

СТАН УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ

©2020 ТАРАШЕВСЬКИЙ М. М.

УДК 656.07
JEL: D81; G32; M21; R40; R49

Тарашевський М. М. Стан управління ризиками на транспортних підприємствах України

Метою статті є аналіз стану управління ризиками на транспортних підприємствах України. Виявлено, що найбільші ризики в діяльності транспортних підприємств в Україні пов'язані з кризовими явищами в економіці, високою інфляцією, валютними коливаннями, корупцією, політичною нестабільністю, військовими діями на сході країни, недосконалою системою оподаткування та проходження митниці, бюрократією, обмеженим доступом до фінансових ресурсів, збитковістю, значним рівнем зносу транспортних засобів і об'єктів інфраструктури, низькою інвестиційною привабливістю та недостатнім рівнем інновацій. Окремого розгляду потребує негативний вплив пандемії COVID-19 на стан управління ризиками та результати діяльності транспортних підприємств, що спричиняє переорієнтацію ринку, зростання ролі електронної комерції та транспортної логістики. Встановлено, що показники вантажообігу в Україні та обсяги перевезених вантажів за 2000–2019 рр. скорочуються практично за всіма видами транспорту. Кількість працюючих транспортних підприємств та чисельністю задіяного персоналу нестабільні. Через наслідки кризових явищ у 2016 р. було ліквідовано найбільшу кількість транспортних підприємств. Негативними факторами є зменшення обсягів пасажирських перевезень, високий рівень збитковості транспортних підприємств, зростання кількості аварій на транспорті, зокрема у перевезенні небезпечних вантажів. Система управління ризиками на транспортних підприємствах вказує на необхідність розробки дієвого механізму, який допомагав би за наявних обставин, викликів і сучасних вимог досягати кращих результатів діяльності та уникати серйозних проблем і ситуацій. Існує об'єктивна потреба в побудові системи управління ризиками та внутрішнього контролю через посилення моніторингу закупівель, виконання тендерної політики, управління контрактами та політикою вибору й перевірки бізнес-партнерів на всіх етапах залучення коштів.

Ключові слова: транспорт, ризик, оцінка ризику, управління ризиком, діяльність транспортних підприємств.

DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2020-8-125-133>

Рис.: 4. **Табл.:** 2. **Бібл.:** 20.

Тарашевський Максим Михайлович – аспірант кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, Державний університет інфраструктури та технологій (вул. Кирилівська, 9, Київ, 04071, Україна), начальник відділу внутрішнього аудиту ТОВ «МЕТРО Кеш енд Кері Україна» (просп. Петра Григоренка, 43, Київ, 02140, Україна)

E-mail: tmm_ua@meta.ua

UDC 656.07
JEL: D81; G32; M21; R40; R49

Tarashevskiy M. M. The Status of Risk Management in Transport Enterprises of Ukraine

The purpose of the article is to analyze the status of risk management in transport enterprises of Ukraine. It is identified that the biggest risks in the activities of transport companies in Ukraine are associated with economic crisis phenomena, high inflation, currency fluctuations, corruption, political instability, hostilities in the east, imperfect taxation and customs clearance, bureaucracy, limited access to finance. resources, unprofitability, significant level of wear of vehicles and infrastructure, low investment attractiveness and insufficient level of innovation. The negative impact of the COVID-19 pandemic on the status of risk management and performance of transport companies, which leads to market reorientation, the growing role of e-commerce and transport logistics, needs to be considered separately. It is determined that the indicators of cargo turnover in Ukraine and the volume of transported goods for 2000–2019 are reduced for almost all modes of transport. The number of operating transport companies and the number of staff involved are unstable. Due to the consequences of the crisis phenomena in 2016, the largest number of transport companies was liquidated. Negative factors are a decrease in passenger traffic, a high level of losses of transport enterprises, an increase in the number of accidents on transport, in particular the transport of dangerous goods. The risk management system in transport companies indicates the need to develop an effective mechanism that would help in the current circumstances, challenges and modern requirements to achieve better results and avoid serious problems and situations. There is an objective need to build a risk management and internal control system through enhanced procurement monitoring, implementation of tender policy, management of contracts and the policy of selection with verification of business partners at all stages of fundraising.

Keywords: transport, risk, risk assessment, risk management, activity of transport enterprises.

Fig.: 4. **Table:** 2. **Bibl.:** 20.

Tarashevskiy Maksym M. – Postgraduate Student of Department of Business-logic and Transport Technologies, State University of Infrastructure and Technologies (9 Kyrylivska Str., Kyiv, 04071, Ukraine), Head of Internal Audit Department, METRO Cash & Carry Ukraine, LLC (43 Petra Hryhorenka Ave., Kyiv, 02140, Ukraine)

E-mail: tmm_ua@meta.ua

Ризики є невід'ємною частиною функціонування будь-якого підприємства. Кожне підприємство формує власний механізм управління ризиками, який суттєво залежить від специфіки діяльності. Зазвичай, інформація про особливості та результати управління ризиками окремої компанії є конфіденційною, що ускладнює проведення аналізу. Але поряд з цим за допомогою зовнішніх показників та інди-

каторів можна в цілому оцінити стан управління ризиками на транспортних підприємствах України.

На Світовому економічному форумі було представлено міжнародний індекс GCI, який показує місце країни в рейтингу глобальної конкурентоспроможності [20]. За оцінками, проведеними у 2019 р., серед 141 країни Україна посіла 85 місце за загальним показником конкурентоспроможності (з бала-

ми 57/100) та 59 місце за рівнем транспортної інфраструктури (з балами 55,5/100), зокрема через низькі показники якості дорожньої інфраструктури (особливо стану автомобільних доріг, портових об'єктів і споруд), недостатньої ефективності послуг морсько-го, повітряного та залізничного транспорту.

Найбільші ризики для діяльності транспортних підприємств в Україні на макрорівні спричиняють: висока інфляція; суттєві валютні коливання; корупція; політична нестабільність; кризові явища в економіці; недосконала система оподаткування та адміністрування податків, особливо у відносинах з митницею; обмежений доступ до фінансових ресурсів; бюрократія [12]. Окремо слід виділити негативний і потужний ризикоутворюючий фактор ведення бойових дій унаслідок військової агресії з боку Росії та анексії частини української території, а також ризик поширення пандемії COVID-19 і посилення у зв'язку з цим обмежувальних заходів, загострення кризових процесів у національній і світовій економіці.

Національна транспортна стратегія «Drive Ukraine 2030» передбачає реалізацію амбітних планів з оновлення транспортного сектора [17]: *для авіаційного транспорту* – будівництво 30 нових аеропортів, реалізація до 350 напрямків польотів з понад 50% low-cost перевезеннями; *для водного транспорту* – збільшення вантажопотоку Чорним морем, з урахуванням обмежень щодо тимчасово окупованих територій та частини басейну, перевезення річками до 50 млн т вантажів на рік, швидке оформлення через «Єдине вікно» у портах; *для громадського транспорту* – відмова від маршруток з переходом на електрифікований транспорт, система оплати «Єдиний квиток» на всі види пасажирського транспорту, будівництво гілок надшвидкісного наземного транспорту Hyperloop; *для розвитку інфраструктури та автобудування* – будівництво доріг світового рівня, у тому числі Smart-road, нові два автозаводи для будівництва електрокарів, використання сонячних панелей та акумуляторних батарей, нові 100 комплексів контролю за вагою вантажівок [17].

Газотранспортна система України працює в умовах високого ступеня зносу обладнання і мереж, 89% з яких були розроблені ще 25 років тому і мають коефіцієнт корисної дії не більше 29% [10, с. 70], тому під час упровадження проектів з модернізації необхідно враховувати енергоефективність нового обладнання. Переважна частина газотранспортної системи експлуатується із завантаженістю нижче 50% від проектною продуктивності. У перспективних планах розвитку на 2020–2029 рр. передбачено розвиток газотранспортної системи у співпраці із сусідніми державами: Польщею, Словаччиною, Румунією, Молдовою, Угорщиною та реалізація таких проектів: «Транспортування природного газу у двох напрямках через Транс-Балканський трубопровід» [10, с. 101],

«Український LNG» [10, с. 106], «SCADA» [10, с. 109], реконструкція КС Бар, Бердичів, Диканька, Олександрівка та ін. [10, с. 111–117]. Зростання конкурентоспроможності обхідних газотранспортних маршрутів спричиняє значні ризики для транспортних підприємств України. Відповідно для різних рівнів ризику передбачено ряд сценаріїв імплементації у сфері газу згідно з ENTSOG: блакитний (Національна тенденція), фіолетовий (Децентралізована генерація), зелений (Глобальна амбіція) та сірий. Згідно зі сценаріями ENTSOG на Європейському континенті прогнозується зростання споживання природного газу протягом 2020–2025 рр. до 505,9 млрд куб. м. Починаючи з 2025 р. очікується диверсифікація сценаріїв та відповідних прогнозів. Найбільші обсяги споживання прогнозуються за сценарієм Сталого переходу – в межах 495–505 млрд куб. м на рік. Найбільше скорочення споживання природного газу до 2040 р. відбувається за сценарієм Глобальної екологічної дії – до 393,8 млрд куб. м. На 2029 р. єдиним сценарієм, який передбачає збереження та подальше скорочення споживання природного газу, є сценарій Децентралізованої генерації [10, с. 79].

Для втілення планів української стратегії транспортна система України потребує близько 50 млрд євро [17]. Крім бюджетних коштів, очікуються зовнішні інвестиції, зокрема з боку міжнародних організацій та іноземних інвесторів. І в цьому питанні оцінка стану управління ризиками на транспортних підприємствах України, проблеми і перешкоди, що з ними пов'язані, набувають особливого значення.

Теоретичні та практичні аспекти управління ризиками досліджували багато вчених-економістів, проте саме аналіз стану управління ризиками на транспортних підприємствах недостатньо висвітлений у літературі. Загалом, специфіка діяльності транспортних підприємств детально розглядається в працях таких авторів, як О. Є. Бабина [1], С. М. Боняр [4; 5], В. А. Будник [5], О. О. Карпенко [1; 5], К. В. Лерніченко [5], проте щодо саме оцінки стану управління ризиками наведено мало інформації. Діяльність транспортних підприємств тісно пов'язана з екологічними ризиками, тому праця О. О. Бакуліч, І. Р. Кіс, В. О. Занори [2] про тенденції управління екологічними ризиками транспортних проектів є досить актуальною, але містить обмежене коло аналітичної інформації. Більш теоретично ризики у транспортних процесах висвітлює І. О. Ткаченко [16]. Управління ризиками та змінами в процесах прийняття управлінських рішень розглядають О. Б. Данченко та В. О. Занора [6], проте саме ризики на транспорті не розкриті. Ризики на транспортних підприємствах через призму оцінки їхньої інтегральної стійкості досліджено у праці С. М. Семенової, І. С. Ковової, С. М. Шуляренко, О. М. Шпирко, Т. О. Букорос [19], де серед основних показників зазначено обсяги пере-

везень, кількість підприємств, чисельність працівників, рентабельність діяльності.

У своїй праці І. В. Федулова та Г. Т. П'ятницька [18] основну увагу приділяють методиці та інструментам управління ризиками щодо фінансової безпеки підприємства, виділяючи причини (ідентифікація ризиків) та наслідки (ідентифікація кризи). Серед наслідків ризику: втрати, збитки, порушення ліквідності, платоспроможності, погіршення рентабельності та стійкості визначаються як ідентифікатори кризи, які в подальшому можуть посилювати ризик продовження негативних тенденцій на підприємстві.

Висвітлюючи питання інформаційного забезпечення аналізу ризиків, О. А. Зоріна [8] наголошує на складності ідентифікації та класифікації ризиків через їх різноманітність і неоднозначність трактування, неоднорідність і динамічність інформації про бізнес-процеси, залежність від внутрішніх і зовнішніх факторів. Поділяємо ці погляди науковця та пропонуємо оцінювати стан управління ризиками транспортних підприємств на основі результативних внутрішніх і зовнішніх показників.

Питанням управління ризиками на транспортних підприємствах присвячено небагато праць, зокрема аналітична складова оцінювання стану управління ризиками висвітлена недостатньо. Більшість публікацій і досліджень зосереджують увагу на розкритті теоретичних і методологічних аспектів, механізмів, інструментів управління, проте питання оцінки, аналізу стану управління ризиками на транспортних підприємствах практично не розкриті. Це пов'язано зі складністю проведення такої оцінки, вибором показників та індикаторів, які спирались би на доступну інформацію та дозволяли сформулювати висновок про ефективність управління ризиками на транспортних підприємствах. Крім того, ризики є не повністю детермінантною категорією, їх не завжди можна кількісно оцінити, вони тісно пов'язані з низкою інших аспектів діяльності компанії. Проте оцінювати стан управління ризиками як результативну складову можна на основі відомостей про обсяги діяльності, рентабельність, збитковість, фінансовий стан, аварійність, що дозволить виявити

проблемні місця й усунути їх для досягнення кращих показників, побудувати дієвий механізм управління ризиками на транспортних підприємствах.

Метою статті є дослідження стану управління ризиками на транспортних підприємствах України на основі оцінки макроекономічних показників галузі.

Транспортні послуги є важливою частиною економіки, тому оцінка стану управління ризиками на транспортних підприємствах має починатися із загальних показників діяльності.

Кількість працюючих підприємств, динаміка їхніх фінансових результатів, рівень рентабельності операційної діяльності характеризують не тільки загальний стан галузі, а й її привабливість для інвесторів, внутрішні процеси генерування та реагування на ризики. Кількість суб'єктів господарювання, задіяних саме в галузі транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності, становить лише 4,9% від загальної кількості в Україні (за даними Державної служби статистики України за 2018 р. [14]). У 2019 р. у сфері транспорту працювало 17 417 підприємств, що на 14,2% більше, ніж у 2018 р. і на 28% більше, ніж у 2010 р. (рис. 1).

Позитивна динаміка 2019 р. пояснюється зростанням кількості підприємств у наземному транспорті на 17,4%, складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту – на 11,4%, поштової та кур'єрській діяльності – на 10,6%, що свідчить про зростання привабливості даного сектора передусім для господарської діяльності малих і мікропідприємств. Поряд з цим відбулося скорочення кількості підприємств трубопровідного транспорту на 20%, що є суттєвим показником, який характеризує несприятливу ситуацію у використанні потенціалу даного виду транспорту.

Скорочення кількості транспортних підприємств найбільше було відчутне у 2016 р., що пояснюється наслідками накопичення збиткової діяльності та негативного впливу військового конфлікту, агресії з боку Росії у 2014 р., анексії частини території, вилученням інформації зони АТО зі статистичних спостережень. Через кризові явища у 2016 р. було ліквідовано найбільшу кількість транспортних підприємств.



Рис. 1. Динаміка кількості підприємств галузі транспорту за 2010–2019 рр., од.

Джерело: побудовано на основі [14; 15] і даних, отриманих на запит у ДССУ.

За показниками структури найбільша кількість підприємств у 2019 р. працювала в наземному транспорті – 50,59% питомої ваги, або 8 812 одиниць, з яких 6 839 – у галузі вантажних автомобільних перевезень, 1 015 – у пасажирському наземному транспорті міського та приміського сполучення. У складському господарстві та допоміжній діяльності у сфері транспорту у 2019 р. працювало 8 109 підприємств, що складає 46,56% питомої ваги, зокрема 1 176 підприємств – у складському господарстві, 545 підприємств – у транспортному обробленні вантажів. Слід підкреслити активізацію розвитку в даному секторі. Решта видів транспорту займають незначну питому вагу, що пов'язано з галузевою особливістю – в авіаційному транспорті 108 підприємств, у водному транспорті – 121, у трубопровідному – 16. Є види транспорту, які вимагають серйозних капіталовкладень у створення, придбання та утримання транспортних засобів і об'єктів інфраструктури, витрат на обслуговування операційної діяльності (авіаційний, залізничний, водний транспорт). Разом із цим, окремі види транспортних послуг не вимагають великих затрат і цілком підходять навіть для мікропідприємств (наприклад, автомобільні перевезення). Так, за даними Державної служби статистики України, у 2018 р. у транспортній галузі працювало 24 великих підприємств (0,1% питомої ваги), 1 122 середніх підприємств (7,0% питомої ваги), 14 939 малих підприємств (92,9% питомої ваги), з яких 12 152, тобто 75,5% – мікропідприємства [14].

Таким чином, транспортна галузь дуже диференційована як за видами послуг, так і за структурою господарюючих суб'єктів. На кількість транспортних підприємств впливає багато факторів:

- ✦ попит на транспортні перевезення, який залежить від стану економіки, виробництва і торгівлі;
- ✦ політична стабільність;
- ✦ наявність або ризик військових конфліктів;
- ✦ інфляція;
- ✦ доступ до кредитних ресурсів;
- ✦ ділові зв'язки з вітчизняними й іноземними контрагентами;

- ✦ наявність міжнародних програм і старт-апів;
- ✦ державна підтримка;
- ✦ тарифна та митна політика;
- ✦ купівельна спроможність і мобільність населення;
- ✦ адміністративний і податковий тиск.

Особливостями для малих і мікропідприємств є послаблення через застосування спрощеної системи оподаткування. Як показав 2020 р., значні ризики можуть у собі приховувати екологічні та епідеміологічні фактори, залежність від рішень уряду щодо карантинних умов перевезення, обмеження та санкції. Наслідки COVID-19 ще повною мірою не підраховані, проте вже зараз можна стверджувати про кризові явища та скорочення значної кількості транспортних підприємств через банкрутство та неготовність до ефективного управління ризиками в умовах невизначеності.

Обсяги перевезення вантажів за 20 років зазнавали зростання, скорочення та в підсумку практично не змінилися. У 2000 р. було перевезено 1 529 млн т, а у 2019 р. – 1578,8 млн т (рис. 2), що, своєю чергою, на 4% менше, ніж у 2018 р. Проте світова економіка і торгівля за цей час суттєво зросли, що підкреслює відставання України в транспортному секторі.

Обсяги перевезення вантажів лише поверхнево характеризують стан управління ризиками на транспортних підприємствах, проте негативна динаміка свідчить про незадовільні показники. Якщо проаналізувати динаміку вантажних перевезень та вантажообігу за окремими видами транспорту (рис. 3), можна помітити залежність від обсягів транспортування певних вантажів. Так, майже половину вантажообігу в Україні забезпечує залізничний транспорт (53,6% питомої ваги у 2019 р.), в обсягах вантажних перевезень домінує автомобільний транспорт (72,7% питомої ваги у 2019 р.).

Динаміка перевезень залізничним транспортом найбільш залежна від ризиків транспортування основних видів вантажів: руди, вугілля, зернових, чорних металів. Для автомобільного транспорту – руди та продуктів добувної промисловості, харчової



Рис. 2. Динаміка обсягів перевезення вантажів всіма видами транспорту за 2000–2019 рр., млн т

Джерело: побудовано на основі [14; 15, с. 40].

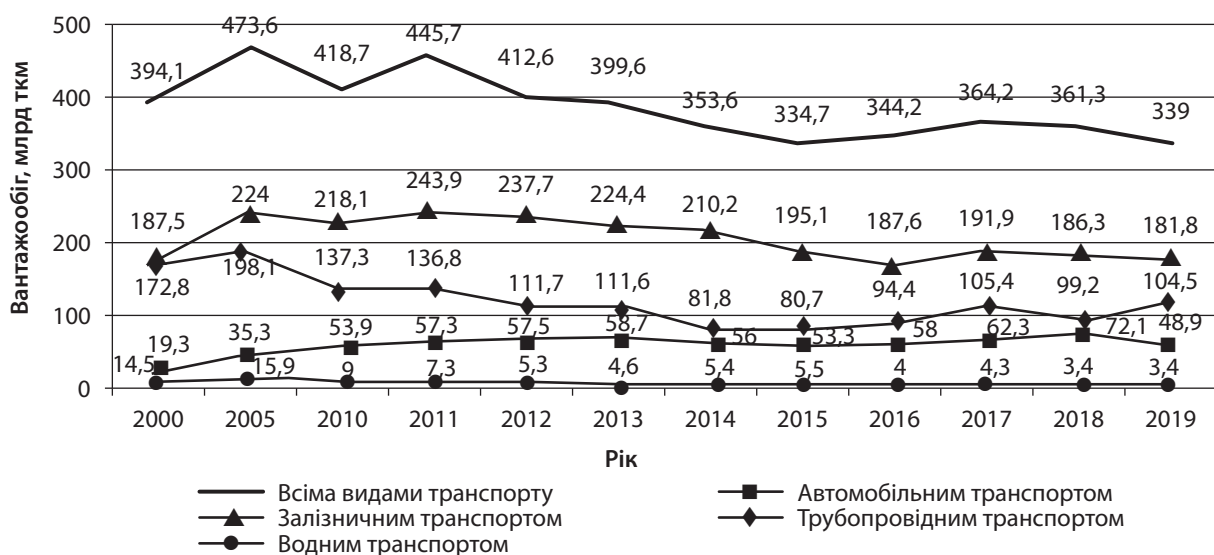


Рис. 3. Динаміка вантажообігу за видами транспорту в Україні за 2000–2019 рр., млрд ткм

Джерело: побудовано за даними [14; 15, с. 50].

продукції, зернових. Для морського транспорту найбільші ризики пов'язані зі зміною обсягів перевезення металів, зернових, будівельних матеріалів і руди. Для річкового транспорту – будівельних матеріалів, руди, зерна, металів.

Для транспортних підприємств дуже важливим джерелом доходів є надходження від забезпечення пасажиропотоків. Оцінка статистичних даних показує їх суттєве скорочення (рис. 4). Серед причин: природне та міграційне скорочення чисельності наявного населення; зменшення його мобільності та ділової активності; виключення ряду даних по тимчасово окупованій території; вплив військових дій та агресії з боку Росії; обмеження в переміщенні пасажирів між Україною та Росією.

Перевезення пасажирів автомобільним і залізничним транспортом суттєво скоротилися, особливо за 2016–2018 рр. Процеси урбанізації підкреслюють стабільність попиту на перевезення метрополітенем, тролейбусами, трамваями.

Зуважимо, що дослідження враховує переважно фактори зовнішнього середовища функціонування транспортних підприємств. Однак важливу частину розвитку галузі складає ефективна робота кожного суб'єкта господарювання окремо. Успішна діяльність транспортних підприємств є основою для стабільного поповнення бюджету, створення частини ВВП, обігу коштів і системи платежів, забезпечення транспортування вантажів і населення



Рис. 4. Динаміка перевезення пасажирів за видами транспорту в Україні за 2000–2019 рр., млн осіб

Джерело: побудовано за даними [14; 15, с. 56].

тощо. Тому важливо ефективно управляти діяльністю на мікрорівні, і не лише поточною, а й організувати процес планування та прогнозування, а також вчасно та успішно реагувати на кризи, що, своєю чергою, забезпечується наявністю системи внутрішнього контролю й управління ризиками.

Розподіл підприємств на великі, середні, малі та мікро за прибутковістю у 2019 р. (табл. 1) показує, що в цілому в транспортній галузі 26,3% підприємств одержали збиток у сумі 29877,8 млн грн, що складає 67,8% від суми одержаного прибутку за цей самий період. Найбільша питома вага збиткових підприємств – 28,5% є середніми, проте найбільша сума збитків у великих підприємств – 21813,6 млн грн, що становить 73% від загальної суми збитків. Збитковість є потужним негативним фактором діяльності підприємств і внутрішнім джерелом ризиків.

- 1) операційна модель вимагає перегляду для посилення фокуса на цифрові трансформації, збільшення гнучкості організації, вимог щодо кібербезпеки і вибору постачальників;
- 2) економічна ситуація демонструє зниження бізнес-активності, платоспроможності та зростання частки проблемних боргів;
- 3) нове бізнес-середовище змінює структуру ринку в результаті впливу кризи, очевидне збільшення кількості угод злиття та поглинання між гравцями ринку, менше можливостей до залучення кредитних коштів та загальне зменшення прибутковості;
- 4) регуляторні виклики, пов'язані зі змінами в законодавстві через впровадження нових вимог або коригування діючих нормативів.

Аналіз показників діяльності транспортних підприємств в умовах карантину має враховувати

Таблиця 1

Розподіл підприємств транспорту, складського господарства, поштової та кур'єрської діяльності за прибутковістю залежно від розмірів у 2019 рр.¹

Показник	Фінансовий результат (сальдо) до оподаткування, млн грн	Підприємства, які одержали прибуток, % від загальної кількості підприємств	Сума одержаного прибутку, млн грн	Підприємства, які одержали збиток, % від загальної кількості підприємств	Сума одержаного збитку, млн грн
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	14210	73,7	44087,8	26,3	29877,8
по великих підприємствах	-4217,5	79,3	17596,1	20,7	21813,6
по середніх підприємствах	14879,9	71,5	20041	28,5	5161,1
по малих підприємствах	3547,6	73,9	6450,7	26,1	2903,1
у т. ч. по мікропідприємствах	772,2	72,1	2108	27,9	1335,8

Примітка: ¹ – без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях, попередні дані.

Джерело: сформовано за даними [14].

Загальні показники рентабельності також є вкрай низькими. Так, рівень рентабельності операційної діяльності транспортних підприємств у 2019 р. становив 4,1%, рентабельність всієї діяльності – всього 1,4%. Проте вже за результатами періоду січень – березень 2020 р. рівень збитковості операційної діяльності транспортних підприємств склав -17,2%, збитковість всієї діяльності -21,2% [14], що свідчить про погіршення фінансового стану та ефективності роботи підприємств через кризові явища, викликані карантинними обмеженнями з протидії COVID-19.

Можливий вплив COVID-19 на ризики в діяльності компаній вже оцінюється в чотирьох напрямках [11]:

наслідки відповідальності у сфері охорони праці та використання трудових ресурсів, можливі додаткові витрати на впровадження заходів реагування, включення показників матеріального впливу згідно з інформацією від всіх інших функцій компанії. Водії та співробітники транспортних підприємств можуть відмовитися від виконання роботи, що стосується транспортування в деякі країни з високим рівнем епідеміологічної небезпеки. Якщо транспортна компанія подає комерційну пропозицію, вона буде нефіксована та дійсна на короткий термін. В умовах пандемії COVID-19 ціни на послуги транспортування збільшилися на 30%. Також зріс попит на транспортну та складську логістику – через бажання підприємств

збільшити запаси та перечекаати карантин. Значно збільшився попит на електронну комерцію та на внутрішню транспортну логістику відповідно.

Стан управління ризиками на транспортних підприємствах можна також оцінювати за допомогою показників, що характеризують безпеку транспортних послуг. Для цього необхідно брати до уваги оцінки аварійності на транспорті, кількість небезпечних подій, аварій, нещасних випадків.

За оцінками Світового банку, соціально-економічні втрати України, пов'язані з відшкодуванням наслідків ДТП і відновленням майна, сягають 2% ВВП, або 70 млрд грн на рік [3; 7]. Але найбільш тривожним показником є кількість постраждалих на дорогах. У 2019 р. у ДТП загинуло 1 414 осіб, з яких – 329 діти до 18 років, та 8 455 осіб травмовано, з яких 7 906 діти [9, с. 8]. Динаміка зростання кількості ДТП у 2019 р. порівняно з 2018 р. складає 7%, чисельності загиблих – 4,2%, травмованих – 6,3% [9, с. 8], що дозволяє вкрай негативно оцінювати стан управління ризиками на транспортних підприємствах. Крім суміжних факторів виховання культури дотримання безпеки на транспорті, уникнення ризиків аварій, травмування і ДТП, завдання збереження понад усе здоров'я та життя людей є першочерговим.

У діяльності транспортних підприємств зростає обсяг перевезення небезпечних вантажів, що потребує посиленої уваги в управлінні ризиками (табл. 2). У 2019 р. порівняно з 2018 р. залізничним транспортом найбільше зросло перевезення небезпечних вантажів за імпортом – на 71%, у той час як за експортом зростання склало всього 16%.

За класами небезпеки [13, с. 9] залізничним транспортом найбільше у 2019 р. було перевезено легкозаймистих рідин (клас 3 – 46% питомої ваги)

і речовин, здатних до самозаймання (клас 4.2 – 15% питомої ваги). Морським транспортом [10] найбільше перевезено речовин, здатних до самозаймання (клас 4.2 – 54% питомої ваги) та газів (клас 2 – 21% питомої ваги) [13, с. 12].

У 2019 р. мали місце 34 події при перевезенні небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим та авіаційним транспортом, проти 11 у 2018 р. У результаті було втрачено 9,86 т вантажу проти 74,9 т у 2018 р. З 34 небезпечних подій, що сталися у 2019 р., відбулося 3 аварії, 28 випадків витікання небезпечного вантажу, 2 випадки розсипання небезпечного вантажу та 1 випадок самозаймання [13, с. 12]. Зростання кількості небезпечних подій більше ніж у три рази за 2019 р. свідчить про незадовільний стан управління ризиками на транспортних підприємствах.

Стан транспортної інфраструктури України є вкрай незадовільним [17]:

- ✦ 90% доріг не ремонтувались останні 30 років, а якість ремонту не відповідає належним стандартам;
- ✦ найвища в Європі смертність на дорогах;
- ✦ середній вік локомотивів – понад 40 років, рівень зносу вагонів – понад 85%, середній вік автобусів від 8 до 18 років;
- ✦ низький відсоток (лише 3–4% громадян) використання авіаційного транспорту через низьку купівельну спроможність населення;
- ✦ низька завантаженість газотранспортної системи та її моральна застарілість [10];
- ✦ висока вартість логістичного транспортування товарів, що на 40% вища, ніж у Європі;
- ✦ використання всього 3% транспортного потенціалу річок, при цьому частка річкового транспорту в транспортній системі країни менше 0,9% через обміління річок і критично застарілу інфраструктуру.

Таблиця 2

Динаміка обсягів перевезення небезпечних вантажів залізничним і морським транспортом в Україні у 2018–2019 рр.

№ з/п	Вид перевезень	2018 р.	2019 р.	Відхилення, %
1	Залізничним транспортом			
1.1	Експортні перевезення, тис. т	2365,65	2733,43	16
1.2	Імпортні перевезення, тис. т	2525,78	4325,16	71
1.3	Транзитні перевезення, тис. т	2001,57	1629,81	-19
1.4	Внутрішні перевезення, тис. т	5485,15	5491,67	0
1.5	Усього залізничним транспортом, тис. т	12378,15	14180,08	15
2	Морським транспортом			
2.1	Експортні перевезення, тис. т	600,67	815,27	36
2.2	Імпортні перевезення, тис. т	7766,06	8640,73	11
2.3	Транзитні перевезення, тис. т	4031,78	3458,42	-14
2.4	Усього морським транспортом, тис. т	12398,50	12914,42	4

Джерело: складено за даними [13, с. 6, 10].

ВИСНОВКИ

Проведений аналіз показав, що стан управління ризиками на транспортних підприємствах України потребує перегляду діючої системи управління відповідно до сучасних умов, викликів і потреб. Внутрішнім джерелом ризиків на транспортних підприємствах є збитковість діяльності; накопичення непокритих збитків попередніх років; неефективне ведення діяльності, при якому витрати суттєво перевищують одержані доходи, а також високий рівень зносу основних засобів; недостатність капітальних інвестицій у їх відновлення; нестабільна чисельність працівників та кількості господарюючих суб'єктів. Потужним джерелом не тільки негативних явищ в економіці, суспільно-політичному житті, але й ризиків у діяльності транспортних підприємств є загроза поширення COVID-19. Показники потенційних збитків підраховуються, але вже зараз можна сказати про наявність значних ризиків і негативних факторів у діяльності підприємств транспортної галузі.

Для покращення стану управління ризиками на транспортних підприємствах необхідний комплексний системний підхід:

- ✦ цифровізація, інформатизація та впровадження інтелектуальних транспортних технологій у мережі управління безпекою транспортних процесів;
- ✦ модернізація транспортної інфраструктури та приведення її у відповідність до сучасних вимог;
- ✦ створення умов і правил дотримання безпеки руху на ринку транспортних перевезень.

Система управління ризиками на транспортних підприємствах вказує на необхідність розробки дієвого механізму, який допомагав би за наявних обставин недостатньо розвинутої транспортної інфраструктури, недосконалому законодавству, політичній й економічній нестабільності, спаду виробництва, скорочення попиту на транспортні послуги та інших негативних факторів досягати кращих результатів діяльності та уникати серйозних проблем і ситуацій.

Враховуючи багаторічні проблеми з транспортними системами України та неймовірно велику кількість уже залучених коштів у минулих періодах і необхідних інвестицій у майбутньому, слід приділити більшу увагу побудові механізму управління ризиками та системи внутрішнього контролю в цілому – через посилення моніторингу закупівель, а саме: виконання тендерної політики, управління контрактами та політики вибору і перевірки бізнес-партнерів на всіх етапах залучення коштів (тендер, підписання додаткових угод, якість виконання послуг). ■

ЛІТЕРАТУРА

1. Бабина О. Є., Карпенко О. О. Фінансовий менеджмент на підприємствах водного транспорту : навч. посіб. Київ : СІК Груп Україна, 2012. 326 с.

2. Бакуліч О. О., Кіс І. Р., Занора В. О. Тенденції управління екологічними ризиками транспортних проєктів. *Збірник наукових праць Черкаського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»*. 2020. Вип. 56. С. 62–69. DOI: <https://doi.org/10.24025/2306-4420.0.56.2020.201674>
3. Безпека на транспорті: охорона праці / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/ohorona.html>
4. Боняр С. М., Тарашевський М. М. Ідентифікація та оцінка ризиків транспортних підприємств. *Бізнес Інформ*. 2019. № 9. С. 185–192. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-9-185-192>
5. Боняр С. М., Карпенко О. О., Будник В. А., Лерніченко К. В. Механізм державно-приватного партнерства на транспорті : монографія. Київ : СІК Груп Україна, 2016. 158 с.
6. Данченко О. Б., Занора В. О. Проєктний менеджмент: управління ризиками та змінами в процесах прийняття управлінських рішень : монографія. Черкаси, 2019. 278 с.
7. Державна служба України з безпеки на транспорті. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/pro-sluzhbu>
8. Зоріна О. А. Аналіз ризиків підприємства: питання інформаційного забезпечення // Розвиток системи обліку, аналізу та аудиту в Україні: теорія, методологія, організація : збірник тез доповідей учасників XVIII Всеукраїнської наукової конференції. Київ : ДП «Інформ.-аналіт. агентство», 2020. С. 133–136. URL: <http://194.44.12.92:8080/jspsui/bitstream/123456789/4636/1/Зоріна.pdf>
9. Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Стан%20аварійності%20на%20транспорті%20за%202019%20рік.pdf>
10. План розвитку газотранспортної системи Оператора газотранспортної системи України на 2020–2029 роки : затв. Постановою НКРЕКП від 17.03.2020 р. № 619. URL: https://tsoua.com/wp-content/uploads/gas-quality/files/TYNDP_2020-2029_18-03-2020.pdf
11. Ризик-менеджмент в умовах високої невизначеності. ТОВ «Делойт енд Туш ЮСК» / Deloitte. Квітень 2020 р. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ua/Documents/webinar/Webinar_Risk_Management_14.04.2020.pdf
12. Розвиток транспорту з метою відновлення і зростання української економіки : наукова доповідь / за ред. д-ра екон. наук О. І. Никифорок. Київ, 2018. 200 с. URL: <http://ief.org.ua/docs/sr/300.pdf>
13. Стан справ у сфері перевезення небезпечних вантажів за 2019 р. (у порівнянні з 2018 р.) / Міністерство інфраструктури України. Київ, 2020. 14 с. URL: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Стан%20справ%20при%20перевезенні%20небезпечних%20вантажів%202019.pdf>
14. Статистика / Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
15. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України 2018» / Відповід. за вип.. О. О. Кармазіна. Київ : Вид-во Державної служби статистики України, 2019. 168 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/08/zb_tr2017pdf.pdf

16. Ткаченко І. О. Ризики у транспортних процесах : навч. посіб. Харків, 2017. 114 с.
17. Транспортна інфраструктура: світло у кінці тунелю (дані досліджень Київського міжнародного економічного форуму 2019 р.). URL: <http://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura-svitlo-ukinci-tunelyu>
18. Федулова І. В., П'ятницька Г. Т. Сигніфікація ризик-менеджменту, антикризового управління та комплаєнсу в управлінні фінансовою безпекою підприємства. *Економіка та держава*. 2020. № 8. С. 26–34. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.8.26.
19. Semenova S., Kovova I., Shuliarenko S., Shpyrko O., Bukoros T. (2020). Estimation of transport industry's economic sustainability as an element of strategic management: case of Poland and Ukraine. *Problems and Perspectives in Management*. Vol. 18. Issue 2. P. 501–514. DOI: 10.21511/ppm.18(2).2020.41.
20. The Global Competitiveness Report 2019 / World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

REFERENCES

- “Bezpeka na transporti: okhorona pratsi” [Transport Safety: Labor Protection]. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. <https://mtu.gov.ua/content/ohorona.html>
- Babyna, O. Ye., and Karpenko, O. O. *Finansovy menedzhment na pidpriemstvakh vodnoho transportu* [Financial Management at Water Transport Enterprises]. Kyiv: SIK Hrup Ukraina, 2012.
- Bakulich, O. O., Kis, I. R., and Zanora, V. O. “Tendentsii upravlinnia ekolohichnymy ryzykamy transportnykh proektiv” [Trends in Environmental Risk Management of Transport Projects]. *Zbirnyk naukovykh prats Cherkaskoho derzhavnogo tekhnolohichnoho universytetu. Seriya «Ekonomiczni nauky»*, no. 56 (2020): 62-69. DOI: <https://doi.org/10.24025/2306-4420.056.2020.201674>
- Boniar, S. M. et al. *Mekhanizm derzhavno-pryvatnoho partnerstva na transporti* [Mechanism of Public-private Partnership in Transport]. Kyiv: SIK Hrup Ukraina, 2016.
- Boniar, S. M., and Tarashevskiy, M. M. “Identyfikatsiia ta otsinka ryzykiv transportnykh pidpriemstv” [Identification and Estimation of Risks of Logistic Companies]. *Biznes Inform*, no. 9 (2019): 185-192. DOI: <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-9-185-192>
- Danchenko, O. B., and Zanora, V. O. *Proektnyi menedzhment: upravlinnia ryzykamy ta zminamy v protsesakh pryiniattia upravlinskykh rishen* [Project Management: Risk Management and Changes in Management Decision-making Processes]. Cherkasy, 2019.
- Derzhavna sluzhba Ukrainy z bezpeky na transporti. <http://dsbt.gov.ua/storinka/pro-sluzhbu>
- Fedulova, I. V., and Piatnytska, H. T. “Syhnifikatsiia ryzyk-menedzhmentu, antykrizovoho upravlinnia ta komplaiensu v upravlinni finansovoiu bezpekoiu pidpriemstva” [Signification of Risk Management, Crisis Management and Compliance in the Financial Safety Management of an Enterprise]. *Ekonomiczna ta derzhava*, no. 8 (2020): 26-34. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.8.26.
- [Legal Act of Ukraine] (2020). https://tsoua.com/wp-content/uploads/gas-quality/files/TYN-DP_2020-2029_18-03-2020.pdf
- “Rozvytok transportu z metoiu vidnovlennia i zrostantia ukraïnskoi ekonomiky” [Development of Transport in Order to Restore and Grow the Ukrainian Economy]. <http://ief.org.ua/docs/sr/300.pdf>
- “Ryzik-menedzhment v umovakh vysokoi nevyznachnosti. TOV «Deloit end Tush YuSK»” [Risk Management in Conditions of High Uncertainty. LLC "Deloitte & Touche USC"]. Deloitte. April 2020. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ua/Documents/webinar/Webinar_Risk_Management_14.04.2020.pdf
- “Stan sprav avariinosti na transporti v Ukraini za 2019 rik” [The State of Transport Accidents in Ukraine in 2019]. <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Stan%20avariinosti%20na%20transporti%20%20za%202019%20rik.pdf>
- “Stan sprav u sferi perevezennia nebezpechnykh vantazhiv za 2019 r. (u porivnianni z 2018 r.)” [The State of Affairs in the Field of Transportation of Dangerous Goods in 2019 (Compared to 2018)]. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy. 2020. <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka/Stan%20sprav%20pri%20perevezenni%20nebezpechnykh%20vantazhiv%202019.pdf>
- “Statystychnyi zbirnyk «Transport i zviazok Ukrainy 2018»” [Statistical Collection "Transport and Communications of Ukraine 2018"]. http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/08/zb_tr2017.pdf
- “Statystyka” [Statistics]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy. <http://www.ukrstat.gov.ua>
- Semenova, S. et al. “Estimation of transport industry's economic sustainability as an element of strategic management: case of Poland and Ukraine”. *Problems and Perspectives in Management*, vol. 18, no. 2 (2020): 501-514. DOI: 10.21511/ppm.18(2).2020.41
- “The Global Competitiveness Report 2019”. World Economic Forum. http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
- “Transportna infrastruktura: svetlo u kintsi tuneliu (dani doslidzhen Kyivskoho mizhnarodnoho ekonomichnoho forumu 2019 r.)” [Transport Infrastructure: Light at the end of the Tunnel (Research Data of the Kyiv International Economic Forum 2019)]. <http://forumkyiv.org/uk/analytics/transportna-infrastruktura-svitlo-ukinci-tunelyu>
- Tkachenko, I. O. *Ryzyky u transportnykh protsesakh* [Risks in Transport Processes]. Kharkiv, 2017.
- Zorina, O. A. “Analiz ryzykiv pidpriemstva: pytannia informatsiinoho zabezpechennia” [Enterprise Risk Analysis: Issues of Information Support]. *Rozvytok systemy obliku, analizu ta audytu v Ukraini: teoriia, metodolohiia, orhanizatsiia*. 2020. <http://194.44.12.92:8080/jspui/bitstream/123456789/4636/1/3orina.pdf>

Рецензент: Боняр С. М., доктор економічних наук, професор кафедри бізнес-логістики та транспортних технологій, декан факультету управління і технологій, Державний університет інфраструктури та технологій (м. Київ)