

**Тарельник Н.В.,**

*к.е.н., доцент, доцент кафедри проектування технічних систем  
Сумського національного аграрного університету*

## **УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ РИЗИКАМИ**

Національні суб'єкти пасажирського автомобільного транспортного комплексу стикаються з різноманітними ризиками, діють в найнесприятливіших економічних умовах, що перешкоджають їхньому ефективному функціонуванню та в багатьох випадках призводять до банкрутства, що й обумовлює необхідність виробляти особливі управлінські підходи [1, с. 47].

Багатофакторність економічної діяльності зумовлює неоднозначність класифікації чинників економічного ризику, яка обумовлена багаторівневістю економічних систем, що взаємодіють у процесі виробництва. Серед різноманітних факторів ризику, притаманних транспортному сектору, найбільш суттєвий вплив на параметри фінансово-економічної діяльності господарюючих суб'єктів транспортної галузі мають: мінливість обсягу попиту; зміна цін на транспортні послуги, в результаті чого знижуються доходи транспортних підприємств; зміна цін постачальників (перш за все, палива, транспортних засобів, запасних частин до них); залежність від коливань курсів валют; операційний важіль (цей фактор відображає ступінь впливу змін в обсязі продажів компанії послуг на ROE); здатність компанії адаптуватися до ситуації на ринку [2, с 49].

Під управлінням економічним ризиком розуміють сукупність організаційно-економічних заходів, що передбачають виявлення джерел, ймовірності виникнення і зниження наслідків проявів його у транспортному секторі. Управління економічним ризиком на макrorівні здійснюється шляхом формування сприятливих умов функціонування і механізмів компенсації систематичних ризиків, а на макrorівні – через реалізацію програми управління ризиками конкретним суб'єктом господарювання.

У процесі аналізу господарюючому суб'єкту необхідно не тільки виявити фактори та ідентифікувати види ризику, а й визначити масштаби втрат і співвіднести їх з можливостями щодо ведення підприємницької діяльності, тобто оцінити ризик. Оцінка ризику – це процес ідентифікації виробничо-фінансових ресурсів і загроз цих ресурсів, можливих втрат, заснований на оцінці частоти виникнення ризикових подій і можливому при цьому розмірі збитку. В умовах визначеності, як правило, застосовують абсолютні, відносні та середні показники оцінки ризику. В умовах часткової невизначеності ризик розглядається як імовірнісна категорія, тому доцільно використовувати імовірнісні та статистичні показники оцінки ризику. В умовах повної невизначеності можна використовувати експертні оцінки ризику.

Управління ризиками в транспортному секторі має специфічний характер та потребує удосконалення системи управління. Згідно з міжнародним стандартом AS/NZS ISO 31000:2009 «Ризик-менеджмент» [3] нами розроблено блок-схему структури системи управління транспортної компанії, яка представлена на рис. 1.

Система ризик-менеджменту транспортних ризиків базується на принципах управління, здійснення яких дозволить уникнути банкрутства.

На першому етапі процесу ризик-менеджменту в транспортному підприємстві проводиться аналіз ризику, який передбачає ідентифікацію, оцінювання ризику, а також визначення послідовності наступних дій.

Ідентифікація ризику розпочинається з моніторингу та синтезу транспортних процесів підприємства, що дозволяє докладніше поглянути на сукупність операцій, що опосередковуються можливостями підприємства при здійсненні ним господарської діяльності [2, с. 81].

На другому етапі проводиться контроль за ризиком, який включає в себе уникнення, мінімізацію, обмеження та розсіювання ризику. Визначення рівня ризиків і можливої величини втрат, для того, щоб визначити ризикостійкість основних показників діяльності організації та доцільність управлінських впливів. Визначення найбільш ефективного методу управління ризиками з метою забезпечення контролю над ситуацією ризику і при необхідності виявлення джерел відшкодування можливих втрат, визначення ефективності управлінських впливів, оцінка ефективності страхування або інших методів зниження ризику. На третьому етапі проводиться обробка та фінансування ризику.

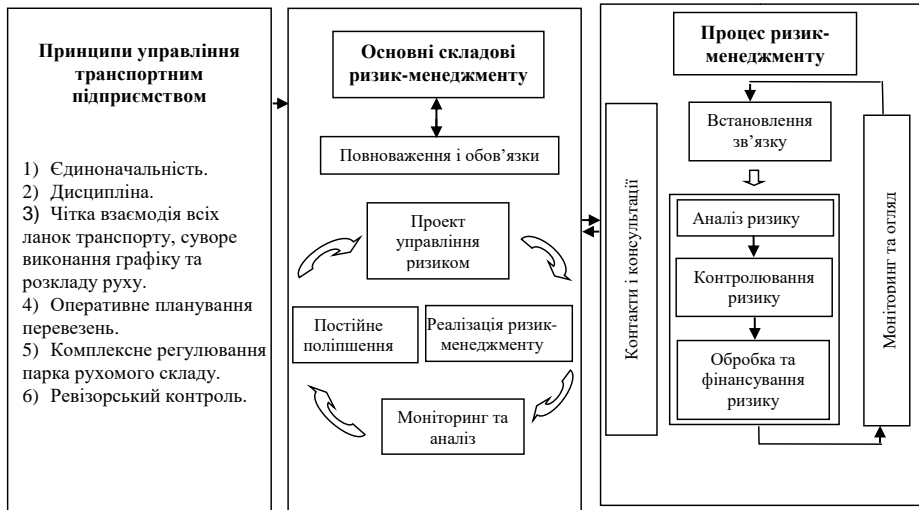


Рис. 1. Блок-схема структури системи управління транспортного підприємства

Система управління ризиками передбачає упорядковану сукупність таких заходів, як: визначення мети ризику, виявлення ймовірності настання ризикових подій, розрахунок ступеня і величини ризику, аналіз навколишнього оточення, вибір стратегії управління ризиком та визначення прийомів ризик-менеджменту, необхідних для цілеспрямованого впливу (нейтралізацію або мінімізацію) на ризик.

#### Література:

1. Сафонов Ю.М. Класифікація ризиків у державному регулюванні пасажирського автомобільного транспортного комплексу Економіка та управління національним господарством. 2017 № 14. URL: [http://bses.in.ua/journals/2017/14\\_2017/12.pdf](http://bses.in.ua/journals/2017/14_2017/12.pdf).
2. Ткаченко І. О. 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.
3. INTERNATIONAL STANDARD IEC/FDIS 31010 - Risk management — Risk assessment techniques. URL: – Режим доступа: [http://www.previ.be/pdf/31010\\_FDIS.pdf](http://www.previ.be/pdf/31010_FDIS.pdf).

**Ткаченко В.В.,**

*к.е.н., доцент кафедри економіки підприємства  
Університету державної фіскальної служби України*

## ПРОБЛЕМИ ВИЗНАЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ СТАВКИ ВІДСОТКА В УКРАЇНІ: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА

Дисконтування і вибір оптимальної методики розрахунку ставки дисконтування є дискусійним питанням протягом тривалого часу. У зв'язку з цим вважаємо доцільно розглянути більш детально поняття та методи дисконтування, які пропонують сучасні науковці та практики у своїх дослідженнях.

Досить поширеним є визначення, яке наводиться у П(С)БО 12 «Фінансові інвестиції» де ефективна ставка відсотка – ставка відсотка, що визначається діленням суми річного відсотка та дисконту (або різниці річного відсотка та премії) на середню величину собівартості інвестиції (або зобов'язання) та вартості її погашення, де метод ефективної ставки відсотка – «метод нарахування амортизації дисконту або премії, за