

Міністерство освіти і науки України
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя

(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет економіки та менеджменту

(назва факультету)

Кафедра економіки та фінансів

(повна назва кафедри)

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до дипломного проекту (роботи)

магістр

(освітній ступінь)

на тему: Формування системи управління економічними ризиками
підприємства (на прикладі ТОВ «Іден-Транс»)

Виконав: студент 6 курсу, групи ППМ-61

спеціальності 076

«Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»

(шифр і назва спеціальності)

Агарков О.В.

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Керівник

Маркович І.Б.

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Нормоконтроль

Кудлак В.Я.

(підпис)

(прізвище та ініціали)

Рецензент

Якимішин Л.Я.

(підпис)

(прізвище та ініціали)

м. Тернопіль – 2019

Міністерство освіти і науки України
Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя
(повне найменування вищого навчального закладу)

Факультет Економіки та менеджменту

Кафедра Економіки та фінансів

Освітній рівень Магістр

Спеціальність 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
(шифр і назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри д.е.н., професор

Панухник О.В.

« » 2019 р.

ЗАВДАННЯ
НА ДИПЛОМНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Агаркову Олександрю Володимировичу
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Формування системи управління економічними ризиками підприємства (на прикладі ТОВ «Іден-Транс»)

Керівник роботи Маркович Ірина Богданівна, к.е.н., доцент
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

Затверджені наказом по університету № 4/7-692 від «18» липня 2019 р.

2. Термін подання студентом роботи «16» грудня 2019 р.

3. Вихідні дані до роботи Фінансова звітність ТОВ «Іден-Транс», статистична звітність, результати самостійних авторських досліджень ринку, фахові наукові публікації, матеріали галузевих сайтів тощо

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ РИЗИКАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ

РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА (НА ПРИКЛАДІ ПІДПРИЄМСТВА ТОВ «ІДЕН-ТРАНС»)

РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ РИЗИКАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ ТОВ «ІДЕН-ТРАНС»

РОЗДІЛ 4. СПЕЦІАЛЬНА ЧАСТИНА

РОЗДІЛ 5. ОБГРУНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ

РОЗДІЛ 6. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень, слайдів)
таблиця 1.1. Визначення суттєвих ознак поняття «економічний ризик»; рис.1.1.

Класифікація економічних ризиків підприємства; рис.1.2. Класифікація ризиків при транспортному обслуговуванні за ознаками; таблиця 1.2. Розподіл портфеля фінансових

ризиків підприємства за видами його господарської діяльності

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Спеціальна частина	Маркович І.Б., к.е.н., доцент	02.09.2019 р.	
Обґрунтування економічної ефективності	Панухник О.В., д.е.н., професор	04.09.2019 р.	
Охорона праці та безпека в надзвичайних ситуаціях	Радинський С.В., к.е.н., доцент, Стручок В.С., ст. викладач	06.09.2019 р.	

7. Дата видачі завдання « 02 _ » вересня 2019 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1	Вибір і затвердження теми дипломної роботи	15.07.2019 р.- 18.07.2019 р.	
2	Робота над планом, затвердження плану	02.09.2019 р.- 06.09.2019 р.	
3	Пошук і підбір літератури, відповідно до затвердженого плану	09.09.2019 р.- 22.09.2019 р.	
4	Робота над теоретичним розділом	23.09.2019 р.- 06.10.2019 р.	
5	Робота над розділами «Спеціальна частина» та «Охорона праці та безпека в надзвичайних ситуаціях»	07.10.2019 р. - 20.10.2019 р.	
6	Робота над аналітично-дослідницьким розділом	21.10.2019 р. - 03.11.2019 р.	
7	Робота над проектно-рекомендаційним розділом	04.11.2019 р. - 17.11.2019 р.	
8	Завершення написання розділу «Спеціальна частина». Підписання розділу в консультанта	18.11.2019 р.- 20.11.2019 р.	
9	Написання розділу «Обґрунтування економічної ефективності» Підписання розділу в консультанта	21.11.2019 р.- 03.12.2019 р.	
10	Завершення написання розділу «Охорона праці та безпека в надзвичайних ситуаціях» Підписання розділу в консультантів	04.12.2019 р.- 06.12. 2019 р.	
11	Проходження нормоконтролю	09.12.2019 р. 10.12.2019 р.	
12	Підготовка висновку керівником та зовнішньої рецензії	11.12.2019 р. - 12.12.2019 р.	
13	Попередній захист дипломної роботи	13.12.2019 р. 14.12.2019 р.	
14	Робота ЕК. Захист дипломної роботи	23.12.2019 р.- 27.12.2019 р.	

Студент _____
(підпис)

Агарков О.В.

(прізвище та ініціали)

Керівник роботи _____
(підпис)

Маркович І.Б.

(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Агарков О.В. Формування системи управління економічними ризиками підприємства (на прикладі ТОВ «Іден-Транс»). – Рукопис.

Дослідження на здобуття освітнього ступеня «Магістр» за спеціальністю 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність». – Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя. – Тернопіль, 2019.

Об'єктом магістерської роботи є формування системи управління економічними ризиками підприємства ТОВ «Іден-Транс».

Метою роботи є розробка системи управління економічними ризиками на основі результатів фінансово-економічного аналізу діяльності ТОВ «Іден-Транс».

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою роботи стали фундаментальні положення економічної теорії, законодавчі та нормативні акти України, монографії, наукові статті вітчизняних і зарубіжних вчених. Також в роботі було використано як загальнонаукові, так і спеціальні методи досліджень.

У даній роботі досліджено теоретико-методичні основи формування системи управління ризиками підприємства. Здійснено аналіз фінансово-господарського стану підприємства ТОВ «Іден-Транс». Проведено оцінювання фінансового стану та досліджено ризики фінансової діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс». Запропоновано заходи удосконалення управління економічними ризиками на підприємстві ТОВ «Іден-Транс».

Ключові слова: економічний ризик, ризик банкрутства, моніторинг ризиків, інноваційний проект, транспортна послуга.

SUMMARY

Agarkov O.V. Formation of the system of managing the economic risks of the enterprise (LLC «Iden-Trans» as a case study). – Manuscript.

Research for obtaining the “Master” educational degree in specialty 076 “Entrepreneurship, trade and exchange activities”. – Ternopil Ivan Puluji National Technical University. – Ternopil, 2019

The object of the master's thesis is the formation of the system of economic risk management of the company «Iden-Trans».

The aim of the research is to develop a system of economic risk management based on the results of financial and economic analysis of the activities of LLC «Iden-Trans».

Theoretical and methodological basis of the work were fundamental provisions of economic theory, legislative and regulatory acts of Ukraine, monographs, scientific articles of domestic and foreign scientists. Also, both general scientific and special research methods were used in the work.

In this research the theoretical and methodological bases of formation of enterprise risk management system are investigated. The analysis of the financial and economic condition of the company LLC «Iden-Trans» was carried out. The financial condition is assessed and the risks of financial activity of the company LLC «Iden-Trans» are investigated. Measures to improve the management of economic risks at the company LLC "Iden-Trans" are proposed.

Keywords: economic risk, bankruptcy risk, risk monitoring, innovative project, transport service.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ РИЗИКАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	8
1.1. Сутність та класифікація економічного ризику та його значення в управлінні підприємством.....	8
1.2. Теоретичні підходи до управління економічними ризиками підприємства.....	16
1.3. Огляд методичного інструментарію оцінювання ефективності управління економічними ризиками підприємства.....	23
Висновки до розділу 1.....	30
РОЗДІЛ 2. ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ФІНАНСОВО- ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА (НА ПРИКЛАДІ ПІДПРИЄМСТВА ТОВ «ІДЕН-ТРАНС»).....	32
2.1. Характеристика фінансово-економічної діяльності підприємства.....	32
2.2. Діагностика основних показників фінансового стану підприємства.....	41
2.3. Оцінка ймовірності банкрутства та виявлення фінансових ризиків підприємства.....	53
Висновки до розділу 2.....	60
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ РИЗИКАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ ТОВ «ІДЕН-ТРАНС»).....	63
3.1. Механізми управління економічними ризиками підприємства....	63
3.2. Розробка моделі моніторингу в контексті управління економічними ризиками на підприємстві.....	70
3.3. Засоби удосконалення системи надання транспортних послуг підприємством – напрямок покращення фінансового стану та	

нівелювання ризиків операційної діяльності.....	74
Висновки до розділу 3.....	77
РОЗДІЛ 4. СПЕЦІАЛЬНА ЧАСТИНА.....	79
4.1. Оцінка сучасного стану транспортних перевезень на вітчизняному ринку транспортних послуг.....	79
4.2. Оцінка конкурентоспроможності підприємства ТОВ «Іден-Транс» на ринку Тернопільської області.....	84
Висновки до розділу 4.....	89
РОЗДІЛ 5. ОБГРУНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ....	91
5.1. Реалізація інноваційного проекту оновлення транспортного парку – напрямок уникнення ризиків операційної діяльності.....	91
5.2. Вплив заходів на результати фінансово-господарської діяльності підприємства та показники його фінансового стану...	97
Висновки до розділу 5.....	100
РОЗДІЛ 6. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	102
6.1. Охорона праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс».....	102
6.2. Реалізація плану проведення евакуації працівників підприємства в разі надзвичайних ситуацій.....	108
6.3. Організація і проведення досліджень з оцінки стійкості суб'єкта господарювання в НС. Розробка заходів щодо підвищення стійкості суб'єкта.....	111
Висновки до розділу 6.....	113
ВИСНОВКИ.....	115
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	121
ДОДАТКИ.....	129

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах ринкових відносин одна з найважливіших проблем, що стоїть перед підприємствами - визначення можливості виникнення, оцінка та способи зниження економічного ризику. В умовах запеклої конкурентної боротьби ризик набуває самостійне теоретичне і прикладне значення, як найважливіша складова частина управлінської діяльності підприємств.

Ризик становить об'єктивно неминучий елемент прийняття будь-якого підприємницького рішення в силу того, що невизначеність - неминуча характеристика умов ведення підприємницької діяльності. Рішення, прийняте підприємцем, майже завжди пов'язане з ризиком, який зумовлений наявністю ряду факторів невизначеності, задалегідь не передбачених. Ризик виникає при будь-яких видах підприємницької діяльності, пов'язаних з виробництвом продукції, товарів і послуг, їх реалізацією, товарно-грошовими і економічними операціями, комерцією, а також здійсненням науково-технічних проєктів.

Фінансова діяльність фірми у всіх її формах пов'язана з численними ризиками, ступінь впливу яких на результати діяльності фірми досить високий. Ризики, супутні фінансовій діяльності фірми, виділяються в особливу групу ризиків, які носять назву - фінансові ризики. Фінансові ризики грають найбільш значущу роль в загальному портфелі підприємницьких ризиків фірми. Зростання ступеня впливу економічних ризиків не тільки на результати фінансової діяльності фірми, але і в цілому на результати виробничо-господарської діяльності пов'язано з швидкою мінливістю економічної ситуації і кон'юктурою фінансового ринку, розширенням сфери економічних відносин фірми, появою нових для українських фірм економічних технологій і іншими факторами.

Дослідженню побудови системи управління економічними ризиками підприємства приділяли увагу у своїх дослідженнях науковці, серед них слід виділити праці Васюренко О., Таран О., Вербицька Г., Вітлінський В., Верченко

П., Галасюк В., Сорока М., Глібчук В., Диба М., Залунін В., Лазаренкова Г., Лунякіна Н., Масло А., Нижник О. та ін.

Метою роботи є розробка системи управління економічними ризиками на основі результатів фінансово-економічного аналізу діяльності ТОВ «Іден-Транс».

Основними завдання дослідження наступні:

- визначити сутність та класифікацію економічного ризику та його значення в управлінні підприємством;
- з'ясувати теоретичні підходи до управління економічними ризиками підприємства;
- здійснити огляд методичного інструментарію оцінювання ефективності управління економічними ризиками підприємства;
- подати характеристику фінансово-економічної діяльності підприємства;
- здійснити діагностику основних показників фінансового стану підприємства;
- оцінка ймовірності банкрутства та виявлення фінансових ризиків підприємства;
- визначити механізми управління економічними ризиками підприємства;
- здійснити розробку моделі моніторингу в контексті управління економічними ризиками на підприємстві;
- представити засоби удосконалення системи надання транспортних послуг підприємством – напрямом покращення фінансового стану та нівелювання ризиків операційної діяльності;
- запропонувати реалізацію інноваційного проекту оновлення транспортного парку – напрямом уникнення ризиків операційної діяльності.

Об'єктом магістерської роботи є формування системи управління економічними ризиками підприємства ТОВ «Іден-Транс».

Предметом магістерської роботи є теоретичні, методичні та практичні аспекти розробки системи управління економічними ризиками на ТОВ «Іден-

Транс». Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою роботи стали фундаментальні положення економічної теорії, законодавчі та нормативні акти України, монографії, наукові статті вітчизняних і зарубіжних вчених. Також в роботі було використано як загальнонаукові, так і спеціальні методи досліджень.

Методологічною та науковою базою дослідження є опрацювання наукової літератури з питань здійснення управління економічними ризиками суб'єкта господарювання, а також найновіша довідкова, періодична і статистична література.

Інформаційну основу роботи складають наукові праці науковців-економістів, дані статистичної звітності Державної служби статистики України та фінансової звітності підприємства ТОВ «Іден-Транс»; науково-методична література; матеріали періодичних видань та ресурси мережі Інтернет.

Наукова новизна представленого дослідження передбачає розробку організаційно-економічного механізму управління ризиками підприємства, котрий базується на поєднанні системи адаптивного управління та моніторингу ризиків в діяльності підприємства, і дає можливість нівелювати ризики на окремих етапах діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс».

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості застосування практичних рекомендацій в діяльності як досліджуваного підприємства ТОВ «Іден-Транс», так і інших суб'єктів господарювання.

Апробація результатів дослідження. Основні тези, які стосуються предмету дослідження, були розглянуті в роботі III Міжнародної науково-практичної конференції «Формування механізму зміцнення конкурентних позицій національних економічних систем у глобальному, регіональному та локальному вимірах» (5 квітня 2019 р.).

Структура та обсяг роботи. Магістерська робота складається з вступу, шести розділів, висновків та пропозицій; викладена на 128 сторінках, в тому числі містить 31 таблицю, 21 рисунок, додатки (13 додатків), список використаних джерел складається із 85 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ РИЗИКАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ

1.1. Сутність та класифікація економічного ризику та його значення в управлінні підприємством

В умовах формування та розвитку ринкових відносин в нашій країні проблема дослідження ризику набуває самостійного теоретичного і практичного значення як важлива складова теорії і практики управління. Ризик – один з ключових елементів господарської діяльності підприємств, адже він притаманний економіці вільного підприємництва, оскільки бізнес передбачає обмірковане прийняття ризику з метою отримання бажаної віддачі. Уникнути економічних ризиків повністю неможливо [8, с.83]. Вони існують через об'єктивні, притаманні економіці категорії конфліктності та невизначеності, відсутність повної інформації, неможливість здійснення точного прогнозу щодо багатьох параметрів економічних об'єктів та процесів.

Економічний ризик розглядають у контексті процесів ухвалення рішень в умовах невизначеності як сукупність ймовірних економічних, політичних та інших сприятливих і несприятливих наслідків реалізації обраних рішень. Крім того, ризик є обов'язковим атрибутом новаторської, інноваційної економічної діяльності. Наявність фактору ризику є необхідним атрибутом ринкової економіки, оскільки ринок передбачає економічну свободу суб'єктів господарської діяльності, за якої вигода одних може стати втратами для інших.

Поняття економічного ризику має різні трактування в сучасній економічній літературі, що ускладнює вивчення даного явища. Ризик розглядають як дію, подію, ситуацію, невизначеність, вірогідність. Спробуємо розібратися, що ж є ризиком і чому його трактування такі багатогранні. Визначаючи сутність сучасного розуміння економічного

ризик, насамперед варто зазначити, що сьогодні у науковій літературі не існує єдиного підходу щодо його трактування. Для прикладу такі наковці, як Дж.М. Кейнс, Дж.Ф. Уэстон, В.В. Вітлінський, І.Т. Балабанов, В.В. Боков, П.В. Забелин, В.Г. Федцов, А.Б. Борисова, А.Т. Севрук, Г.Б. Поляк, Б.А. Райзберг, Д.Х. Джоне, пов'язували це поняття з можливістю втрат при здійсненні господарської діяльності.

Зокрема, у праці В.В. Вітлінського та П.І. Верченко «Аналіз, моделювання та управління економічним ризиком» наведено таке трактування: економічний ризик - це об'єктивно-суб'єктивна категорія у діяльності суб'єктів господарювання, що пов'язана з подоланням невизначеності та конфліктності в ситуації неминучого вибору. Вона відображає міру (ступінь) відхилення від цілей, від бажаного (очікуваного) результату, міру невдачі (збитків) з урахуванням впливу керованих і некерованих чинників, прямих та зворотних зв'язків стосовно об'єкта керування [12, с.9].

Водночас інша група вчених, зокрема В.В. Глущенко, Г.Л. Вербицька, І.Ю. Івченко та інші, формують уявлення про економічний ризик, як про можливість отримання не лише збитків, але й додаткових вигод для суб'єкта господарювання.

Своєю чергою, В.В. Глущенко зазначає у своїй праці [21] таке: ризик - це можливість позитивного (шанс) або негативного (збиток) відхилення в процесі діяльності від очікуваних або планованих значень.

Д.Х. Джоне підходить до визначення економічного ризику з позиції управління підприємством. У своїй праці «Руководство для директорів» він стверджує, що ризик - це загроза того, що яка-небудь подія, дія або нездатність до дії несприятливо позначається на спроможності організації ефективно реалізувати її бізнес-завдання та стратегічні плани.

Г.Б. Поляк зазначав, що «Ризик - це потенційна, чисельно вимірна можливість втрати. Поняттям ризику характеризується невизначеність, пов'язана з можливістю виникнення в ході реалізації проекту несприятливих

ситуацій і наслідків» [49, с 125]. Подібно трактує сутність ризику і Б.А. Райзберг в праці «Предпринимательство и риск», де він стверджує, що ризик - це вартісний вираз імовірнісної події, що веде до втрат.

Зокрема, Г.Л. Вербицька пропонує таке визначення: «ризик - не тільки імовірність небезпеки або невдачі, зняття суб'єктом господарювання невизначеності за конкретних обставин, подолання непевності і конфлікту в ситуації неминучого вибору, але й поєднання можливості досягнення як небажаних, так і особливо сприятливих відхилень від запланованих результатів» [9, с 5].

Сучасні економісти все частіше відходять у своїх визначеннях від усталених понять про ризик, пов'язаних з традиційними категоріями (втрати, невизначеність, непевність тощо), зокрема, вносять у визначення нові терміни, звертають увагу на особливості сьогодення (науково-технічний прогрес, інформатизацію суспільства).

Фахівці-практики В. Галасюк, М. Сорока підкреслюють, що «економічний ризик - це можливе зменшення вартості додатних умовно-грошових потоків (Conventional Cash Flow) майбутніх періодів і можливе збільшення (за абсолютною величиною) вартості від'ємних умовно-грошових потоків майбутніх періодів, що відбуваються внаслідок настання події, небажаної для конкретного суб'єкта економічних відносин [13, с.63].

Учений Ю. Русанов зазначає, що реалії сьогодення (науково-технічний прогрес, інформатизація більшості сфер діяльності людей, бурхливий розвиток науки) досить суттєво впливають на економічні процеси й у власному трактуванні «економічного ризику» акцентує увагу на впливі агресивних факторів зовнішніх і внутрішніх середовищ [66, с.30].

Окремі дослідники вважають, що визначення поняття «ризик» залежить від сфери діяльності: у математиків - це ймовірність, у страхувальників - предмет страхування [72, с.13]. Зокрема, сучасні українські дослідники О. Фоміна, О. Гончаренко розглядають поняття ризику з точки зору відображення його в обліку [76, с.68].

Т. Королюк дотримується думки, що сформулювати єдине визначення вказаного поняття неможливо, оскільки в кожній сфері діють свої чинники, які визначають ризик цієї конкретної сфери [37, с.13].

Отже, виокремлюється два основних підходи до визначення поняття ризику: більшість дослідників намагаються сформулювати всеохоплююче означення економічного ризику, яке включало б в себе всі можливі його види та прояви; окремі автори пропонують спеціальні дефініції для певних сфер застосування.

Дедалі частіше, при визначенні економічного ризику робиться наголос на наявності суб'єктивної складової вказаного поняття. В науковій доктрині дотримуються думки про необхідність об'єктивно-суб'єктивного підходу до визначення економічного ризику.

Проведений аналіз існуючих теоретичних підходів до визначення поняття «економічний ризик» дозволяє зробити висновки про те, що:

а) якщо на ранніх етапах розвитку ризикології економічний ризик пов'язували лише з однією складовою - невизначеністю, непевністю, ймовірністю, загрозою, втратами, невдачею, то у міру того, як накопичувалися нові знання, почали з'являтися визначення економічного ризику, які містять кілька складових;

б) у сучасній зарубіжній та вітчизняній літературі досі не існує єдиного підходу до визначення поняття економічного ризику;

в) сучасні вітчизняні та зарубіжні дослідники пропонують комплексні визначення економічного ризику, в яких вказуються і причини ризиків (недостатність, неточність інформації, вплив зовнішніх та внутрішніх факторів, невизначеність), і фактори, які треба враховувати при визначенні ступеня ризику (керовані та некеровані фактори, небезпеки, прямі та зворотні зв'язки), і способи оцінки ризику (оцінка ймовірності втрат, передбаченого результату), і необхідність вибору оптимального рішення з певної кількості альтернативних.

Визначимо основні ознаки дефініції «економічний ризик», провівши аналіз праць українських, інших зарубіжних вчених, а також, проаналізувавши визначення, запропоновані в сучасних довідкових та енциклопедичних виданнях (табл.1.1).

Таблиця 1.1

Визначення суттєвих ознак поняття «економічний ризик» [16]

Автори, видання		Суттєві ознаки поняття «економічний ризик»									
		Небезпека	Невизначеність	Втрати	Ймовірність	Загроза	Збитки	Випадковість	Непевність	Негативний наслідок	Невдача
Енциклопедичні та довідкові видання	Економічний енциклопедичний словник (1996 р.)	+		+		+		+			
	Фінансовий словник-довідник (2003 р.)			+	+		+	+			
	Економіка від А до Я. Понятійно-термінологічний словник (2008 р.)			+		+	+				
	Гене́за ринкової економіки. Словник-довідник (2004 р.)				+		+		+	+	
	Словник сучасної економіки (2000 р.)			+	+						
	Фінансово-економічний словник (2005 р.)				+						
	Большой экономический словарь (1995 р.)				+				+	+	
Зарубіжні вчені	Дж. Фрідман, Н. Ордуї		+		+						
	Е. Нікбах, А. Гроппеллі		+								
	Д. Террі		+						+		
	Дж. Сінкі		+								
	В. Гейльман	+									
Українські вчені	Г. Великоіваненко, В. Вітлінський		+				+				+
	В. Вітлінський, Л Колобова		+								+
	Т. Семенютіна	+				+					
	В. Васюренко			+							
	Г. Вербицька			+	+						
Загальна кількість застосування ознаки у трактуванні сутності поняття		4	10	8	11	3	6	2	3	3	
Частота застосування окремих сутнісних ознак (%)		16	40	32	44	12	24	8	12	12	12

Враховуючи вищенаведені підходи до визначення сутності економічного ризику відзначимо, що економічний ризик - це подія, яка об'єктивно та/або суб'єктивно виникає у такій сфері людської діяльності, як економіка й реалізація якої несе у собі ймовірність настання одного із трьох можливих результатів: позитивного, негативного або нейтрального.

Провівши аналіз та синтез підходів до визначення сутності економічних ризиків доцільним є розгляд їх видів з перспективи різних класифікаційних ознак, що дасть змогу глибше зрозуміти різноманітність та багатогранність цієї економічної категорії. З цією метою опрацьовано існуючі підходи до класифікації ризиків, а також сформульовано власні ознаки та різновиди ризиків, важливі при їх аналізі.

Відповідно економічні ризики можна класифікувати за наступними ознаками: за сферою виникнення: зовнішні, внутрішні; за масштабами впливу: національні, регіональні, галузеві, окремих суб'єктів господарювання; за рівнем економічного управління: народногосподарські (на макрорівні), підприємства (на мікрорівні); за джерелами виникнення: системні або ринкові (властиві усім суб'єктам ринку, викликані процесами, що відбуваються в ринковому середовищі в цілому), несистемні (ризики окремих суб'єктів господарювання, що залежать від особливостей їх діяльності); за природою ризику: господарські (пов'язані з діяльністю людини), природні (спричинені діями природних факторів та форс-мажорних обставин); за відношенням об'єкта: ризики активної діяльності, ризики пасивного очікування; за типом виникнення: раціональні, нераціональні, авантюрні; за тривалістю дії: довгострокові, короткострокові, постійні; за рівнем ймовірних втрат: мінімальні, середні, максимальні, припустимі, критичні, катастрофічні; за ступенем правомірності: правомірні, неправомірні; за можливістю страхування: ризики, які можливо застрахувати, ризики, які неможливо застрахувати; за об'єктивністю ймовірності виникнення: об'єктивні, суб'єктивні, об'єктивно-суб'єктивні; за часом настання: випереджаючі, своєчасні, запізнілі; за можливим фінансовим результатом: чисті (передбачають можливість одержання збитку чи нульового результату), спекулятивні (передбачають можливість одержання як доходу так і збитку); за ознакою врахування часового фактора: статичні (ризики втрати активів підприємства внаслідок завдання шкоди власності, а також втрати доходу через недієздатність організації), динамічні (ризики

непередбачуваних змін вартості основного капіталу внаслідок прийняття управлінських рішень або непередбачуваних обставин); за специфікою економічної діяльності: операційні, фінансові, інвестиційні, комерційні, відсоткові, виробничі, кредитні, інноваційні, валютні; за джерелами мінімізації наслідків: ризики, наслідки яких можна мінімізувати або ліквідувати власними коштами, ризики, наслідки яких можна мінімізувати або ліквідувати залученими коштами; за методами мінімізації або уникнення: лімітовані, диверсифіковані, застраховані; за рівнем впливу при стратегічному плануванні розвитку підприємства: на місію, на цілі, на завдання. Зведену класифікацію економічних ризиків підприємства представлено на рис.1.1.

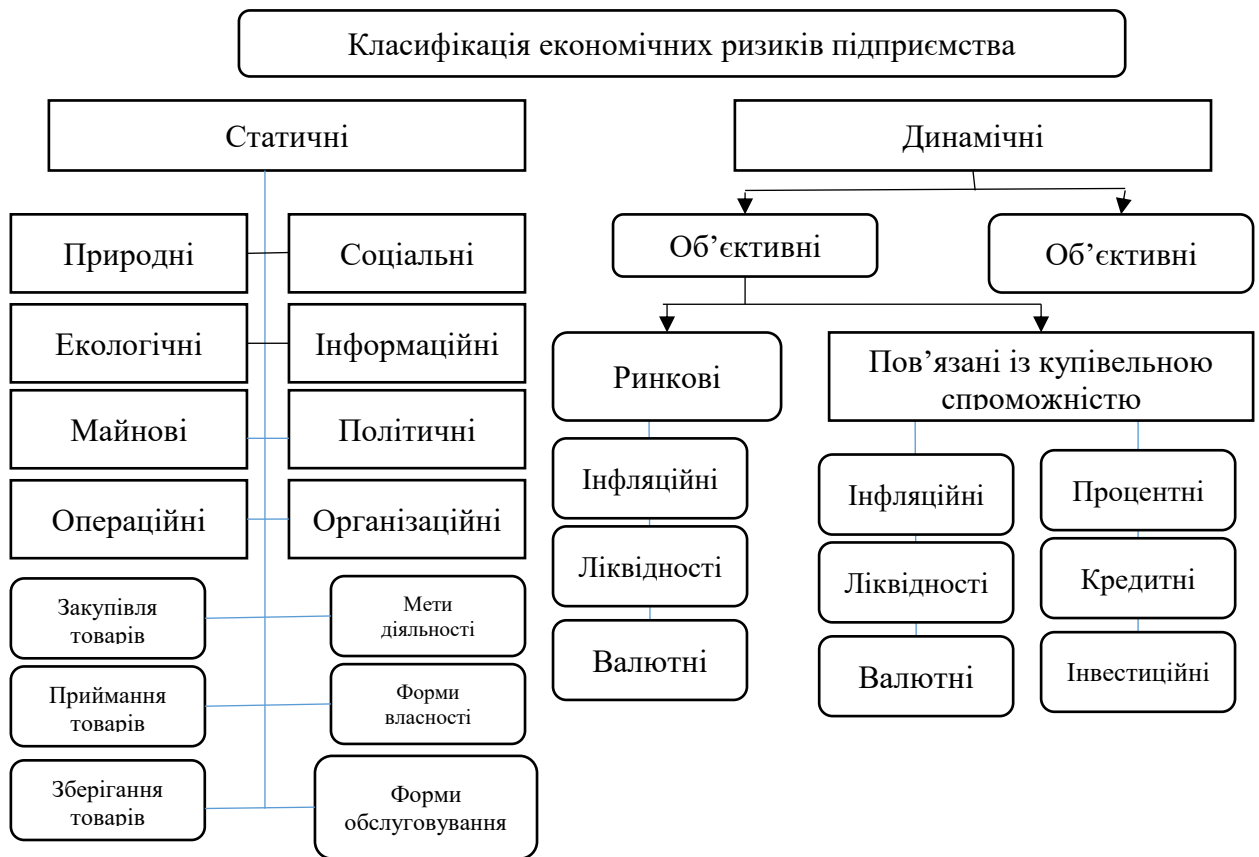


Рис.1.1. Класифікація економічних ризиків підприємства [21, с.135]

У сучасній науково-практичній літературі є цілком різні розуміння терміну «ризик» і в його визначенні використовуються доволі розрізнені

підходи. Відсутність чітко обґрунтованого поняття цієї категорії стримує практику оцінки ризику. Тому треба узагальнити існуючі визначення сутності «ризик» як категорії та розкрити її зміст не тільки як ймовірність небезпеки або невдачі, зняття суб'єктом господарювання невизначеності за конкретних обставин, подолання непевності і конфлікту в ситуації неминучого вибору, але й поєднання можливості досягнення як небажаних, так і особливо сприятливих відхилень від запланованих результатів.

Такий підхід дає змогу всебічне розкрити сутність цього складного явища через класифікаційні ознаки. В аспекті дослідження особливостей управління ризиками у транспортному господарстві представимо класифікацію ризиків. У роботі запропоновано класифікацію ризиків при транспортному обслуговуванні клієнтів, яка охоплює основні з них (рис. 1.2).

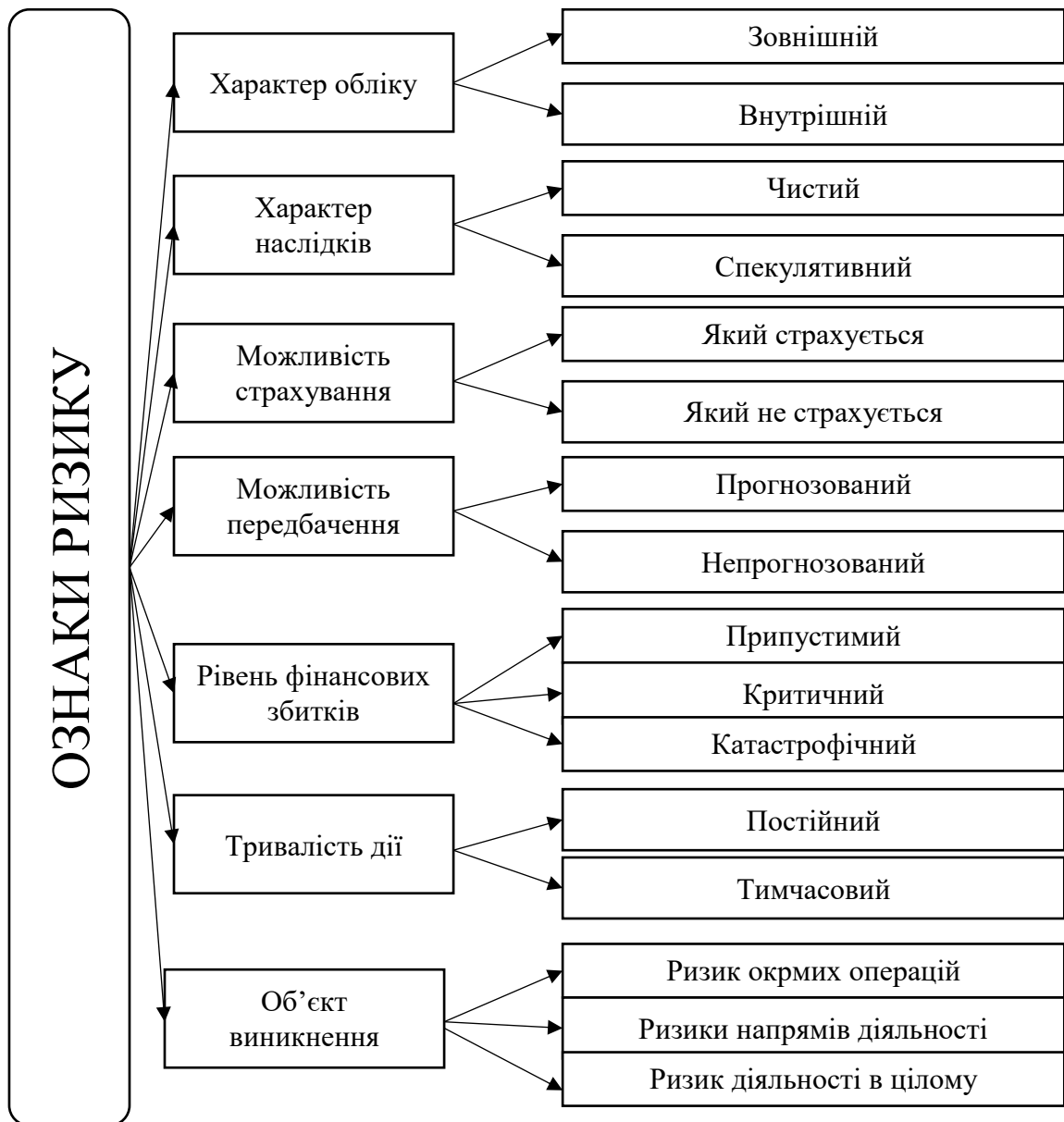


Рис.1.2. Класифікація ризиків при транспортному обслуговуванні за ознаками [25, с.266]

Для ризиків системи транспортного обслуговування виділені такі загальні принципи класифікації: характер обліку (зовнішній і внутрішній); характер наслідків (чисті й спекулятивні); можливість страхування (які страхуються та які не страхуються); можливість передбачення (прогнозовані, непрогнозовані); рівень фінансових втрат (припустимі, критичні, катастрофічні); тривалість дії (постійні, тимчасові); об'єкт виникнення (ризик окремих операцій; ризики різних напрямків діяльності; ризики діяльності загалом); можливість подальшої класифікації (прості, складні) [25, с.265]. Отже,

переважна більшість трактувань категорії «економічний ризик» включають у себе якісні та кількісні поняття, а також суб'єктивну складову. За результатами проведеного контент-аналізу значної кількості літературних джерел, виявлено, що найбільш значущими ознаками поняття «економічний ризик», враховуючи визначення зарубіжних та вітчизняних дослідників, є «ймовірність», «невизначеність» та «втрати». Ризик – виступає економічною категорією, що обумовлює необхідність якісного управління та реалізації механізмів з метою зниження ризиків.

1.2. Теоретичні підходи до управління економічними ризиками підприємства

Для здійснення повноцінної підприємницької діяльності та забезпечення зростання фінансових результатів підприємств важливим є реалізація управління економічними ризиками підприємства. Основними завданнями управління економічним ризиком, які послідовно реалізуються впродовж проходження окремих його етапів, є виявлення чинників, видів і галузей підвищеного ризику; аналіз і оцінка ступеню ризику; аналіз прийнятності даного рівня ризику для підприємства; розробка, у разі необхідності, заходів з попередження чи уникнення ризику; у випадку, коли ризикова подія настала, – вжиття заходів з максимально можливого відшкодування заподіяної шкоди.

Дослідники в сфері управління економічним ризиком [12, 15, 40, 42] включають в нього три основні моменти: виявлення наслідків діяльності людей в ситуації ризику; уміння реагувати на вірогідні негативні наслідки, які можуть виникнути в результаті цієї діяльності; розробку і здійснення заходів, за допомогою яких можуть бути усунені або компенсовані вірогідні негативні результати дій. Управління ризиками припускає знання конкретних дій, які необхідно зробити на кожному з основних етапах діяльності і в якій послідовності. Тобто мова йде про систему менеджменту ризику (інакше ризик-менеджмент). Отже, ризик-менеджмент є системою управління ризиками і соціально-ризиковими відносинами, які виникають в процесі цього управління.

Як складна система управління, ризик-менеджмент включає керовану підсистему (об'єкт управління) і підсистему, що управляє (суб'єкт управління).

Під об'єктом управління в ризик-менеджменті розуміється ризик, ризикові інвестиції і економічні (соціально-ризикові відносини, що виникають в процесі реалізації ризику (відносини між позичальником і кредитором, між підприємцями, страхувальником і страховиком) [45]. Під суб'єктом управління розуміється спеціальна група людей (менеджер по ризику, фінансовий менеджер та інші), що здійснює цілеспрямоване функціонування об'єкту управління за допомогою різних прийомів і методів управлінської дії.

Головні принципи, які покладені в основу побудови системи управління фінансовими ризиками, є такі: системності – управління повинно базуватися на розгляді підприємства як складної економічної системи, яка піддається дії зовнішнього середовища; керованості – на підприємстві існують певні важелі, які дозволяють компенсувати негативний вплив і локалізувати розвиток ризикової ситуації; адекватності – комплекс управлінських рішень щодо зниження фінансових ризиків на діяльність підприємства повинен відповідати певному виду і ступеню ризику, а його ефективність оцінюватися з точки зору поліпшення загального фінансового стану підприємства; модульності – система управління фінансовими ризиками повинна складатися з логічно пов'язаних модулів, кожен з яких вирішує конкретну задачу: ідентифікації, визначення ступеня, локалізації ризиків і оцінки ефективності управлінських заходів.

Для формування ефективної системи управління фінансовими ризиками їх необхідно попередньо ідентифікувати. Ідентифікація фінансових ризиків полягає у виявленні всіх видів можливих ризиків, пов'язаних із кожною конкретною операцією [53, с.77]. При цьому важливо у складі портфеля фінансових ризиків виділити ризики, які залежать від самого підприємства, і зовнішні ризики, які визначаються макроекономічною ситуацією.

Портфель фінансових ризиків підприємства, які можуть виникати за основними видами його діяльності, наведено у таблиці 1.2.

Таблиця 1.2

Розподіл портфеля фінансових ризиків підприємства за видами його господарської діяльності [25, с.265]

Види фінансових ризиків	Види діяльності та фінансові операції підприємства						
	виробнича діяльність	комерційна діяльність	Фінансова діяльність				
			інвестиційна діяльність	кредитна діяльність (надання комерційного кредиту)	валютні операції	податкові розрахунки	розрахункові операції
<i>Зовнішні ризики</i>							
Інфляційний	+	*	+	+	+	+	+
Депозитний			+		+		
Податковий			+		+	+	+
Відсотковий			+	+			
Валютний			+				
<i>Внутрішні ризики</i>							
Ризик зниження фінансової стійкості			+	+	+		+
Ризик неплатоспроможності			+	+	+	+	+
Інвестиційний			+	+			
Кредитний				+			
Ризик упущеної вигоди	+		+	+	+	+	+

Примітки: * - Знаком «+» відзначено ті види ризику, які пов'язані зі здійсненням видів діяльності

Необхідно зазначити, що зовнішні фінансові ризики можуть бути зумовлені загальноекономічними та ринковими чинниками. До загальноекономічних чинників треба віднести: загальний спад обсягів виробництва в країні, збільшення рівня інфляції, уповільнення платіжного обігу, недосконалість і нестабільність податкового законодавства, зменшення рівня реальних доходів і купівельної спроможності населення тощо. Серед ринкових чинників

ризика можна виділити: зменшення обсягу внутрішнього ринку, падіння ринкового попиту, збільшення пропозиції товарів-субститутів, нестабільність фінансового і валютного ринків, недостатня ліквідність фондового ринку.

Внутрішні фінансові ризики підприємства залежать від впливу виробничо-комерційних, інвестиційних і фінансових чинників, основні з яких систематизовано у табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Чинники, які зумовлюють виникнення внутрішніх фінансових ризиків підприємства [45]

Група чинників	Чинники ризику
Виробничо-комерційні	низька ефективність використання основних виробничих засобів; невдало вибрана або недостатньо диверсифікована асортиментна структура продукції; висока частка постійних витрат; високий рівень матеріаломісткості й трудомісткості продукції; надмірний обсяг страхових і сезонних запасів; неефективна цінова політика; неефективні виробничий менеджмент і маркетингова політика.
Інвестиційні	збільшення термінів будівництва інвестиційних об'єктів; істотні перевитрати інвестиційних ресурсів; відхилення фактичних від запланованого обсяг прибутку за інвестиційними проектами; тривалий термін окупності інвестицій; невдало сформований фондовий портфель; неефективний інвестиційний менеджмент.
Фінансові	неефективна структура капіталу, надмірне залучення позикових коштів; висока середньозважена ціна капіталу; недостатність довготермінових джерел фінансування активів; низька обіговість обігових коштів; недостатня ліквідність активів; завищений обсяг дебіторської заборгованості; агресивна дивідендна політика; неефективний інвестиційний менеджмент загалом.

Встановлення потенційних зон фінансових ризиків полягає порівняно можливих фінансових втрат із розрахунковою сумою прибутку, доходу, власного капіталу підприємства. Залежно від величини можливих фінансових втрат, можна виділити чотири основні зони фінансового ризику (рис.1.3)

У цілому система управління фінансовими ризиками повинна реалізовувати основні функції управління відповідно до процесного підходу: аналіз, планування, організація, координація, прогнозування, контроль. У схематичному вигляді система управління фінансовими ризиками має такий вигляд (рис. 1.4) і призначена для надання керівництву інформації, що

включає всебічну оцінку фінансових ризиків, які виникають в ході діяльності підприємства, що дає можливість приймати більш ефективні управлінські рішення.

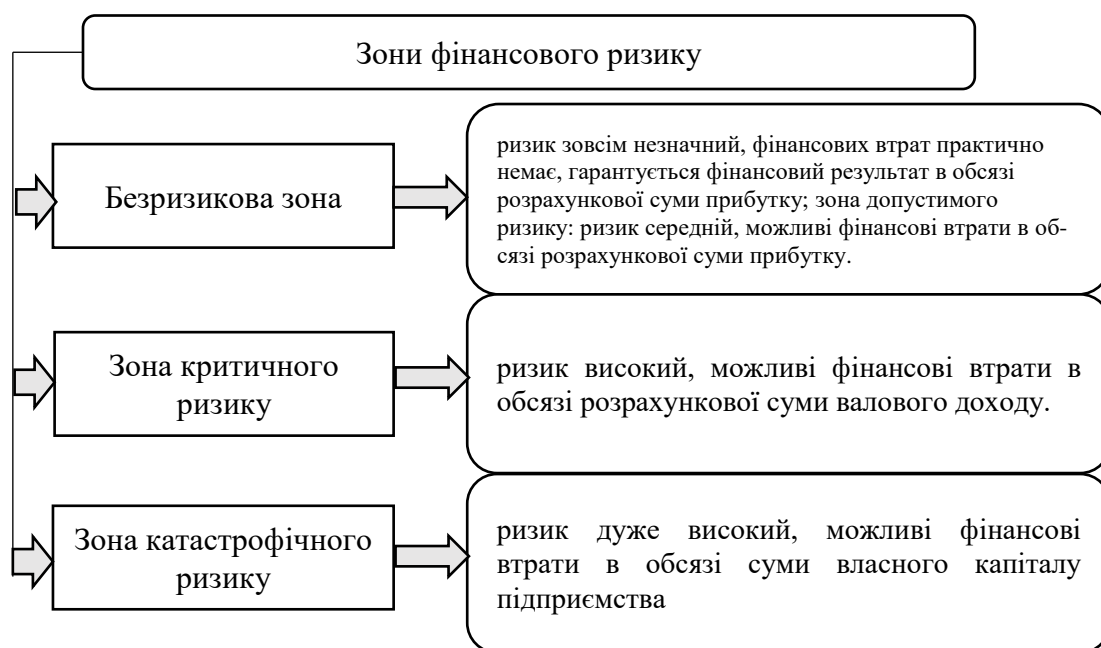


Рис.1.3. Зони фінансового ризику на підприємстві [55, с.216]

Як бачимо із рис.1.4. центральним елементом в управлінні фінансовими ризиками підприємства є діагностика його фінансового стану. Комплексна діагностика фінансового стану підприємства виявляє ефективність фінансово-господарської діяльності, визначає критичні межі та фінансові ризики, які мають місце в даній діяльності.

Фінансова діагностика діяльності підприємства передбачає систематичну й усебічну оцінку його діяльності з використанням різних методів, прийомів та методик аналізу. Це уможливорює критичну оцінку фінансових результатів діяльності підприємства як у статиці, так і в динаміці, створює передумови для визначення проблем у фінансовій діяльності та способів ефективного використання фінансових ресурсів, а також їх раціонального розміщення.

Метою фінансової діагностики діяльності підприємства є наглядна оцінка динаміки його розвитку та фінансового стану. Водночас прогнозування забезпечення прибуткової діяльності підприємства методами

системного аналізу та математичного моделювання становить доволі складну багатоступеневу процедуру. Однак лише зі застосуванням такого комплексного підходу можна отримати адекватну кількісну оцінку.

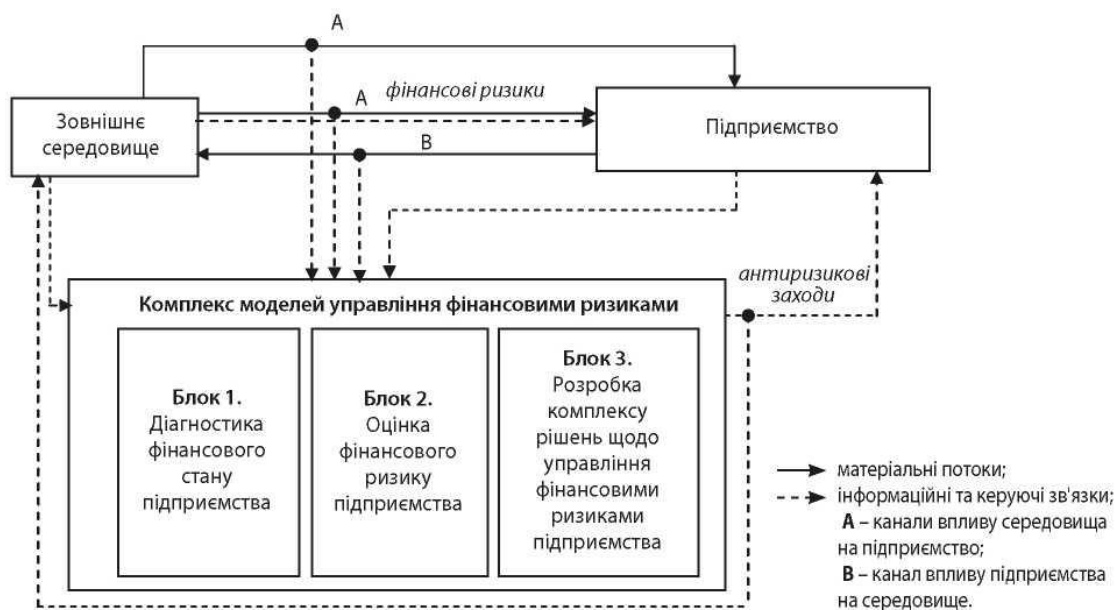


Рис.1.4. Система управління фінансовими ризиками підприємства [45]

При аналізі ризику зазвичай використовуються припущення: втрати від ризику незалежні один від одного; втрата за одним напрямком діяльності не обов'язково збільшує ймовірність втрати за іншим, за винятком форс-мажорних обставин; максимально можливий збиток не повинен перевищувати фінансових можливостей учасника.

Фінансові ризики мають три основні способи їх оцінки: за допомогою фундаментальних показників; за допомогою порівняльної оцінки макроекономічних та фінансових мультиплікаторів; за допомогою ринкових показників привабливості сектору за вільними грошовими потоками, дивідендної доходності, технічними індикаторами [35, с.13].

Управління фінансовими ризиками на шляхом їх мінімізації передбачає процес розробки та реалізації управлінських фінансових рішень для зменшення або нівелювання потенційних негативних наслідків. Мінімізація фінансових ризиків може здійснюватись методами наведеними в таблиця 1.4.

Таблиця 1.4

Методи мінімізації ризиків в управлінні фінансовою діяльністю [21, с.137]

Назва методу	Характеристика
Локалізація ризиків	Розмежування системи прав та відповідальності таким чином, щоб наслідки ризикових ситуацій не впливали на реалізацію управлінських рішень
Мінімізації ризиків або утримання ризику у межах прийняттого	Визначення мінімальних розмірів високоліквідних активів підприємства, встановлення граничного розміру позикових коштів у господарському обігу; встановлення максимального розміру депозитного вкладу, розміщеного в одному банку; лімітування концентрації ризиків; отримання від контрагентів певних гарантій при наданні комерційних кредитів та позик
Розсіювання ризиків	Здійснюється шляхом диверсифікації напрямків діяльності підприємства
Ухилення від ризиків	Відмова від співпраці з ненадійними партнерами, відмова від роботи над ризиковими проектами, пошук гарантів.

Лімітування фінансових ризиків здійснюється шляхом установавання відповідних фінансових нормативів, тобто верхньої межі коштів чи ресурсів, за окремими напрямками фінансової діяльності з метою фіксації можливих фінансових втрат на допустимому для підприємства рівні.

Хеджування як метод зниження фінансових ризиків являє собою страхування ризиків від несприятливих змін цін на будь-які товарно-матеріальні цінності по контрактах і комерційних операціях, що передбачають постачання (продажі) товарів в майбутніх періодах [8].

Механізм хеджування полягає в проведенні протилежних фінансових операцій з ф'ючерсними контрактами та опціонами на товарній і фондовій біржах.

Диверсифікація підприємницької діяльності полягає в розподіленні зусиль і капіталовкладень між різними видами діяльності, які не пов'язані один з одним та виражатися в формах, що представлені на рис. 1.5.

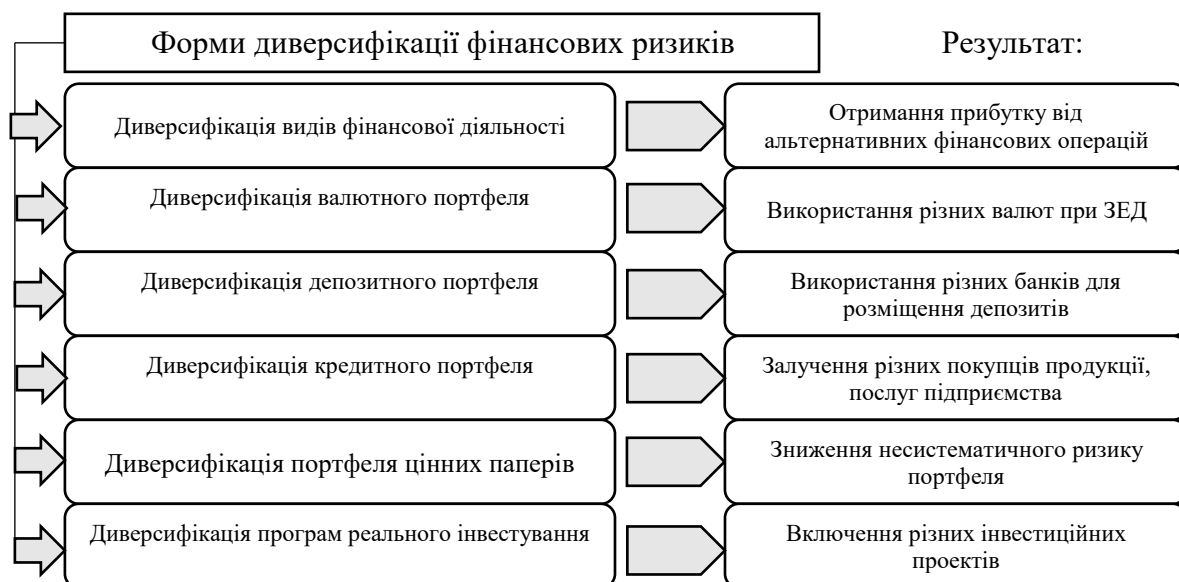


Рис.1.5. Форми диверсифікації фінансових ризиків [31, с.116]

Диверсифікація може здійснюватися за такими напрямками: вертикальну - розподіл ресурсів між абсолютно різними, несхожими видами діяльності; горизонтальну диверсифікацію - розподіл ресурсів між різними підприємствами схожого профілю діяльності.

Страховання фінансових ризиків є досить популярним методом управління ризиками в розвинених країнах, в той же час даний метод є одним із найбільш складних та проблемних видів страхування. Фінансові ризики є об'єктом майнового страхування.

Отже, управління економічним ризиком є дієвим засобом забезпечення безпечного функціонування підприємства, що потребує вмілого застосування та ретельного обґрунтування конкретних заходів у межах його використання з урахуванням розглянутих особливостей.

1.3. Огляд методичного інструментарію оцінювання ефективності управління економічними ризиками підприємства

Значне місце в системі ризик-менеджменту займає проблема фахової оцінки економічного ризику, оскільки від достовірних методичних рекомендацій щодо вибору фінансового інструменту залежить і фінансовий результат економічного агента. З огляду на вищенаведене формується методичний

інструментарій оцінки рівня ризику, який дозволяє вирішувати пов'язані з ним конкретні завдання щодо ефективного управління фінансовою діяльністю підприємства. Найбільш відомими і розповсюдженими методами оцінки ризику є: економіко-статистичні; експертні; аналогові; дерева рішень; сценаріїв та інші [8, с.10].

Найбільш популярними і найбільш дієвими є економіко-статистичні методи, котрі складають основу проведення оцінки рівня фінансового ризику й базуються на принципі екстраполяції на майбутні тенденції зміни певного досліджуваного показника за певний проміжок часу в минулому. В рамках цього методу можуть бути розраховані наступні відносні й абсолютні показники:

а) коефіцієнт фінансового ризику ($k_{фр}$) може бути розрахований як співвідношення: суми капіталу підприємства до суми його активів; розміру збитків до власних коштів підприємства; очікуваних збитків та доходів підприємства; різниці між плановими й фактичними результатами до запланованих. З огляду на отримані значення коефіцієнта ризику діяльність підприємства можна віднести до: безризикової ($k_{фр} = 0$); області мінімального ризику ($k_{фр} = 0+0,25$); області підвищеного ризику ($k_{фр} = 0,25+0,5$); області критичного ризику ($k_{фр} = 0,5+0,75$); області катастрофічного ризику ($k_{фр} = 0,75+1$).

б) рівень фінансового ризику Він характеризує загальний алгоритм оцінки цього рівня, представлений наступною формулою:

$$PP = BP * PB, \quad (1.1)$$

де PP - рівень відповідного фінансового ризику; BP – вірогідність виникнення даного фінансового ризику (виражається одним з коефіцієнтів вимірювання цієї вірогідності (коефіцієнтом варіації, бета-коефіцієнтом і ін.); PB - розмір можливих фінансових втрат при реалізації даного ризику у вартісному виразі [30].

в) дисперсія - характеризує ступінь коливання очікуваного доходу від здійснення фінансової операції, що вивчається, відносно його середньої величини. Розрахунок дисперсії здійснюється за формулою:

$$\sigma^2 = (R_i - \bar{R})^2 * P_i, \quad (1.2)$$

де σ^2 - дисперсія; R_i - конкретне значення можливих варіантів очікуваного доходу по даній фінансовій операції; \bar{R} - середнє очікуване значення доходу по даній фінансовій операції; P_i - можлива частота (вірогідність) отримання окремих варіантів очікуваного доходу по фінансовій операції; n - число спостережень [30].

г) середньоквадратичне (стандартне) відхилення - як і дисперсія визначає ступінь коливання індивідуального фінансового ризику й розраховується за формулою:

$$\sigma = \sqrt{(R_i - \bar{R})^2 * P_i}, \quad (1.3)$$

д) коефіцієнт варіації - дозволяє визначити рівень ризику, якщо показники середнього очікуваного доходу від здійснення фінансових операцій розрізняються між собою. Розрахунок показника здійснюється за формулою:

$$CV = \frac{\sigma}{\bar{R}}, \quad (1.4)$$

де CV - коефіцієнт варіації; σ - середньоквадратичне (стандартне) відхилення; \bar{R} - середнє очікуване значення доходу по даній фінансовій операції.

є) бета-коефіцієнт (або бета) - використовується звичайно для оцінки ризиків інвестування в окремі цінні папери; дозволяє оцінити індивідуальний або портфельний систематичний фінансовий ризик по відношенню до рівня ризику фінансового ринку в цілому. Розрахунок цього показника здійснюється за формулою:

$$\beta = \frac{k * \sigma_U}{\sigma_P} \quad (1.5)$$

де β - бета-коефіцієнт; k - ступінь кореляції між рівнем прибутковості по індивідуальному виду цінних паперів (або по їх портфелю) і середнім рівнем прибутковості даної групи фондових інструментів по ринку в цілому; σ_U - середньоквадратичне (стандартне) відхилення прибутковості по індивідуальному виду цінних паперів (або по їх портфелю в цілому); σ_P - середньоквадратичне (стандартне) відхилення прибутковості по фондовому ринку в цілому [68, с.130].

В умовах світової фінансової кризи існує необхідність класифікації існуючих інструментів, методів і моделей управління ризиками, які супроводжують діяльність підприємств (рис.1.6).



Рис. 1.6. Основні частини фінансової системи управління фінансовими ризиками [76, с.68]

Аналіз фахової літератури показав, що найпоширенішим методом, який використовується в процесі якісного аналізу, є метод експертних оцінок, який дає змогу визначити ступінь ризику у випадках відсутності повної й вірогідної інформації, достатньої для застосування статистичних методів. Основою методу є результати оброблення думок досвідчених підприємців або фахівців. На практиці застосовуються індивідуальні та групові (колективні) експертні оцінки, переваги й недоліки яких зведено в таблицю

Переваги й недоліки методу експертних оцінок в процесі якісного аналізу ризиків підприємства [49, с.118]

Індивідуальна експертиза		Групова (колективна) оцінка	
Переваги	Недоліки	Переваги	Недоліки
Оперативність отримання інформації для прийняття рішень і невеликі витрати	Відсутність упевненості в достовірності оцінок, зумовленої високим рівнем суб'єктивності	Менш суб'єктивні і, як наслідок, більш достовірні	Відсутність гарантій вірогідності отриманих оцінок, труднощі в проведенні опитування експертів, обробці одержаних даних

На відміну від якісних методів оцінки, методи кількісної оцінки ризику дають змогу виявити чисельне визначення розмірів окремих ризиків і ризику конкретного виду діяльності в цілому. Опрацювання джерел інформації показує, що при кількісній оцінці ризиків підприємства застосовують різноманітні методи. Обирання того чи іншого з них буде залежати від виду і джерел ризику, характеристик сфери і виду діяльності, фінансового стану, величини підприємства тощо.

Основними методами кількісної оцінки ступеню ризику є: статистичний метод, метод експертних оцінок, метод використання аналогів, метод критичних значень, метод оцінки ризику за допомогою «дерева рішень», аналіз чутливості, аналіз сценаріїв, імітаційне моделювання. В додатку П зведено переваги й недоліки основних методів кількісної оцінки ступеню ризику. Слід відмітити, що метод аналогій дає можливість побудувати так звану криву ризику за допомогою зіставлення даних, що були раніше, тобто застосовуються бази даних та знань про ризик аналогічних об'єктів або угод. Даний метод доцільний у випадку, коли інші методи оцінки ризику неприйнятні [30].

Метод оцінки ризику за допомогою «дерева рішень» передбачає побудовання гілок, рухаючись вздовж яких оцінюють кожен шлях і обирають менш ризикований з них, використовуючи спеціальні методики розрахунку

ймовірності.

Відстежити варіацію ключових припущень під час прогнозування грошових потоків з метою визначення впливу, який вони можуть чинити на проєктовану вигоду дає змогу аналіз чутливості. При застосуванні аналізу чутливості розраховується еластичність (відносна величина, яка відображає зміну величини критеріального показника при одиничній зміні ризик-змінної).

Імітаційне моделювання за методом Монте-Карло дає змогу генерувати велику кількість випадкових реалізацій проєкту, за їх підсумком формується розподіл можливих результатів; визначається оцінка відповідно до обраного рівня ймовірності [30].

В контексті фінансово-господарської діяльності підприємства здійснюється комплексна оцінка фінансового стану підприємства і реалізується у три етапи: розрахунок елементів матриці звітної і базисного періодів; розрахунок одиничних оцінок фінансового стану підприємства; розрахунок блочних і комплексної оцінок фінансового стану підприємства. Після проведення аналізу фінансового стану на основі оцінок основних фінансових коефіцієнтів та інших факторів, які свідчать про платоспроможність підприємства, можна встановити загальний показник його ризику і присвоїти йому рейтинг за яким і визначається ступінь ризику.

Зведеною оцінкою рейтингу може стати дослідження ймовірностей банкрутства підприємства. В даному контексті необхідно відмітити ряд моделей оцінки. Зокрема, найбільш обґрунтованою і більш поширеною є п'ятифакторна модель Альтмана. Професор Нью-Йоркського університету Едвард Альтман розробив алгоритм розрахунку індексу кредитоспроможності, який одержав назву індексу (моделі) Альтмана. Цей індекс дає змогу з достатньою вірогідністю розподілити суб'єкти господарювання на тих, що працюють стабільно, і на потенційних банкрутів. Індекс Альтмана «Z» розраховується за формулою представленою у додатку Н.

Для визначення ймовірності банкрутства того чи того суб'єкта господарювання розрахунковий індекс «Z» необхідно порівняти з критичним його значенням. Для точнішого визначення ступеня ймовірності банкрутства підприємства (організації) рекомендується користуватися таблицею 1.6.

Таблиця 1.6

Ступінь імовірності банкрутства підприємства (організації), що визначається за індексом Е. Альтмана [59, с.228].

Значення індексу «Z»	Ступінь імовірності банкрутства
1,8 і нижче	Дуже висока
від 1,81 до 2,6	Висока
від 2,61 до 2,9	Достатньо ймовірна
від 2,91 до 3,0 і вище	Дуже низька

Після виходу в світ моделі Альтмана, широке розповсюдження почали мати методи аналізу ймовірності банкрутства підприємства, засновані на дискримінантному аналізі, одним із прикладів яких є модель Таффлера-Тішоу (показник представлено у додатку Н). Відмінності моделі Альтмана від моделі Таффлера полягають в різних інформаційних базах, що використовувалися для їх розробки (так, модель Таффлера і Тішоу побудована на основі даних підприємств Великобританії), а також кількості та змісту факторів, що приймалися до уваги в ході аналізу [70, с.25].

З метою своєчасного виявлення тенденцій формування незадовільної структури балансу у прибутково працюючого суб'єкта підприємницької діяльності і вжиття випереджувальних заходів, спрямованих на запобігання банкрутству, проводиться систематичний експрес-аналіз фінансового стану підприємств (фінансовий моніторинг) за допомогою коефіцієнта Ліса.

Модель Ліса є більш збалансованою, вона також акцентує увагу на рівень прибутковості діяльності та рентабельність активів підприємства, а також на структуру активів та джерел їх фінансування. Модель розрахунку подана у додатку Н. Основною перевагою моделі Ліса є відносна простота

розрахунку, проте дана модель не пристосована до українських підприємств, оскільки розроблена для Англії. Модель Ліса створювалася з урахуванням західного розвитку [30].

Отже, узагальнюючи результати дослідження слід відмітити, що важливим в аспекті раціонального управління є поряд із ідентифікацією економічних ризиків в діяльності підприємства, також здійснювати їх оцінку. В науковій літературі існують різноманітні методи оцінювання ризиків, зокрема: методи аналогій, експертних оцінок, метод Дельфі, дерево рішень, коефіцієнтний аналіз, метод рейтингів, статистичні, Монте-Карло, VaR-метод, аналітичні, стрес-тестування, д'юрація, RAROC, GAP-аналіз, нейронні мережі, методологія карт Кохонена, якісного аналізу, кількісного аналізу, аналогій, аналіз чутливості, аналіз ризику виникнення та збитків. Для повноцінної оцінки фінансово-господарської діяльності в аспекті виявлення ризиків важливо здійснити оцінку показників фінансового стану та дослідити можливості банкрутства підприємства, що дасть можливість виявити хиби та сформулювати рішення по виходу із ризикової ситуації або реалізувати санаційні заходи. Таким чином, важливим є провести фінансовий аналіз та дослідити можливості банкрутства підприємств на основі інтегрального показника, що нами буде здійснено у другому розділі.

Висновки до розділу 1

Економічний ризик - це подія, яка об'єктивно та/або суб'єктивно виникає у такій сфері людської діяльності, як економіка й реалізація якої несе у собі ймовірність настання одного із трьох можливих результатів: позитивного, негативного або нейтрального. Ризик – виступає економічною категорією, що обумовлює необхідність якісного управління та реалізації механізмів з метою зниження ризиків. Для ризиків системи транспортного обслуговування виділені такі загальні принципи класифікації: характер обліку (зовнішній і внутрішній); характер наслідків (чисті й спекулятивні); можливість страхування (які страхуються та які не страхуються); можливість передбачення (прогнозовані, непрогнозовані); рівень фінансових втрат (припустимі, критичні, катастрофічні);

тривалість дії (постійні, тимчасові); об'єкт виникнення (ризик окремих операцій; ризик різних напрямків діяльності; ризик діяльності загалом); можливість подальшої класифікації (прості, складні).

Управління ризиками припускає знання конкретних дій, які необхідно зробити на кожному з основних етапах діяльності і в якій послідовності. Тобто мова йде про систему менеджменту ризику (інакше ризик-менеджмент). Отже, ризик-менеджмент є системою управління ризиками і соціально-ризиковими відносинами, які виникають в процесі цього управління. Як складна система управління, ризик-менеджмент включає керовану підсистему (об'єкт управління) і підсистему, що управляє (суб'єкт управління). Під об'єктом системи управління фінансовими ризиками розуміються господарська діяльність підприємства. Суб'єктом системи управління економіко-математичне моделювання фінансовими ризиками на підприємстві є управлінці вищої ланки, такі як фінансові менеджери.

Для формування ефективної системи управління фінансовими ризиками їх необхідно попередньо ідентифікувати. Ідентифікація фінансових ризиків полягає у виявленні всіх видів можливих ризиків, пов'язаних із кожною конкретною операцією. У цілому система управління фінансовими ризиками повинна реалізовувати основні функції управління відповідно до процесного підходу: аналіз, планування, організація, координація, прогнозування, контроль. У схематичному вигляді система управління фінансовими ризиками має такий вигляд і призначена для надання керівництву інформації, що включає всебічну оцінку фінансових ризиків, які виникають в ході діяльності підприємства, що дає можливість приймати більш ефективні управлінські рішення.

В науковій літературі існують різноманітні методи оцінювання ризиків, зокрема: методи аналогій, експертних оцінок, метод Дельфі, дерево рішень, коефіцієнтний аналіз, метод рейтингів, статистичні, Монте-Карло, VaR-метод, аналітичні, стрес-тестування, д'юрація, RAROC, GAP-аналіз, нейронні мережі, методологія карт Кохонена, якісного аналізу, кількісного аналізу, аналогій, аналіз чутливості, аналіз ризику виникнення та збитків. Для повноцінної оцінки фінансово-господарської діяльності в аспекті виявлення ризиків важливо

здійснити оцінку показників фінансового стану та дослідити можливості банкрутства підприємства, що дасть можливість виявити хиби та сформулювати рішення по виходу із ризикової ситуації або реалізувати санаційні заходи.

РОЗДІЛ 2

ПРАКТИЧНІ АСПЕКТИ ОЦІНКИ РИЗИКІВ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА (НА ПРИКЛАДІ ПІДПРИЄМСТВА ТОВ «ІДЕН-ТРАНС»)

2.1. Характеристика фінансово-економічної діяльності підприємства

Дослідження практичних аспектів оцінки ризиків фінансово-господарської діяльності підприємства та їх впливу на фінансові результати підприємства здійснено на прикладі вітчизняного підприємства ТОВ «Іден-Транс», яке створене в 1998 році в процесі приватизації, згідно наказу регіонального відділення ФДМУ по Тернопільській області № 628 від 29.06.1998 року.

Предметом діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» є:

- перевезення пасажирів на міському, приміському, міжміському сполученнях, також комерційні та погодинні перевезення пасажирів;
- оновлення та підтримка в належному технічному рівні виробничих фондів, ефективне їх використання, оновлення і ремонт;
- збільшення обсягів перевезення пасажирів;
- зниження собівартості перевезень.

ТОВ «Іден-Транс» є підприємством комплексного типу - здійснює перевезення пасажирів міськими, приміськими, міжміськими та міжнародними маршрутами, зберігання, технічне обслуговування та ремонт рухомого складу.

Управління роботою підприємства здійснюється Правлінням товариства, яке обирає голову правління, та його заступників.

Організаційно-функціональна схема ТОВ «Іден-Транс» наведена на рис.2.1. ТОВ «Іден-Транс» складається із декількох структурних одиниць. Функціонує ремонтна зона, де проводиться ремонт автотранспорту.

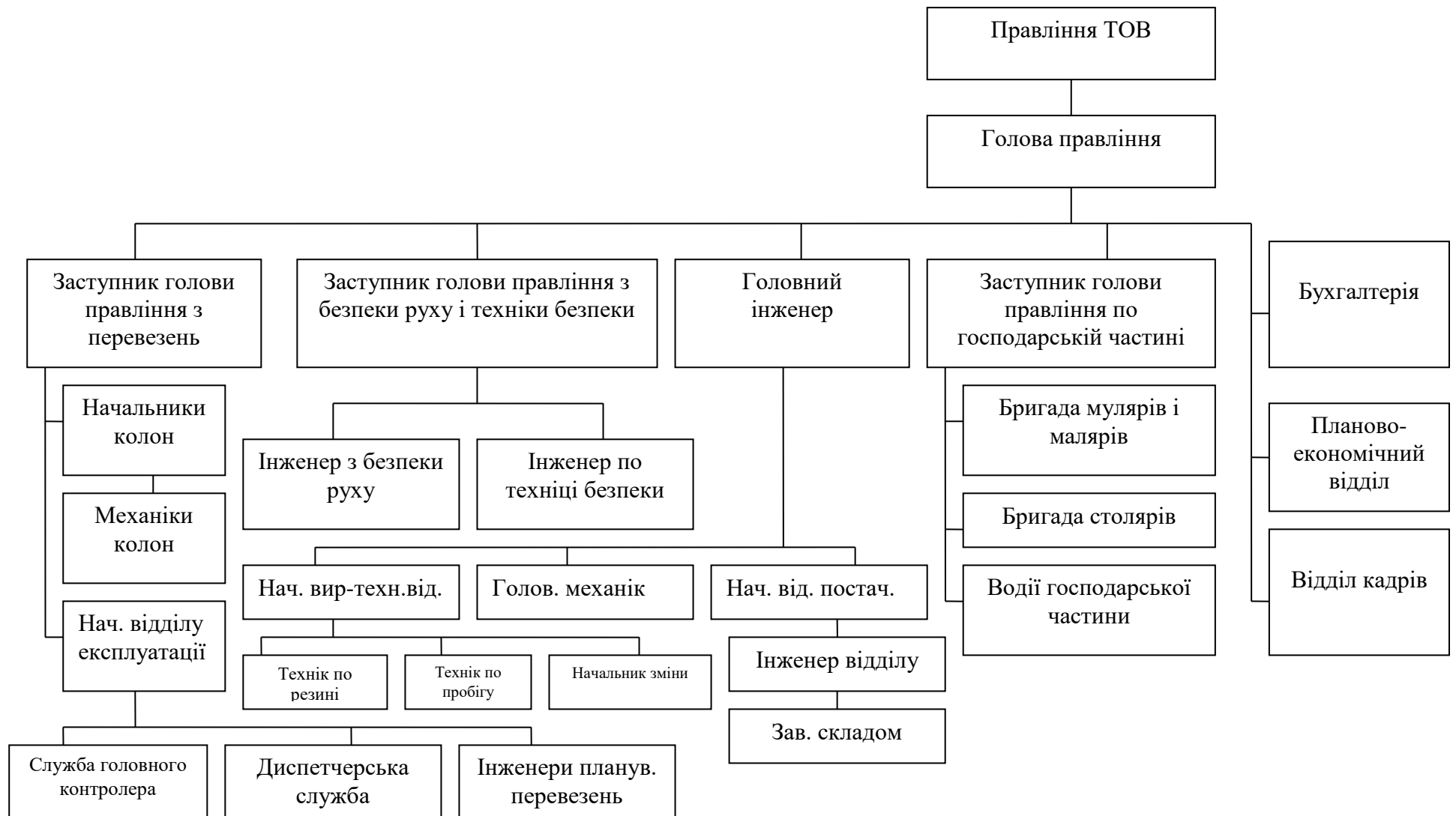


Рис 2.1. Організаційно-функціональна структура підприємства ТОВ «Іден-Транс»

Філій, представництв та дочірніх підприємств ТОВ немає. Організаційна структура протягом звітного року не змінювалась. Вищим органом управління у ТОВ є загальні збори. Поточною діяльністю товариства керує виконавчий орган - правління Товариства на чолі з головою правління. В період між загальними зборами представляє інтереси управлінців та контролює і регулює діяльність виконавчого органу Наглядова рада. Контроль за фінансово-господарською діяльністю правління в Товариства здійснює ревізійна комісія. Бухгалтерія, планово-економічний відділ, та відділ кадрів підпорядковуються безпосередньо голові правління.

Планово-економічний відділ підприємства здійснює поточний, квартальний та річний економічний аналіз діяльності підприємства, займається плануванням праці і заробітної плати. Бухгалтерія займається обліком матеріальних і грошових цінностей, веде облік всієї діяльності підприємства в грошовому виразі, контроль за законністю господарських операцій, складає бухгалтерську звітність.

Головний інженер очолює технічну службу підприємства, несе відповідальність за технічний стан рухомого складу підприємства, стан і розвиток технічної бази, матеріально-технічне постачання. Для виконання своїх обов'язків головному інженеру підпорядковані підрозділ головного механіка, відділ постачання і виробничо-технічний відділ.

Виробничо-технічний відділ займається організацією технічного обслуговування і текучого ремонту, забезпечує плановий випуск рухомого складу на маршрути і відповідає за його технічний стан.

Головний механік забезпечує функціональну готовність фондів, що задіяні при ремонті і обслуговуванні рухомого складу підприємства, котельні, автозаправної станції, гаражів, тощо. Відділ постачання організовує забезпечення підприємства всіма необхідними агрегатами, паливно-мастильними матеріалами. Заступник голови правління з безпеки руху та техніки безпеки слідкує за додержанням водіяма правил дорожнього руху і технічної експлуатації автобусів. Приймає участь в розслідуванні дорожньо-

транспортних пригод. Здійсненням пасажирських перевезень керує вступник голови правління з перевезень, якому підпорядковані начальники колон і начальник відділу експлуатації (ВЕ). Весь рухомий склад підприємства поділено на 4 колони, відповідно до марки автобуса та маршрутів, на яких вони експлуатуються (міські, приміські, міжміські). Начальник колони складає графіки перевезень по маршрутах, що закріплені за колоною, забезпечує технічно правильну експлуатацію рухомого складу, забезпечує контроль за технічним станом автобусів, пуском їх на лінію у чіткій відповідності із затвердженим графіком, контролює роботу водіїв на лінії.

Відділ, експлуатації займається організацією і здійсненням пасажирських перевезень у відповідності до затвердженого плану перевезень, забезпечує найбільш раціональне використання транспортних засобів при перевезенні пасажирів. Вивчаються транспортні зв'язки, міграції населення в районі діяльності підприємства, на основі чого розробляються план пасажирських перевезень.

Дослідимо основні показники фінансово-господарської діяльності транспортного підприємства ТОВ «Іден-Транс» за досліджуваний період, дані представимо у таблиці 2.1.

Дослідивши звіт про фінансові результати даного підприємства (баланс) відзначено позитивні тенденції до зростання його активів, відповідне значення показника збільшується на 9121,2 тис.грн., при цьому приріст показника становив 194,74%, відповідний показник зростає із 4683,8 тис.грн. до показника 13805 тис.грн. Найбільше зростання показника мало місце за період 2015-2016 рр. і відповідний приріст становив 8831,6 тис.грн., а темп зростання показника за даний період склав 171,65 тис.грн. Проте в наступному періоді необхідно відмітити падіння показника на 464,9 тис.грн., відповідний темп зниження показника становив 3,33%. Зниження показника обумовлювалося зниженням загального обсягу необоротних активів досліджуваного підприємства у зазначений період.

Таблиця 2.1

Показники фінансово-господарської діяльності транспортного підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Показники	Роки					Відхилення, тис.грн.					Відхилення, %				
	2014	2015	2016	2017	2018	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2018/ 2014	2015/ 2014	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017	2018/ 2014
Активи	4683,8	5145,1	13976,7	13511,8	13805	461,3	8831,6	-464,9	293,2	9121,2	9,85	171,65	-3,33	2,17	194,74
Оборотні активи	2935,1	1894,8	4029,5	4979,7	4605,4	-1040,3	2134,7	950,2	-374,3	1670,3	-35,44	112,66	23,58	-7,52	56,91
Власний капітал	4370,2	4821	13429,1	12030,6	11802	450,8	8608,1	-1398,5	-228,6	7431,8	10,32	178,55	-10,41	-1,9	170,06
Зобов'язання	313,5	323,3	547,6	1481,2	2003	9,8	224,3	933,6	521,8	1689,5	3,13	69,38	170,49	35,23	538,92
Чистий дохід від реалізації послуг	7765,7	11762,5	17015,3	21620,8	26358,1	3996,8	5252,8	4605,5	4737,3	18592,4	51,47	44,66	27,07	21,91	239,42
Інші операційні витрати	7662,2	12092	17290,4	22854,8	25647	4429,8	5198,4	5564,4	2792,2	17984,8	57,81	42,99	32,18	12,22	234,72
Чистий прибуток	-1181,1	454,1	1404,6	-1398,3	-228,5	1635,2	950,5	-2802,9	1169,8	952,6	-138,45	209,32	-199,55	-83,66	-80,65
Кількість працівників	21	20	23	23	25	-1	3	0	2	4	-4,76	15	0	8,7	19,05
Продуктивність праці	369,80	588,13	739,80	940,03	1054,32	218,33	151,67	200,24	114,29	684,53	59,04	25,79	27,07	12,16	185,11
Основні засоби	2935,1	3211,1	9616,1	8135,7	9199,6	276	6405	-1480,4	1063,9	6264,5	9,4	199,46	-15,4	13,08	213,43
Фондовіддача	2,65	3,66	1,77	2,66	2,87	1,02	-1,89	0,89	0,21	0,22	38,45	-51,69	50,19	7,81	8,29
Оплата праці	2209,6	3176,3	3894,2	4118,7	4562,4	966,7	717,9	224,5	443,7	2352,8	43,75	22,6	5,76	10,77	106,48
Рентабельність активів	-25,22	8,83	10,05	-10,35	-1,66	34,04	1,22	-20,40	8,69	23,56	-135	13,87	-	-84,01	-93,44
Рентабельність послуг	-15,21	3,86	8,25	-6,47	-0,87	19,07	4,39	-14,72	5,6	14,34	-125,38	113,83	-178,35	-86,6	-94,3

Досліджуючи зміну вартості основних засобів, необхідно відмітити стрімке зростання показника за період 2014-2016 рр. із 2935,1 тис.грн. у 2014 році до рівня 9616,1 тис.грн. у 2016 році, що пов'язане із оновлення транспортного парку та зростання залишкової вартості основного капіталу за рахунок девальвації національної валюти. За період 2016-2017 рр. показника основних засобів знизився на 1480,4 тис.грн., а за період 2017-2018 рр. зростає на 1063,9 тис.грн., відповідний приріст показника за весь досліджуваний період становив 6264,5 тис.грн., при цьому зростання показника становить 213,43%.

Фондовіддача основних засобів навпаки протягом 2014-2016 рр. знижується із 2,65 пункти у 2014 році до рівня 1,77 пункти у 2016 році, проте в подальшому зростає до рівня 2,66 пункти у 2017 році та до 2,87 пункти у 2018 році. Зростання показника має місце за період 2015-2016 рр. на 50,19%, за період 2016-2017 рр. на 7,81% та за період 2017-2018 рр. на 8,29%.

Збільшується і вартість оборотного капіталу підприємства ТОВ «Іден-Транс», відповідний показник 2015 року становив 1894,8 тис.грн. і зростає до рівня 4605,4 тис.грн., приріст показника за весь досліджуваний період становив 1670,3 тис.грн. або на 56,91%. Динаміка показників активів підприємства ТОВ «Іден-Транс» представимо на рисунку 2.2.

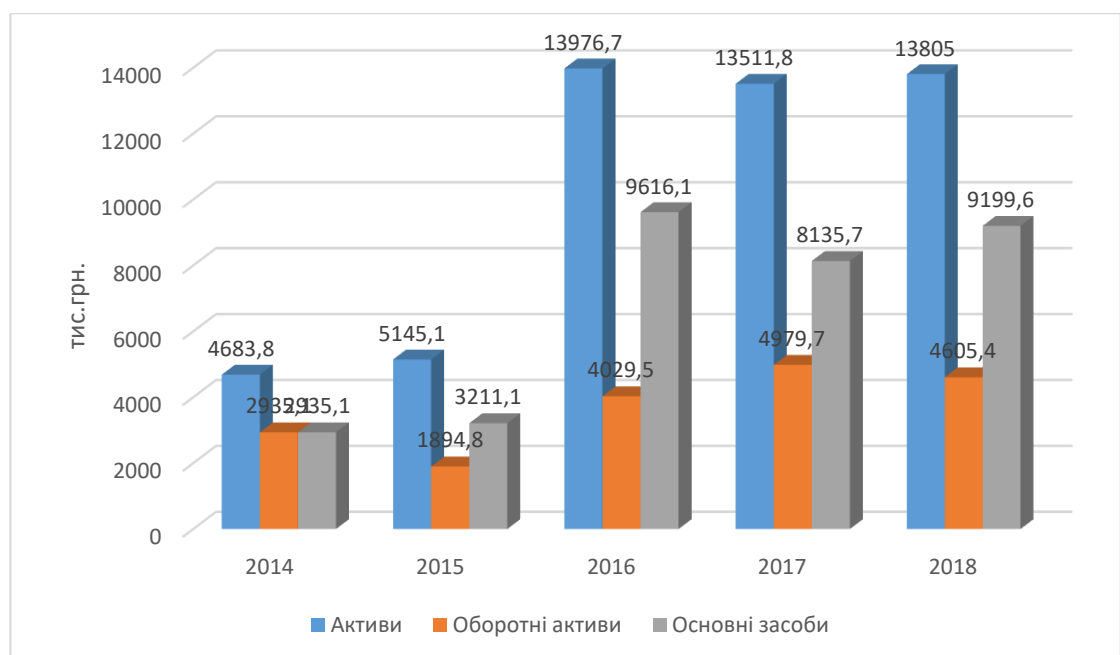


Рис.2.2. Динаміка активів підприємства ТОВ «Іден-Транс»

за 2014-2018 рр.

Досліджуючи джерела формування активів досліджуваного підприємства необхідно відмітити орієнтування на власний капітал, що стимулює його фінансову автономність і нівелює фінансові ризики в аспекті управління капіталом підприємства. Меншу частину займають зобов'язання підприємства, розмір яких збільшується із 313,5 тис.грн. у 2014 році до рівня 2003 тис.грн. у 2018 році, приріст показника зобов'язань обумовлюється зростанням необхідності у оборотному капіталі підприємства та оновленні основних засобів підприємства, саме в цьому аспекті формуються лізингові платежі, позики банків, інші кошти, котрі надходять на досліджуване підприємство. Ідентично спостерігається зростання розміру власного капіталу, якщо у 2014 році значення показника становило 4370,2 тис.грн., то у звітному році показник значно збільшився та склав 11802 тис.грн., при цьому значення показника зростає на 1689,5 тис.грн. або на 538,92%.

Показники джерел формування активів підприємства ТОВ «Іден-Транс» представимо на рисунку 2.3.

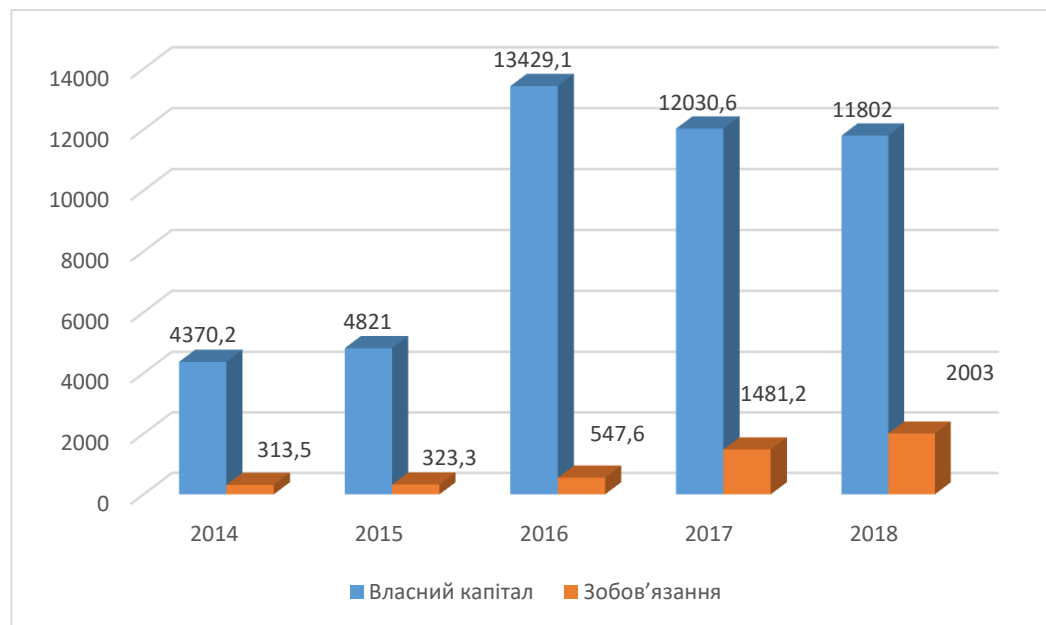


Рис.2.3. Показники власного та позичкового капіталу підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Досліджуючи значення показників – фінансових результатів

підприємства необхідно відмітити приріст чистого доходу від реалізації транспортних послуг, відповідне значення за досліджуваний період зростає на 18592,4 тис.грн. або на 239,42% за весь досліджуваний період, відповідний показник зростає із 7765,7 тис.грн. у 2014 році до рівня 26358,1 тис.грн. у 2018 році.

Зростання обсягу чистого доходу від реалізації послуг обумовлюється зростанням кількості перевезень пасажирів та вантажів, модернізацією транспортного парку та збільшення кількості маршрутів, зростання вартості проїзду пасажирів та перевезення багажів.

Відбувається зростання інших операційних витрат підприємства ТОВ «Іден-Транс», зокрема показник за досліджуваний період збільшувався на 17984,8 тис.грн. або на 234,72% (у 2014 році показник складав 7662,2 тис.грн. і зріс до 25647 тис.грн.), за рахунок зростання цін на паливо-мастильні матеріали, цін на обслуговування маршрутів, на запасні частини та збільшується вартість ремонту транспортних засобів, оплата праці водіїв. При цьому, слід відмітити позитивну динаміку до більших темпів зростання чистих доходів від реалізації послуг ніж витрат на обслуговування транспорту.

Проте зазначене не вплинуло на формування прибутковості діяльності підприємства протягом досліджуваного періоду, відповідне значення показника у 2014 році становило -1181,1 тис.грн., а протягом останніх двох років також спостерігається негативна динаміка зростання збитку основної діяльності підприємства.

Відповідне значення чистого збитку у 2017 році становило -1398,3 тис.грн., а у звітному 2018 році значення показника становило -228,5 тис.грн. Негативна динаміка обумовлюється значними витратами та значними податковими платежами, котрі оплачувало підприємство протягом останніх двох років, що вплинуло на від'ємні показники та наявність чистого збитку.

Динаміку показників - чистого доходу від реалізації послуг, інших операційних витрат та чистого прибутку протягом досліджуваного періоду

відобразимо на рисунку 2.4.

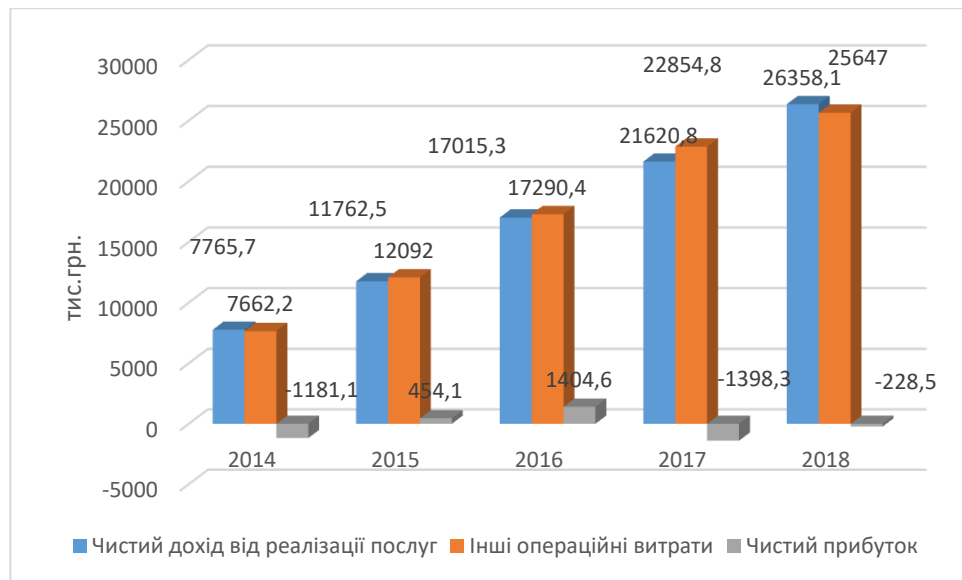


Рис.2.4. Динаміка фінансових результатів підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Протягом досліджуваного періоду спостерігається зростання працівників із 21 працюючого у 2014 році до 25 працівників у 2018 році, тобто відбулося збільшення кількості працюючих на 4 особи. Відповідно збільшується продуктивність праці працівників із 369,8 тис.грн./ особу у 2014 році до рівня 1054,32 тис.грн. / особу у 2018 році, зростання показника за досліджуваний період становило 684,53 тис.грн. або 185,11%. Значне зростання продуктивності праці обумовлено збільшенням навантаження на працівника та необхідністю зростання пасажиропотоку для формування фінансової результативності підприємства.

Відбувається зміна показників рентабельності (активів та реалізації послуг), що обумовлено змінами чистого прибутку та розміру активів і реалізації послуг підприємства. Протягом 2015-2016 років підприємство працювало прибутково і забезпечувало прибутковість активів на рівні 8,83% у 2015 році та 10,05% у 2016 році, в інших періодах спостерігалася наявність збитку відповідно підприємство діяло неефективно, значення показника рентабельності активів у 2014 році склала -25,22% у 2017 році - -10,35%, у 2018 році - -1,66%. Ідентична динаміка показника рентабельності послуг, відповідне значення показника у 2014 році становило -15,21%, у 2017 році - -

6,47% та у 2018 році складало - -0,87%.

В цілому, узагальнюючи результати дослідження показників фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» необхідно відмітити негативну динаміку до зростання інших операційних витрат (собівартості послуг), наявність збитковості підприємства, що негативно вплинуло на показники рентабельності активів та продажу, а також зростання зобов'язань підприємства. До позитивного в діяльності даного підприємства необхідно віднести зростання вартості активів, збільшення чистого доходу від реалізації транспортних послуг, орієнтацію на власний капітал (забезпечення фінансової автономії) підприємства. В подальшому підприємству ТОВ «Іден-Транс» необхідно акцентувати увагу на забезпечення зростання продуктивності праці, зростання обсягів реалізації послуг та наявність чистого прибутку.

2.2. Діагностика основних показників фінансового стану підприємства

Виявлення ризиків фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» лежить в площині аналізування показників фінансового стану та дослідження ефективності комерційної діяльності даного підприємства.

Фінансовий аналіз передбачає оцінювання показників майнового стану, ліквідності (платоспроможності), фінансової стійкості, ділової активності, рентабельності.

Спершу здійснимо аналіз майнового стану підприємства ТОВ «Іден-Транс» визначимо розмір робочого капіталу, знос та придатність основного капіталу, оновлення та вибуття основних засобів, дані представимо у таблиці 2.2.

Протягом досліджуваного періоду зростають показники вартості майна та власного капіталу підприємства, відповідне зростання показника майна за період 2014-2018 рр. становило 9121,2 тис.грн., при цьому за останніх два

роки показник збільшився на 293,2 тис.грн.

Показники майнового стану підприємства ТОВ «Іден-Транс»
за 2014-2018 рр.

Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
Вартість майна	4683,8	5145,1	13976,7	13511,8	13805	9121,2	293,2
Вартість власного капіталу	4370,2	4821	13429,1	12030,6	11802	7431,8	-228,6
Вартість власних оборотних коштів (робочий капітал)	2621,6	1571,5	3481,9	3498,5	2602,4	-19,2	-896,1
Коефіцієнт зносу	0,90	0,75	1,67	2,06	1,32	0,41	-0,75
Коефіцієнт придатності	0,10	0,25	-0,67	-1,06	-0,32	-0,41	0,75
Коефіцієнт оновлення	0,253	0,197	0,209	0,315	0,282	0,029	-0,033
Коефіцієнт вибуття	0,195	0,112	0,107	0,225	0,143	-0,052	-0,082

Зростає вартість власного капіталу на 7431,8 тис.грн. за досліджуваний період, а за останні два роки показник знизився на 228,6 тис.грн. Негативною є динаміка зниження вартості робочого капіталу, відповідний показник знижується на 19,2 тис.грн. протягом досліджуваного періоду та зменшується на величину 896,1 тис.грн. за останні два роки, що свідчить про зниження ефективності використання оборотних коштів та уповільнення оборотності оборотного капіталу.

Аналізуючи показники зношеності основних засобів, необхідно відмітити, що вони є критичними і свідчать про значну моральну та фізичну застарілість транспортного парку, і визначають необхідність його кардинального оновлення, відповідний показник зносу зростає із 0,9 пункти у 2014 році до рівня 2,06 пункти у 2017 році, в подальшому незначно

знижується на 0,74 пункти до 1,32 пункти у 2018 році. Оберненим показником є показник придатності основного капіталу, котрий засвідчує негативні значення придатності основних засобів, що негативно впливає на надання послуг даним транспортним підприємством. Коефіцієнт оновлення дещо випереджає коефіцієнт вибуття, проте суттєво не впливає на якість основного капіталу. Показники динаміки майнового стану представимо на рисунку 2.5.

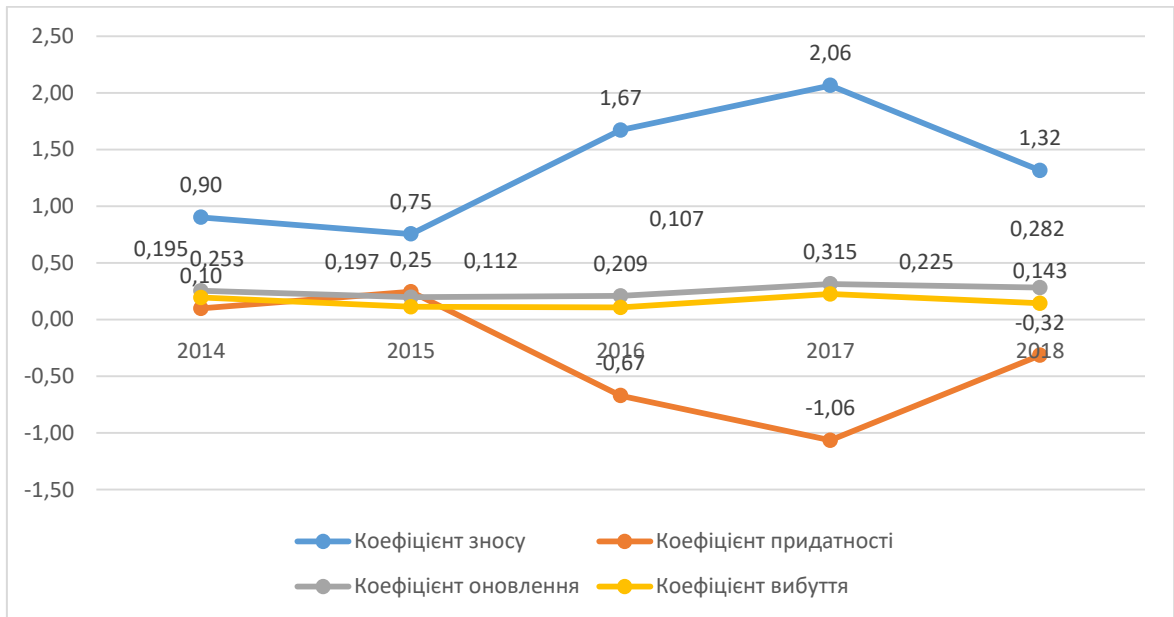


Рис.2.5. Показники майнового стану підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Наступним етапом стане дослідження показників ліквідності та платоспроможності підприємства ТОВ «Іден-Транс». Ліквідність відображає швидкість обороту капіталу, тобто ефективну здатність перетворювати активи у високоліквідні грошові засоби. Платоспроможність, тобто здатність оплачувати власні зобов'язання, щоб не виникало дисонансів в платіжній дисципліні досліджуваного підприємства. Позитивним є зростання показників ліквідності та платоспроможності, при чому вони впливають на фінансовий стан та фінансові результати діяльності досліджуваного підприємства.

Представимо показники ліквідності та платоспроможності підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. у таблиці 2.3.

Показники ліквідності та платоспроможності підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
1. Коефіцієнт абсолютної ліквідності (платоспроможність)	0,875	0,296	1,963	1,209	0,833	-0,041	-0,375
2. Проміжний коефіцієнт покриття балансу (термінової, швидкої ліквідності)	8,426	3,860	5,921	2,786	2,177	-6,249	-0,609
3. Коефіцієнт покриття балансу	9,362	5,861	7,358	3,362	2,299	-7,063	-1,063
4. Частка оборотних коштів у активах	0,627	0,368	0,288	0,369	0,334	-0,293	-0,035
5. Частка запасів у поточних активах	0,063	0,126	0,056	0,063	0,018	-0,045	-0,045
6. Частка власних оборотних коштів у запасах	8,926	2,429	4,424	4,100	10,626	1,7	6,526

Досліджуючи показники ліквідності та платоспроможності підприємства ТОВ «Іден-Транс», необхідно відмітити зниження показників зокрема значення показника абсолютної ліквідності, хоча і знаходиться в межах більше нормативного показника (0,2 пункти) проте за весь період 2014-2018 рр. знижується на 0,041 пункт, а за останні два роки значення показника знижується на 0,375 пункти. Відповідний показник змінюється із 0,875 пункти у 2014 році (відповідно на 1 грн. позичкових коштів є 0,875 грн. найбільш ліквідних активів – грошових коштів та їх еквівалентів) показник знижується до рівня 0,833 пункти у 2018 році.

Значно більшим є зниження показника швидкої ліквідності, котрий характеризує співвідношення грошових коштів та дебіторської заборгованості до поточних зобов'язань підприємства. Зростання поточних зобов'язань обумовило значне зниження даного показника, зокрема показник знижується за період 2014-2018 рр. на 6,249 пункти та за останніх два роки на 0,609 пункти до значення 2,177 пункти. Відповідно оборотним капіталом (грошовими коштами та дебіторською заборгованістю в разі вивільнення) підприємство може покрити в 2,177 рази потребу в поточних зобов'язаннях.

Коефіцієнт покриття відображає співвідношення оборотного капіталу до розміру поточних зобов'язань, відповідне значення показника значно знижується із 9,362 пункти у 2014 році до рівня 2,299 пункти у 2018 році, за період 2014-2018 рр. показник знижується на 7,063 пункти, а за період 2017-2018 рр. зменшується на 1,063 пункти.

Отже, результати аналізу основних показників ліквідності та платоспроможності засвідчують тенденцію до зниження показників, що обумовлено зростанням розміру поточних зобов'язань значно вищими темпами ніж приріст статей оборотних активів, що негативно впливає на оборотність капіталу підприємства. Показники ліквідності та платоспроможності представимо на рисунку 2.6.



Рис.2.6. Показники ліквідності та платоспроможності підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Аналізуючи частку оборотних коштів у активах підприємства ТОВ «Іден-Транс» необхідно відмітити зниження даної частки, що засвідчує зростання необоротного капіталу, за рахунок приросту основних засобів. Зниження частки оборотних активів за період 2014-2018 рр. становило 0,293 пункти та за період 2017-2018 рр. знижується на 0,035 пункти.

Ідентично знижується частка запасів у поточних активах підприємства, що обумовлено специфікою діяльності підприємства, а саме транспортними перевезеннями. За досліджуваний період частка знижується на 0,293 пункти із показника 0,627 пункти у 2014 році до рівня 0,334 пункти у 2018 році, за останні два роки показник знижується на 0,035 пункти.

Частка робочого капіталу у запасах значно перевищує їх, при цьому значення показника зростає на 1,7 пункти за 2014-2018 рр. та на 6,526 пункти за період 2017-2018 рр. Відповідний показник у базовому 2014 році становив 8,926 пункти і збільшується до рівня 10,626 пункти у 2018 році. Найнижче значення показника спостерігалось у 2015 році і становило 2,429 пункти.

Наступним етапом стане дослідження показників фінансової стійкості підприємства, котрі відображають його орієнтацію на власний чи позичковий капіталу під час реалізації фінансово-господарської діяльності. Необхідно спершу визначити показники фінансової стійкості підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. представивши дані у таблиці 2.4.

Результати дослідження вказують на наявність власних оборотних коштів, котрі переважають розмір сформованих запасів, переважання власних коштів і довгострокових кредитів і позик, відповідний показник є більшим ніж вартість запасів, надлишок основних джерел покриття запасів.

Відповідно усі показники сформовано із надлишком, що свідчить про абсолютний тип фінансової стійкості підприємства та орієнтацію на власні оборотні джерел під час реалізації фінансово-господарської діяльності. Негативною є динаміка зниження зазначених показників протягом останніх двох років на 287,8 тис.грн.

В подальшому підприємство може мати певні проблеми із формуванням достатнього обсягу власного капіталу оскільки протягом останніх двох років підприємство працювало збитково, при чому рівень збитку у 2017 році становив 1398,3 тис.грн., а у 2018 році значення показника склало 228,5 тис.грн.

Далі здійснимо оцінку показників фінансової стійкості підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. представивши дані у таблиці 2.5.

Таблиця 2.5

Оцінка показників фінансової стійкості підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
Коефіцієнт автономії	0,933	0,937	0,961	0,890	0,855	-0,078	-0,035
Коефіцієнт фінансової залежності	0,067	0,063	0,039	0,110	0,145	0,078	0,035
Коефіцієнт маневреності власних засобів	0,600	0,326	0,259	0,291	0,221	-0,379	-0,070
Коефіцієнт маневреності робочого капіталу	0,112	0,412	0,226	0,244	0,094	-0,018	-0,150
Коефіцієнт фінансової стабільності	0,933	0,937	0,961	0,890	0,855	-0,078	-0,035
Коефіцієнт співвідношення залученого і власного капіталу	0,072	0,067	0,041	0,123	0,170	0,098	0,047
Коефіцієнт концентрації власного капіталу	0,627	0,368	0,288	0,369	0,334	-0,293	-0,035
Коефіцієнт концентрації позикового капіталу	0,067	0,063	0,039	0,110	0,145	0,078	0,035

Досліджуючи дані представлені у таблиці 2.5. необхідно відмітити фінансову автономію підприємства, при чому у 2014 році пасиви було сформовано на 93,3% за рахунок власного капіталу, а у звітному 2018 році значення показника знижується і складає 0,855 пункти (85,5% за рахунок власного капіталу), відповідне зниження показника за весь досліджуваний період становило 0,078 пункти, а за останні два роки показник знизився на 0,035 пункти. Показник є вище нормативного значення, тобто більше 0,5.

Отже, спостерігається зростання показника фінансової залежності підприємства від позикових коштів, відповідний показник базового періоду (2014 року) становив 0,067 пункти та зростає до рівня 0,145 пункти у 2018 році. Зростання фінансової залежності обумовлено збитковістю підприємства за останні два роки та необхідністю формування рішень у сфері управління фінансово-господарською діяльністю підприємства за рахунок позикових коштів.

Протягом досліджуваного періоду спостерігаються негативні тенденції до зниження маневреності власних засобів та робочого капіталу підприємства, зокрема значення маневреності власних засобів знижується на 0,379 пункти за весь досліджуваний період, а маневреність робочого капіталу знижується на 0,018 пункти.

На переважання власного капіталу вказують показники співвідношення залученого власного капіталу, концентрації власного капіталу, концентрації позикового капіталу. Досліджуючи показник - коефіцієнт співвідношення залученого і власного капіталу, слід відмітити зростання даного показника на користь залученого капіталу, відповідний показник у 2014 році становив 0,072 пункти і зростає до рівня 0,17 пунктів у 2018 році. Приріст показника за весь досліджуваний період становив 0,098 пункти, а за останні два роки значення показника збільшується на 0,047 пункти.

Для дослідження оборотності активів, оборотних активів, кредиторської заборгованості та власного капіталу досліджуваного підприємства здійснимо оцінювання показників ділової активності підприємства, дані представимо в

таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

Показники ділової активності підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
1. Загальна оборотність капіталу	1,658	2,286	1,217	1,600	1,909	0,251	0,309
2. Оборотність готової продукції	0	0	0	0	0	0	0
3. Оборотність запасів	2,933	4,855	1,059	1,287	2,178	-0,755	0,891
4. Оборотність дебіторської заборгованості	3,287	10,268	8,744	9,803	9,958	6,671	0,155
5. Середній строк обороту дебіторської заборгованості	111,05	35,55	41,74	37,23	36,65	-74,39	-0,58
6. Оборотність кредиторської заборгованості	24,771	36,383	31,072	14,597	13,159	-11,612	-1,438
7. Середній строк обороту кредиторської заборгованості	14,73	10,03	11,75	25,01	27,74	13,00	2,73
8. Фондовіддача необоротних активів	2,646	3,663	1,769	2,658	2,865	0,219	0,208
9. Оборотність власного капіталу	1,777	2,440	1,267	1,797	2,233	0,456	0,436

Позитивним в діяльності даного підприємства є зростання оборотності капіталу, відповідне значення показника збільшується на 0,251 пункт за період 2014-2018 рр. та на 0,309 пункти за період 2017-2018 рр. Приріст показника свідчить про випереджаючі темпи зростання обсягу реалізації

транспортних послуг ніж зростання загальної вартості активів.

Протягом досліджуваного періоду змінюються оборотні запаси, відповідний показник знижується із 2,933 пункти у 2014 році до рівня 2,178 пункти у 2018 році, зниження показника свідчить про більші темпи приросту запасів за весь період ніж зростання обсягів реалізації транспортних послуг.

Спостерігаються тенденції до зростання оборотності дебіторської та зниження оборотності кредиторської заборгованості. Відповідне значення показника оборотності дебіторської заборгованості зростає із 3,287 пункти у 2014 році до рівня 9,958 пункти у 2018 році, приріст показника за весь досліджуваний період становив 6,671 пункт та за останні два роки значення зростає на 0,155 пункти. Відповідний приріст обумовлений приростом обсягів реалізації послуг більшими темпами ніж зростання показника дебіторської заборгованості підприємства.

Період обороту дебіторської заборгованості знижується через зростання оборотності на 74,39 дні за період 2014-2018 рр. та на 0,58 днів за період 2017-2018 рр.

Знижується оборотність кредиторської заборгованості на 11,612 пунктів за період 2014-2018 рр. та на 1,438 пункти за період 2017-2018 рр. Період обороту кредиторської заборгованості збільшується із 14,73 дні у 2014 році до рівня 27,74 дні у 2018 році, при цьому показник збільшується на 2,73 дні за останні два роки та на 13 днів за весь досліджуваний період.

Позитивним є зростання оборотності власного капіталу, відповідний показник збільшується із 1,777 пункти у 2014 році до рівня 2,233 пункти у 2018 році, відповідне зростання показника за останні два роки становить 0,436 пункти та за весь досліджуваний період збільшується на 0,456 пункти.

Позитивним чинником є зростання ефективності використання необоротних активів (основних засобів), відповідне значення показника зростає із 2,646 пункти у 2014 році до рівня 2,865 пункти у 2018 році, показник збільшується на 0,219 пункти за весь досліджуваний період та на 0,208 пункти за період 2017-2018 рр.

Про ефективність господарських рішень свідчать показники рентабельності досліджуваного підприємства, що представлено у таблиці 2.7.

Таблиця 2.7

Показники рентабельності підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.

Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
	2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
1. Рентабельність продаж	-15,21%	3,86%	8,25%	-6,47%	-0,87%	14,34%	5,60%
2. Рентабельність операційної діяльності	1,33%	-2,80%	-1,62%	-5,71%	2,70%	1,37%	8,41%
3. Рентабельність діяльності до оподаткування	2,38%	4,70%	10,06%	-5,57%	0,24%	-2,14%	5,81%
4. Рентабельність капіталу (підприємства)	-25,22%	8,83%	10,05%	-10,35%	-1,66%	23,56%	8,69%
5. Рентабельність власного капіталу	-27,03%	9,42%	10,46%	-11,62%	-1,94%	25,09%	9,69%

Досліджуючи показники рентабельності необхідно відмітити, що досліджуване підприємство працювало прибутково лише за період 2015-2016 рр., при цьому значення показників у 2014, 2017 та 2018 рр. було від'ємним.

Досліджуючи рентабельність надання транспортних послуг (рентабельність продажу), слід відмітити, що у 2014 році значення показника становило -15,21%, у 2015 році показник склав 3,86% та найбільше значення показника було у 2016 році – 8,25%, проте у 2017 році показник був від'ємний і склав -6,47% та у 2018 році становив -0,87%.

Рентабельність операційної діяльності була додатною у 2014 році показник становив 1,33% та у 2018 році показник склав 2,7%, що свідчить

про ефективність операційних рішень керівництва підприємства.

Рентабельність капіталу та рентабельність власного капіталу була від'ємною у звітному 2018 році, що обумовлено наявністю збитку підприємства, відповідні показники становили 1,66% та 1,94%.

В цілому, узагальнюючи результати дослідження фінансового стану підприємства, необхідно відмітити високі показники фінансової стійкості та абсолютно фінансово стійке підприємство (проте зазначені показники знижуються), показники ліквідності та платоспроможності перевищують нормативні значення, проте у звітному році їх значення знижуються, знижуються частково показники ділової активності та у 2014, 2017 та 2018 рр. мали місце негативні показники рентабельності діяльності підприємства, що обумовлено збитковістю підприємства.

2.3. Оцінка ймовірності банкрутства та виявлення фінансових ризиків підприємства

Для дослідження ризиків підприємства ТОВ «Іден-Транс» здійснимо дослідження ймовірності банкрутства. Найбільш відомими моделями оцінки фінансового стану з акцентом на визначення ймовірності банкрутства є:

- модель діагностики фінансового стану підприємства Альтмана, котра розроблена із використання апарату множинного дискримінантного аналізу;

- модель Ліса, котра реалізує оцінювання схильності підприємства ТОВ «Іден-Транс» до банкрутства на основі показників ділової активності та рентабельності;

- модель Таффлера – Тішоу, визначається як чотирьохфакторна модель на основі оцінки платоспроможності;

- модель видатного вітчизняного науковця Терещенка О.О., котра визначена на основі дискримінантної функції.

Перш за все, здійснимо оцінювання ризику банкрутства підприємства ТОВ «Іден-Транс» на основі моделі Альтмана, котра визначається на основі п'яти чинників впливу, котрі представлено у таблиці 2.8.

Оцінка ймовірності виникнення банкрутства підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. (за методикою Альтмана)

Показник	Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
		2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
Відношення власного оборотного капіталу до сукупних активів	X ₁	0,627	0,368	0,288	0,369	0,334	-0,293	-0,035
Відношення чистого прибутку до сукупних активів	X ₂	-0,252	0,088	0,100	-0,103	-0,017	0,236	0,087
Відношення фінансового результату від звичайної діяльності до оподаткування до сукупних активів	X ₃	0,039	0,107	0,122	-0,089	0,005	-0,035	0,094
Відношення між власним і залученим капіталом	X ₄	13,940	14,912	24,524	8,122	5,892	-8,048	-2,230
Відношення чистого доходу (виручки) від реалізації продукції до сукупних активів	X ₅	1,658	2,286	1,217	1,600	1,909	0,251	0,309

Аналізуючи дані показники, котрі визначають ймовірність за моделлю Альтмана необхідно відмітити зниження показників відношення власного оборотного капіталу до сукупних активів (на 0,035 пункти) та показника - відношення між власним і залученим капіталом (на 2,23 пункти). Решта показників зростають, що позитивно впливає на узагальнюючий показник Z.

На основі представлених показників визначимо значення показника Z за

моделлю Альтмана:

$$Z_{2014} = 1,2 * 0,627 + 1,4*(-0,252) + 3,3 * 0,039 + 0,6 * 13,94 + 0,999 * 1,658 = 10,55$$

балів

$$Z_{2015} = 1,2 * 0,368 + 1,4*0,088 + 3,3 * 0,107 + 0,6 * 14,912 + 0,999 * 2,286 = 12,15$$

балів

$$Z_{2016} = 1,2 * 0,288 + 1,4*0,1 + 3,3 * 0,122 + 0,6 * 24,524 + 0,999 * 1,217 = 16,82 \text{ балів}$$

$$Z_{2017} = 1,2 * 0,369 + 1,4*(-0,103) + 3,3 * (-0,089) + 0,6 * 8,122 + 0,999 * 1,6 = 6,47$$

балів

$$Z_{2018} = 1,2 * 0,334 + 1,4*(-0,017) + 3,3 * 0,005 + 0,6 * 5,829 + 0,999 * 1,909 = 5,83$$

балів

В моделі Альтмана, коли значення Z переважає 2,91 балів, ймовірність виникнення банкрутства є досить низькою. Протягом досліджуваного періоду значення коефіцієнту Z хоча і переважає нормативне значення, відповідно у підприємства дуже низька ймовірність банкрутства, поряд із цим значення показника знижується практично у 3 рази із 16,82 бали у 2016 році до рівня 5,83 бали у звітному 2018 році. Таким чином, підприємство ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. у відповідності до методики Альтмана має дуже низьку ступінь ймовірності банкрутства, проте зниження показника обумовлює необхідність вдосконалення управління фінансовими ресурсами.

Наступним етапом аналізу стане дослідження ймовірності банкрутства підприємства у відповідності до моделі Ліса (таблиця 2.9).

Таблиця 2.9

Оцінка ймовірності виникнення банкрутства підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. (за методикою Ліса)

Показник	Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
		2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Відношення оборотного капіталу до всіх активів	X_1	0,627	0,368	0,288	0,369	0,334	-0,293	-0,035
Відношення	X_2	1,658	2,286	1,217	1,600	1,909	0,251	0,309

прибутку від реалізації до всіх активів								
---	--	--	--	--	--	--	--	--

продовження таблиці 2.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Відношення нерозподіленого прибутку до всіх активів	X ₃	-0,300	-0,361	0,000	0,148	0,238	0,538	0,090
Відношення власного капіталу до позичкового капіталу	X ₄	13,940	14,912	24,524	8,122	5,892	-8,048	-2,230

Аналізуючи дані представлені у таблиці 2.9. слід відмітити зниження показників відношення оборотного капіталу до всіх активів та відношення власного капіталу до позичкового капіталу, що свідчить про переорієнтацію підприємства на модернізацію основного капіталу та збільшення орієнтації на позичковий капітал, що негативно впливає на фінансовий стан підприємства та стимулює зниження показника Z.

Визначимо інтегральний показник Z у відповідності до моделі Ліса:

$$Z_{2014} = 0,063 * 0,627 + 0,092 * 1,658 + 0,057 * (-0,3) + 0,001 * 13,94 = 0,189 \text{ балів}$$

$$Z_{2015} = 0,063 * 0,368 + 0,092 * 2,286 + 0,057 * (-0,361) + 0,001 * 14,912 = 0,228 \text{ балів}$$

$$Z_{2016} = 0,063 * 0,288 + 0,092 * 1,217 + 0,057 * 0 + 0,001 * 24,524 = 0,155 \text{ балів}$$

$$Z_{2017} = 0,063 * 0,369 + 0,092 * 1,6 + 0,057 * 0,148 + 0,001 * 8,122 = 0,187 \text{ балів}$$

$$Z_{2018} = 0,063 * 0,334 + 0,092 * 1,909 + 0,057 * 0,238 + 0,001 * 5,892 = 0,216 \text{ балів}$$

У відповідності до моделі Ліса показник Z має критичне значення на рівні 0,037 пункти, протягом досліджуваного періоду підприємство мало високий фінансовий стан та ймовірність банкрутства не значна. Проте досліджуваний показник знижується із 0,228 пункти у 2015 році до рівня 0,155 пункти у 2016 році та 0,216 пункти у 2018 році.

Далі визначимо ймовірність банкрутства за моделлю Таффлера-Тішоу,

котра включає для розрахунку чотири показника фінансового стану, представимо дані у таблиці 2.10. Аналізуючи показники, необхідно відмітити зниження показника відношення оборотних активів до зобов'язань та зниження відношення власного капіталу до позичкового капіталу.

Оцінка ймовірності виникнення банкрутства підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. (за методикою Таффлера-Тішоу)

Показник	Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
		2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
Відношення прибутку від реалізації продукції до короткострокових зобов'язань	X ₁	0,33	-1,019	-0,502	-0,833	0,355	0,025	1,188
Відношення оборотних активів до зобов'язань	X ₂	9,362	5,861	7,358	3,362	2,299	-7,063	-1,063
Відношення короткострокових зобов'язань до всіх активів	X ₃	0,067	0,063	0,039	0,11	0,145	0,078	0,035
Відношення власного капіталу до позичкового капіталу	X ₄	13,94	14,912	24,524	8,122	5,892	-8,048	-2,230

Представимо значення Z при його розрахунку за методикою Таффлера-Тішоу:

$$Z_{2014} = 0,53 * 0,33 + 0,13 * 9,362 + 0,18 * 0,067 + 0,16 * 13,94 = 3,635 \text{ балів}$$

$$Z_{2015} = 0,53 * (-1,019) + 0,13 * 5,861 + 0,18 * 0,063 + 0,16 * 14,912 = 2,619 \text{ балів}$$

$$Z_{2016} = 0,53 * (-0,502) + 0,13 * 7,358 + 0,18 * 0,039 + 0,16 * 24,524 = 4,621 \text{ балів}$$

$$Z_{2017} = 0,53 * (-0,833) + 0,13 * 3,362 + 0,18 * 0,11 + 0,16 * 8,122 = 1,315 \text{ балів}$$

$$Z_{2018} = 0,53 * 0,355 + 0,13 * 2,299 + 0,18 * 0,145 + 0,16 * 5,892 = 1,456 \text{ балів}$$

Критичне значення Z-показника за даною моделлю становить 0,3 пункти.

Протягом досліджуваного періоду показник становив 3,635 пункти у 2014

році і зростає до рівня 4,621 пункти у 2016 році, поряд із цим значення показника знижується до рівня 1,456 пункти у 2018 році. Зниження показника обумовлюється зниженням ефективності фінансово-господарської діяльності та вимагає коригувальних дій у сфері управління. За досліджуваний період підприємство має високий рівень фінансового стану та невелику ймовірність банкрутства.

Останньою є модель оцінки ймовірності виникнення банкрутства підприємства за методикою Терещенка О.О., представимо вхідні дані для аналізу у таблиці 2.11.

Таблиця 2.11

Оцінка ймовірності виникнення банкрутства підприємства
ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр. (за методикою Терещенка О.О.)

Показник	Показник	Роки					Відхилення (+;-)	
		2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2014	2018/ 2017
Коефіцієнт покриття	X ₁	9,362	5,861	7,358	3,362	2,299	-7,063	-1,063
Коефіцієнт фінансової незалежності	X ₂	0,933	0,937	0,961	0,890	0,855	-0,078	-0,035
Коефіцієнт рентабельності операційного продажу за грошовим потоком	X ₄	-0,152	0,039	0,083	-0,065	-0,009	0,143	0,056
Коефіцієнт оборотності позичкового капіталу	X ₆	24,771	36,383	31,072	14,597	13,159	-11,612	-1,438
Рентабельність власного капіталу	X ₉	-0,270	0,094	0,105	-0,116	-0,019	0,251	0,097
Коефіцієнт оборотності оборотних активів	X ₁₀	2,646	6,208	4,223	4,342	5,723	3,077	1,382
Незмінний показник (k = 1,387)	A ₀	1,387	1,387	1,387	1,387	1,387	0,000	0,000

Дані аналітичної таблиці 2.11. засвідчують зниження показників –

коефіцієнту покриття (на 1,063 пункти за останні два роки), коефіцієнту фінансової незалежності (на 0,035 пункти за останні два роки), коефіцієнту оборотності позичкового капіталу (на 1,438 пункти за останні два роки).

Проаналізуємо показник Z у відповідності до моделі вітчизняного науковця Терещенка О.О.:

$$Z_{2014} = 0,306 * 9,362 + 0,331 * 0,933 + 1,309 * (-0,152) + 0,050 * 24,771 + 0,363 * (-0,27) + 0,258 * 2,646 - 1,387 = 3,411 \text{ балів}$$

$$Z_{2015} = 0,306 * 5,861 + 0,331 * 0,937 + 1,309 * 0,039 + 0,050 * 36,383 + 0,363 * 0,094 + 0,258 * 6,208 - 1,387 = 4,222 \text{ балів}$$

$$Z_{2016} = 0,306 * 7,358 + 0,331 * 0,961 + 1,309 * 0,083 + 0,050 * 31,072 + 0,363 * 0,105 + 0,258 * 4,223 - 1,387 = 3,972 \text{ балів}$$

$$Z_{2017} = 0,306 * 3,362 + 0,331 * 0,89 + 1,309 * (-0,065) + 0,050 * 14,597 + 0,363 * (-0,116) + 0,258 * 4,342 - 1,387 = 1,66 \text{ балів}$$

$$Z_{2018} = 0,306 * 2,299 + 0,331 * 0,855 + 1,309 * (-0,009) + 0,050 * 13,159 + 0,363 * (-0,019) + 0,258 * 5,723 - 1,387 = 1,716 \text{ балів}$$

Слід відмітити, що дана модель найбільше наближена до вітчизняних умов. Критичне значення показника Z у відповідності до моделі Терещенка О.О. складає 2 пункти, аналізуючи дані показника необхідно відмітити абсолютну фінансову стійкість підприємства за період 2014-2016 рр., проте за останні два роки значення показника знаходиться нижче нормативного і становить 1,66 балів у 2017 році та 1,716 балів у 2018 році і свідчить, що фінансова стійкість діяльності підприємства порушена, що обумовлено рядом причин, зокрема збитковістю підприємства, зростання орієнтації на позичковий капітал, зниження показників ліквідності та ділової активності, що вплинуло на інтегральний Z -показник підприємства.

Узагальнивши результати дослідження визначимо основні ризики в діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» за 2014-2018 рр.:

– фінансового профілю – збитковість підприємства протягом 2017-2018 рр., зростання орієнтації на позиковий капітал, наявність значної дебіторської та кредиторської заборгованостей, зниження показників ліквідності та фінансової стійкості, зниження швидкості оборотності активів, оборотних

коштів, кредиторської заборгованості;

– збутової діяльності – відсутність відділу збуту та просування послуг, незначні витрати на збут та рекламу, відсутність стимулів просування транспортних послуг, не повна завантаженість транспортних засобів, орієнтація на старі методи рекламування та збуту;

– економічного профілю – знецінення національної валюти, переорієнтація із фінансово стійкого підприємства, у котрого ймовірність банкрутства невисока до підприємства фінансова стійкість якого порушена, зростання витрат на оплату праці, матеріали та сировину, зростання собівартості надання послуг та ін.;

– ризик зниження ліквідності, обумовлений зменшенням здатності реалізовувати фінансування взятих на себе поточних зобов'язань, тобто необхідність покриття грошовими засобами вимог контрагентів;

– ризики поломки транспортних засобів, визначаються специфікою діяльності підприємства та обумовлюються необхідністю здійснювати поточний ремонт транспортних засобів, відповідно відбувається простій транспортного засобу та можливість отримання штрафних санкцій внаслідок не виїзду на маршрут;

– ризики пошкодження або повної втрати вантажу, обумовлюються можливими збитками підприємства внаслідок невиконання взятих на себе зобов'язань.

Зазначені ризики негативно впливають на реалізацію фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» обумовлюють необхідність коригування їх для забезпечення прибутковості діяльності підприємства у перспективному періоді.

Висновки до розділу 2

Отже, об'єктом дослідження нами обрано вітчизняне підприємство ТОВ «Іден-Транс», котре реалізує діяльність на ринку транспортних послуг здійснюючи пасажирські та вантажні перевезення.

Узагальнивши результати дослідження показників фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» необхідно відмітити негативну динаміку до зростання інших операційних витрат (собівартості послуг), наявність збитковості підприємства, що негативно вплинуло на показники рентабельності активів та продажу, а також зростання зобов'язань підприємства. До позитивного в діяльності даного підприємства необхідно віднести зростання вартості активів, збільшення чистого доходу від реалізації транспортних послуг, орієнтацію на власний капітал (забезпечення фінансової автономії) підприємства. В подальшому підприємству ТОВ «Іден-Транс» необхідно акцентувати увагу на забезпечення зростання продуктивності праці, зростання обсягів реалізації послуг та наявність чистого прибутку.

Узагальнюючи результати дослідження показників фінансового стану підприємства, необхідно відмітити високі показники фінансової стійкості та абсолютно фінансово стійке підприємство (проте зазначені показники знижуються), показники ліквідності та платоспроможності перевищують нормативні значення, проте у звітному році їх значення знижуються, знижуються частково показники ділової активності та у 2014, 2017 та 2018 рр. мали місце негативні показники рентабельності діяльності підприємства, що обумовлено збитковістю підприємства.

На основі оцінки інтегрального показника Z моделей дослідження ймовірності банкрутства підприємства нами відмічено, що розрахунки представлені у трьох моделях (Альтмана, Ліса, Тіффлера-Тішшоу – адаптовані під зарубіжні підприємства) вказують на малу ймовірність банкрутства підприємства, при цьому узагальнюючи показника значно знижується. Розрахунки у відповідності до методики оцінки ймовірності банкрутства запропонованою Терещенком О.О. (найбільш адаптованої до національного ринку) відзначають абсолютну фінансову стійкість підприємства за період 2014-2016 рр., проте за останні два роки значення показника знаходиться нижче нормативного і становить 1,66 балів у 2017 році

та 1,716 балів у 2018 році і свідчить, що фінансова стійкість діяльності підприємства порушена, що обумовлено наявністю ризиків:

- фінансового профілю – збитковість підприємства протягом 2017-2018 рр., зростання орієнтації на позиковий капітал, наявність значної дебіторської та кредиторської заборгованостей, зниження показників ліквідності та фінансової стійкості, зниження швидкості оборотності активів, оборотних коштів, кредиторської заборгованості;

- збутової діяльності – відсутність відділу збуту та просування послуг, незначні витрати на збут та рекламу, відсутність стимулів просування транспортних послуг, не повна завантаженість транспортних засобів, орієнтація на старі методи рекламування та збуту;

- економічного профілю – знецінення національної валюти, переорієнтація із фінансово стійкого підприємства, у котрого ймовірність банкрутства невисока до підприємства фінансова стійкість якого порушена, зростання витрат на оплату праці, матеріали та сировину, зростання собівартості надання послуг та ін.;

- ризик зниження ліквідності, обумовлений зменшенням здатності реалізувати фінансування взятих на себе поточних зобов'язань, тобто необхідність покриття грошовими засобами вимог контрагентів;

- ризики поломки транспортних засобів, визначаються специфікою діяльності підприємства та обумовлюються необхідністю здійснювати поточний ремонт транспортних засобів, відповідно відбувається простій транспортного засобу та можливість отримання штрафних санкцій внаслідок не виїзду на маршрут;

- ризики пошкодження або повної втрати вантажу, обумовлюються можливими збитками підприємства внаслідок невиконання взятих на себе зобов'язань.

Зазначені ризики негативно впливають на реалізацію фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» обумовлюють необхідність коригування їх для забезпечення прибутковості діяльності

підприємства у перспективному періоді.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНИМИ РИЗИКАМИ НА ПІДПРИЄМСТВІ ТОВ «ІДЕН-ТРАНС»

3.1. Механізми управління економічними ризиками підприємства

Аналіз здійснений у розділі 2 вказує на необхідність реалізувати систему управління протидією ризиками на підприємстві ТОВ «Іден-Транс», що дозволить їх мінімізувати і в подальшому ефективно контролювати.

Важливо в діяльності досліджуваного підприємства застосувати систему адаптивного управління ризикованими процесами, яка передбачає управління підприємством, що стимулює його використовувати механізми адаптування визначеного на основі постійного відстежування відповідності фактичного рівня адаптування нормативному, при цьому вносити повноцінні та своєчасні зміни в поточні, оперативні, а також стратегічні плани діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» з ціллю забезпечити розвитку суб'єкта, постійного підтримання та досягнення бажаного рівня конкурентоспроможності.

Адаптивна концепція дієвого та сучасного управління ризиком реалізується як процес, а не одноразовий акт. Відповідний процес активного нівелювання ризику проходить паралельно операційній господарській діяльності підприємства. Відповідне адаптування ризик-менеджменту підприємства ТОВ «Іден-Транс» передбачає реалізацію ряду заходів пристосування до реальних змін у зовнішньому та внутрішньому середовищі функціонування з можливим коригуванням оперативних завдань, планів, цілей у залежності від обставин та ситуації [22, с.105].

Різноманітність методів в управлінні економічними ризиками є надзвичайно різноманітною і має значну варіативність, котра залежить від фінансового, ринкового становища, виробничо-господарського механізму. Відповідно, механізму управління ризиками на досліджуваному підприємстві буде ефективним, якщо застосовувати інструменти адаптивного підходу в

управління ризиками (рис.3.1).



Рис. 3.1. Функціонально-економічна схема системи управління економічними ризиками підприємства ТОВ «Іден-Транс» [адаптовано автором на основі [67, с.103]]

Для необхідності швидкого реагування на різкі зміни внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства ТОВ «Іден-Транс» важливо використовувати методи адаптивного управління економічними ризиками. Мета даного управління – зниження або повне усунення несприятливого впливу зазначених змін в системі управління. Відповідно адаптивні заходи управління можна вважати розвитком системи ситуаційного управління, що характеризується значною гнучкістю рішень, зниженням тривалості управління підприємством, наявністю системи контролю та ефективним зворотнім зв'язок. Відповідно, антикризовий підхід передбачає необхідність появи та ймовірні наслідки кризових явищ в діяльності підприємства.

Зазначений підхід передбачає систему оперативних та стратегічних заходів, котрі спрямовані на фінансову стабілізацію та діагностику банкрутства підприємства. Щодо досліджуваного підприємства, то відповідні заходи повинні включати поряд із системою ризик-менеджменту, також оптимізацію матеріальних, інформаційних та фінансових потоків та обрання стратегії фінансування, і визначення комплексу юридичних та організаційних заходів в аспекті забезпечення захисту бізнесу від негативних ситуацій.

Процесний підхід визначається виділенням різноманітних бізнес-процесів, їх оцінювання та подальше удосконалення. Даний підхід дозволяє сформуванню резерви для забезпечення зростання конкурентних переваг підприємства, та зростання ефективності роботи підприємства, стимулює координацію взаємодією різноманітних підрозділів підприємства, забезпечувати покращення якості транспортних послуг та подальшого обслуговування споживачів послуг в умовах динамічного та нестабільного фінансово-економічного середовища функціонування підприємства ТОВ «Іден-Транс».

В даному контексті, механізми оптимізації бізнес-процесів включають різноманітні елементи процесного підходу до здійснення управління, котрі адаптовані до умов діяльності транспортного підприємства[67, с.105].

Інноваційний підхід до ризик-менеджменту визначає реалізації

підприємством власних конкурентних переваг, що ґрунтуються на широкому використанні новітніх технологій, кваліфікованих працівників та інноваційних підходів у системі менеджменту. Поступовий розвиток підприємства ТОВ «Іден-Транс» визначається можливістю використання інноваційного потенціалу та постійною інноваційною активністю, що стимулює зростання продуктивності праці, збільшення конкурентоспроможності продукції та динамічних процесів на внутрішньому і зовнішньому ринках. Поряд із цим реалізувати створення інноваційної транспортної інфраструктури для забезпечення якості послуг та оперативності їх виконання [25, с.266].

Важливими складовими у механізмі ризик-менеджменту, котрий дозволить стимулювання досягнення необхідного результату – це стратегічно орієнтована довгострокова підтримка процесів управління ризиками управлінським персоналом підприємства. Відповідно, розуміння управлінського персоналу прийняття та вагомість стимулювання створення такої системи визначає передумови створення такого механізму та гарантує йому підтримку з боку керівництва підприємства ТОВ «Іден-Транс».

Управління ризиками такий процес, котрий повинен розпочинатися на стадії розробки загальної стратегії підприємства, із участю засновників та власників підприємства, адже безпосередньо власники повинні задати планку ризик – апетиту, відповідно максимально допустимий рівень ризику на який готове йти досліджуване підприємство.

Також стратегічним кроком на шляху до створення системи управління ризиками є створення нормативно-правової-методичної бази управління ризиками в межах даного підприємства, котра б дозволила організаційно забезпечити процес управління, при цьому чітко визначивши функції та обов'язки кожного із учасників даної системи, розмежовуючи їх.

Інтегрованість системи ризик менеджменту підприємства ТОВ «Іден-Транс» переорієнтовує на імплементацію у вже існуючі управлінські структури та різноманітні бізнес-процеси даного підприємства системи

управління ризиками. Зазначений метод найбільш є прийнятним для середніх та дрібних підприємств до яких і відноситься досліджуване підприємство, оскільки зазначені суб'єкти при реалізації відносин мають у власному розпорядженні обмежені ресурси, котрі сформовані для формування відповідних структурних підрозділів у межах організаційної структури управління. В аспекті мінімізації фінансових ризиків підприємства ТОВ «Іден-Транс» слід запропоновувати різноманітні засоби нейтралізації даних ризиків. Тобто сформувати повноцінний механізм нейтралізації, що матиме високий ступінь альтернативності управлінських рішень, що залежатимуть від реалізації фінансової діяльності та активізації фінансових можливостей. Зазначений механізм передбачає використання різноманітних прийомів та методів їх зниження (рис.3.2).

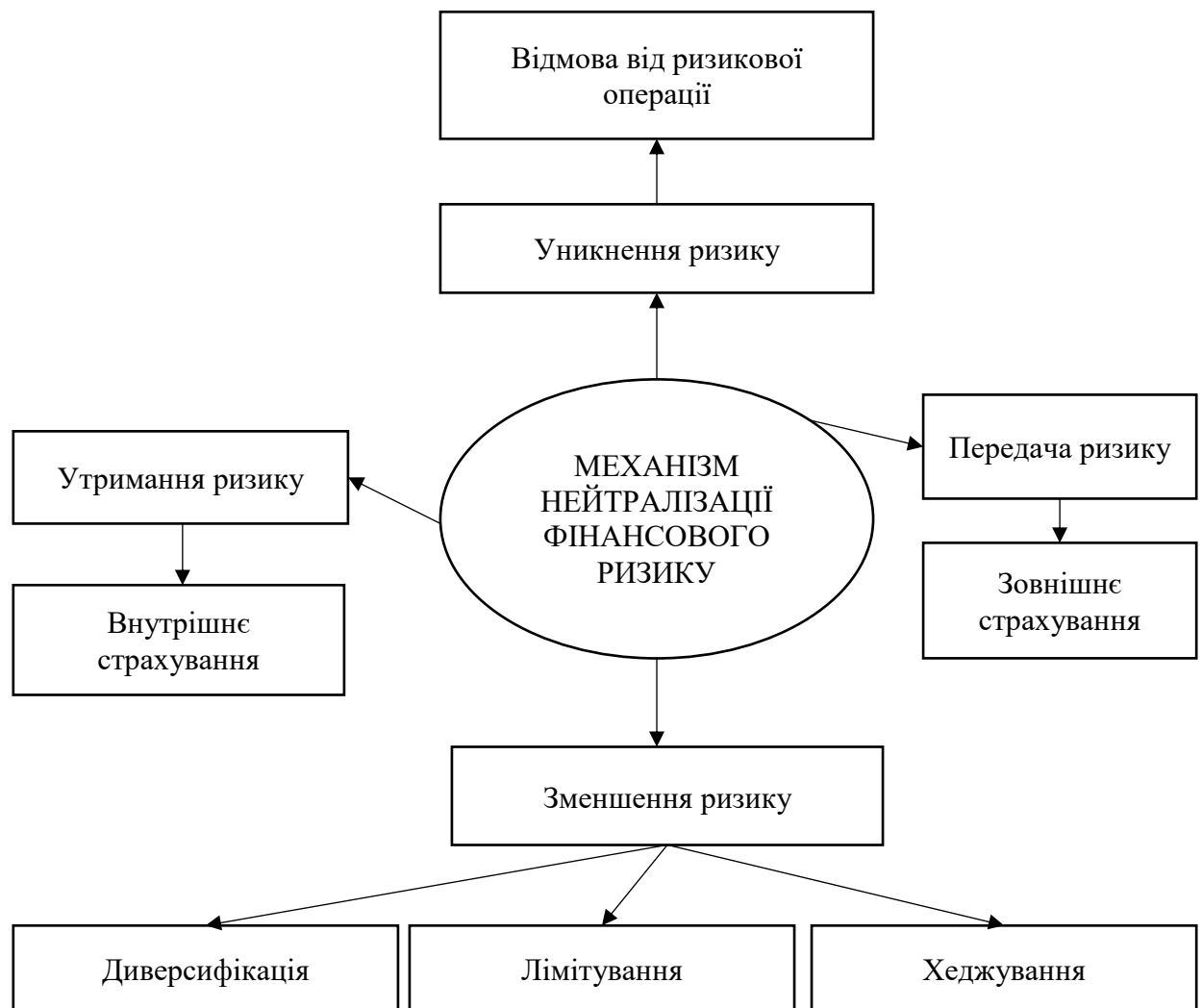


Рис.3.2. Механізм нейтралізації фінансових ризиків ТОВ «Іден-Транс»

Їх вибір у процесі реалізації управління ризиками в значній мірі залежить від особливостей фінансово-господарської діяльності досліджуваного підприємства. Основними механізмами нейтралізації є утримання, уникнення, передача та мінімізація рівня ризику.

Процес уникнення ризику передбачає розробку різноманітних заходів внутрішнього характеру, котрі в повній мірі виключають відповідний різновид фінансового ризику. Зазначений метод передбачає повне уникнення непередбачених ситуацій в аспекті зниження втрат, котрі пов'язані із виникненням фінансових ризиків, при цьому за рахунок уникнення знижуватимуться можливості отримання більшого прибутку.

Утримання ризику передбачає поєднання із внутрішнім страхуванням. В даному аспекті мінімізація, тобто зниження рівня ризиків здійснюється через механізми лімітування, хеджування та диверсифікації ризиків. Досить вагомим є використання лімітування, що дозволяє знизити ризик встановивши ліміти операцій, тим самим знизивши рівень ризику їх проведення.

Передача фінансового ризику може поєднуватися із здійсненням процедури зовнішнього страхування, котре здійснюється за визначеними напрямками, наприклад передача ризикових подій (зростання рівня дебіторської заборгованості) шляхом укладення договору факторингу із банківською установою.

Також можливо прийняти ризик на себе передбачивши додатковий резерв на ризикові події. Прийняти на себе ризик означає, що у даному випадку усі витрати покриватимуться із будь-яких ресурсів, котрі залишатимуться під настання фінансового ризику.

Зазначені вище методи стимулюють зниження ймовірності виникнення ризикових подій та нівелюють ймовірність значних збитків в разі виявлення ризиків на підприємстві ТОВ «Іден-Транс». Проте не слід забувати про створення спеціальних фондів та страхових резервів компенсування ризиків у випадку коли ризикова подія матиме місце або уже настала. В даному

аспекті важлива роль відводиться страхуванню ризиків, як важливому методу в системі ризик-менеджменту (рис.3.3).



Рис. 3.3. Форми внутрішнього страхування фінансових ризиків на підприємстві ТОВ «Іден-Транс»

В разі недостатності сформованих коштів для резервування, ризик не доцільно утримувати, оскільки втрати можуть бути більші ніж рівень резервів, відповідно, в даному випадку доцільним є передача ризику страховій компанії.

З огляду на вищезазначене, необхідно відмітити, що систему ризик-менеджменту підприємства ТОВ «Іден-Транс» необхідно розглядати як інтегровану систему, котра передбачатиме різноманітні варіанти дій при виникненні ризикової ситуації, відповідно поряд із адаптивним управління фінансовими ризиками важливо використати можливі варіанти страхування,

уникнення та формування резерву під ризику для мінімізації їх впливу або повного нівелювання ризиків в операційній діяльності.

3.2. Розробка моделі моніторингу в контексті управління економічними ризиками на підприємстві

Поряд із побудовою повноцінної системи управління ризиками досліджуваного підприємства ТОВ «Іден-Транс» важливим є побудова системи моніторингу (контролю) ступеня ризику, при чому дана система повинна визначати тип ризику, дослідження ймовірності їх настання, визначення особливостей прийняття управлінських рішень при тому чи іншому ступеню ризиків, а також аналізу отриманих результатів для подальших дій в аспекті ліквідації ризиків.

Реалізація моніторингу фінансових ризиків діяльності підприємства передбачає сукупність контрольних та інформаційно-аналітичних заходів, в аспекті управління ризиками фінансового профілю. Зміст та сутність даного типу ризиків передбачає початковий збір та подальшу обробку необхідної інформації в аспекті визначення показників, а також надання різного роду результатів оцінювання відхилень, аналіз ступеня їх впливу на обсяг та структуру витрат підприємства ТОВ «Іден-Транс», генерування та аналізування виважених управлінських рішень, котрі є необхідними для повного та оперативного пристосування досліджуваного підприємства до різноманітних змін його внутрішнього та зовнішнього середовища діяльності.

Функціональне наповнення системи моніторингу фінансових ризиків на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» повинно передбачати більше наповнення ніж визначений простий комплекс різноманітних та різнопланових заходів в аспекті відстеження поточних умов реалізації господарської діяльності. Поряд із цим, важливою умовою є структуризація інформаційної бази відносно повної класифікації та повного відображення усіх чинників ризику, котрі повинні бути визначені при побудові якісної системи моніторингу, а також визначення закономірностей та характеру реалізації змін інтенсивності

взаємного впливу зазначених чинників фінансового ризику на діяльність досліджуваного підприємства в цілому та безпосереднього впливу одного на іншого [44].

У додатку Р представлена комплексна система реалізації моніторингу фінансових ризиків на підприємстві ТОВ «Іден-Транс», котра визначає основні цілі функціонування підприємства, ймовірні відхилення кількісних та якісних характеристик фінансових ризиків.

Також у додатку С представлена характеристика визначальних блоків здійснення системи моніторингу ризиків фінансової діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс», а також поданий ряд методичних рекомендації для формування такої системи та визначення складу управлінських дій в аспекті її впровадження.

В цілому, необхідно відзначити, що система моніторингу фінансових ризиків (додаток Р) передбачає комплекс різноманітних стадій здійснення аналізу фінансових ризиків, а також визначає глибину та спрямованість впливу фінансових ризиків на результати діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс».

Основними елементами представленої системи є дослідження типу ризиків за сферою їх виникнення, глибиною прояву та характером впливу: оцінювання кількісних та якісних параметрів ризику, вибір ймовірних управлінських рішень в аспекті нівелювання або мінімізації негативного впливу ризиків, завершальну оцінку фінансових результатів та аналіз ефективності управління фінансовими ризиками на підприємстві.

При здійсненні аналізу чинників внутрішнього та зовнішнього середовища необхідно виділити ті фактори, котрі найбільш негативно впливають на результати фінансово-господарської діяльності та фінансовий стан досліджуваного підприємства ТОВ «Іден-Транс». Сукупність таких факторів та їх складових і формує систему чинників фінансового ризику (додаток Р, п.1.1) [35, с.12].

Досліджуючи ключові складові фінансового ризику важливо їх

розглядати в залежності від джерела їх утворення, тобто чи зумовлена їх поява чинниками зовнішнього середовища, або виникають внаслідок внутрішньої діяльності досліджуваного підприємства. До факторів фінансового ризику зумовлених зовнішнім середовищем нами віднесено – зміну курсів валют та інфляційні чинники, інвестиційний клімат та кредитна політика в країні, система митно-тарифного регулювання та оподаткування (додаток Р, п.1.2).

До факторів фінансового ризику внутрішнього середовища нами віднесено – рівень фінансової стійкості та платоспроможності, структура активів та рівень їх ліквідності, оборотність активів та показники ділової активності, наявність чистого прибутку та показники рентабельності підприємства (додаток Р, п.1.2).

Здійснивши дослідження основних складових фінансового ризику побудуємо профіль фінансового ризику, при цьому визначимо тип та граничний рівень ризику(додаток Р, п.1.3 та 1.4). Виходячи із експертних методів оцінювання ризиків можливо визначити вірогідність настання та узагальнюючі наслідки впливу чинників фінансового ризику (додаток Р, п.2.1 та 2.2).

На стадії прийняття та реалізації визначених управлінських рішень реалізується процес запобігання виникнення ризиків, а також забезпечення достатньої гнучкості реалізації системи моніторингу ризиків відбувається посилення різноспрямованого характеру функціонування даної системи.

Користувачами інформації можуть бути працівники підрозділів досліджуваного підприємства із різноманітними повноваженнями та мірою відповідальності (додаток Р, п.1.1-3.3) [44].

Окрім цього побудова якісної системи моніторингу ризиків на етапі прийняття управлінських рішень, щодо запобігання впливу ризиків має забезпечувати розподіл повноважень між виконавцями та враховувати концептуальний підхід, якого дотримується підприємство при формуванні структури моніторингу фінансових ризиків на підприємстві ТОВ «Іден-

Транс». Значний вплив, цілісність та повнота охоплення системи моніторингу фінансових ризиків підприємства ТОВ «Іден-Транс» залежить від вибору нормативно-методичної бази проведення моніторингу ризиків (додаток Р, п.4.1-4.4).

Застосування розрахунково-аналітичного інструментарію дослідження показників діяльності підприємства та особливості бізнес-процесів на підприємстві повинно коригуватися у відповідності до поставлених планів і параметрів даної системи.

В разі, якщо фінансово-економічна діяльність підприємства ТОВ «Іден-Транс» постійно знаходиться під впливом чинників, коливання котрих дуже проблематично може сприйнятись управлінським персоналом, в такому разі необхідним є передбачення відповідної нормативно-методичної бази, котру слід доповнити визначеною системою заходів, до активізації якої необхідно вдаватися при настанні певних обставин.

Оперативність сприйняття та реагування на ризики в системі моніторингу є найбільш важливим завданням даної системи. Зміст зазначеної властивості передбачає визначення у поточний момент часу характеру завдань та цілей, котрі поставлені у системі планів підприємства, а також наявних у його розпорядженні вільних фінансових ресурсів. Від зазначеної системи моніторингу слід очікувати визначення відхилення від планових показників, причин настання такого відхилення, а також оперативне визначення наслідків, котрі можуть виникати в результаті даних відхилень. Реалізація оперативного контролю за виконанням запланованих показників є ключовою ланкою в системі регулювання, оскільки відображає стан надходження та використання фінансових ресурсів на підприємстві, ритмічність процесів виробництва у порівнянні із запланованими параметрами [35, с.13].

В цілому, реалізації такого контролю повинні відбуватись синхронно із реалізацією фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» та повинна виступати джерелом отримання інформації для

обґрунтування виважених управлінських рішень в аспекті управління фінансовими ризиками.

При цьому важливе значення має прозорість та оперативність отримання інформації про стан та наслідки впливу чинників ризику на діяльність підприємства.

3.3. Засоби удосконалення системи надання транспортних послуг підприємством – напрямок покращення фінансового стану та нівелювання ризиків операційної діяльності

Дослідивши діяльність автотранспортного підприємства ТОВ «Іден-Транс» за період 2014-2018 рр. нами відмічено негативні результати роботи даного підприємства, а саме зростання збитковості та зниження загального рівня ефективності господарської діяльності, тому в перспективному періоді основний акцент аналізованому підприємству слід сконцентрувати на удосконаленні системи надання послуг в цілому та підвищенні якості надання послуг пасажирського автомобільного транспорту зокрема.

Якість транспортної послуги виступає важливою складовою функціонування підприємства ТОВ «Іден-Транс», при цьому зростання обумовлено рядом чинників суб'єктивного та об'єктивного характеру.

До об'єктивних необхідно віднести – посилення ринкового характеру транспортних послуг, що активно сприятиме зростанню конкурентоспроможності підприємства, зростання рівня транспортних послуг за рахунок комфортабельності, збільшення тоннажності, можливості транспортування різноманітних вантажів, збільшення доходів споживачів транспортних послуг та їх диференціація.

Інша група чинників носить суб'єктивний характер і передбачає зростання частки ринку, вища лояльність споживачів транспортних послуг, вища лояльність працівників, зростання дивідендів від інвесторів, менша залежність від конкурентного ринку та цінової конкуренції.

Зазначені чинники надзвичайно важливо врахувати при удосконаленні системи надання різного роду послуг транспортним підприємством ТОВ «Іден-Транс», про цьому система якості послуг повинна коригуватися у

відповідності рекомендацій МС ІСО 9000 версії 2000 та у відповідності до специфіки роботи досліджуваного підприємства.

Пропонується система об'єктів управління якістю транспортних послуг підприємства ТОВ «Іден-Транс» представлена на рис.3.4.

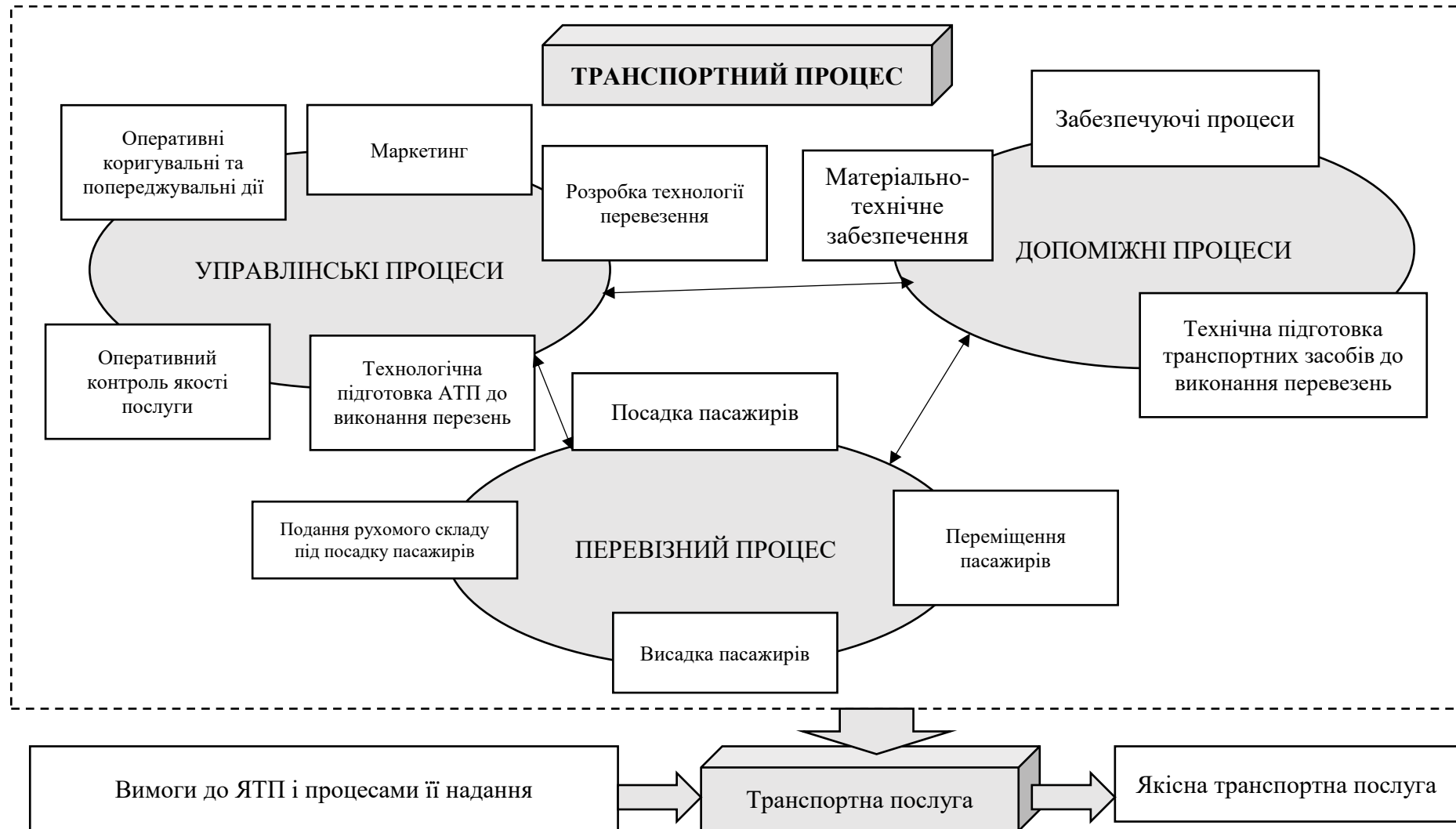


Рис 3.4. Процеси та підпроцеси формування якості транспортної послуги підприємства ТОВ «Іден-Транс» [адаптовано автором на основі [5, с.53]]

Система управління якісними параметрами транспортної послуги підприємства ТОВ «Іден-Транс» повинна передбачати наявність двох взаємопов'язаних підсистем – керуючої (суб'єкту управління) та керованої (об'єкту управління). Керуючу підсистему досліджуваного підприємства важливо будувати із врахуванням взаємозв'язку обох циклів управління – розширеного та елементарного.

При чому, елементарний цикл виступає оперативним в аспекті розширення, в незалежності до його ієрархії в структурі управління. А у розширеному циклі відображаються функції, котрі пов'язані із актуалізацією та розробкою результативної системи управління якістю транспортних послуг даного підприємства, а елементарні цикли відповідають управлінню якістю окремі різновидів процесів здійснення зазначеного управління.

Надалі необхідним є формування системи управління якістю послуги досліджуваного підприємства із застосування операторів декомпозиції, щодо яких виділяють спеціальні функції управління якістю послуг за наступними ознаками: рівень функціонування – функції тактичного, оперативного та стратегічного управління, різновиди функціональних зв'язків – функції горизонтальної та вертикальної координації, вид діяльності – функції управління якістю, управлінської та допоміжної діяльності, реалізації перевізного процесу.

Подальшу декомпозицію функцій керування створено через компонування їх у три ключові блоки: перший - перетворювальний $\text{\textcircled{R}}$, другий - інформаційно-контрольний (I), третій - визначальний (D).

Визначальний блок передбачає функції планування та аналізу, перетворювальний – мотивації, регулювання та організації, інформаційно – контрольний – збирання та оброблення інформації, а також здійснення управлінського контролю. Саме контроль виступає важливою функцією системи управління якістю і засобом організації зворотних зв'язків, за рахунок яких керуюча підсистема отримує інформацію про хід її виконання. Ідея формування системи контролю базується на змісті його виходів та входів, а також побудови внутрішньої структури, котра подана як взаємозв'язок об'єктів, засобів

контролю, різноманітних технологій його проведення, контрольованих показників і виконавців на різних рівнях управління (стратегічному, тактичному та оперативному).

Об'єктом здійснення поточного контролю виступає надана підприємством ТОВ «Іден-Транс» транспортної послуги, процеси її надання (управлінський, допоміжний, перевізний процеси). Контрольованими показниками транспортної послуги підприємства, котрі безпосередньо впливають на явність транспортної послуги є показники що знайшли своє відбиття у пропонованій організаційній моделі представлений на рисунку 3.4.

В даному аспекті необхідно відзначити, що контрольованими показниками перевізного процесу на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» є вимоги якості транспортування пасажирів та вантажів, а також реалізація процесів управління – показники діяльності різноманітних служб, котрі формують якість; процесів допоміжної діяльності – процеси матеріально-технічного забезпечення, технічна підготовка транспортних засобів, різноманітні забезпечуючі процеси. До них також слід віднести, якість сировини та матеріалів, що надходять на підприємство ТОВ «Іден-Транс», надійність та справність транспортного парку, кількість та якість кадрів, що обслуговують маршрути перевезення. Функції виконавців оперативного контролю повинні бути розподілені за різноманітними рівнями управління та об'єктами здійснення контролю. В цілому запропонована модель впровадження та контролю якості надання автотранспортних послуг підприємства ТОВ «Іден-Транс» повинна забезпечити конкурентоспроможні послуги, які будуть в основі мати належний рівень контролю за ними, що в кінцевому випадку вплине на фінансові результати зазначеного підприємства.

Висновки до розділу 3

Для забезпечення фінансової стабільності в аспекті управління ризиками фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» нами пропонується реалізація ряду заходів, а саме:

А. Для необхідності швидкого реагування на різкі зміни внутрішнього та

зовнішнього середовища підприємства ТОВ «Іден-Транс» важливо використовувати методи адаптивного управління економічними ризиками. Мета даного управління – зниження або повне усунення несприятливого впливу зазначених змін в системі управління. Відповідно адаптивні заходи управління можна вважати розвитком системи ситуаційного управління, що характеризується значною гнучкістю рішень, зниженням тривалості управління підприємством, наявністю системи контролю та ефективним зворотнім зв'язком. Відповідно, антикризовий підхід передбачає необхідність появи та ймовірні наслідки кризових явищ в діяльності підприємства.

Б. Систему ризик-менеджменту підприємства ТОВ «Іден-Транс» необхідно розглядати як інтегровану систему, котра передбачатиме різноманітні варіанти дій при виникненні ризикової ситуації, відповідно поряд із адаптивним управлінням фінансовими ризиками важливо використати можливі варіанти страхування, уникнення та формування резерву під ризики для мінімізації їх впливу або повного нівелювання ризиків в операційній діяльності. Поряд із побудовою повноцінної системи управління ризиками досліджуваного підприємства ТОВ «Іден-Транс» важливим є побудова системи моніторингу (контролю) ступеня ризику, при чому дана система повинна визначати тип ризику, дослідження ймовірності їх настання, визначення особливостей прийняття управлінських рішень при тому чи іншому ступеню ризиків, а також аналізу отриманих результатів для подальших дій в аспекті ліквідації ризиків.

В. Удосконалення системи надання послуг в цілому та підвищенні якості надання послуг пасажирського автомобільного транспорту зокрема. Необхідним є формування системи управління якістю транспортної послуги досліджуваного підприємства із застосування операторів декомпозиції, щодо яких виділяють спеціальні функції управління якістю послуг за наступними ознаками: рівень функціонування – функції тактичного, оперативного та стратегічного управління, різновиди функціональних зв'язків – функції горизонтальної та вертикальної координації, вид діяльності – функції управління якістю, управлінської та допоміжної діяльності, реалізації перевізного процесу.

РОЗДІЛ 4

СПЕЦІАЛЬНА ЧАСТИНА

4.1. Оцінка сучасного стану транспортних перевезень на вітчизняному ринку транспортних послуг

Діюча вітчизняна транспортна система представлена різноманітними різновидами транспорту – залізничний, авіаційний, морський та автомобільний. При чому вирішальне значення має саме автомобільний транспорт, який найбільш поширений, відносно недорогий та найбільш доступний широкому колу споживачів, адже з року в рік вартість транспортних засобів зменшується, з'являються різноманітні автотранспортні засоби під різні бюджети. Також значною його перевагою є можливість переміщення вантажів безпосередньо до замовника.

Автомобільний транспорт реалізовує обслуговування сільськогосподарських, торговельних та комунально-побутових підприємств, а також забезпечує перевезення людей. Сьогодні в нашій країні протяжність автошляхів становить близько 170 тисяч кілометрів, проте нажалі їх якість не відповідає європейським стандартам, а в більшості випадків є незадовільною. Як наслідок, невідповідності доріг та відсутності відповідного сервісу на дорогах, зростання цін на паливо-мастильні матеріали автотранспорт виступає чи не найбільш дорожчим різновидів транспорту для перевезення вантажів.

Вітчизняний транспорт забезпечує не лише власні, але й транзитні потреби для переміщення вантажів через територію України, адже наша держава має дуже зручне і вигідне географічне положення та слугує основою транспортного коридору із Сходу на Захід та навпаки. Зовнішньоекономічна діяльність із використанням транспортних засобів стає основою для поповнення бюджету валютною виручкою, митними платежами та іншими додатковими надходженнями [5, с.54].

Дослідимо різноманітні статистичні показники, котрі якісно характеризують ринок транспортних перевезень в Україні.

Визначимо індекси обсягів переміщень пасажирів транспортом загального користування і з врахуванням перевезень автомобільним транспортом із врахуванням перевезень, виконаних підприємствами та підприємцями (рис.4.1).



Рис.4.1. Індекси обсягів переміщень пасажирів транспортом загального користування і з врахуванням перевезень автомобільним транспортом із врахуванням перевезень, виконаних підприємствами та підприємцями[48]

З року в рік збільшується розміри перевезень пасажирів, в розрізі транспортної галузі в Україні в цілому та автомобільному транспортні зокрема, що представлено на рисунку 4.2.



Рис.4.2. Динаміка перевезення пасажирів автомобільним та загальним транспортом в Україні, млн.осіб. [48]

Дані рисунку засвідчують, що протягом досліджуваного періоду орієнтовно 50% пасажирських перевезень реалізується автомобільним транспортом, котрий знаходиться на першому місці по пасажиропотоку, на другому місці – тролейбуси, на третьому – трамваї та метрополітени.

Частка автомобільного транспорту у загальних пасажирських перевезеннях складала 38,2%, при цьому пасажирооборот з року в рік збільшується в загальному і автомобільним транспортом зокрема (рис.4.3).



Рис.4.3. Динаміка пасажирських перевезень в цілому та автомобільним транспортом зокрема в Україні, млрд. пас. км. [48]

Протягом 2011 – 2015 рр. значно збільшилася транспортна рухомість населення, практично у два рази, при цьому у 2010 році коефіцієнт рухомості населення на авто транспортні був значно нижчий ніж на залізничному транспорті, а протягом 2011 – 2017 рр. тенденція не змінювалася, при чому відбувалося вирівнювання значення, що підтверджується вищезазначеною інформацією.

Досліджуючи рухомість населення України та по регіонах має значний ступінь неоднорідності, при чому коефіцієнт становив 188%, тобто максимальний при здійсненні міжнародних перевезень, де із 66,8%

пасажирів, більшість із них припадає на ряд областей – Львівську, Харківську, Житомирську, Волинську, Одеську та місто Київ, при чому міське сполучення має коефіцієнт варіації, котрий становить 36,5%.

Структура потреб на внутрішніх перевезеннях пасажирів за видами сполучення наступне: міське - 77%, приміське – 18,6%, міжміське становить 4,4% у міжнародних сполученнях, при чому частка перевезень пасажирів автотранспортом складала 0,04%. Міжміські перевезення з року в рік зменшуються, в тому числі і зменшується за рахунок зниження переміщень автомобільним транспортом (автобуси) (рис.4.4).



Рис.4.4. Стан та динаміка транспортних міжміських перевезень (в тому числі і автотранспортом) в Україні, млн.км. [48]

За величиною вантажних перевезень автомобільний транспорт знаходиться на третьому місці в Україні після залізничного та трубопровідного. Враховуючи більше перевезення хімічних та мінеральних добрив, а також розвиток аграрного виробництва, більшість перевезень реалізується все ж таки залізничним транспортом, в даному контексті його необхідно корелювати із іншими видами транспорту та також і автомобільного транспорту на 2% усіх вантажів.

Дані проведених досліджень засвідчують, що протягом 2011 – 2014 рр. спостерігається зростання попиту на автомобільні перевезення різноманітних вантажів, при цьому обсяг виконаної роботи за досліджений період збільшився

до 1261 млн.т., що становило 68,6% від загального розміру усіх перевезень вантажів по нашій країні, а у 2015 році спостерігалось зниження показника до рівня 1131 млн.т. перевезень. За період 2011-2014 рр. вантажообіг автотранспортного парку збільшився більш ніж у 3 рази, при цьому спостерігається зростання питомої ваги усіх різновидів транспорту із 4,9% до рівня 14,7%, при цьому у 2,1 рази зросла середня дальність здійснення перевезень, а у 2014 році спостерігалось зменшення вказаних показників на 10%, а у 2017 році відбувалося зростання показників перевезень.

Протягом періоду 2011-2017 рр. у середньому в Україні до половини сумарного вантажопотоку склав автотранспорт. За питомою вагою імпорту-експорту транспортних послуг, величина експорту становила 3301,6 млн \$, або 55,8% у 2016 році, з яких експорт автотранспортних послуг складав 237,9 млн \$, або 4,5 % сумарного обсягу експорту, при цьому імпорт становив 989,3 млн \$., або 18,6 % загального імпорту, із них автотранспортом складав 114,9 млн \$., або 11,6 % [48].

Транзит автомобільним транспортом вантажів протягом періоду 2011 – 2015 рр. збільшився більш ніж у вісім разів, щорічне зростання транзитних перевезень становило 618,61 тис. т.

В цілому, слід відмітити ряд негативних тенденцій у розвитку вітчизняного ринку автотранспортних послуг України, а саме: спостерігається значний моральний та фізичний знос автотранспортного парку, що призводить до зростання витрат на здійснення капітального ремонту транспорту; спостерігається негативна тенденції до зменшення експлуатаційних якостей показників роботи рухомого складу парку; фактичне старіння рухомого складу автопарку, що впливає на зниження розміру перевезень, що призводить до зниження вантажо та пасажиропотоку; зростає кількість пільгових перевезень, при чому держава не в повній мірі виконує власні зобов'язання стосовно відшкодування витрат автотранспортних компаній.

За рахунок зазначених чинників відбуваються значні перебої у реалізації автотранспортних послуг, значний вплив має неефективне використання

фінансових ресурсі, що в тому числі і приводить до низької платоспроможності та зниження рентабельності підприємств.

4.2. Оцінка конкурентоспроможності підприємства ТОВ «Іден-Транс» на ринку Тернопільської області

Розвиток та удосконалення вітчизняної транспортної системи є неможливим без відмінно налагодженого системи транспортного забезпечення.

Чіткість та надійність виступають основою ефективного функціонування та залежить продуктивність праці у даній галузі. Від продуктивності, технічного забезпечення, універсальності, пропускної та провізної спроможності залежить роль та значення різновидів транспорту. Зазначені вище показники визначають пропозицію послуг на вітчизняному транспортному ринку. Окремі транспортні підприємства та різновиди транспорту задовольняють попит споживачів по різному, надаючи їх за різновидами транспортні послуги.

Враховуючи те, що на ринку транспортних послуг має місце значно конкуренція між різновидами транспортних засобів, відповідно даний факт вимагає у перевізників бути конкурентним на ринку маючи конкурентні переваги та забезпечувати зростання рівня конкурентоспроможності.

Досліджуване підприємство ТОВ «Іден-Транс» працює на вітчизняному ринку перевезень пасажирів та вантажів. Підприємство динамічно розвивається в умовах жорсткої конкурентної боротьби. Представимо конкурентів даного підприємства. Конкурентами даного підприємства є АТП- 16127, ТОВ «Gauk Тернопіль», ПП «АМН-Транс».

Здійснимо опис основних конкурентів підприємства. Зокрема, підприємство АТП-16127 із 1961 року реалізує пасажирські та вантажні перевезення по Україні та закордоном. Транспортний парк підприємства нараховує більше 100 транспортних засобів різноманітної вантажності та пасажиромісткості, що дає можливість забезпечити значний пасажиро та вантажопотік. На підприємстві існує транспортна бригада для повноцінного

ремонту транспортних засобів, є заправка та адміністративний корпус, зал очікувань.

Проте ризиками в діяльності даного підприємства є застарілий автомобільний парк, орієнтація на ближні перевезення, постійне зростання вартості проїзду, а також негативні тенденції зниження виручки від реалізації та зниження прибутку від основної діяльності.

ПП «АМН-Транс» реалізовує виключно вантажні перевезення в Україні, Польщі, Литві, Угорщині та інших країнах. З року в рік вантажопотік зростає, зростає виручка від реалізації та збільшення прибутку в діяльності підприємства.

Поряд із цим існує ряд недоліків – ризик зміни власника (постійна боротьба за управління підприємством між двома фінансовими групами), застарілість транспортного парку, орієнтація на одних і тих ж споживачів транспортних послуг, оскільки заключенні довгострокові контракти, відсутність зваженої логістичної концепції, що формує додаткові ризики логістичного характеру.

Підприємство ТОВ «Gauk Тернопіль» порівняно нове (відкрилося у 2014 році) і реалізує діяльність у сфері перевезень пасажирів та вантажоперевезень. Підприємство досить динамічно розвивається, сформована виробнича інфраструктура для реалізації транспортних перевезень, наявність значної фінансової бази, прибутковість та фінансова стійкість підприємства забезпечена на довгострокову перспективу (наявність інвестора).

Проте основними ризиками є зниження завантаженості транспортного парку, поступовий знос основних транспортних засобів, порівняно низькі ціни для успішного входження на ринок не дали значного ефекту, тому підприємство змінювало власну цінову політику, орієнтуючись на ціни конкурентів.

Дане підприємство найбільше відчуло конкурентний тиск із боку локальних конкурентів, в тому числі і вище перерахованих підприємств.

Коротко дослідивши особливості діяльності підприємств – конкурентів ТОВ «Іден-Транс», здійснимо дослідження конкурентних позицій підприємства із використанням оцінювання конкурентоспроможності на основі графічного та аналітичного методів.

Графічний орієнтує на побудову багатокутника конкурентоспроможності і має в основі дослідження тарифів, іміджу, фінансів, якості послуг, персоналу, можливості просування, дослідження ринку, розподілу транспортних послуг, при чому дані представимо у таблиці 4.1.

Таблиця 4.1

Конкурентоспроможність транспортних послуг
підприємства ТОВ «Іден-Транс»

Показник*	ТОВ «Іден-Транс»	АТП- 16127	ТОВ «Gauk Тернопіль»	ПП «АМН-транс»
Розподіл послуг	9	8	7	7
Якість послуг	8	7	8	7
Тариф	9	9	7	7
Дослідження ринку	5	6	7	6
Фінанси	6	4	10	5
Імідж	7	6	7	6
Персонал	8	7	7	7
Просування	6	7	8	6
Всього	58	54	61	51

* -десятибальна шкала оцінювання

Досліджуючи показники конкурентоспроможності підприємства – об'єкту дослідження слід відмітити, що підприємство ТОВ «Іден-Транс» (58 балів) займає друге місце після підприємства ТОВ «Gauk Тернопіль» (61 бал). Нами визначено у таблиці 4.1., що сильними сторонами у діяльності підприємства є наявність різноманітних послуг, їх ефективний розподіл, постійний пошук найбільш прибуткових маршрутів, низький тариф та

відносно висока якість послуг, порівняно кваліфікований персонал, котрий чітко виконує функції забезпечуючи перевезення пасажирів та вантажів.

Поряд із цим, негативними сторонами у діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» є відсутність повноцінного дослідження ринку, незначна фінансова ресурсна база, відсутність повноцінної збутової політики, орієнтація на старі методи стимулювання збуту транспортних послуг, відсутність рекламних засобів та збутової стратегії підприємства. Побудуємо багатокутник конкурентоспроможності підприємств на ринку транспортних перевезень (рис.4.5).

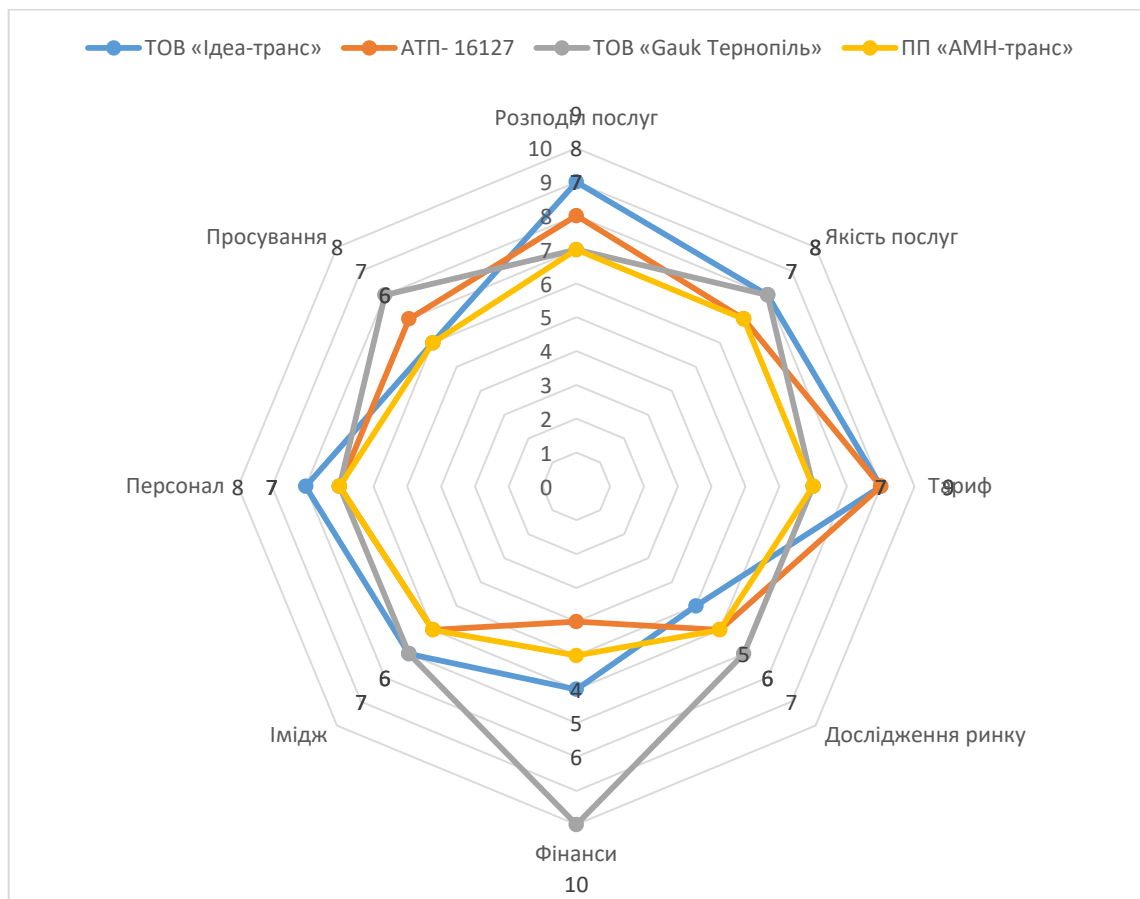


Рис.4.5. Багатокутник конкурентоспроможності підприємств на ринку транспортних перевезень

Іншим методом дослідження є аналітичні методи, котрі передбачають ідентичний проте розширений набір чинників, котрі формують успіх у конкурентній боротьбі (таблиця 4.2).

Профіль підприємства ТОВ «Іден-Транс»
на ринку транспортних послуг

Чинники, котрі формують успіх	ТОВ «Іден-Транс»	Конкуренти		
		АТП-16127	ТОВ «Gauk Тернопіль»	ПП «АМН-транс»
1. Імідж підприємства	7	6	7	6
2. Частка підприємства на ринку	6	5	7	6
3. Місцезнаходження підприємства	8	7	7	7
4. Якість послуг	8	7	8	7
5. Тарифи та тарифна політика	9	9	7	7
6. Прибутки	4	5	10	5
7. Рівень витрат	7	6	7	7
8. Рентабельність	5	6	6	5
9. Виробничий потенціал	7	7	7	6
10. Фінансовий потенціал	6	4	10	5
11. Персонал	8	7	7	7
12. Особистий продаж послуг	6	7	8	6
13. Рівень розподілу послуг	9	8	7	7
14. Ефективність стимулювання	5	6	7	6
15. Потенціал клієнтури	8	6	6	6
16. Система керівництва	7	8	7	8
17. Рекламна стратегія	6	5	8	6
18. Інноваційна політика	5	5	6	6

Профіль підприємства ТОВ «Іден-Транс» вказує на його достатню конкурентоспроможність на ринку транспортних послуг, проте є ряд і негативних сторін в діяльності підприємства, котрі нами перелічено. Представимо матрицю оцінки конкурентоспроможності та визначимо

важливість показників (таблиця 4.3).

Таблиця 4.3

Матриця дослідження конкурентних позицій підприємства
ТОВ «Іден-Транс»

Чинники конкурентоспроможності	Підприємства				Ранг чиннику	Інтегральний показник			
						Підприємства			
	А	Б	В	Г		А	Б	В	Г
Виробництво									
- матеріальна база	8	7	8	6	0,1	0,8	0,7	0,8	0,6
- виробничі можливості	7	6	8	7	0,05	0,35	0,3	0,4	0,35
- інноваційні технології	6	5	7	7	0,1	0,6	0,5	0,7	0,7
Менеджмент									
- рівень керівництва	7	8	8	7	0,1	0,7	0,8	0,8	0,7
- мотивація співробітників	6	5	7	5	0,05	0,3	0,25	0,35	0,25
- організаційна структура	5	6	7	5	0,1	0,5	0,6	0,7	0,5
- ефективність контролю	7	6	6	7	0,1	0,7	0,6	0,6	0,7
						0	0	0	0
Маркетинг	5	4	6	4	0,1	0,5	0,4	0,6	0,4
Послуги	8	7	7	7	0,1	0,8	0,7	0,7	0,7
Фінанси	6	6	8	6	0,1	0,6	0,6	0,8	0,6
Персонал	6	6	7	6	0,1	0,6	0,6	0,7	0,6
Сумарна оцінка					1	6,45	6,05	7,15	6,1

*ТОВ «Іден-Транс» (А), АТП- 16127 (Б), ТОВ «Gauk Тернопіль» (В), ПП «АМН-транс» (Г)

Результати дослідження із врахуванням рангу чинників відзначають, що найбільш конкурентоспроможним на ринку транспортних перевезень є підприємство ТОВ «Gauk Тернопіль» значення інтегрального показника якого становить 7,15 балів, далі йде досліджуване підприємство ТОВ «Іден-Транс», показник якого становив 6,45 балів.

Висновки до розділу 4

Таким чином, автомобільний транспорт реалізовує обслуговування сільськогосподарських, торговельних та комунально-побутових підприємств, а також забезпечує перевезення людей. Сьогодні в нашій країні протяжність автошляхів становить близько 170 тисяч кілометрів, проте нажалі їх якість не відповідає європейським стандартам, а в більшості випадків є незадовільною. Як наслідок, невідповідності доріг та відсутності

відповідного сервісу на дорогах, зростання цін на паливо-мастильні матеріали автотранспорт виступає чи не найбільш дорожчим різновидів транспорту для перевезення вантажів.

Слід відмітити ряд негативних тенденцій у розвитку вітчизняного ринку автотранспортних послуг України, а саме: спостерігається значний моральний та фізичний знос автотранспортного парку, що призводить до зростання витрат на здійснення капітального ремонту транспорту; спостерігається негативна тенденція до зменшення експлуатаційних якостей показників роботи рухомого складу парку; фактичне старіння рухомого складу автопарку, що впливає на зниження розміру перевезень, що призводить до зниження вантажо та пасажиропотоку; зростає кількість пільгових перевезень, при чому держава не в повній мірі виконує власні зобов'язання стосовно відшкодування витрат автотранспортних компаній. За рахунок зазначених чинників відбуваються значні перебої у реалізації автотранспортних послуг, значний вплив має неефективне використання фінансових ресурсів, що в тому числі і приводить до низької платоспроможності та зниження рентабельності підприємств.

Досліджуючи показники конкурентоспроможності підприємства – об'єкту дослідження слід відмітити, що підприємство ТОВ «Іден-Транс» (58 балів) займає друге місце після підприємства ТОВ «Gauk Тернопіль» (61 бал). Нами визначено, що сильними сторонами у діяльності підприємства є наявність різноманітних послуг, їх ефективний розподіл, постійний пошук найбільш прибуткових маршрутів, низький тариф та відносно висока якість послуг, порівняно кваліфікований персонал, котрий чітко виконує функції забезпечуючи перевезення пасажирів та вантажів.

Поряд із цим, негативними сторонами у діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» є відсутність повноцінного дослідження ринку, незначна фінансова ресурсна база, відсутність повноцінної збутової політики, орієнтація на старі методи стимулювання збуту транспортних послуг, відсутність рекламних засобів та збутової стратегії підприємства.

РОЗДІЛ 5

ОБГРУНТУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ

5.1. Реалізація інноваційного проекту оновлення транспортного парку – напрямок уникнення ризиків операційної діяльності

Результати представлених досліджень засвідчують значні ризики в діяльності даного підприємства обумовленні застарілим транспортним парком зазначеного підприємства. Контекст ризику обумовлений тим, що транспортні засоби для підприємства ТОВ «Іден-Транс» виступають основою його операційної діяльності, відповідно застарілість транспортного парку обумовлює зниження пасажиропотоку та вантажопотоку даного підприємства.

Оновлення транспортного парку нами пропонується реалізовувати у декілька етапів, перший вибір постачальника транспортних засобів та розрахунок інвестиційних витрат, визначення джерел інвестування проекту, прогноз руху грошових коштів та розрахунок критеріїв ефективності реалізації проекту модернізації транспортного парку підприємства.

Представимо альтернативні рішення обрання компанії постачальника транспортних засобів на підприємство ТОВ «Іден-Транс» (таблиця 5.1).

Таблиця 5.1

Альтернативні рішення обрання компанії постачальника транспортних засобів на підприємство ТОВ «Іден-Транс»

Транспортний засіб	Лізингові компанії			
	ТЕКОМ-лізинг (м.Одеса)	Avis Ukraine (м.Київ)	ЛК «Універсальна» (м.Львів)	ОТР – лізинг (м.Київ)
1	2	3	4	5
Вантажний автомобіль VOLVO з причепом	1250000	1375000	1240000	1250000
Вантажний автомобіль	1250000	1375000	1240000	1250000

VOLVO з причепом				
Вантажний автомобіль DAF з причепом	1100000	1200000	1000000	1000000

продовження таблиці 5.1

1	2	3	4	5
Пасажи́рський автомобіль «Богдан А092.4»	710000	730000	750000	780000
Пасажи́рський автомобіль «Богдан А092.12»	950000	920000	900000	860000
Пасажи́рський автомобіль «Богдан А092.12»	950000	920000	900000	860000
Всього за транспортні засоби	6210000	6520000	6030000	6000000
Витрати на транспортування	30000	26000	15000	27000
Оформлення страхових платежів	38000	38000	40000	40000
Всього інвестиційних витрат	6278000	6584000	6085000	6067000

Необхідно відмітити, що лізингові умови у всіх лізингових підприємств практично однакові, тому обиратимемо за критеріїв найнижчі інвестиційні витрати.

Відповідно, з точки зору найбільшої привабливості є проект оновлення основних засобів запропонований підприємством ОТР – лізинг (м.Київ), відповідні витрати за проектом становитимуть 6067 тис.грн., при чому оплата за транспортні засоби становитиме 6000 тис.грн., витрати на транспортування транспортних засобів у м.Тернопіль складуть 27 тис.грн., а витрати на оформлення страхових платежів складуть 40 тис.грн.

Модернізація основного капіталу дасть можливість оновити транспортний парк підприємства ТОВ «Іден-Транс» на 28% загального фонду основних засобів.

Проект значний тому буде розрахований на 8 років, відповідно здійснимо розрахунок амортизаційних відрахувань на куплені транспортні

засоби, амортизація нараховуватиметься рівними частинами протягом всього строку експлуатації (таблиця 5.2).

Таблиця 5.2

Розрахунок амортизаційних відрахувань транспортного підприємства
ТОВ «Іден-Транс»

Показники	Роки							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Вартість основних засобів на початок періоду, грн	6000000	5250000	4500000	3750000	3000000	2250000	1500000	750000
Сума амортизаційних відрахувань за рік, грн	750000	750000	750000	750000	750000	750000	750000	750000

Отже, річна сума амортизації транспортних засобів підприємства ТОВ «Іден-Транс» становитиме 750000 грн.

На основі розрахунків постійних і змінних витрат та амортизаційних відрахувань складемо прогноз собівартості вантажних перевезень на весь термін реалізації проекту (таблиця 5.3).

Таблиця 5.3

Розрахунок собівартості вантажних перевезень
транспортного підприємства ТОВ «Іден-Транс»

Показники	Роки							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Матеріальні затрати	2210352	2365077	2530632	2707776	2897321	3100133	3317142	3549342
Витрати на оплату праці	1228000	1252000	1372000	1416000	1556000	1675000	1712000	1799000
Відрахування на соціальні заходи	288580	294220	322420	332760	365660	393625	402320	422765
Сума амортизаційних відрахувань за рік, грн	750000	750000	750000	750000	750000	750000	750000	750000
Всього	4476932	4661297	4975052	5206536	5568981	5918758	6181462	6521107

Отже, собівартість вантажних перевезень становитиме 4476,9 тис.грн. на початковому етапі та зростатиме до рівня 6521,1 тис.грн. через вісім років реалізації проекту.

Здійснимо розрахунок доходів від реалізації пасажирських та вантажних

перевезень підприємством ТОВ «Іден-Транс» за рахунок оновлення транспортного парку (таблиця 5.4).

Таблиця 5.4

Розрахунок доходів від перевезень транспортного підприємства
ТОВ «Іден-Транс»

Показники	Роки							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Загальна шлях перевезення вантажів, км.	216574	225237	234246	243616	253361	263495	274035	284997
Вартість перевезення, км/грн	30	32	33	34	35	36	37	38
Чистий дохід за рік, грн	6497220	7207583	7730132	8282954	8867633	9485834	10139302	10829871

Загальний дохід отриманий від перевезення пасажирів та вантажів транспортним підприємством ТОВ «Іден-Транс» становитиме 6497,2 тис.грн. і зростатиме щороку до рівня 10830 тис.грн. за вісім років.

На основі розрахунків собівартості та чистого доходу від пасажирських та вантажних перевезень складається прогноз фінансових результатів підприємства ТОВ «Іден-Транс» (таблиця 5.5).

Таблиця 5.5

Прогноз фінансових результатів транспортного підприємства
ТОВ «Іден-Транс»

Показники	Роки							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Чистий дохід від реалізації послуг	6497220	7207583	7730132	8282954	8867633	9485834	10139302	10829871
Собівартість реалізованої послуг	4476932	4661297	4975052	5206536	5568981	5918758	6181462	6521107
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2020288	2546286	2755080	3076418	3298653	3567076	3957840	4308764
Податок на прибуток (18%)	363652	458331	495914	553755	593757	642074	712411	775577
Чистий фінансовий результат: прибуток	1656636	2087955	2259166	2522663	2704895	2925002	3245429	3533186

Сформований чистий прибуток реалізації транспортних операцій зростатиме із 1656,63 тис.грн. у першому році і до 3533,19 тис.грн. протягом усього періоду реалізації проекту.

На наступному етапі здійснимо розрахунок критеріїв ефективності проекту: чистої теперішньої вартості (*NPV*), індексу прибутковості (*PI*), внутрішньої норми рентабельності (*IRR*) та періоду окупності (*DPP*).

Спершу визначимо чисту теперішню вартість проекту оновлення транспортного парку підприємства ТОВ «Іден-Транс», представимо дані у таблиці 5.6.

Таблиця 5.6

Визначення чистої теперішньої вартості (*NPV*) та індексу прибутковості (*PI*) проекту при ставці дисконту 13% (ставка лізингу)

Показники	Роки								
	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Чистий дохід від реалізації послуг	-6067000	1656636	2087955	2259166	2522663	2704895	2925002	3245429	3533186
Коефіцієнт дисконтування при ставці дисконту $r=13\%$	0	750000	750000	750000	750000	750000	750000	750000	0
Дисконтований грошовий потік	-6067000	2406636	2837955	3009166	3272663	3454895	3675002	3995429	3533186

$$NPV = -6067000 + 2406636 + 2837955 + 3009166 + 3272663 + 3454895 + 3675002 + 3995429 + 3533186 = 9043030 \text{ грн.}$$

$$PI = \frac{15110030}{6067000} = 2,49$$

Інвестиційний проект є привабливим, оскільки $PI > 1$.

Період окупності (*DPP*) характеризує термін, за який будуть відшкодовані витрати проекту і визначається за формулою 1.2. з використанням даних табл. 5.7.

Дисконтований період окупності (*DPP*) визначається за формулою:

$$DPP = T + \frac{|\sum_{t=0}^T CF_t|}{CF_{T+1}}, \quad (5.1)$$

де T – кількість повних років відшкодування інвестиційних витрат, роки;
 CF_t – дисконтований грошовий потік t -го періоду, грош. од.

Таблиця 5.7

До визначення періоду окупності проекту (DPP) при ставці
 дисконту 13% (ставка лізингу)

Показники	Роки								
	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Дисконтований грошовий потік	-6067000	2406636	2837955	3009166	3272663	3454895	3675002	3995429	3533186
Кумулятивний дисконтований грошовий потік	-6067000	-3660364	-822409	2186757	5459420	8914315	12589317	16584746	20117932

$$DPP = 3 + \frac{822409}{3009166} * 12 = 3,4 \text{ (років).}$$

Отже, досліджуваний проект модернізації транспортного парку хоча і розрахований на 8 років, проте окупиться протягом 3,4 років.

Результати розрахунків критеріїв ефективності проекту представлено в табл. 5.8.

Таблиця 5.8

Критерії ефективності проекту транспортного підприємства
 ТОВ «Іден-Транс»

Показники	Позначення	Одиниці виміру	Значення
Чиста теперішня вартість	<i>NPV</i>	тис.грн	9043,03
Індекс рентабельності	<i>PI</i>	–	2,49
Термін окупності	<i>DPP</i>	роки	3,4

Результати проведеного інвестиційного аналізу відзначають вигідність проекту, оскільки чиста теперішня вартість проекту становитиме 9043,03 тис.грн., індекс рентабельності проекту становитиме 2,49 пункти (кожна вкладена гривня принесе 2,49 грн. прибутку), а термін окупності складатиме

3,4 роки із передбачених 8 на реалізацію проекту. Отже, проект є дуже вигідним та ефективним, оскільки $NPV > 0$, індекс прибутковості $PI > 1$, а термін окупності (3,4 років) менший за життєвий цикл проекту (8 років).

5.2. Вплив заходів на результати фінансово-господарської діяльності підприємства та показники його фінансового стану

Зазначені заходи повинні позитивно вплинути на результати фінансово-господарської діяльності (таблиця 5.9) та показники фінансового стану (таблиця 5.10) підприємства ТОВ «Іден-Транс» у перспективному періоді.

Таблиця 5.9

Фактичні та планові показники фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» за період 2018-2020 рр.

Показники	2018 (факт)	2020 (план)	2021 (план)	2022 (план)	2020/ 2018	2021/ 2018	2022/ 2018
1	2	3	4	5	6	7	8
Чистий дохід від реалізації транспортних послуг	26358	34173	43089	52974	7815	16731	26616
в тому числі за рахунок реалізації проекту	-	6497	7208	7730	6497	7208	7730
Собівартість (інші операційні витрати)	25647	31406	37638	44495	5759	11991	18848
в тому числі за рахунок зростання витрат на проект	-	4477	4661	4975	4477	4661	4975
Чистий прибуток підприємства	-228,5	1428	3587	6026	1657	3816	6255
В тому числі за рахунок чистого прибутку від проекту	-	1657	2088	2259	1657	2088	2259
Вартість активів	13805	21300	24888	30914	7495	11083	17109
Власний капітал	11802	13230	16818	22844	1428	5016	11042

продовження таблиці 5.9

1	2	3	4	5	6	7	8
Основні засоби	9199,60	15266,60	15266,60	15266,60	6067,00	6067,00	6067,00
Фондовіддача	2,87	2,24	2,82	3,47	-0,63	-0,05	0,60

Реалізація проекту оновлення транспортного парку позитивно вплине на результати фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс», а саме забезпечить чистого доходу від реалізації транспортних послуг, забезпечить приріст прибутку та вплине на зростання вартості активів та власного капіталу підприємства. Відповідне зростання чистого доходу від реалізації послуг становитиме 7815 тис.грн. (із врахуванням 5% планового показника зростання та реалізації проекту оновлення транспортного парку) за період 2018-2020 рр., на 16731 тис.грн. за період 2018-2021 рр. та на 26616 тис.грн. за період 2018-2022 рр. Також зростатиме собівартість надання транспортних послуг, що обумовлюється приростом витрат поточної діяльності, проте темпи зростання будуть значно нижчі ніж обсяг реалізації транспортних послуг, відповідне зростання собівартості складатиме 5759 тис.грн. за період 2018-2020 рр., на 11991 тис.грн. за період 2018-2021 рр. та на 18848 тис.грн. за період 2018-2022 рр.

Зростатиме і узагальнюючий показник чистий прибуток підприємства, при цьому показник за період 2018-2020 рр. зростає на 1657 тис.грн., за період 2018-2021 рр. на 3816 тис.грн. та за період 2018-2022 рр. на суму 6255 тис.грн.

Зростання узагальнюючого показника позитивно вплине як на розмір активів так і на розмір власного капіталу підприємства, загальні активи зростатимуть за рахунок наявного чистого прибутку (спрямовуватиметься на оборотні активи та модернізацію основного капіталу) та оновлення транспортного парку підприємства, відповідні показники зростання складатимуть за період 2018-2020 рр. зростатиме на 7495 тис.грн., за період 2018-2021 рр. на 11083 тис.грн. та за період 2018-2022 рр. на суму 17109 тис.грн. Збільшуватиметься розмір власного капіталу, а також зростатиме

вартість основних засобів за рахунок їх модернізації. Збільшуватиметься фондоддача основного капіталу на 0,6 пункти за період 2018-2022 рр.

Поряд із зростанням показників фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» збільшуватимуться показники фінансового стану підприємства (таблиця 5.10).

Таблиця 5.10

Фактичні та планові показники фінансового стану підприємства ТОВ «Іден-Транс» за період 2018-2020 рр.

Показники	2018 (факт)	2020 (план)	2021 (план)	2022 (план)	2020/ 2018	2021/ 2018	2022/ 2018
Фінансова автономність	0,855	0,621	0,676	0,739	-0,234	-0,179	0,855
Рентабельність власного капіталу	-1,94%	10,79%	21,33%	26,38%	12,73%	23,27%	28,32%
Рентабельність активів	-1,66%	6,70%	14,41%	19,49%	8,36%	16,07%	21,15%
Рентабельність реалізації	-0,87%	4,18%	8,33%	11,38%	5,05%	9,19%	12,24%
Рентабельність основного капіталу	-2,48%	9,35%	23,50%	39,47%	11,84%	25,98%	41,96%

Реалізація проекту оновлення транспортного парку позитивно вплине на показники фінансового стану, зокрема спостерігатиметься зростання фінансової автономії підприємства із 0,621 пункти у 2020 році до значення 0,739 пункти у 2022 році. Зростатиме рентабельність із показника збитковості у фактичному періоді до рівня 26,38% у 2022 році (рентабельність власного капіталу), 19,49% рентабельність активів, 11,38% рентабельність реалізації, до 39,47% рентабельність основного капіталу.

Виходячи із представлених розрахунків за рахунок реалізації проекту оновлення транспортного парку планується зростання основних показників фінансово-господарської діяльності підприємства та показників фінансового стану. Зокрема зростатимуть розміри чистих доходів від реалізації транспортних послуг, збільшуватиметься чистий прибуток підприємства, зростатиме вартість активів та власного капіталу, а також збільшуватиметься

фінансова автономія та рентабельність діяльності підприємства.

Висновки до розділу 5

Пропонується інвестиційний проект модернізації транспортного парку підприємства ТОВ «Іден-Транс», що позитивно вплине на зниження ризиків операційної діяльності. Із ряду альтернативних пропозицій пропонується обрання оферти лізингової компанії ОТР –лізинг, котра продасть транспортні засоби на умовах лізингу, при цьому сума витрат складатиме 6000 тис.грн., а платежі за транспортування та страхування складатимуть 67 тис.грн., відповідно загальні інвестиційні витрати проекту складуть 6067 тис.грн. Проте результати проведеного інвестиційного аналізу відзначають вигідність проекту, оскільки чиста теперішня вартість проекту становитиме 9043,03 тис.грн., індекс рентабельності проекту становитиме 2,49 пункти (кожна вкладена гривня принесе 2,49 грн. прибутку), а термін окупності складатиме 3,4 роки із передбачених 8 на реалізацію проекту.

Зазначений проект позитивно впливатиме на показники фінансово-господарської діяльності та фінансового стану підприємства ТОВ «Іден-Транс» у перспективному періоді.

Реалізація проекту оновлення транспортного парку позитивно вплине на результати фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс», а саме забезпечить чистого доходу від реалізації транспортних послуг, забезпечить приріст прибутку та вплине на зростання вартості активів та власного капіталу підприємства. Відповідне зростання чистого доходу від реалізації послуг становитиме 7815 тис.грн. (із врахуванням 5% планового показника зростання та реалізації проекту оновлення транспортного парку) за період 2018-2020 рр., на 16731 тис.грн. за період 2018-2021 рр. та на 26616 тис.грн. за період 2018-2022 рр.

Зростатиме і узагальнюючий показник чистий прибуток підприємства, при цьому показник за період 2018-2020 рр. зростає на 1657 тис.грн., за період 2018-2021 рр. на 3816 тис.грн. та за період 2018-2022 рр. на суму 6255

тис.грн.

Реалізація проекту оновлення транспортного парку позитивно вплине на показники фінансового стану, зокрема спостерігатиметься зростання фінансової автономії підприємства із 0,621 пункти у 2020 році до значення 0,739 пункти у 2022 році. Зростатиме рентабельність із показника збитковості у фактичному періоді до рівня 26,38% у 2022 році (рентабельність власного капіталу), 19,49% рентабельність активів, 11,38% рентабельність реалізації, до 39,47% рентабельність основного капіталу.

РОЗДІЛ 6

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

6.1. Охорона праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс»

Організація безпечного виконання виробничої діяльності здійснюється на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» спеціально створеними службами охорони праці, кількісний склад яких визначається ст.15 Закону «Про охорону праці» та Типовим положенням (№73 від 3.08.1993р.).

Служба охорони праці підпорядковується безпосередньо керівнику підприємства ТОВ «Іден-Транс» та інженеру з охорони праці, які мають відповідні обов'язки та права.

До обов'язків служби охорони праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» належить:

- організація управління охороною праці відповідно до прийнятої на підприємстві схеми, оформлення наказом відповідальних осіб на окремих виробничих дільницях;
- складання планів роботи з охорони праці та контроль за їх виконанням;
- проведення паспортизації умов праці і санітарно-технічного стану виробничих підрозділів;
- проведення навчання працюючих, розслідування причин виробничого травматизму, їх аналіз та облік, а також розробка заходів з метою їх недопущення.

Спеціалісти служби охорони праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» у разі виявлених порушень мають право:

- видавати керівникам структурних підрозділів обов'язкові для виконання приписи щодо усунення наявних недоліків, вимагати від них необхідні пояснення з питань охорони праці;
- надсилати роботодавцю подання про відсторонення від роботи осіб,

що порушують нормативно-правові акти з охорони праці або не пройшли медогляд, навчання чи не мають допуску до відповідної роботи;

– призупиняти роботу машин, механізмів або інших засобів, які створюють загрозу життю чи здоров'ю працюючих.

До функцій служби охорони праці входить розробка й здійснення заходів, які забезпечують безпеку праці, вдосконалення засобів захисту працюючих, а також контроль за дотриманням законодавчих та нормативно-правових актів. Згідно з чинним законодавством ліквідація служби охорони праці допускається тільки у разі ліквідації підприємства.

Фінансування охорони праці на підприємстві здійснює власник підприємства ТОВ «Іден-Транс». На підприємстві створений фонд з охорони праці. Фонд охорони праці на підприємстві використовується тільки для виконання заходів, що забезпечують доведення умов і безпеки праці до нормативних вимог або підвищення існуючого рівня охорони праці на виробництві [1, с.71].

Кожного року підприємство ТОВ «Іден-Транс» виділяє 0,5% коштів від фонду оплати праці попереднього року. У податковому звіті підприємства наведена у окремому рядку сума асигнувань та фактичні витрати, які були виділені на зазначенні цілі. Фінансування заходів з охорони праці наведені у таблиці 6.1.

Таблиця 6.1

Фінансування заходів охорони праці на підприємстві
ТОВ «Іден-Транс» за період 2014-2018 рр.

Показник	2014	2015	2016	2017	2018
Фонд оплати праці, тис.грн.	2209,6	3176,3	3894,2	4118,7	4562,4
Сума фінансування 0,5% від ФОП, тис.грн.	11,05	15,88	19,47	20,59	22,81
Абсолютне відхилення, тис.грн	3,12	4,83	3,59	1,12	2,22

Досліджуючи дані представлені у таблиці 6.1. необхідно відмітити зростання розміру фінансування охорони праці підприємства ТОВ «Іден-

Транс», при цьому показник зростає із 11,05 тис.грн. до значення 22,81 тис.грн., при цьому спостерігається динаміка до зниження темпів зростання показника за період 2016-2018 рр., відповідне значення показника у 2016 році становило +3,59 тис.грн., у 2017 році – +1,12 тис.грн. та у 2018 році – +2,22 тис.грн. Основними напрямками витрат заходів та засобів з охорони праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» є:

1. Приведення основних фондів у відповідність з вимогами нормативно-правових актів з охорони праці щодо:

- механізації вантажно-розвантажувальних та інших важких робіт, робіт з розливу і транспортування отруйних, агресивних, легкозаймистих і горючих речовин;

- захисту працівників від ураження електричним струмом, дії статичної електрики та розрядів блискавок;

- безпечного виконання робіт на висоті;

- діючого технологічного та іншого виробничого обладнання;

- систем вентиляції та аспірації, пристроїв, які вловлюють пил, і установок для кондиціювання повітря у приміщеннях діючого виробництва та на робочих місцях;

- систем природного та штучного освітлення виробничих, адміністративних та інших приміщень, робочих місць, проходів, аварійних виходів тощо;

- систем теплових, водяних або повітряних завіс, а також установок для нагрівання (охолодження) повітря виробничих, адміністративних та інших приміщень, а під час роботи на відкритому повітрі — споруд для обігрівання працівників та укриття від сонячних променів і атмосферних опадів;

- виробничих та санітарно-побутових приміщень, робочих місць, евакуаційних виходів тощо, технологічних розривів, проходів та габаритних розмірів; обладнання спеціальних перехідних галерей, тунелів у місцях масового переходу працівників, зон руху транспортних засобів;

– впровадження в умовах діючого виробництва автоматизованих інформаційних систем охорони праці, систем аналізу та прогнозування аварійних ситуацій, автоматичного та дистанційного керування технологічними процесами і виробничим обладнанням, систем автоматичного контролю і сигналізації про наявність (виникнення) небезпечних або шкідливих виробничих факторів та пристроїв аварійного вимкнення обладнання чи комунікацій у разі виникнення небезпеки для працівників, а також відповідного програмного забезпечення та електронних баз даних з охорони праці у порядку та обсягах, погоджених з територіальними органами Державної служби гірничого нагляду та промислової безпеки.

2. Усунення впливу на працівників небезпечних і шкідливих виробничих факторів або приведення їх рівнів на робочих місцях до вимог нормативно-правових актів з охорони праці.

3. Проведення атестації робочих місць на відповідність нормативно-правовим актам з охорони праці та аудиту з охорони праці, оформлення стендів, оснащення кабінетів, виставок, придбання необхідних нормативно-правових актів, наочних посібників, літератури, плакатів, відеофільмів, макетів, програмних продуктів тощо з питань охорони праці.

4. Проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці посадових осіб та інших працівників у процесі трудової діяльності, організація лекцій, семінарів та консультацій із зазначених питань.

5. Забезпечення працівників спеціальним одягом, взуттям та засобами індивідуального захисту відповідно до встановлених норм (включаючи забезпечення мийними засобами та засобами, що нейтралізують небезпечну дію на організм або шкіру шкідливих речовин, у зв'язку з виконанням робіт, які не виключають можливості забруднення цими речовинами).

6. Надання працівникам, зайнятим на роботах із шкідливими умовами праці, спеціального харчування, молока чи рівноцінних харчових продуктів, а також газованої солоної води.

7. Проведення обов'язкового попереднього, періодичного і позапланового медичного огляду працівників, зайнятих на важких роботах, роботах з небезпечними чи шкідливими умовами праці або таких, де є потреба у професійному доборі.

За період 2018 року на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» сталось 7 нещасних випадків, з них 1 груповий, в якому постраждало 2 людини, загиблих випадків не було. Аналіз свідчить, що загальновиробничий травматизм на підприємстві ТОВ «Іден-Транс», порівняно з 2017 і 2016 роками зменшився на 5 випадків або на 20,5 %. Травматизм зі смертельним наслідком зменшився до нуля. Груповий травматизм збільшився на 1 випадок.

Аналіз причин виробничого травматизму показує, що більшість випадків сталося з організаційних причин, внаслідок порушення правил і норм безпеки, технологічної дисципліни, багато в чому через неадекватні дії працівників, задіяних у трудових процесах, неналежний контроль з боку керівників та посадових осіб, а також в наслідок дорожньо - транспортних пригод. За результатами роботи до керівників підприємств та організацій міста прийняті заходи прокурорського реагування щодо виконання ними нормативно-правових актів з питань безпечної життєдіяльності населення.

У ході перевірок на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» виявлено 22 робочих місць зі шкідливими та важкими умовами праці. Чисельність працюючих становить 28 чоловік, які відповідно до ст.13 Закону України «Про пенсійне забезпечення» мають право на пенсію на пільгових умовах за «Списками 1 і 2...», доплати до тарифних ставок, додаткові оплачувані відпустки та інші пільги і компенсації, передбачені чинним законодавством, які призначаються за результатами атестації робочих місць за умовами праці [73, с.112].

Результати атестації робочих місць також використовуються підприємствами і організаціями для заходів щодо поліпшення умов праці. Із загальної кількості робочих місць, які мають шкідливі умови праці, на 242

р.м. (що складає 26,8 %), підтверджено право працівників на пільги та компенсації, що на 4,3% більше у порівнянні з відповідним періодом 2017 року. Департаментом праці та соціального захисту населення проводиться попередня перевірка якості матеріалів атестації робочих місць. Так, у 2018 році проведено 8 перевірок. Внаслідок виявлення ряду недоліків, більшість матеріалів повернуто на доопрацювання підприємствам і були усуненні керівниками ТОВ «Іден-Транс» в короткий час.

Основні заходи по запобіганню травматизму передбачені: в системі нормативно-технічної документації з безпеки праці; в організації навчання і забезпечення працюючих безпечними засобами захисту; в прогнозуванні виробничого травматизму; раціональному плануванні коштів і визначенні економічної ефективності від запланованих заходів.

Всі заходи по запобіганню виробничому травматизму на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» можна поділити на організаційні та технічні. Організаційні заходи, які проводилися на підприємстві ТОВ «Іден-Транс»:

- проведення інструктажу та навчання робітників, проведення тренінгів по наданні першої медичної допомоги.
- організація раціонального режиму праці і відпочинку,
- забезпечення робітників сучасним спецодягом, спецвзуттям, особистими засобами захисту.

Також були вжиті технічні заходи:

- було проведено ремонт виробничих будівель згідно санітарних, будівельних і протипожежних норм і правил;
- придбано допоміжне обладнання;
- розробка нових технологій, що виключають утворення шкідливих і небезпечних факторів та менше втручання людського втручання у виробництво.

Важливим у забезпеченні безпечної праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» і запобіганні травматизму на виробництві є фактори особистого характеру - знання керівником робіт особистості кожного працівника, його

психіки і особливостей характеру, медичних показників і їх відповідності параметрам роботи, ставлення до праці, дисциплінованості, задоволеності працею, засвоєння навичок безпечних методів роботи, знання норм і правил з охорони праці і пожежної безпеки, його ставлення до інших робітників і всього колективу.

6.2. Реалізація плану проведення евакуації працівників підприємства в разі надзвичайних ситуацій

Метою планування і здійснення евакуаційних заходів на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» є: зменшення ймовірності втрат працівників, збереження кваліфікованих кадрів, спеціалістів, забезпечення стійкого функціонування об'єктів економіки, створення угруповання сил і засобів захисту працівників підприємства у безпечних районах з метою проведення рятувальних та інших невідкладних робіт в осередках надзвичайних ситуацій. Плани евакуації працівників на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» розробляються евакуаційними комісіями за рішенням органів місцевого самоврядування.

У рішенні щодо здійснення евакуації працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс» визначаються: райони, в яких необхідно здійснювати евакуаційні заходи, час початку евакуації працівників і час закінчення, завдання евакуаційним органам і спеціалізованим службам ЦЗ, райони (пункти) розміщення евакуйованого працівників, порядок вивезення працівників транспортними засобами або виведення пішки, організація управління евакуацією, всебічне забезпечення евакуації працівників.

При розробленні плану передбачається розділ часткової евакуації працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс» з відповідними розрахунками. План приймання і розміщення евакуйованих працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс» у безпечному районі розробляється евакуаційною комісією місцевого органу виконавчої влади, органу місцевого самоврядування на території якого планується розміщення евакуйованого працівників.

Евакуйовані працівники підприємства ТОВ «Іден-Транс» розміщується у

придатних для проживання будівлях, які у зимовий період опалюються. У плані прийняття та розміщення евакуйованого працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс», у текстовій частині, зазначаються[27, с.109]:

- порядок оповіщення посадових осіб, які відповідають за приймання евакуйованих працівників;

- кількість евакуйованих працівників за віковими категоріями, яке прибуває у район (пункт) розміщення;

- кількість і найменування територій (об'єктів) евакуйованих у район (місто), їх розподіл за районами у місті, сільськими і селищними радами, населеними пунктами (вказуються території (об'єкти), їх кількість та кількість працівників, яке евакуюється з цих територій (об'єктів), розподіл за безпечними районами);

- чисельність працівників, яке проживає на відповідній території, де планується розміщувати евакуйоване працівників;

- будівлі, споруди, які плануються для розміщення працівників евакуйованих об'єктів;

- пункти висадки евакуйованого працівників, вказуються конкретні місця тимчасового розміщення та кількість евакуйованого працівників, яке прибуває на пункт висадки;

- розміщення ПЕП;

- порядок і терміни доставки евакуйованого працівників з ПЕП до районів (пунктів) розміщення;

- порядок розміщення евакуйованих працівників;

- порядок забезпечення евакуйованих працівників продуктами харчування, водою, предметами першої необхідності, медичним та іншими видами обслуговування (визначаються місця розташування груп забезпечення).

На карті (схемі) до плану приймання та розміщення евакуйованих працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс» позначаються:

- пункти висадки евакуйованих працівників, залізничні станції висадки;

- місця розгортання ПЕП;

- кількість працівників, яке прибуває на ПЕП;
- розподіл евакуйованих територій (об'єктів) за районами (пунктами) розміщення;
- місця розміщення евакуаційних органів і термін приведення їх у готовність до приймання евакуйованих працівників;
- схема зв'язку, оповіщення та управління.

План приймання і розміщення евакуйованого працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс» підписується головою евакуаційної комісії та затверджується керівником відповідного місцевого органу виконавчої влади, органу місцевого самоврядування.

Плани евакуації працівників у воєнний час розробляються завчасно текстуально з додатком карти (схеми) за формою і змістом як у мирний час.

Евакуйовані працівники підприємства ТОВ «Іден-Транс» розміщуються в позаміській зоні в громадських будівлях, у житлових будинках, які належать органам виконавчої влади, міністерствам, відомствам, житлово-будівельним кооперативам і громадянам на правах особистої власності, в опалюваних будинках дач[29, с.172].

На всіх працівників, які підлягають евакуації, складаються списки в трьох екземплярах:

- перший залишається на об'єкті або житлово-експлуатаційній конторі;
- другий направляється на ЗЕП при здійсненні евакуації;
- третій направляється евакуаційній комісії.

Списки складаються по об'єктах та ЖЕК і уточнюються при одержанні розпорядження на проведення евакуації. Не зайняті у виробництві члени сімей робітників та службовців заносяться до списку за місцем роботи останніх. Евакуація працівників здійснюється комбінованим способом, який передбачає вивезення основної частини працівників з міст і небезпечних районів усіма видами транспорту в поєднанні з виведенням найбільш витривалої частини працівників пішки. Вивезення матеріальних цінностей планується керівництвом підприємства ТОВ «Іден-Транс» транспортними

засобами, які непридатні для перевезення людей, а також тими, які звільнюються по мірі завершення евакуації працівників.

Для вирішення завдань, які можуть виникнути в ході здійснення евакуації, на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» планується резерв автотранспортних засобів і визначається порядок його використання.

Плани евакуації працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс» повинні бути узгоджені з планами функціонування господарства держави в особливий період у частині використання природних ресурсів, матеріально-технічних засобів, транспортних засобів і комунікацій, розміщенням та забезпеченням життєдіяльності евакуйованого працівників у позаміській зоні.

6.3. Організація і проведення досліджень з оцінки стійкості суб'єкта господарювання в НС. Розробка заходів щодо підвищення стійкості суб'єкта

Стійкість роботи об'єкта на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» – це здатність його в умовах НС випускати продукцію у запланованому обсязі та визначеній номенклатурі, а у разі слабких та середніх руйнувань або порушення матеріального постачання - відновлювати виробництво власними силами у короткий термін. На стійкість роботи підприємства ТОВ «Іден-Транс» впливають такі фактори: захищеність робітників та службовців від уражальних факторів у НС; здатність інженерно-технічного комплексу об'єкта (будівель, споруд, обладнання та комунально-енергетичних мереж) протистояти руйнівній дії уражальних факторів аварій, катастроф, стихійного лиха та сучасної зброї; надійність постачання об'єкта електроенергією, водою, паливом, комплектуючими та сировиною; підготовленість об'єкта до проведення аварійно-рятувальних та відновлюваних робіт; оперативність управління виробництвом та здійсненням заходів ЦЗ у НС.

Підвищення стійкості об'єкта досягають проведенням комплексу інженерно - технічних, технологічних, організаційних заходів. До інженерно-

технічних заходів належать роботи, що забезпечують стійкість виробничих будівель і споруд, обладнання та комунально-енергетичних систем.

Технологічні заходи забезпечують підвищення стійкості об'єкта спрощенням технологічного процесу виробництва кінцевої продукції та виключенням або обмеженням розвитку аварій. Організаційні заходи передбачають розробку ефективних дій керівного складу, служб та формувань ЦЗ, спрямованих на захист виробничого персоналу, проведення рятувальних та інших невідкладних робіт, а також відновлення виробництва. Заходи щодо підвищення стійкості об'єктів здійснюють відповідно до вимог Норм проектування інженерно-технічних заходів цивільного захисту.

Підвищення стійкості роботи підприємства ТОВ «Іден-Транс» передбачає: захист робітників та службовців у надзвичайних ситуаціях мирного і воєнного часу; підвищення стійкості найважливіших елементів та вдосконалювання технологічного процесу; підвищення стійкості матеріально-технічного постачання; підвищення стійкості управління об'єктом; розробку заходів щодо зменшення імовірності виникнення вторинних факторів ураження і збитків від них; підготовку до відновлення виробництва після ураження об'єкта. Особлива увага повинна бути приділена забезпеченню укриттям всіх працюючих у захисних спорудженнях. З цією метою розробляється план нагромадження і будівництва необхідної кількості захисних споруджень; у випадку недостачі сховищ, які відповідають сучасним вимогам, у ньому передбачається укриття робітників та службовців у швидкостворюваних сховищах. Посилення міцності будинків, споруджень, устаткування та їх конструкцій пов'язано з великими витратами. Тому підвищення характеристик міцності на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» проводять, якщо: окремі особливо важливі будинки і спорудження значно слабші за інші і їхню міцність доцільно довести до прийнятої для даного підприємства межі стійкості; необхідно зберегти деякі важливі ділянки (цехи), які можуть самостійно функціонувати при виході з ладу інших і забезпечать випуск особливо цінної продукції [74, с.105].

При загрозі надзвичайної ситуації в найбільш відповідальних спорудах на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» доцільно ввести додаткові опори для зменшення прольотів, підсилити найбільш слабкі вузли й окремі елементи несучих конструкцій; наприклад, високі споруди (труби, щогли, колони) закріплюються відтяжками, розрахованими на навантаження, які створюються впливом швидкісного напору повітря ударної хвилі ядерного вибуху, а для інших конструкцій можна спорудити бетонні чи металеві пояси, які підвищують їх твердість. У результаті об'єкт може зазнати повних, сильних, середніх чи слабких руйнувань. Під час повних або сильних руйнувань налагодити заново виробництво в умовах ведення війни практично буде неможливо. При одержанні об'єктом слабких чи середніх руйнувань відновлення виробництва цілком реальне. Тому плани і проекти, як правило, розробляються у двох варіантах — на випадок одержання об'єктом слабких і середніх руйнувань. Для цих умов визначають характер та обсяг першочергових відновлювальних робіт.

У розрахунках по відновленню будівель і споруд зазначають характер руйнувань, перелік і загальний обсяг робіт (вартість, трудомісткість, терміни); потребу у робочій силі, які будівельні підрозділи об'єкта до цього залучатимуться, які організації обслуговуватимуть об'єкт; потребу в матеріалах, машинах, механізмах та ін. У розрахунках на ремонт обладнання зазначають вид обладнання і його кількість, перелік ремонтно-відбудовних робіт та їх вартість, необхідну робочу силу, матеріали та запчастини, терміни відбудови. В основу планів та проектів закладається вимога — якнайшвидше відновити випуск продукції.

Висновки до розділу 6

Узагальнивши результати дослідження представлені у розділі 6 необхідно відмітити наступне:

1. Служба охорони праці підпорядковується безпосередньо керівнику підприємства ТОВ «Іден-Транс» та інженеру з охорони праці, які мають

відповідні обов'язки та права. До обов'язків служби охорони праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» належить: організація управління охороною праці відповідно до прийнятої на підприємстві схеми, оформлення наказом відповідальних осіб на окремих виробничих дільницях; складання планів роботи з охорони праці та контроль за їх виконанням; проведення паспортизації умов праці і санітарно-технічного стану виробничих підрозділів; проведення навчання працюючих, розслідування причин виробничого травматизму, їх аналіз та облік, а також розробка заходів з метою їх недопущення. До функцій служби охорони праці входить розробка й здійснення заходів, які забезпечують безпеку праці, вдосконалення засобів захисту працюючих, а також контроль за дотриманням законодавчих та нормативно-правових актів. Згідно з чинним законодавством ліквідація служби охорони праці допускається тільки у разі ліквідації підприємства.

2. Важливим у забезпеченні безпечної праці на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» і запобіганні травматизму на виробництві є фактори особистого характеру - знання керівником робіт особистості кожного працівника, його психіки і особливостей характеру, медичних показників і їх відповідності параметрам роботи, ставлення до праці, дисциплінованості, задоволеності працею, засвоєння навичок безпечних методів роботи, знання норм і правил з охорони праці і пожежної безпеки, його ставлення до інших робітників і всього колективу.

3. Для підготовки підприємства до захисту від впливу уражаючих факторів ядерної зброї на підприємстві ТОВ «Іден-Транс» був розробляється план захисту, в якому передбачається проведення організаційних та інженерно-технічних заходів. Значна частина заходів була виконана під час будівництва підприємства, його реконструкції та у процесі капітального і поточного ремонтів.

4. При розробленні плану передбачається розділ часткової евакуації працівників підприємства ТОВ «Іден-Транс» з відповідними розрахунками. План приймання і розміщення евакуйованих працівників підприємства ТОВ

«Іден-Транс» у безпечному районі розробляється евакуаційною комісією місцевого органу виконавчої влади, органу місцевого самоврядування на території якого планується розміщення евакуйованого працівників.

ВИСНОВКИ

В роботі проведено дослідження теоретичних основ та практичних аспекті формування системи управління ризиками вітчизняного підприємства ТОВ «Іден-Транс». За результатами представленого дослідження виявлено наступне:

1. Економічний ризик - виступає подією, що суб'єктивно та/або об'єктивно виникає у такій сфері як економіка й реалізація якої несе у собі ймовірність настання одного із трьох можливих результатів: негативного, позитивного або нейтрального. Для системи транспортного обслуговування характерними є такі загальні принципи класифікації економічних ризиків: можливість страхування ризиків (страхуються та не страхуються); характер обліку ризиків (зовнішній і внутрішній); характер наслідків (спекулятивні й чисті); можливість передбачення (непрогнозовані та прогнозовані); рівень фінансових втрат (критичні, припустимі, катастрофічні); тривалість дії (тимчасові та постійні); об'єкт виникнення (ризики окремих операцій; ризики різних напрямків діяльності та інші.

2. Управління ризиками передбачає знання конкретних дій, які необхідно виконати на кожному із етапів основної діяльності підприємства і визначення необхідної послідовності дій. В цілому, управління ризиками виступає системою управління ризиками та ризиковими відносинами, що виникають під час управління даними ризиками. Як складна система управління ризиками передбачає об'єкт та суб'єкт управління. Суб'єктами управління є фінансові менеджери, керівники підрозділів, відділів, груп, працівники зайняті в операційному процесі. Об'єктом управління ризиками виступає фінансово-господарська діяльність підприємства.

3. В аспекті формування ефективної системи управління ризиками їх необхідно ідентифікувати, а потім оцінити повноту та масштабність ризику. Ідентифікація ризиків передбачає виявлення усіх можливих видів ризиків, котрі

пов'язані із кожною операцією, що відбувається на підприємстві. В цілому система управління ризиками повинна реалізовувати ключові функції управління відповідно до визначеного процесного підходу, а саме: планування, аналізування, прогнозування, організацію, координацію та контроль.

4. В науковій літературі існують різноманітні методи оцінювання ризиків, зокрема: методи аналогій, експертних оцінок, метод Дельфі, дерево рішень, коефіцієнтний аналіз, метод рейтингів, статистичні, Монте-Карло, VaR-метод, аналітичні, стрес-тестування, д'юрація, RAROC, GAP-аналіз, нейронні мережі, методологія карт Кохонена, якісного аналізу, кількісного аналізу, аналогій, аналіз чутливості, аналіз ризику виникнення та збитків. Для повноцінної оцінки фінансово-господарської діяльності в аспекті виявлення ризиків важливо здійснити оцінку показників фінансового стану та дослідити можливості банкрутства підприємства, що дасть можливість виявити хиби та сформулювати рішення по виходу із ризикової ситуації або реалізувати санаційні заходи.

5. Об'єктом дослідження нами обрано вітчизняне підприємство ТОВ «Іден-Транс», котре реалізує діяльність на ринку транспортних послуг здійснюючи пасажирські та вантажні перевезення. Узагальнивши результати дослідження показників фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» необхідно відмітити негативну динаміку до зростання інших операційних витрат (собівартості послуг), наявність збитковості підприємства, що негативно вплинуло на показники рентабельності активів та продажу, а також зростання зобов'язань підприємства. До позитивного в діяльності даного підприємства необхідно віднести зростання вартості активів, збільшення чистого доходу від реалізації транспортних послуг, орієнтацію на власний капітал (забезпечення фінансової автономії) підприємства. В подальшому підприємству ТОВ «Іден-Транс» необхідно акцентувати увагу на забезпечення зростання продуктивності праці, зростання обсягів реалізації послуг та наявність чистого прибутку.

6. Узагальнивши результати дослідження показників фінансового стану підприємства, необхідно відмітити високі показники фінансової стійкості та

абсолютно фінансово стійке підприємство (проте зазначені показники знижуються), показники ліквідності та платоспроможності перевищують нормативні значення, проте у звітному році їх значення знижуються, знижуються частково показники ділової активності та у 2014, 2017 та 2018 рр. мали місце негативні показники рентабельності діяльності підприємства, що обумовлено збитковістю підприємства.

7. На основі оцінки інтегрального показника Z моделей дослідження ймовірності банкрутства підприємства нами відмічено, що розрахунки представлені у трьох моделях (Альтмана, Ліса, Тіффлера-Тішшоу – адаптовані під зарубіжні підприємства) вказують на малу ймовірність банкрутства підприємства, при цьому узагальнюючи, показники значно знижуються. Розрахунки у відповідності до методики оцінки ймовірності банкрутства запропонованою Терещенком О.О. (найбільш адаптованої до національного ринку) відзначають абсолютну фінансову стійкість підприємства за період 2014-2016 рр., проте за останні два роки значення показника знаходиться нижче нормативного і становить 1,66 балів у 2017 році та 1,716 балів у 2018 році і свідчить, що фінансова стійкість діяльності підприємства порушена, що обумовлено наявністю ризиків:

- фінансового профілю – збитковість підприємства протягом 2017-2018 рр., зростання орієнтації на позиковий капітал, наявність значної дебіторської та кредиторської заборгованостей, зниження показників ліквідності та фінансової стійкості, зниження швидкості оборотності активів, оборотних коштів, кредиторської заборгованості;

- збутової діяльності – відсутність відділу збуту та просування послуг, незначні витрати на збут та рекламу, відсутність стимулів просування транспортних послуг, не повна завантаженість транспортних засобів, орієнтація на старі методи рекламування та збуту;

- економічного профілю – знецінення національної валюти, переорієнтація із фінансово стійкого підприємства, у котрого ймовірність банкрутства невисока до підприємства фінансова стійкість якого порушена,

зростання витрат на оплату праці, матеріали та сировину, зростання собівартості надання послуг та ін.;

– ризик зниження ліквідності, обумовлений зменшенням здатності реалізовувати фінансування взятих на себе поточних зобов'язань, тобто необхідність покриття грошовими засобами вимог контрагентів;

– ризики поломки транспортних засобів, визначаються специфікою діяльності підприємства та обумовлюються необхідністю здійснювати поточний ремонт транспортних засобів, відповідно відбувається простій транспортного засобу та можливість отримання штрафних санкцій внаслідок не виїзду на маршрут;

– ризики пошкодження або повної втрати вантажу, обумовлюються можливими збитками підприємства внаслідок невиконання взятих на себе зобов'язань.

Зазначені ризики негативно впливають на реалізацію фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» обумовлюють необхідність коригування їх для забезпечення прибутковості діяльності підприємства у перспективному періоді.

8. Результати проведеного SWOT-аналізу діяльності підприємства засвідчили, що негативними сторонами у діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» є відсутність повноцінного дослідження ринку, незначна фінансова ресурсна база, відсутність повноцінної збутової політики, орієнтація на старі методи стимулювання збуту транспортних послуг, відсутність рекламних засобів та збутової стратегії підприємства.

Для забезпечення фінансової стабільності в аспекті управління ризиками фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс» пропонується реалізація ряду заходів, а саме:

А. Для необхідності швидкого реагування на різкі зміни внутрішнього та зовнішнього середовища підприємства ТОВ «Іден-Транс» важливо використовувати методи адаптивного управління економічними ризиками. Мета даного управління – зниження або повне усунення несприятливого впливу

зазначених змін в системі управління. Відповідно адаптивні заходи управління можна вважати розвитком системи ситуаційного управління, що характеризується значною гнучкістю рішень, зниженням тривалості управління підприємством, наявністю системи контролю та ефективним зворотнім зв'язком. Відповідно, антикризовий підхід передбачає необхідність появи та ймовірні наслідки кризових явищ в діяльності підприємства.

Б. Систему ризик-менеджменту підприємства ТОВ «Іден-Транс» необхідно розглядати як інтегровану систему, котра передбачатиме різноманітні варіанти дій при виникненні ризикової ситуації, відповідно поряд із адаптивним управлінням фінансовими ризиками важливо використати можливі варіанти страхування, уникнення та формування резерву під ризики для мінімізації їх впливу або повного нівелювання ризиків в операційній діяльності. Поряд із побудовою повноцінної системи управління ризиками досліджуваного підприємства ТОВ «Іден-Транс» важливим є побудова системи моніторингу (контролю) ступеня ризику, при чому дана система повинна визначати тип ризику, дослідження ймовірності їх настання, визначення особливостей прийняття управлінських рішень при тому чи іншому ступеню ризиків, а також аналізу отриманих результатів для подальших дій в аспекті ліквідації ризиків.

В. Удосконалення системи надання послуг в цілому та підвищенні якості надання послуг пасажирського автомобільного транспорту зокрема. Необхідним є формування системи управління якістю транспортної послуги досліджуваного підприємства із застосування операторів декомпозиції, щодо яких виділяють спеціальні функції управління якістю послуг за наступними ознаками: рівень функціонування – функції тактичного, оперативного та стратегічного управління, різновиди функціональних зв'язків – функції горизонтальної та вертикальної координації, вид діяльності – функції управління якістю, управлінської та допоміжної діяльності, реалізації перевізного процесу.

Г. Пропонується інвестиційний проект модернізації транспортного парку підприємства ТОВ «Іден-Транс», що позитивно вплине на зниження ризиків операційної діяльності. Із ряду альтернативних пропозицій пропонується

обрання оферти лізингової компанії ОТР –лізинг, котра продасть транспортні засоби на умовах лізингу, при цьому сума витрат складатиме 6000 тис.грн., а платежі за транспортування та страхування складатимуть 67 тис.грн., відповідно загальні інвестиційні витрати проекту складуть 6067 тис.грн. Проте результати проведеного інвестиційного аналізу відзначають вигідність проекту, оскільки чиста теперішня вартість проекту становитиме 9043,03 тис.грн., індекс рентабельності проекту становитиме 2,49 пункти (кожна вкладена гривня принесе 2,49 грн. прибутку), а термін окупності складатиме 3,4 роки із передбачених 8 на реалізацію проекту.

Зазначений проект позитивно впливатиме на показники фінансово-господарської діяльності та фінансового стану підприємства ТОВ «Іден-Транс» у перспективному періоді.

Реалізація проекту оновлення транспортного парку позитивно вплине на результати фінансово-господарської діяльності підприємства ТОВ «Іден-Транс», а саме забезпечить чистого доходу від реалізації транспортних послуг, забезпечить приріст прибутку та вплине на зростання вартості активів та власного капіталу підприємства. Відповідне зростання чистого доходу від реалізації послуг становитиме 7815 тис.грн. (із врахуванням 5% планового показника зростання та реалізації проекту оновлення транспортного парку) за період 2018-2020 рр., на 16731 тис.грн. за період 2018-2021 рр. та на 26616 тис.грн. за період 2018-2022 рр.

Зростатиме і узагальнюючий показник чистий прибуток підприємства, при цьому показник за період 2018-2020 рр. зростає на 1657 тис.грн., за період 2018-2021 рр. на 3816 тис.грн. та за період 2018-2022 рр. на суму 6255 тис.грн.

Реалізація проекту оновлення транспортного парку позитивно вплине на показники фінансового стану, зокрема спостерігатиметься зростання фінансової автономії підприємства із 0,621 пункти у 2020 році до значення 0,739 пункти у 2022 році. Зростатиме рентабельність із показника збитковості у фактичному періоді до рівня 26,38% у 2022 році (рентабельність власного капіталу), 19,49% рентабельність активів, 11,38% рентабельність реалізації, до 39,47%

рентабельність основного капіталу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абільтарова Е. Н., Корець М. С., Яшанов С. М. Основи охорони праці. Модуль 1: Правові та організаційні питання охорони праці, основи фізіології, гігієни праці та виробничої санітарії : навч.-метод. посібник. К. : НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2010. 409 с.
2. Базилевича В. Д. Історія економічних учень : підручник. 3-тє вид., випр. і доп. У 2 ч. Ч. 1. К : Знання, 2006. 582 с
3. Бегун В.В., Науменко І.М.Безпека життєдіяльності (забезпечення соціальної, техногенної та природної безпеки): Навч. посібник. К., 2011. 344 с.
4. Бланк И. А. Основы финансового менеджмента. К.: Ника-Центр, 1999. Т. 1. 414 с.
5. Брайковська А. М. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту. *Економіст*. 2012. № 9. С 50-54.
6. Буздалин А.В., Сидорова Е.А. Взаимосвязь сегментов финансового рынка. URL: <http://www.buzdalin.4u.ru/text/mark/m3/segm.htm> (дата звернення: 5.12. 2019).
7. Васюренко О. В., Таран О. В. Ризик як складова економічних процесів. *Фінанси України*. 2015. № 7. С. 68-75.
8. Вербицька Г. До визначення поняття «ризик». *Економіка України*. 2004. № 4. С 83-87.
9. Вербицька Г. Л. Методичні основи оцінки економічного ризику в діяльності підприємств : автореф. дис. на здобуття наук, ступеня канд. екон. наук : спец. 08. 06. 01 «Економіка, організація і управління підприємствами» / Г. Л. Вербицька. К: Національний транспортний університет, 2005. 19 с
10. Винокурова Л. Е., Васильчук М. В., Гаман М. В. Основи охорони праці: Підручн. для проф.-техн. навч. закладів. 2-ге вид., допов., перероб. К. : Вікторія, 2001.192 с.

11. Вітлінський В. В. Аналіз, оцінка і моделювання економічного ризику. К : Деміур, 1996. 212 с.
12. Вітлінський В. В., Верченко П. І. Аналіз, моделювання та управління економічним ризиком : навч.-методичн. посібник для самостійного вивчення дисципліни. К : КНЕУ, 2000. 292 с
13. Галасюк В., Сорока М. Поняття економічного ризику в контексті концепції ССФ. *Ринок цінних паперів України*. 2002. №5-6. С 61-71.
14. Гандзюк М.П., Желібо Є.П., Халімовський М.О. Основи охорони праці: Підручник. 5-е вид. К.: Каравела, 2011. 384 с.
15. Гарачук Ю. О. Підвищення ефективності діяльності підприємства за рахунок управління конкурентоспроможністю. *Актуальні проблеми економіки*. 2011. №2. С 60-66.
16. Глібчук В.М. Сутність ризику як економічної категорії URL:http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/35530/1/16_102-107.pdf (дата звернення: 3.12. 2019).
17. Гречка О. В. Статистичний аналіз ринку послуг автомобільного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук, ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.10 «Статистика». Київ, 2015. 20 с
18. Гурнак О. В. Кількісна оцінка ризику структури капіталу підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2007. № 5 (71). С. 99-104
19. Гурч Л. М., Ченчик А.М. Маркетингове дослідження ринку транспортних послуг України. *Логістика*. №633. 2008. URL: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Vnulp/Logistyka/2008_633/23.pdf (дата звернення: 3.12. 2019).
20. Державний комітет статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>. (дата звернення: 3.12. 2019).
21. Диба М. І. Суть та види фінансових ризиків у системі ризик-менеджменту підприємства. *Вісник національного університету «Львівська політехніка»*. 2009. № 635. С. 134-140
22. Донець Л. І Економічні ризики та методи їх вимірювання : навч.

посіб. К : Центр навчальної літератури, 2006. - 312 с

23. Журавель К.В. Сутність та класифікація ризиків при транспортному обслуговуванні на залізничному транспорті. URL: http://vlp.com.ua/files/15_34.pdf (дата звернення: 3.12. 2019).

24. Загурський О. М. Аналіз ринку автотранспортних послуг в Україні. *Автомобільний транспорт*. 2019. вип. 44. С.66 – 70.

25. Залунін В.Ф. Організація управління економічним ризиком підприємств невиробничої сфери в умовах ринку. *Сталий розвиток економіки*. 2013. № 2. С. 262-267.

26. Заріцька Н. М. Оцінка конкурентоспроможності продукції підприємства Ефективна економіка. 2015. № 12. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4647>(дата звернення: 3.12. 2019).

27. Зацарний В.В., Праховнік Н.А., Землянська О.В., Зацарна О.В. Безпека життєдіяльності: Навчальний посібник – К.: НТУУ «КПІ» ІЕЕ, 2016. – 268 с.

28. Зеркалов Д. В., Луц Т. Є., Качинська Н. Ф., Ільчук О. С., Чикунова-Васильєва Н. П. Безпека життєдіяльності. Навч. посіб. За ред. Д. В. Зеркалова. К.: Основа, 2014. 364 с.

29. Зеркалов Д.В. Безпека життєдіяльності. Навч. посіб. К.: Основа, 2016. 267 с.

30. Зоріна О. І., Сиволовська О. В. Методи оцінки конкурентоспроможності транспортної послуги URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1133> (дата звернення: 3.12. 2019).

31. Ілляшенко С.М. Економічний ризик : [навч. посіб.] /СМ. Ілляшенко. - 2-ге вид., доп. і перероб. - К. : Центр навчальної літератури, 2004. - 220 с.

32. Іщенко Н. М. Маркетинг транспортних послуг. URL : <http://lib.chdu.edu.Ua/pdf/posibnuku/333/4.pdf>. (дата звернення: 3.12. 2019).

33. Карпунцов М. В. Ризикостійкість підприємства. *Актуальні проблеми економіки*. 2008. № 3 (81). С. 71-76.

34. Клапків М. С Питання етимології економічного ризику. *Фінанси*

України. 2001. № 4. С 15 - 20.

35. Корж Н.В. Методи управління фінансовими ризиками. *Международный электронный научный журнал*. 2016. № 10. Т. 2. С. 11 – 16.

36. Корнійчук Л. Я., Татаренко Н. О., Поручник А. М. Історія економічних учень : підручник. К : КНЕУ, 1999. 564 с

37. Королюк Т. Дефініція «ризик»: законодавчий, економічний і обліковий аспекти (історія та сучасність). *Бухгалтерський облік і аудит*. 2010. № 9. С 12-18.

38. Крупін В.Є., Злидник Ю.Р. Економічні ризики: сутність, еволюція, підходи до класифікації URL: http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/13286/1/037_Ekonom%D1%96chn%D1%96%20riziki_224_229_714.pdf.pdf (дата звернення: 5.12. 2019).

39. Крылов С.И. Методика анализа оборотных активов коммерческой организации. *Финансовый вестник: финансы, налоги, страхование, бухгалтерский учет*. 2010. № 3. С. 10-15

40. Лазаренкова Г. М. Аналіз моделювання і управління ризиком (в схемах та прикладах) : навч. посіб. «Новий світ - 2000», 2011. 240 с

41. Левченко М. О. Генезис та класифікація ризиків у діяльності промислових підприємств. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2009. № 5. Т. 2. С 174-178.

42. Левченко М. О. Формування механізму управління ризиками у зовнішньоекономічній діяльності машинобудівних підприємств: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / М. О. Левченко. Хмельницький, 2013. 20 с.

43. Лук'янова В.В., Головач Т.В. Економічний ризик : навч. посібник. К. : Академвидав, 2007. 464 с.

44. Лунякіна Н. Управління ризиками підприємства. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ekmk_2013_2_17.pdf (дата

звернення: 5.12. 2019).

45. Масло А. І. Економічна сутність, класифікація ризиків як об'єкту управління на біржовому товарному ринку URL:<http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4749> (дата звернення: 3.12. 2019).

46. Машина Н. І. Економічний ризик і методи його вимірювання : навч. посіб. Київ : Центр навчальної літератури, 2003. 188 с.

47. Микитюк О. П., Кравченко Т. В., Онисенко Т. С. Визначення конкурентних переваг інноваційного підприємства. *Теоретичні та прикладні питання економіки*. 2018. Вип. 1. С. 161-168.

48. Міністерство транспорту та зв'язку України. URL: <http://www.mintrans.gov.ua>. (дата звернення: 5.12. 2019).

49. Мороз О. В., Матвійчук А. В. Оптимальне управління економічними системами в умовах невизначеності та ризику: Монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ, 2003. 226 с.

50. Москаленко В.П. Комплексна оцінка фінансового стану підприємства як основа для діагностики його банкрутства. *Актуальні проблеми економіки*. 2016. №6. С. 180-191.

51. Набойченко В. Риски как объект социального контроля: теоретико-социологические подходы. *Управление риском*. 2002. № 1. С. 25–29.

52. Найт Ф. Х. Риск, неопределенность и прибыль / Ф. Х. Найт ; [пер. с англ. М. Каждан, В. Гребенников]. - М. : Дело, 2003. - 360 с.

53. Нижник О.В. Методологічні підходи оцінки економічних ризиків промислових підприємств. *Моделювання регіональної економіки*. 2013. № 2. С. 75-84.

54. Нікбахт Е. Фінанси / Е. Нікбахт, А. Гроппеллі ; [пер. з англ. В. Овсієн-ко, В. Мусієнко]. - К. : «Вік, глобус», 1992. - 236 с.

55. Партин Г.О., Бурба О.А. Фінансові ризики підприємства та методи їх нейтралізації. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2010. Вип. 20.9. С. 215 – 220.

56. Пешко А. Методологічні аспекти аналізу фінансового стану

підприємства. *Ефективність державного управління*. Львів, 2016. Вип.11. С.118–124.

57. Підлісний П. І., Брайковська А. М. Стан та тенденції розвитку змішаних вантажних перевезень. *Економіка та управління : зб. наукових праць*. К. : ДЕГУТ, 2012. Вип. 19. С.71-77.

58. Піскунов Р. О. Обґрунтування вибору методів і моделей щодо управління фінансовими ризиками грошових потоків. *Вісник Університету банківської справи Національного банку України*. 2010. № 1. С. 75-81.

59. Поддєрьогін А. М. Фінанси підприємств: підручник. К.: КНЕУ, 2004. 546

60. Позняк С Конкурентні переваги і конкурентоспроможність. *Актуальні проблеми економіки*. 2003. №1. С.50-55.

61. Попович П. В Аналітичні технології в забезпеченні економічної ефективності логістичних систем. *Вісник ХНТУСГ*. Харків, 2016. Вип. № 169. С 223-225.

62. Попович П. В., Шевчук О. С., Бабій М. В., Дзюра В. О. Аналіз ринку автортранспортних перевезень України. *Вісник машинобудування та транспорту*. 2017. №2(6). 124-128.

63. Попович П.В., Мурований І.С., Шевчук О.С. Підвищення ефективності технологій перевезень організаційними шляхами надання транспортних послуг *Вісник ХНТУСГ*. 2017. вип. 184. С.124 – 130.

64. Радзіховська Л.М., Іващук О.В. Сутність поняття «економічний ризик»: ретроспектива та сучасність. *Економічний часопис-XXI*. 2015. № 7-8(1). С. 4-7.

65. Рибалка О. Формування системи показників фінансового стану підприємства для оцінки ймовірності банкрутства. *Економіст*. 2015. №9. С.63-65.

66. Русанов Ю. Ю. Еволюція термінології банківського риск-менеджмента. *Банковское дело*. 2004. № 2. С. 29-33.

67. Сараєва І. М. Системне моделювання процесу ідентифікації під-

приємницьких ризиків : монографія. ІПРЕЕД НАНУ. О. : Фенікс, 2007. 188 с

68. Сметанюк О.А. Методика діагностики кризи підприємства за оцінкою показників фінансового стану в умовах організаційних змін. *Вісник Хмельницького національного університету*. Хмельницький: ХНУ, 2015. № 6, Т. 1. С. 128-131.

69. Таран О.В. Сучасні питання проблематики ризиків фінансової сфери діяльності підприємств: теоретичні узагальнення та прикладний аналіз. Харків: Константа, 2004. 108 с.

70. Терещенко О. Інтегральна оцінка фінансового стану підприємства. *Економіка України*. 2014. №3. С.22-26.

71. Ткаченко І. С. Сутність фінансового стану підприємств та його оцінка в умовах невизначеності. *Економіка: проблеми теорії та практики*. Д., 2015. Вип.209, т.4. С.989–996.

72. Ткачук Г.О. Завдання, зміст та склад обліково-аналітичного забезпечення фінансово-економічної безпеки підприємства. Обліково-аналітичне забезпечення в умовах управління фінансовоекономічною безпекою підприємства: монографія під ред. проф. Немченка В.В. Одеса, Фенікс.2015. 360 с. С. 9-22.

73. Ткачук К. Н., Халімовський М. О., Зацарний В. В. Основи охорони праці: Підручник. 2-ге видання, доповнене та перероблене. К.: Основа, 2006. 448 с.

74. Толок А.О. Крюковська О.А. Безпека життєдіяльності: Навч. посібник. 2011. 215 с.

75. Філіпович О. П. Основні ризики економічної безпеки підприємства. *Економіка АПК*. 2011. № 12. С. 173-176.

76. Фоміна О. В., Гончаренко О. М. Оцінка ризиків підприємства в системі обліку. *Економічний часопис-XXI*. 2015. № 3(2). С. 67-70.

77. Шевчук О. С. Вплив показників ефективності на безпеку руху вулично-дорожніми мережами. *Вісник ХНТУСГ*. Харків, 2016. Вип. № 169. С 205 - 209.

78. Шкода М.С., Гичка С.Г. Економічні ризики: сутність, еволюція, підходи до класифікації URL: https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/7418/1/20170330_Cluster_P270-275.pdf (дата звернення: 5.12. 2019).

79. Штангрет А.М. Обліково-аналітичне забезпечення процесу гарантування економічної безпеки підприємства. *Наукові записки Української академії друкарства*. 2013. №2. С.58-63.

80. Шудренко І. В. Основи охорони праці : навч. посіб. 2016. 214 с.

81. Шумпетер Й. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры). М. : Прогресс, 1982. 455 с.

82. Heilmann Wolf-Riidiger. Versicherungsmathematische Methoden des Risk Management Blatter. Duetsche Gesellschaft fur Versicherungsmathematik. 1989. № 2. P. 141-159.

83. Pfeffer J. Insurance and Economic Theory. Homewood, Illinois : Richard D. Irwin Inc., 1956. 42 p.

84. Willett A. H. The Economic Theoiy of Risk and Insurance. Philadelphia: University of Pensylvania Press, 1951. 103 p.

85. Terry J. V. Distionary for business and finance. London, 1989. 97 p.

ДОДАТКИ

