форма прояву (матеріальні і нематеріальні), спрямованість впливу і наслідки прийнятих рішень (ризиків з негативними наслідками, використані та нейтралізовані), тип реакції (прийняті, уникнені, розподілені, нейтралізовані). За специфікою діяльності транспортних підприємств виокремлено ризики інфраструктури, персоналу, комунікації, ризики погодних умов та кліматичних змін, транспортні ризики. У свою чергу доповнено транспортні ризики (ризиками дорожньо-транспортних пригод, втрати транспортного засобу, ризиками транспортних послуг і виду транспорту, транспортної логістики), при цьому запропоновано виділяти ризики транспортної логістики (шість правил логістики доповнено ризиками СВК транспортних процесів), що дозволяє сформувати найбільш повний каталог ризиків для їх виявлення, оцінювання, моніторингу, вибору заходів впливу та складання звітності про ефективність прийнятих рішень.

Спираючись на положення міжнародних стандартів та практику успішних компаній визначено взаємодію функцій управління ризиками з внутрішнім контролем, управлінням процесами та управлінням безперервністю діяльності підприємства (рис. 1). Центром взаємозв'язку виступає СВК, яка перевіряє і надає гарантії того, що управління ризиками здійснюється ефективно.

Управління ризиками виступає важливим елементом всіх процесів, що відбуваються на підприємстві. Авторське визначення управління ризиками полягає у його тлумаченні як процесу, інтегрованого в системи внутрішнього контролю та корпоративного управління, який спрямований на циклічне і стале проходження послідовних етапів: ідентифікації, аналізу та оцінювання ризиків, вибору і впровадження заходів реагування на ризики, моніторингу й контролю, відповідно до місії та стратегії бізнесу, що має забезпечити сталий розвиток і розумні гарантії виконання поставлених цілей.



Рис. 1. Взаємозв'язок понять в управлінні ризиками підприємства

Удосконалено концептуальну модель трансформації СВК на основі трьох ліній захисту, що на відміну від відомих, визначає місце управління ризиками і внутрішнього контролю між другою лінією створення й функціонування СВК та третьою лінією тестування і координації СВК, та орієнтується на: побудову організаційної структури за ролями, а не позиціями; встановлення пріоритетом додану вартість, а не процеси чи задачі; уникнення конфлікту інтересів у побудові організаційної структури та присвоєнні ролей, що в підсумку дозволить більш ефективно управляти ризиками і досягати визначених цілей, зокрема у вигляді приросту операційного прибутку, своєчасно захищати транспортні підприємства від ризиків.

У другому розділі «Дослідження процесів управління ризиками транспортних підприємств» наведено характеристику галузі та проаналізовано основні тенденції розвитку транспортних підприємств, досліджено ризикоутворюючі чинники, які впливають на діяльність транспортних підприємств, визначено основні методичні підходи до оцінювання ризиків та обґрунтовано передумови удосконалення механізму управління ризиками відповідно до специфіки діяльності транспортних підприємств в Україні.

Транспортні підприємства відіграють надзвичайно важливу роль у забезпеченні виробничого процесу, споживання, задоволення попиту і потреб у перевезеннях. Незважаючи на те, що транспорт є одним зі стратегічних секторів

економіки України, наразі він перебуває у кризовому стані. На основі аналізу макропоказників встановлено, що кількість транспортних підприємств, які працюють в Україні, демонструє нестабільну динаміку протягом 2015-2019 рр., скорочуються обсяги вантажних перевезень та вантажообіг за всіма видами транспорту і ключовими родами вантажів. Суттєво зменшились обсяги перевезення пасажирів та пасажирообіг за 2005-2019 рр. Зростання доходів за цей період є номінальним, що пов'язано з високим рівнем інфляції, кризовими явищами в економіці, скороченням обсягів виробництва. Поряд з цим зростає собівартість транспортних послуг, сукупні витрати транспортних підприємств значно вищі за доходи, тому спостерігається переважна збитковість діяльності (рис. 2).

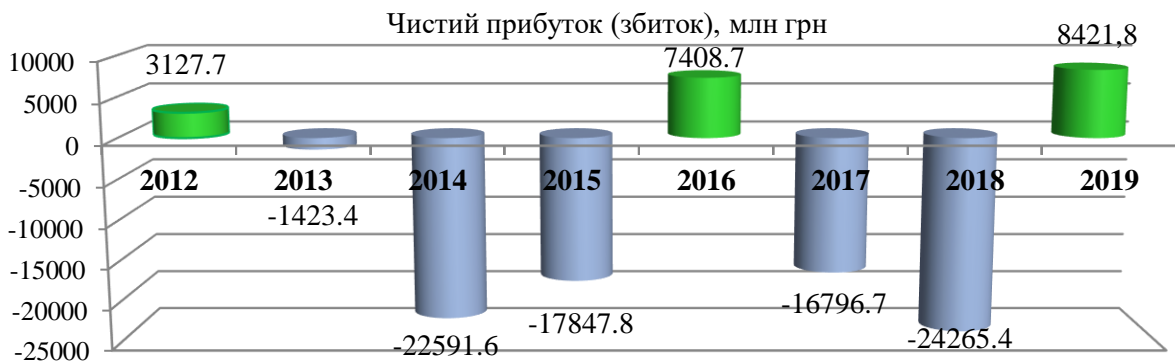


Рис. 2. Динаміка чистого фінансового результату діяльності транспортних підприємств в Україні за 2012-2019 рр., млн грн

Найбільший відсоток прибуткових підприємств спостерігається саме серед великих транспортних компаній, які здійснюють управління ризиками, мають відділ внутрішнього контролю, проводять незалежний аудит. Ці дані підтверджують необхідність українських транспортних підприємств приділяти увагу управлінню ризиками для покращення ефективності діяльності у сучасних динамічних умовах господарювання.

Транспортні підприємства повинні враховувати потенційні ризики як невід'ємний фактор їхньої діяльності. Зокрема, найактуальнішими є: ризики у сфері інформаційних технологій та інформаційної безпеки, ризики, пов'язані з транспортуванням, логістикою, економічною кризою, спадом виробництва, бюрократією й корупцією, новими вимогами і змінами законодавства, обмеженнями та наслідками пандемії, ризики пожежної безпеки, фінансові, екологічні, політичні та військові ризики, посилення конкуренції, ризики у використанні трудових ресурсів, технологій. Проведене дослідження діяльності транспортних підприємств свідчить про недостатню увагу до функцій внутрішнього контролю, аудиту та управління ризиками. Наявність практики аналізу і тестування ризиків присутні менше, ніж у третини опитаних підприємств, більше ніж у половини відсутній регламент перевірки СВК та моніторинг ризиків.

На основі аналізу наявних підходів до оцінювання ризиків запропоновано методичний підхід до формування матриці ризиків транспортних підприємств, яка, на відміну від відомих, враховує специфічні для транспортних компаній

показники, фактори, доповнені правила логістики, інструменти управління та забезпечує локальний підхід до аналізу й контролю ризиків для прийняття найбільш ефективних рішень.

Таким чином, виявлена гостра необхідність удосконалення організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств.

У третьому розділі **«Формування організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств»** визначено сутність і складові елементи організаційно-економічного механізму управління ризиками, розроблено комплексну систему оцінювання ризиків, обґрунтовано інструментарій управління ризиками транспортних підприємств та ефективність його реалізації.

Встановлено, що у більшості наукових публікацій зазначається, що механізм управління ризиками включає сукупність елементів для оцінки і моніторингу ризиків в процесі досягнення стратегічних цілей компанії. Відповідно виокремлено такі принципи управління ризиками: системності, інтегрованості, гнучкості, динамічності, інформаційного забезпечення, безперервності, ефективності. Усе це визначає передумови для створення ефективного механізму управління ризиками транспортних підприємств.

Обґрунтовано процес формування організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств, що включає мету, завдання, сукупність методів, принципів, заходів, засобів та інструментів управління ризиками, який, на відміну від існуючих, орієнтований на оцінювання надійності ВЗОР, визначення критичних систем, процесів і посад, реалізацію трьох ліній захисту від ризиків, побудований з урахуванням особливостей функціонування транспортних підприємств на основі використання інструменту комплексного тестування, що дозволяє забезпечити циклічний безперервний процес трансформації СВК та досягнення мети управління ризиками – готовності до несприятливих подій і забезпечення досягнення цілей компанії. В основу організаційно-економічного механізму покладено функції управління ризиками та забезпечення ефективності СВК, що включає етапи створення, затвердження та тестування для безперервного процесу покращення ефективності (рис. 3).

Запропоновано новий підхід до виявлення і оцінювання ризиків на основі тестування системи внутрішнього захисту організації від ризиків – ВЗОР, яка на відміну від вже відомих, дозволяє поєднувати ланки зовнішнього і внутрішнього контролю, є автономною автоматизованою програмою, придатною для застосування всіма учасниками контролю – внутрішніми, незалежними аудиторами, державними органами та іншими зацікавленими сторонами. Система тестування ВЗОР дозволяє оцінювати поточний стан СВК та виявляти слабкі, вразливі до ризиків місця й визначати заходи їх подолання, усунення.

Система ВЗОР побудована для виявлення та оцінювання ризиків транспортних підприємств за показниками стратегії, операційної, комерційної і фінансової ефективності, безпеки та контролю, які є адаптованими під потреби транспортної логістики, і на відміну від відомих підходів, дозволяють швидко,

системно, кількісно і якісно оцінювати ризики, виявляти їхні джерела, є основою для визначення рекомендацій щодо управління кожним ризиком (табл. 1).

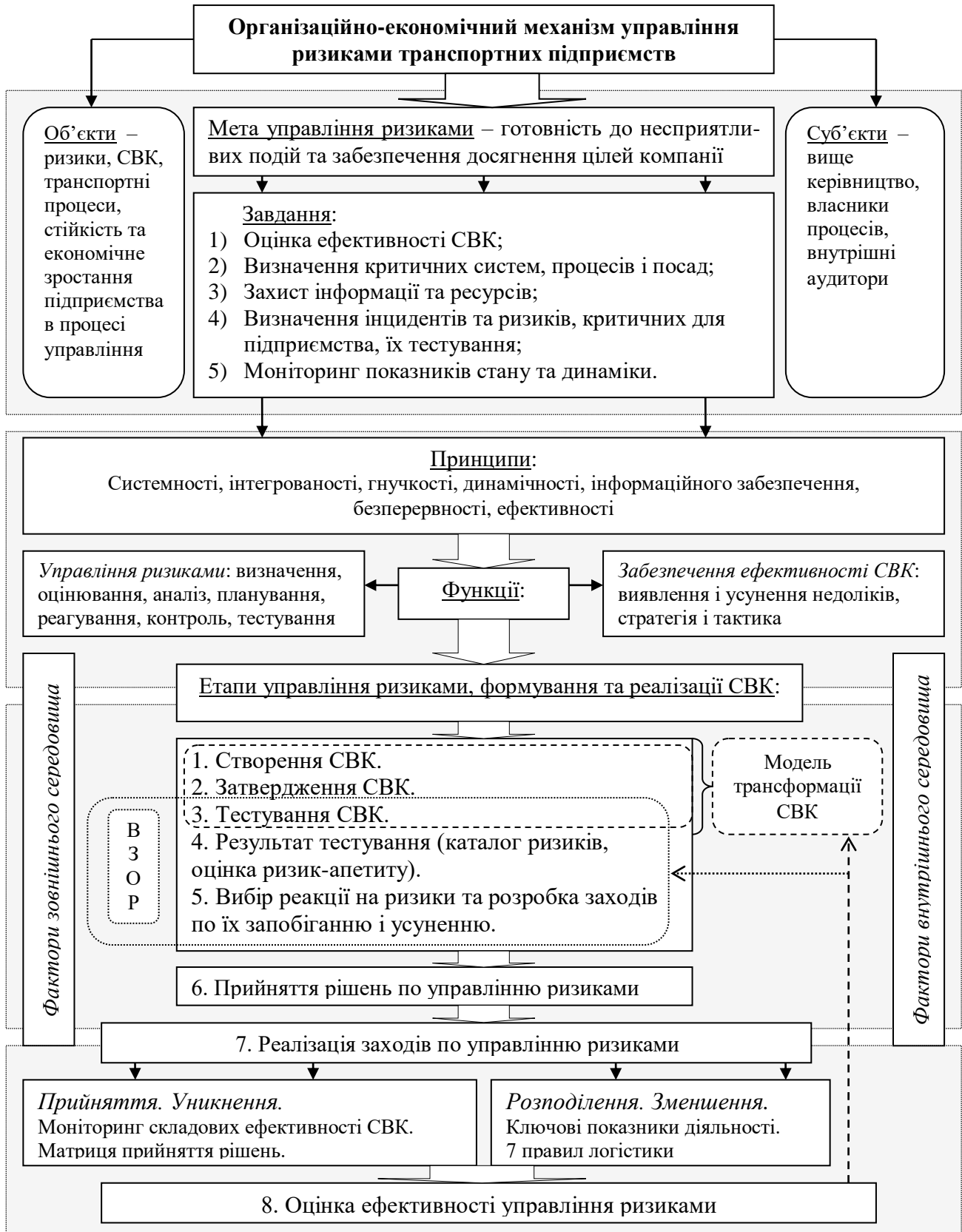


Рис. 3. Організаційно-економічний механізм управління ризиками

транспортних підприємств

Таблиця 1

Фрагмент інструменту тестування системи ВЗОР (внутрішнього захисту організації від ризиків) для виявлення та оцінювання ризиків ТОВ «Зразкова логістична компанія»

№ з.п.	Підкатегорія підмодуль Код	Опис категорії	Алгоритм оцінювання	Код ризику	Бали (ні=0) max	Фактично	Відхилення
I	Модуль «Стратегія»			C	100	56	-44
1	Місія і цілі С-01	Чи визначені місія та цілі, затверджені вищим керівництвом та доведені до відома всіх співробітників компанії ?	Місія визначена	C-01-01	6	6	0
			Цілі затверджені	C-01-02	4	4	0
			Перелік цілей узгоджені з місією	C-01-03	5	5	0
			Є часова визначеність	C-01-04	4	4	0
			Встановлені очікувані обсяг та вартість стратегічних орієнтирів	C-01-05	6	0	-6
2	Основна стратегія С-02	Чи затверджена стратегія?	Стратегія затверджена	C-02-01	4	4	0
			Посада або відділ, відповідальний за експансію присутній	C-02-02	4	0	-4
		Чи узгоджені параметри стратегії?	Прийняті бюджети відповідають заданим стратегічним результатам	C-02-03	5	5	0
			Стратегія електронної комерції визначена та ефективна	C-02-04	6	0	-6

Система тестування ВЗОР вирішує практичне завдання формування універсального підходу до комплексної оцінки надійності СВК та виявлення ризиків, який можуть використовувати всі суб'єкти контролю: внутрішні аудитори, незалежні зовнішні аудитори, менеджери, власники, інвестори, партнери, державні контролюючі органи.

Перелік ризиків, які тестує і виявляє система ВЗОР, узагальнено у вигляді каталогу ризиків транспортних підприємств, який містить, на відміну від існуючих, повну характеристику ризиків, згрупованих за відповідними модулями: стратегія, комерційна, фінансова та операційна ефективність, безпека і контроль, з присвоєними кодами, описом та прикладами для кожної категорії ризиків інтегровано до етапів виявлення, оцінки та вибору заходів реакції на ризики, що є невід'ємною складовою організаційно-економічного механізму управління ризиками. Каталог також дозволяє встановити відповідальних осіб за кожною категорією ризиків і проводити моніторинг ефективності прийнятих рішень щодо них.

Інструмент експрес-оцінки системи ВЗОР дозволяє досить швидко оцінити стан СВК в управлінні ризиками, виявити основні недоліки СВК, фактори, причини і наслідки, які з цим пов'язані, надавати рекомендації розгорнуто по кожному модулю тестування. Систему ВЗОР можна використовувати як технічне завдання для створення програмного забезпечення або як мобільний додаток, що показує результати статично на дату запиту, а також в динаміці, до і після прийнятих рішень, що може бути покладено в основу підготовки звітів про управління ризиками (рис. 4).

Таким чином, практичне значення інструменту комплексного тестування системи ВЗОР полягає у можливості застосування в процесі корпоративного управління, при взаємодії з консалтинговими компаніями, аудиторськими

фірмами при формулюванні технічного завдання та предмету договору. Також результати тестування беруться до уваги при розробці стратегії управління ризиками і обґрунтуванні обраної політики відповідно до рівня ризик-апетиту.

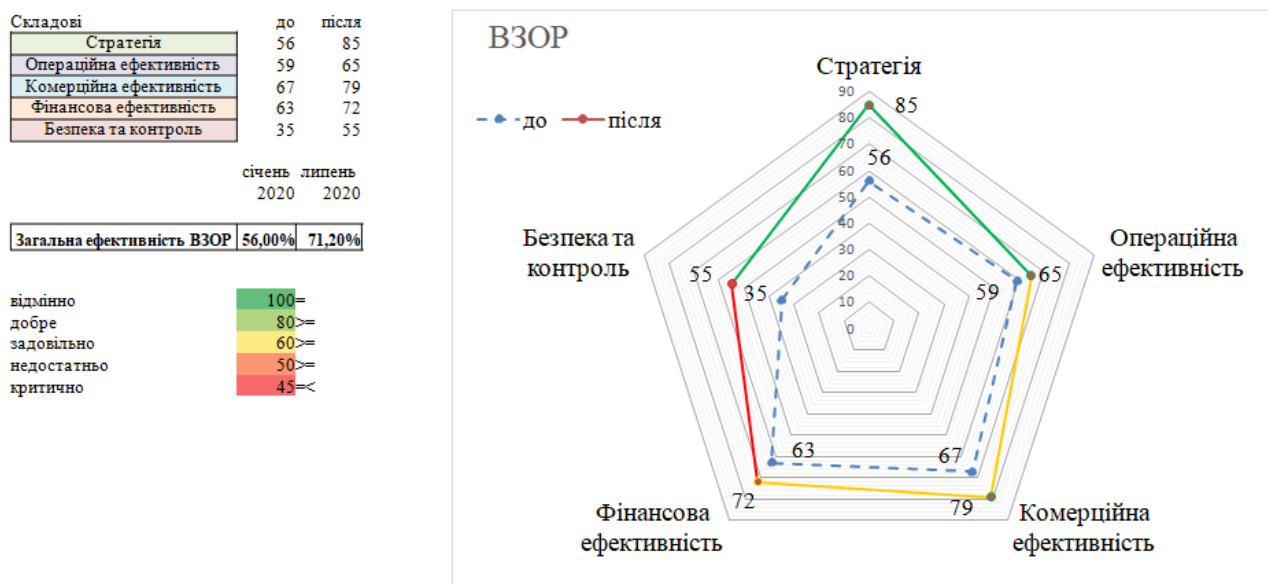


Рис. 4. Схема практичного застосування інструменту тестування системи ВЗОР ТОВ «Зразкова логістична компанія» до і після впровадження запропонованих заходів управління ризиками

Інструментарій управління ризиками спирається на вибір заходів по реагуванню на виявлені ризики: прийняття, уникнення, розподілення, зменшення. Для транспортних підприємств методи управління ризиками доповнені мапою ризиків для підтримки прийняття рішень, адаптовану під особливості діяльності у сфері транспорту, інструментами оцінки ризиків під час перевірки бізнес-партнерів, логістичною моделлю управління ризиками на транспорті. У результаті доповнення шести правил логістики правилом формування ефективної системи внутрішнього контролю транспортних процесів, сформовано модуль управління ризиками транспортної логістики, що характеризує ризики та ризикоутворюючі елементи за правилами: СВК, вантаж, якість, кількість, час, місце, витрати, та пропонує для кожного з них відповідні заходи реагування й попередження.

Розроблено відповідну матрицю прийняття рішень, як допоміжний інструмент в управлінні ризиками, який являє собою список причин, сукупність крос-функціональних факторів та ризик-результат. Її перевагою є можливість локального використання, наприклад, для оцінки партнера чи операції, на всіх етапах управління ризиками, при визначенні ризик-апетиту, під час вибору заходів реагування, аналізу їх ефективності та звітуванні.

Обґрунтовано необхідність розподіляти типи політик управління ризиками залежно від визначеного ризик-апетиту, прийнятого менеджментом компанії. При цьому оцінюючи ризики, СВК має визначати прийнятність або доцільність ризик-апетиту та рівень наявних ризиків, що також може бути реалізовано за допомогою тестування системи ВЗОР і аналізу її параметрів.

Серед основних стратегій управління ризиками виділяють реактивну та прогнозу. Визначено, що стратегія управління ризиками повинна бути інтегрована в корпоративну стратегію транспортного підприємства. Елементи формування та аналіз ефективності виконання прийнятої стратегії також оцінюються у відповідному модулі системи ВЗОР. У результаті впровадження організаційно-економічного механізму управління ризиками та реалізації запропонованих інструментів і заходів реагування, на досліджуваних транспортних підприємствах встановлено, що загальна ефективність ВЗОР зросла з 56,0% до 71,2% на ТОВ «Зразкова логістична компанія», з 51,2% до 63,8% на ТОВ «Транс енд кер» та з 54,6% до 68,4% на ТОВ «Експрес ін» (табл. 2), крім того, покращились показники діяльності і надійності СВК.

Таблиця 2

Обґрунтування ефективності впровадження організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств за I півріччя 2020 р.

№ з.п.	Показники	ТОВ «Зразкова логістична компанія»		ТОВ «Транс енд кер»		ТОВ «Експрес ін»	
		до	після	до	після	до	після
1	Стратегія, бали	56	85	42	65	61	84
2	Операційна ефективність, бали	59	65	52	62	60	67
3	Комерційна ефективність, бали	67	79	56	66	52	64
4	Фінансова ефективність, бали	63	72	66	74	59	63
5	Безпека та контроль, бали	35	55	40	52	41	64
6	Загальна ефективність ВЗОР, %	56,0	71,2	51,2	63,8	54,6	68,4

Таким чином, проведені розрахунки засвідчили, що практична реалізація запропонованого організаційно-економічного механізму управління ризиками дозволяє заощадити витрати на штрафи через своєчасно виявлені та усунені інциденти, покращити використання і збереження ресурсів, наявних потужностей, підвищити показники продуктивності та ефективності функціонування транспортних підприємств, зменшити негативний вплив ризикоутворюючих факторів, покращити СВК та показники ВЗОР, що в підсумку сприятиме сталому економічному розвитку транспортних підприємств і підвищенню якості транспортних послуг.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичні узагальнення та запропоновано авторський підхід до розв'язання науково-практичного завдання щодо підвищення ефективності управління ризиками транспортних підприємств за допомогою розробленого організаційно-економічного механізму. Основні науково-практичні висновки полягають у такому:

1. Поглиблено теоретичний базис та доповнено понятійно-категоріальний апарат сучасної теорії управління ризиками транспортних підприємств шляхом уточнення сутності ризику як багатогранної категорії, що виражається через ймовірність настання певних подій, наслідків, результатів під впливом зовнішніх і внутрішніх чинників, що виступають джерелами ризиків, зокрема, недоліки СВК підприємства, які спричиняють втрати, збитки та інші форми впливу на можливості досягнення поставлених цілей, вимагають комплексного

підходу до виявлення й оцінювання за допомогою поєднання кількісних і якісних показників. Визначено, що ефективне управління ризиками транспортних підприємств вимагає їх структуризації за видами та визначення основних властивостей. Систематизовано і доповнено класифікацію ризиків новими ознаками: за рівнем ідентифікації, процесами контролю, лініями захисту, напрямками комплексної оцінки, метою стратегічного управління; та розвинуто перелік наявних ознак класифікації ризиків: залежно від об'єкта, формою прояву, спрямованістю впливу і наслідками прийнятих рішень, типом реакції, специфікою діяльності транспортних підприємств: деталізовано транспортні ризики та ризики транспортної логістики, що дозволяє виявляти й оцінювати ризики, враховуючи джерела виникнення, взаємодію, можливі наслідки, обрати заходи реагування для досягнення запланованих результатів.

2. Удосконалено модель трансформації СВК на основі трьох ліній захисту, яка на відміну від існуючих, визначає місце управління ризиками і внутрішнього контролю між другою лінією створення і функціонування СВК та третьою лінією тестування і координації СВК, та орієнтується на: побудову організаційної структури за ролями, а не позиціями; встановлення пріоритетом додану вартість, а не процеси чи задачі; уникнення конфлікту інтересів у побудові організаційної структури та присвоєнні ролей, що в підсумку дозволить підвищити ефективність управління ризиками.

3. Обґрунтовано визначати управління ризиками як процес, інтегрований в системи внутрішнього контролю і корпоративного управління, направлений на циклічне і стале проходження послідовних етапів: ідентифікації, аналізу та оцінки ризиків, вибору і впровадження заходів реагування, моніторингу і контролю, дотримуючись місії та стратегії бізнесу, що забезпечить сталий розвиток і розумні гарантії виконання поставлених цілей.

4. Досліджено сучасний стан та тенденції розвитку транспортних підприємств, на основі якого встановлено, що зменшились обсяги перевезень, зростає собівартість транспортних послуг, сукупні витрати транспортних підприємств значно переважають доходи, тому спостерігається переважна збитковість діяльності. Найбільш прибутковими є великі транспортні компанії, які розвивають практику управління ризиками та СВК. Ці дані підтверджують необхідність українських транспортних підприємств приділяти належну увагу управлінню ризиками для покращення ефективності діяльності у сучасних динамічних умовах господарювання.

5. Встановлено, що основними ризикоутворюючими чинниками в діяльності транспортних підприємств є: ризики у сфері інформаційних технологій, ризики пов'язані з транспортуванням, бюрократія та корупція, економічна криза, зміни законодавства, пандемія, ризики пожежної безпеки, фінансові, політичні, екологічні ризики, військові конфлікти, посилення конкуренції, використання трудових ресурсів, впровадження технологій, логістичні ризики, комунікація і репутація, ризики злиття та поглинання. Стан управління ризиками на транспортних підприємствах свідчить про недостатню увагу до функцій управління ризиками. Наявність практики аналізу та тестування ризиків присутні менше, ніж у третини опитаних вітчизняних

транспортних підприємств, більше ніж у половини відсутній регламент перевірки СВК та моніторингу ризиків.

6. Охарактеризовано основні методичні підходи до оцінювання ризиків транспортних підприємств, які полягають у визначенні величини ризиків на основі обчислення показників ймовірності, обсягу можливих збитків і негативних наслідків для підприємства. Розвинуто методику оцінювання та візуалізації ризиків за допомогою матриці ризиків, яка враховує потреби транспортних підприємств у спеціальних показниках та підходах до аналізу і моніторингу логістичних ризиків.

7. Удосконалено організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств, що включає мету, завдання, сукупність методів, принципів, заходів, засобів та інструментів, який, на відміну від існуючих, орієнтований на оцінювання надійності ВЗОР, визначення критичних систем, процесів і посад, реалізацію трьох ліній захисту, містить етапи створення, затвердження, тестування СВК з метою її безперервного удосконалення. Результати тестування ВЗОР, каталог ризиків та оцінка ризик-апетиту дозволяють вибрати найкращий варіант реакції на ризик, розробити заходи по їх запобіганню і усуненню, прийняти рішення та оцінювати ефективність реалізації заходів з прийняття, уникнення, розподілення й зменшення ризиків. Циклічний процес дозволяє постійно контролювати та удосконалювати СВК для забезпечення ефективності управління ризиками.

8. Обґрунтовано методичний підхід до комплексної системи оцінювання ризиків транспортних підприємств на основі використання інструменту тестування системи внутрішнього захисту організації від ризиків (ВЗОР), яка виявляє проблемні місця, функції, процеси, що мають підвищений ризик і вимагають прийняття рішень. Система тестування ВЗОР адаптована для використання всіма учасниками контролю, містить показники оцінювання стратегії, операційної, фінансової та комерційної ефективності, безпеки і контролю, та є важливим інструментом, який дозволяє не тільки виявляти ризики, представляти їх за шкалою критичності, а й допомагає у виборі реакції на кожен вид ризиків, що має велике практичне значення в процесі прийняття рішень щодо управління ризиками на транспортних підприємствах. Практичне обґрунтування ефективності впровадження організаційно-економічного механізму управління ризиками підтверджується зростанням показників ВЗОР.

9. Удосконалено інструментарій управління ризиками транспортних підприємств з метою його ефективного впровадження за блоками рішень: прийняття, уникнення, розподілення і зменшення. Для транспортних підприємств розроблено мапу ризиків, матрицю прийняття рішень, логістичну модель ризиків, зважаючи на особливості діяльності, стратегію та політику управління ризиками.

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності й змісту теорії управління ризиками, а також удосконаленні організаційно-економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств, що дає підстави стверджувати про виконання в ході дослідження важливого завдання для економічної науки та

практичної діяльності транспортних підприємств.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз даних:

1. Тарашевський М. М. Стан управління ризиками на транспортних підприємства України. *Бізнес-інформ*. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2020. № 8. С. 125-133. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-125-133>. [Фахове видання України (категорія «Б»), *Index Copernicus*, *Research Papers in Economics*, *GetInfo*, *BASE*]. (1,03 друк.арк.).
2. Тарашевський М. М. Організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств. *Актуальні проблеми економіки*. Київ: ВНЗ «Національна академія управління», 2020. № 2 (224). С. 124-140. [Фахове видання України, *EBSCOhost*, *EcoLit*, *Index Copernicus*, *Erih Plus*]. (0,90 друк.арк.).
3. Тарашевський М. М. Ключові показники діяльності транспортних підприємств як складова ефективної системи внутрішнього контролю. *Ефективна економіка*: електрон. наук. фахове вид., 2019. № 11. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.11.177. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7464>. [Фахове видання України (категорія «Б»)]. (1,30 друк.арк.).
4. Тарашевський М. М., Боняр С. М. Ідентифікація та оцінка ризиків транспортних підприємств. *Бізнес-інформ*. Харків: Видавничий дім «ІНЖЕК», 2019. № 9. С. 185-192. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-9-185-192>. [Фахове видання України, *Index Copernicus*, *Research Papers in Economics*, *GetInfo*, *BASE*]. (0,79 друк.арк.). *Особистий внесок здобувача: обґрунтовано систему ідентифікації ризиків транспортних підприємств і ризикоутворюючих елементів, матрицю ризиків та інструменти управління ними*. (0,65 друк.арк.).
5. Тарашевський М. М. Концептуальні підходи до оцінки бізнес-партнерів. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій*. Серія «Економіка і управління». Випуск 41 (1). Київ: Держ. ун-т інфраструктури та технологій, 2018. С. 216-226. [Фахове видання України]. (0,76 друк.арк.).
6. Тарашевський М. М. Аналіз методичних підходів до оцінювання ризиків організації. *Технологічний аудит та резерви виробництва*. Наук. журн. Полтав. держ. аграр. акад. Харків, ПП «Технолог. Центр», 2018. № 3/4(41). С. 34-40. DOI: 10.15587/2312-8372.2018.135482. [Фахове видання України, *Index Copernicus*, *BASE*, *EBSCO*, *ResearchBib*, *WorldCat*]. (0,94 друк.арк.).
7. Тарашевський М. М., Бабина О. Є. Управління ризиками бізнесу: сутність, складові, рішення. *Економіка та держава*. Київ: ТОВ «Редакція журналу «Економіка та держава», липень 2017. № 7. С. 14-17. [Фахове видання України, *Index Copernicus*, *SIS*, *Google Scholar*]. (0,51 друк.арк.). *Особистий внесок здобувача: обґрунтовано модель управління ризиками на основі матриці прийняття рішень*. (0,42 друк.арк.).

Статті в інших наукових виданнях України, внесених до міжнародних наукометричних баз даних:

8. Тарашевський М. М. Система внутрішнього контролю: сутність, складові, еволюція. *Водний транспорт*: зб. наук. пр. Київської держ. акад. водн. трансп. імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. Київ: Видавн. центр Київської держ. акад. водн. трансп. імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, 2016. № 2 (25). С. 181-187. [IndexCopernicus]. (0,48 друк.арк.).

Статті у наукових виданнях, опублікованих в Європейському Союзі:

9. Тарашевський М. М. Концептуальні засади управління безперервною діяльністю в системі запобігання ризикам транспортних підприємств. *Sciences of Europe, Economic Sciences, Praha, Czech Republic*, 2019, Vol. 3, No. 40 (29.06.2019). P. 20-27. (0,71 друк.арк.).

Опубліковані праці апробаційного характеру:

10. Тарашевський М. М. Аналіз тенденцій і ризиків діяльності транспортних підприємств в Україні. *Paradigmatic view on the concept of world science: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ» with Proceedings of the International Scientific and Practical Conference (Toronto, Canada, August 21th, 2020)*. Toronto, Canada: European Scientific Platform, 2020, Vol. 1, P. 24-26. DOI: <https://doi.org/10.36074/21.08.2020.v1.09> (0,18 друк.арк.).

11. Тарашевський М. М., Боняр С. М. Концепція трьох ліній захисту в системі внутрішнього контролю підприємства. *Актуальні питання економіки, фінансів, обліку, менеджменту та права: теорія і практика* : Зб. тез доп. Міжнар. наук.-практ. конф. (Полтава, 02 серпня 2019 р.). Полтава, 2019. С. 28-31. (0,23 друк.арк.). *Особистий внесок здобувача: визначено схему трьох ліній захисту в системі внутрішнього контролю підприємства* (0,17 друк.арк.).

12. Тарашевський М. М. Концепція безперервного бізнесу як новий етап в еволюції ризик-менеджменту. III International Scientific Conference Economy and Society: *The Modern Foundation for Human Development* : Conference Proceedings (Leipzig, Germany, April 26th, 2019). Leipzig, Germany: Baltija Publishing, 2019. P. 80-82. ISBN 978-9934-571-90-9. (0,21 друк.арк.).

13. Тарашевський М. М. Оцінка потенційних бізнес-партнерів як складова системи внутрішнього контролю. *Перспективи створення сильної економіки для сучасної України*: Зб. тез міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Тернопіль, 01 грудня 2015 р.). Тернопіль, 2015. С. 72-77. (0,23 друк.арк.).

АНОТАЦІЯ

Тарашевський М.М. Організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний університет інфраструктури та технологій, МОН України, Київ, 2021.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо формування організаційно-

економічного механізму управління ризиками транспортних підприємств. Поглиблено теоретичний базис визначення сутності, властивостей, класифікації ризиків, підходів до їх оцінювання та побудови механізму управління.

Охарактеризовано сучасний стан, тенденції розвитку та результати діяльності транспортних підприємств, вплив на них основних ризикоутворюючих факторів. Проаналізовано методичні підходи до оцінювання ризиків транспортних підприємств та розроблено матрицю ризиків логістичних процесів. Визначено передумови формування механізму управління ризиками транспортних підприємств.

Обґрунтовано концептуальний підхід до виявлення та оцінювання ризиків транспортних підприємств на основі тестування системи ВЗОР (внутрішнього захисту організації від ризиків). Удосконалено організаційно-економічний механізм управління ризиками транспортних підприємств, уточнено взаємодію основних елементів, етапів, завдань, принципів та функцій. Розроблено методичний підхід до складання каталогу ризиків, візуалізації заходів управління ризиками та забезпечення звітування про результати прийнятих рішень. Отримані результати впроваджено в практичну діяльність транспортних підприємств та у навчальний процес.

Ключові слова: ризик, управління ризиками, організаційно-економічний механізм, транспортне підприємство, внутрішній захист організації від ризиків, каталог ризиків, ризик-апетит, система внутрішнього контролю.

АННОТАЦИЯ

Тарашевский М.М. Организационно-экономический механизм управления рисками транспортных предприятий. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Государственный университет инфраструктуры и технологий МОН Украины, Киев, 2021.

Диссертация посвящена разработке теоретико-методических положений и практических рекомендаций по повышению эффективности управления рисками транспортных предприятий. Углублен теоретический базис определения сущности, свойств, классификации рисков, подходов к их оценке и построению механизма управления.

Охарактеризовано современное состояние и результаты деятельности транспортных предприятий, влияние на них основных рискоформирующих факторов. Определены предпосылки формирования механизма управления рисками транспортных предприятий.

Обоснован концептуальный подход к выявлению и оценке рисков транспортных предприятий на основе тестирования системы ВЗОР (внутренней защиты организации от рисков). Усовершенствован организационно-экономический механизм управления рисками транспортных предприятий, уточнено взаимодействие основных элементов, этапов, задач, принципов и функций. Обоснованы методические подходы к процессу принятия решений по

управлению рисками. Разработан методический подход к составлению каталога рисков, визуализации мероприятий управления рисками и обеспечения отчетности о результатах принятых решений. Полученные результаты внедрены в практическую деятельность транспортных предприятий и в учебный процесс.

Ключевые слова: риск, управление рисками, организационно-экономический механизм, транспортное предприятие, внутренняя защита организации от рисков, каталог рисков, риск-аппетит, система внутреннего контроля.

ABSTRACT

Tarashevskiy M.M. Organizational and economic mechanism of risk management of transport enterprises. – Qualified research as the manuscript copyright.

Thesis for candidate's degree in Economics, specialty 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (according to the types of economic activities). – State University of Infrastructure and Technologies, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2021.

The dissertation is devoted to the development of theoretical and methodological provisions and practical recommendations for the formation of organizational and economic mechanism of risk management of transport enterprises. The theoretical basis for determining the nature, properties, classification of risks, approaches to their evaluation and construction of the management mechanism is deepened.

The current state, development trends and results of transport enterprises, the impact of the main risk factors on them are described. Methodical approaches to risk assessment of transport enterprises are analyzed and a risk matrix of logistics processes is developed. Prerequisites for the formation of a risk management mechanism for transport enterprises are identified.

The conceptual approach to identification and assessment of risks of transport enterprises on the basis of testing of the VZOR system (internal protection of the organization from the risks) is substantiated. The organizational and economic mechanism of risk management of transport enterprises has been improved, the interaction of the main elements, stages, tasks, principles and functions has been clarified. A methodical approach to compiling a catalog of risks, visualization of risk management measures and ensuring reporting on the results of decisions has been developed. The obtained results are implemented in the practical activities of transport enterprises and in the educational process.

Keywords: risk, risk management, organizational and economic mechanism, transport enterprise, the internal protection of the organization against risks, risk catalog, risk appetite, internal control system.