

УДК 656.09

Юрій КОНОВАЛЕНКО

ДЖЕРЕЛА ТА ФАКТОРИ ТРАНСПОРТНОГО РИЗИКУ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Резюме: Уточнено сутність понять «джерело» та «фактор ризику» на основі теоретичного аналізу трактування змісту понять у наукових роботах у сфері економічної думки, обґрунтовано авторське розуміння сутності даних понять, визначено їх взаємозв'язок та співвідношення. На основі здійсненого аналізу виокремлено конкретні джерела та фактори транспортного ризику при здійсненні перевезення вантажу автомобільним транспортом. Враховуючи специфічну та часто ситуаційну і мультисценарну природу діяльності кожного окремого підприємства, наведено ширший спектр джерел та факторів транспортного ризику, аніж той, що може бути актуальним для одного підприємства. Процес перевезення поділено на логічні етапи від пошуку підрядника чи водія для перевезення до розвантаження вантажівки. Для кожного етапу визначено коло осіб (контрагентів), специфіка їх діяльності та ділова культура, що при взаємодії з іншими суб'єктами господарювання можуть призвести до прояву транспортного ризику. Перелічено заходи забезпечення таких перевезень.

Ключові слова: транспортний ризик, система управління ризиком, ідентифікація ризику, джерело та фактор ризику.

Iurii KONOVALENKO

SOURCES AND FACTORS OF TRANSPORT RISK IN TRUCK CARGO SHIPMENTS

Summary. The article focuses on clarification of notions "source" and "factor of risk" on the basis of theoretical analysis of interpreting the essence of these notions in the scientific papers in the field of economic thought. It is shown that various scholars and standards/laws provide different meanings of notions "source" and "factor of risk" sometimes disabling proper understanding and use of notions in communicating research findings. As a result an attempt to define such notions and identify the differences in their meaning has been made. The author's own understanding of these notions meaning is grounded. The interrelation and interconnection of these meanings are determined and their role for the transport risk identification step is justified. On the basis of conducted analysis the separation of the specific sources and factors of transportation risk in cargo shipments by trucks is performed. Taking into account the specific and often situational and multiscenario nature of each particular enterprise activity, the wider range of transport risk sources and factors is provided in contrast to the one that can be of great importance to one particular enterprise. The process of transportation is divided into logical phases starting with the search for a contractor or a driver to unloading of cargo. For each phase a circle of persons (contractors), specificity of their activities and business culture are determined. Their interaction with other economic agents may result in manifestation of transport risk. For each identified group of transport risk sources and factors a set of possible risk response measures is specified for the purpose of reducing possible transport risk in the enterprises activity. Security equipment for detecting possible kinks in the transportation process of the enterprise as well as references to codified rules of conducting cargo shipments are taken as a basis for securing shipments.

Key words: transportation risk, risk management system, risk identification, risk source and factor.

Постановка проблеми. Динамізація розвитку суспільно-економічних відносин та інтенсифікація зв'язків між суб'єктами господарської діяльності призводять до необхідності врахування низки факторів зовнішнього та внутрішнього середовищ підприємства під час прийняття управлінських рішень. Оскільки будь-яка управлінська діяльність тим чи іншим чином пов'язана з невизначеністю, неповнотою та неточністю інформації та, як наслідок, ризиком, аналіз системи управління ризиком на підприємстві набуває все більшої актуальності.

Ризик притаманний діяльності підприємства незалежно від виду діяльності останнього та його ставлення до ризику. Транспортний ризик, займаючи важливе місце в бізнес-процесах транспортних та логістичних компаній, торговельних підприємств, може часто ігноруватися та призводити до понесення небажаних та непередбачуваних витрат, що підтверджується результатами авторського дослідження діяльності 46 українських підприємств.

Приміром, 86,67% респондентів зазначили, що відповідними працівниками на підприємстві витрачається на управління транспортним ризиком лише до 10% робочого часу, значення від 10% до 30% було відзначено 11,11% опитаних та лише 2,22% менеджерів відзначили, що на підприємстві витрачається від 30% до 50% робочого часу на дану процедуру. При цьому частка витрат, спричинених проявом транспортного ризику станом на 2011 р., займала в прибутку підприємств до 25%, та у загальних витратах – до 5%.

В той час, як абсолютні статистичні дані по галузі, які б характеризували масштаби прояву транспортного ризику, часто є неточними чи недоступними. Такі установи та організації, як FreightWatch, CargoNet, Chubb Insurance та Supply Chain Information Sharing and Analysis Center (SC-ISAC) при використанні схожих методик збору та реєстрації даних лише для випадків викрадення вантажу при перевезенні наводять дані в межах від 8 до 30 млрд. дол. США за рік для США [1, с. 3–4]. Крім цього, Дж. Дертоузос, Е. Ларсон та П. Ебенер визначили, що втрати вантажу при перевезенні на 1 грошову одиницю призводять до виникнення непрямих витрат для підприємства (безпека, втрачені продажі) на 1,8 грошової одиниці, непрямих витрат для галузі (втрачені продажі) на 1 грошову одиницю та непрямих витрат для кінцевих споживачів (вищі ціни) на 2,4 грошової одиниці [2, р. 14]. Такі масштаби проблеми безпеки перевезення вантажу роблять розгляд питання управління транспортним ризиком виправданим та актуальним, а брак досліджень у сфері конкретизації понятійного апарату в процесі управління ризиком лише ускладнює спробу ризик-менеджера розробити на підприємстві дієву систему реагування на ризик та забезпечення діяльності (в даному випадку – перевезень).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Попри існування в зарубіжній літературі публікацій стосовно можливих проявів транспортного ризику при здійсненні вантажного перевезення та відповідних запобіжних заходів майже не приділялося уваги системі управління транспортним ризиком та її структурним елементам (ідентифікація, оцінювання, аналіз, застосування конкретних запобіжних заходів тощо). Хоча й Д. Бургес [1], І. Зуді, С. Кумер та Е. Ленер [3, с. 153 – 167], К. Мейх'ю [4], М. Козак [5], Дж. Албрехт [6] та Дж. Дарлінг [7] наголос значною мірою робили на прикладному аспекті вирішення проблеми, неможливим залишався комплексний підхід до управління ризиком на підприємстві, що враховував би виокремлення факторів та джерел ризику з можливістю їх подальшого елімінування чи розроблення можливих сценаріїв господарської діяльності.

Такі науковці, як В. Государев [8], Л. Маханець [9], О. Коромислов [10], К. Пуліковський [11], Н. Слюсар [12] та С. Петров [13] попри своє зосередження на упередженні транспортного ризику все ж не пропонують аналізу системи управління ризиком з виокремленням її компонентів, що унеможливило б однозначне трактування сутності факторів і джерел транспортного ризику. Автори прикладних праць у сфері перевезень – Н. Троїцька [14] та О. Гінзбург [15] – хоч і розглядають перевезення з притаманними їм ризиками, все ж не зосереджуються на системі управління транспортним ризиком та ідентифікації ризику зокрема.

Етап ідентифікації ризику, який не є можливим без з'ясування джерел та факторів ризику, виступає одним з початкових кроків управління ризиком та визначає якість рішень, що приймаються надалі, попри попередньо незначну увагу науковців, безсумнівно, має бути дослідженим.

Метою даної статті є з'ясування сутності понять «джерело ризику» та «фактор ризику», визначення їх місця в ідентифікації та управлінні транспортним ризиком та прослідкування їх проявів та взаємодії впродовж процесу перевезення вантажу автомобільним транспортом. Процес перевезення вантажу розглядатиметься від пошуку підприємства для аутсорсингу перевізницької функції чи пошуку водіїв (експедиторів) для власного автопарку торговельного підприємства до відвантаження вантажу в пункті призначення.

Виклад основного матеріалу. Відправним пунктом ефективного ризик-менеджменту на підприємстві виступає побудова дієвої системи управління ризиком, що має включати й логічно пов'язувати і підпорядковувати всі свої етапи. Схематична ілюстрація такої системи управління ризиком була запропонована Міжнародною організацією стандартизації в стандарті ISO/IEC 31010 та зображена на рис. 1.

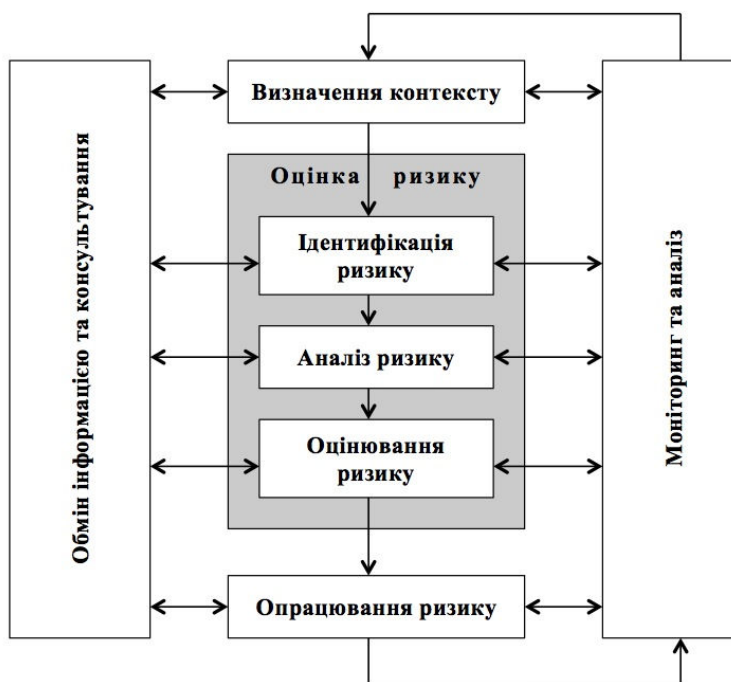


Рисунок 1. Система управління ризиком
Figure 1. Risk management system

Джерело: адаптовано автором з [16, с. 11].

Сегмент оцінки ризику передбачає ідентифікацію, аналіз та оцінювання ризику, серед чого крок «ідентифікація ризику» має надавати вичерпну інформацію про спектр чинників внутрішнього та зовнішнього середовищ відносно підприємства. Лише на основі цього може бути проаналізований та оцінений визначений ризик. Ідентифікація ризику розпочинається з моніторингу та синтезу бізнес-процесів підприємства, що дозволяє детальніше поглянути на сукупність операцій, що опосередковуються можливостями підприємства при здійсненні ним господарської діяльності. Виокремлення джерел та факторів ризику притаманних діяльності підприємства є центральним компонентом визначення ризику, оскільки з'ясування природи чинників, що визначають результативність функціонування підприємства, уможливають не лише акумулювання та використання даних стосовно поточного стану речей, а й певною мірою передбачення того, які процеси на підприємстві та яким чином можуть детермінувати господарську діяльність.

У такому випадку доцільним буде звернутися до з'ясування сутності понять «джерело ризику» та «фактор ризику», оскільки таке розуміння має сприяти ефективнішому виконанню кроку ідентифікації ризику завдяки можливості більш глибокого розуміння природи процесів на підприємстві.

У вітчизняній та зарубіжній літературі немає однаковості щодо визначення сутності та співвідношення між поняттями «джерело ризику» та «фактор ризику». Інколи дані поняття можуть замінюватися синонімічним терміном, ототожнюватися, не вживатися в літературі, пов'язаній з ризик-менеджментом взагалі чи по-різному тлумачитися. Приміром, фундатор вітчизняної школи ризик-менеджменту професор В. Вітлінський не вдається до диференціації понять «джерело» та «фактор» [17, с. 21 – 25]. Дослідник об'єднує їх поняттям «чинник», при цьому виокремлюючи внутрішні та зовнішні чинники ризику та наводячи приклади чинників ризику, які можуть кваліфікуватися як джерела, так і фактори ризику.

Л. Донець виділяє 9 основних джерел економічного ризику [18, с. 13], не даючи визначення самому поняттю «джерело ризику». Далі автор виокремлює фактори прямої та непрямой дії та суб'єктивні фактори так само без надання тлумачення поняттю «фактор ризику»

[18, с. 50 – 51]. При цьому багато наведених елементів переліку дублюють джерела ризику, що додає плутанини до співвідношення даних понять. Подібним чином, у роботі І. Івченка наведено перелік основних джерел ризику без уточнення сутності поняття, фактори ризику при цьому автор не розглядає [19, с. 27 – 29]. Крім цього, наприклад, Н. Верхуша хоч і зосереджується на класифікації факторів кредитного ризику, все ж не пропонує визначення даного поняття та інколи ототожнює його з джерелом ризику [20]. А ось В. Лук'янова та Т. Головач при визначенні поняття «джерело ризику» до ототожнюють генези понять, оскільки джерелом ризику в них виступають фактори (явища, процеси), які спричиняють невизначеність результатів, зумовлених певними змінами ендогенного чи екзогенного характеру або діями суб'єктів ризику [21, с. 23].

У зарубіжній економічній літературі так само не прослідковується однотайності щодо вживання понять «джерело» та «фактор ризику». Наприклад, Х. Мадаї визначає, що джерелом ризику можуть бути як різні сфери, пов'язані з діяльністю підприємства, в яких може критися ризик (виробнича, ринкова, інституційна тощо), так і конкретні чинники, що можуть послугувати причиною прояву ризику [22, с. 300, 303]. Б. Беррі та С. Браун визначають обмежену інформацію як джерело ризику в інвестиційному менеджменті [23], що імпліцитно вказує на припущення про вже існуючу негативну характеристику певного об'єкта (в даному випадку – інформації), тоді як П. Леонеллі як джерело ризику при перевезенні небезпечних вантажів бачить просто маршрут перевезення [24], де немає місця такому припущенню (приміром, наявність відрізків маршруту, що можуть спровокувати настання аварії тощо). А в стандарті ISO/IEC 31010 (Управління ризиком. Методики оцінки ризику) взагалі не виділяється такого поняття, як «фактор ризику». За текстом стандарту зустрічаються поняття «причина» та «джерело ризику», проте і для них немає тлумачення.

Натяк на співвідношення понять «фактор» та «джерело ризику» знаходимо в стандарті ISO/IEC 31010 при роз'ясненні процедури оцінки ризику за методикою «краватка-метелик» [16, с. 66], де джерела ризику являють собою ширшу сукупність можливих першопричин, які певним чином та за відповідних обставин можуть призвести до небажаної події. Фактор ризику (або ескалаційний фактор) знаходиться між джерелом ризику та небажаною подією, являючи собою одну з можливих причин настання такої небажаної події. Визначення поняття «фактор ризику», що відповідає репрезентації взаємозв'язку понять у стандарті, знаходимо в деяких українських законодавчих актах. Наприклад, «фактори ризику – негативні чинники, що провокують або збільшують ризик розвитку певних ефектів» [25], або «фактори ризику – можливі порушення, недоліки та проблеми, які негативно вплинули або можуть вплинути на рівень управління діяльністю контрагента ...» [26]. О. Горбняк так само до факторів ризику відносить певні негативні можливі стани аспектів зовнішнього та внутрішнього середовищ суб'єкта ризику [27, с. 102 – 103].

Таким чином, фактор ризику бере свій початок у джерелі та може проявитися в причині настання небажаної події. Джерело може являти собою можливу сферу виникнення ризику для підприємства (наприклад, певна характеристика чи стан суб'єкта ризику, процес), тоді як фактором ризику виступає особливий стан такої сфери виникнення ризику, який характеризується наближенням першої доризикової ситуації. Наприклад, досвід водія вантажівки може виступати джерелом ризику, тоді як недостатній досвід здійснення перевезень вантажу з дотриманням температурного режиму може виявитися фактором ризику, а небажаною подією стане псування вантажу (частини вантажу) через недотримання температурного режиму під час перевезення (що є причиною настання такої події). Логічним тепер буде перехід до розгляду процесу перевезення та виділення в ньому можливих джерел і факторів транспортного ризику.

Організація перевезення опосередковано бере свій початок з пошуку персоналу для здійснення перевезень (у випадку наявності власного автопарку) чи аутсорсингових партнерів (у випадку його відсутності чи недостатності). Наприклад, Дж. Албрехт наголошує на важливості моніторингу попередньої роботи найманих працівників через загрозу колишньої протизаконної діяльності з їх боку [6], а І. Зуді пропонує впровадження чорних та білих списків з метою відслідковування найманих працівників з можливими зловмисними намірами

викрадення вантажу при перевезенні [3]. Джерелами ризику в даному випадку можуть виявитися організаційна структура підприємства; внутрішні посадові інструкції; особливості процедури пошуку підрядників; рівень відповідальності працівників, зайнятих пошуком підрядників чи персоналу; надійність і професійність найманих перевізників та водіїв.

Факторами ризику тут виступають злочинні наміри найманих перевізників та водіїв, їх схильність до опортуністичних чи професійних спроб викрадення вантажу (чи сприяння цьому) при перевезенні; незацікавленість персоналу підприємства у розслідуванні історії попередньої роботи підрядників та найманих водіїв; ігнорування практикою ведення бізнесу підприємством такого моніторингу. Виокремлення зазначених факторів ризику та джерел їх виникнення, вказуючи на сфери діяльності підприємства, може стати початковим етапом забезпечення практики перевезення вантажу та підвищення загального рівня безпеки на підприємстві.

До підготовчої фази перевезення вантажу відноситься пакування і підготовка його до завантаження. Рекомендації та вимоги щодо пакування та маркування вантажу можна знайти в частині 5 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні [28]. На даному етапі важливим є вибір правильного пакування (тари) для вантажу, сортування, пошук та підтвердження наявності перевізницького обладнання (температурні установки, розміри вантажного відсіку, вантажопідйомність вантажівки тощо), оскільки, приміром, дослідження показують, що до 40% втрат сільськогосподарської продукції пов'язане з пакуванням в одну тару плодів різної зрілості та хворих плодів [14, с. 147]. При дотриманні правил перевезення продуктів, що швидко псуються, можна скоротити їх природні втрати та псування в 3 рази [14, с. 146].

Під час організації даного етапу перевезення джерелами ризику можуть виявитися практика дотримання підприємством правил підготовки та пакування вантажу; наявність у підприємства та його підрядників і характеристики відповідного перевізницького обладнання й тари; досвідченість персоналу підприємства при сортуванні, калібруванні та пакуванні вантажу; досвід підготовки та поєднання різних категорій вантажу при консолідованих перевезеннях.

Фактором транспортного ризику в даному випадку може виступати відсутність та підміна тари для вантажу; використання невідповідного (за технічними чи санітарними стандартами) технічного обладнання для перевезення вантажу; недбале ставлення пакувальників до сортності й стану вантажу; пакування чи консолідування вантажів таким чином, що може втратитися якість принаймні одного з них (наприклад, перевезення какао, кави, прянощів з вантажами, виділяють гострий запах тощо); неухважність перевізника до вимог, що висуваються до його вантажівки та обладнання. Неточності й невідповідності вимогам мають з'ясуватися ще до початку завантаження товарів у тару, оскільки це скоротить час, витрачений персоналом підприємства на виконання зайвих робочих функцій та надасть можливість знайти підрядника чи відповідне технічне обладнання для здійснення перевезення.

Після пакування вантажу відбувається завантаження (та кріплення) його у вантажівку (у випадку найманого перевізника має місце ще прийом та огляд транспортного засобу, перевірка його на відповідність запиту замовника з метою забезпечення перевезення), за необхідності зважування, пломбування. Дана процедура регламентується в частинах 6, 7, 8, 9, 10 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні [28]; кріплення вантажів регламентується такими європейськими стандартами, як EN 12195-1, EN 12195:2010, EN 12640, EN 12195-2, EN 12195-3, EN 12195-4. Особливої уваги на даному етапі заслуговує також правильне оформлення супровідних документів (товарно-транспортна накладна – відповідної форми залежно від призначення вантажу – та подорожній лист, а також необхідні санітарні сертифікати й дозволи).

На даному етапі процесу перевезення джерелами транспортного ризику можуть бути практика застосування підприємством правил і стандартів маркування, завантаження, розміщення та кріплення вантажу у вантажному засобі; відповідальність персоналу, що займається прийомом та перевіркою транспортного засобу до завантаження; наявність необхідних технічних засобів і споряджень у підприємства (та перевізника) для кріплення та

розміщення вантажу; уважність і досвід оформлення товарно-транспортної документації працівниками підприємства; пильність водія при перевірці таких документів.

У випадку аутсорсингу транспортної функції водій перевізника має пильнувати правильність завантаження вантажу замовником-підприємством, оскільки особистий діалог автора з представниками транспортних компаній показав, що дуже часто нестачі вантажу мають місце через недобросовісне завантаження за відсутності достатньої уваги з боку водія. Таким чином, джерелом ризику тут може виступати особисте сприйняття водієм міри ризику недобросовісного завантаження товару, відповідальність при виконанні такої функції, а також добросовісність працівників підприємства до виконання маркування, завантаження, кріплення та розміщення вантажу.

Далі піде сам процес перевезення, якому притаманна безліч ризиків: настання ДТП, внаслідок якої буде зіпсовано чи втрачено вантаж, викрадення вантажу в дорозі, затримка внаслідок непередбачуваних погодних та дорожніх умов, незнання водієм місцевості, псування вантажу через неправильне чи недбале перевезення. Д. Бургес [1, с. 195 – 218] та Л. Тіска [29, с. 23 – 30, 253 – 262] навели детальнішим перелік можливих транспортних ризиків та сценаріїв їх розвитку, які характерні саме для етапу перевезення вантажу.

Джерелами транспортного ризику при перевезенні можуть виступати дорожні, погодні умови; технічні характеристики та справність транспортного засобу і, за його наявності, спеціального обладнання вантажного відділення; стан безпеки на дорозі за маршрутом, за яким здійснюється перевезення; загальне економічне становище в країні (що може послугувати причиною схильності окремих осіб до опортуністичних чи професійних спроб викрадення вантажу в дорозі); досвід водія, знання ним території, на якій знаходиться пункт призначення; професіоналізм та відповідальність водія при перевезенні вантажу; якість інформування водія представниками підприємства про особливості вантажу та вимоги до його перевезення.

Факторами ризику в даному випадку будуть несприятливі погодні та небезпечні дорожні умови (як унаслідок погодних умов, так і через загальну дорожню безпеку на певних проміжках маршруту); несправність окремих технічних компонент транспортного засобу чи відділення для перевезення та зберігання вантажу або ж невміння чи незначний досвід керування їх роботою з боку водія; несприятливе економічне становище в регіонах, якими проходить маршрут перевезення (загроза викрадення вантажу та/або вантажівки); відсутність водійського досвіду перевезень за певним маршрутом, місцевістю; недбале перевезення, що проявляється в частому маневруванні та неунікненні неякісного дорожнього покриття (загроза псуванню та втраті вантажем своїх властивостей та якості); непоінформованість водія про особливості вантажу та умови його перевезення (дотримання температурного режиму, неможливість затримки доставки). При аутсорсингу транспортної функції забезпечення перевезення вантажу має ініціюватися як з боку перевізника, мотиватором чого для нього є матеріальна відповідальність та загроза втрати замовника, так і з боку підприємства-замовника, яке має першочергову зацікавленість у безпечному перевезенні вантажу, оскільки даний етап (саме перевезення) являє собою тандем функцій двох сторін, де перевізник виконує свої договірні зобов'язання на основі поінформованості та документального супроводу, що надається підприємством-замовником.

Залежно від логістичної мережі, потреб та особливостей функціонування підприємства торгівлі під час перевезення вантажу може мати місце перевантаження, довантаження, тимчасове складування (збереження) вантажу. Найчастіше при тимчасовому збереженні вантажу ризик проявляється у можливості викрадення вантажу працівниками складу чи сторонніми особами. При тимчасовому складуванні безпеці вантажу можуть сприяти наявність на об'єкті камер спостереження, постійне патрулювання території, використання механічних замків на контейнерах, розміщення контейнерів один до одного дверима, пакування малоцінного вантажу в прозорий поліетилен з метою демотивування крадія, пакування деяких вантажів таким чином, щоб викрадення партії вантажу в подальшому не спонукала до крадіжки (наприклад, при перевезенні рукавиць на одній палеті пакувати лише рукавиці на ліву чи праву руку [3, с. 160 – 161]), обмеження доступу окремих осіб до складської території та до інформації про вантаж на складі, уникнення нанесення рекламних текстів на пакування вантажу з високою цінністю з метою зниження ймовірності його викрадення тощо.

Джерелами транспортного ризику при такому тимчасовому складуванні вантажу виступають особливості системи безпеки на складі; зовнішній вигляд вантажу при зберіганні; ємність, в якій зберігається вантаж; економічне становище в регіоні, де знаходяться складські приміщення; практика використання на складі убезпечуючих заходів із зовнішніми атрибутами безпеки (надійні міцні механічні замки, камери спостереження, картковий доступ до окремих приміщень, використання особистих ключових слів для отримання доступу до певної інформації тощо); процедури пакування вантажу та розміщення тари і контейнерів.

Факторами транспортного ризику при тимчасовому збереженні вантажу виступають пакування дорогоцінного вантажу на палети з прозорою обгортуючою плівкою та в тару, на якій зазначається, що знаходиться всередині (в рекламних чи інформаційних цілях); недоліки системи безпеки на складі (відсутність цілісності взаємозв'язку між технічним, організаційним та штатними складовими роботи складського приміщення, відсутність дієвості, наявність прогалин у роботі системи безпеки); відсутність чи неповне дотримання практики пакування та розміщення вантажу (багатошарове обгортання вантажу на палетах демотивує крадія з опортуністичними намірами в складському приміщенні з додатковими заходами безпеки – особистий нагляд охорони, ротація змін працівників складу з метою унеможливлення чи зниження ймовірності злочинної змови; розміщення вантажу таким чином, що полегшує його викрадення, доступ до нього); незадовільне економічне становище в регіоні з територіальним розташуванням складу; відсутність у складських приміщеннях та на контейнерах чи тарі вантажу зовнішніх атрибутів безпеки (камери відеоспостереження, надійні механічні замки та пломби – механічні чи електронні з сигналізаційною системою). Л. Тіска та Л. Феннелі, наприклад, зазначають, що навіть звичайні механічні пломби, які зараз частіше за все вже застосовуються лише хіба що в поєднанні з електронними і замками та які легко піддаються усуненню з подальшим проникненням до вантажу, часто слугують демотиватором для крадіїв [29].

Під час перевезення, залежно від тривалості маршруту, може мати місце також зупинка на перепочинок водія. Це може бути будь-який заклад харчування та відпочинку в дорозі чи спеціально облаштоване для цього місце. Залежно від того, чи обладнане таке місце для відпочинку спеціальними засобами спостереження, чи здійснюється на ньому особистий нагляд працівниками охорони, перебування в такому місці вантажу під час відпочинку водія може призводити до нараження першого на різний рівень ризику. Важливим у даному випадку може виявитися також і те, чи залишає водій вантажівку під час відпочинку, чи здійснюється перевезення одним або двома водіями (для забезпечення постійного перебування відповідальної особи біля вантажівки).

Джерелами транспортного ризику при відпочинку водія вантажівки можуть виявитися економічне становище в регіоні територіального знаходження місця для відпочинку; профільність діяльності місця для перепочинку (обслуговування далекобійників чи тільки задоволення потреб водіїв легкових автомобілів з перепочинком чи без нього); практика визначення перевізником чи підприємством спеціальних місць для відпочинку на маршруті перевезення; пильність та відповідальність (за його наявності) персоналу охорони на місці стоянки вантажівки в місці відпочинку; наявність додаткових убезпечуючих заходів на місці стоянки вантажівки (камери спостереження, надійний паркан навколо стоянки, шлагбаум, патрулювання території і т.п.); кількість водіїв вантажівки при перевезенні та зупинці на місці перепочинку.

Факторами транспортного ризику при цьому виступають несприятливе економічне становище в регіоні географічного розташування місця відпочинку; ненадання закладом для перепочинку комплексних послуг водіям вантажівок (наприклад, без забезпечення відповідного рівня безпеки вантажу та вантажівки, що підвищує транспортний ризик); відсутність практики моніторингу та реєстрації рівня безпеки на місцях відпочинку за маршрутами перевезень на підприємстві (за умови використання власного автопарку, інколи і при використанні підрядників) чи перевізником (при аутсорсингу транспортної функції) та, як результат, вибір безпечніших місць для зупинок; відсутність інших заходів безпеки на місці стоянки вантажівки (відеоспостереження, патрулювання території тощо), що надає можливість реалізації

викрадення вантажівки та/або вантажу; спорядження вантажівки одним водієм при тривалому відлученні від транспортного засобу водія на перепочинок.

Не лише в місцях перепочинку, а й при всіх тимчасових зупинках вантажівки відіграє важливу роль оснащення вантажівки бортовими засобами безпеки, до яких можна віднести ті, що забезпечують передавання даних про місцезнаходження транспортного засобу чи вантажу (у випадку викрадення), що може бути представлено у вигляді геолокаційного обладнання, іншого обладнання з виділеними частотами передавання даних (наприклад, на електронних пломбах чи інших індикаторах у кабіні вантажівки, які спрацьовують при проникненні до вантажівки чи вантажного відділення, а також ті, що унеможливають чи ускладнюють викрадення вантажівки (імобілайзер пневматичних гальм, системи сигналізації, замки типу «кеб-лок» тощо). У звіті Європейської конференції міністрів транспорту 2002 р. наведено вичерпніший перелік такого виду убезпечуючого обладнання з детальним описом його функціонування [30, с. 102 – 109].

Джерелами транспортного ризику в контексті використання таких убезпечуючих приладів виступають загальний рівень ризик-орієнтованості менеджменту та працівників підприємства чи перевізника (з цього бере свій початок усвідомлення необхідності застосування додаткових заходів безпеки); кваліфікованість персоналу підприємства чи перевізника у використанні програмного забезпечення для відслідковування вантажу (якщо ця функція не передається в аутсорсинг); зв'язки персоналу підприємства чи перевізника з викрадачами вантажу (і вантажівки); технічний стан таких убезпечуючих засобів.

Факторами ризику при цьому виступають недостатнє усвідомлення ролі ризик-менеджменту на підприємстві, що гальмує використання передових технологій в операціях підприємства; недостатня кваліфікованість персоналу підприємства, що здійснює аналіз даних, отриманих з бортових пристроїв передавання даних; незадовільний технічний стан пристроїв, що встановлюються на вантажівку; наявність інсайдерських зв'язків між персоналом підприємства-замовника чи перевізника з викрадачем вантажу та/або вантажівки (інсайдер може повідомити викрадача про наявність у вантажівці геолокаційного обладнання, можливість виведення з ладу інших бортових убезпечуючих пристроїв). І. Зуді та С. Куммер вказують на важливість обмеження доступу до таких даних на підприємстві з метою мінімізації ризику існування такого злочинного тандему [3, с. 162 – 163].

Завершальним кроком процесу перевезення виступає розвантаження вантажу (його приймання отримувачем). На даному етапі здійснюється перевірка цілісності пломб отримувачем, передавання документів, звіряння кількості одиниць та ваги вантажу (за необхідності), огляд вантажу на пошкодження, розвантаження вантажівки та, якщо це вимагається особливостями вантажу, очищення вантажного відсіку, контейнера. Правила здавання вантажів регламентуються частиною 13 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [28]. На даному етапі може мати місце недобросовісне зважування отримувачем вантажу чи, за відсутності пильності водія, вивантаження частини товару та кваліфікування його як нестачі, недбале вивантаження вантажу, його пошкодження та звинувачення перевізника в неналежному транспортуванні.

Джерелами транспортного ризику в даному випадку можуть виявитися поведінка водія при розвантаженні отримувачем вантажівки; технічний стан та справність ваг отримувача; сумлінність роботи вантажників підприємства-отримувача. Факторами ризику можуть послугувати непильність водія при розвантаженні вантажу; несправність ваг та іншого додаткового обладнання для розвантаження; недобросовісні наміри персоналу, зайнятого розвантаженням вантажу. У випадку виявлення після доставки вантажу якихось порушень незалежно від того, ким вони вчинені, іншою стороною може ініціюватися складання акту, пред'являтися іншій стороні претензії. Такі процедури передбачаються частинами 14 та 15 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [28].

Висновки. Здійснена робота надала можливість уточнити сутність понять «джерело» та «фактор ризику», виокремити конкретні джерела та фактори ризику, притаманні процесу перевезення залежно від етапу останнього. Виконане дослідження уможливило вдосконалення процесу управління транспортним ризиком на підприємстві завдяки визначенню можливих сфер діяльності, де може генеруватися ризик, та чинників, що можуть послугувати причиною

настання небажаної події, що є досить важливим для кроку ідентифікації транспортного ризику.

Аналіз показав, що багато джерел та факторів ризику перебувають у тісному взаємозв'язку та часто дублюються в чистому вигляді чи з несуттєвими ситуаційними та операційними модифікаціями, що вказує на спільну природу та синергетичний вплив аспектів бізнес-процесів на підприємстві на якість та безпеку здійснюваних операцій. Виокремлення джерел та факторів транспортного ризику в контексті кроку ідентифікації ризику має стати перманентним процесом на підприємстві торгівлі з транспортною функцією, що опосередковується засобами власного автопарку чи передається в аутсорсинг. Це зумовлюється тим, що при певній зміні діяльності підприємства окремі фактори ризику можуть так само набувати нових форм, джерела ризику при цьому можуть залишатися незмінними чи містити іншу сукупність учасників господарської діяльності. Окрім цього, на особливу увагу також заслуговує дослідження взаємозв'язків між джерелами та факторами різних ризиків у діяльності підприємства з метою визначення більш та менш вагомих для підприємства й ідентифікації напрямків роботи ризик-менеджерів щодо забезпечення діяльності підприємства.

Conclusions. Thus, the research results make possible to clarify the notions “source” and “factor of risk”, separate specific risk sources and factors typical for transportation process depending on the stage of the latter. The work accomplished enables improvement of the process of transport risk management at enterprise due to the identification of possible areas of activity in which risk might arise and factors that might cause an incident, all of which is of great importance for transport risk identification step.

Analysis has testified that many risk sources and factors are tightly interconnected and are often duplicated in their pure form or with minor situational and operational modifications, which points to common nature and synergic impact of aspects of business processes at enterprise on the quality and security of performed operations. Separation of sources and factors of transport risk in the context of risk identification should become a permanent process at trade enterprise with transport function facilitated by means of the own truck fleet or through outsourcing. This is due to the fact that given a certain change in the activity of enterprise separate risk factors may as well take on the new forms, sources of risk in this case can remain unchanged or include other set of economic activity agents. Moreover, research of interconnections between different risks factors and sources is also worth of special attention with the aim to identify the more and less important ones as well as to identify the risk-managers directions of work concerning securing the activities of the enterprise.

Використана література

1. Dan Burges. Cargo Theft, Loss Prevention, and Supply Chain Management / Dan Burges. – Butterworth-Heinemann, 2012. – 392 pages.
2. James N. Dertouzos. The Economic Costs and Implications of High-Technology Hardware Theft / James N. Dertouzos, Eric V. Larson, Patricia A. Ebener. – Rand Publishing, 1999. – 79 pages.
3. Michael Essig. Supply Chain Safety Management: Security and Robustness in Logistics (Lecture Notes in Logistics) / Michael Essig, Michael Hülsmann, Eva-Maria Kern, Stephan Klein-Schmeink. – Springer, 2012. – 383 pages.
4. Claire Mayhew. The Detection and Prevention of Cargo Theft / Claire Mayhew // Trends & Issues in Crime and Criminal Justice. – September 2001. – No 214. – PP. 1 – 6.
5. Michael E. Kozak. Cargo Capers: Securing Goods in Transit / Michael E. Kozak // Security Management. – October 1995. – Vol. 39. – No 10. – P. 52.
6. John Albrecht. Security Strategies for Cargo Companies / John Albrecht // Security Management. – April 1998. – Vol. 42. – No 4. – PP. 28 – 34.
7. James A. Darling. A Safety Net for Goods in Transit / James A. Darling // Risk Management. – October 1996. – Vol. 43. – No 10. – PP. 40 – 43.
8. Государев, В.М. Управление экономическими рисками в международных транспортных коридорах: дис... канд. экон. наук: 08.00.05 [Текст] / Государев Виктор Михайлович. – Нижний Новгород, 2005. – 190 с.
9. Маханець, Л.Л. Моделювання ризику в зовнішньоекономічній діяльності: дис. ... канд. экон. наук: 08.03.02 [Текст] / Маханець Любовь Леонідівна. – К., 2002. – 204 с.
10. Коромыслов, А.А. Управление рисками в логистических процессах грузовых перевозок воздушным транспортом: дис... канд. экон. наук: 08.00.05 [Текст] / Коромыслов Александр Анатольевич. – Саратов, 2005. – 197 с.
11. Пуликовский, К.Б. Повышение безопасности транспортировки нефти на основе управления риском: дис... канд. техн. наук: 05.26.03 [Текст] / Пуликовский Константин Борисович. – Уфа, 2007. – 130 с.

12. Слюсарь, Н.Н. Управление экологическими рисками транспортировки взрывчатых веществ железнодорожным транспортом: дис... канд. техн. наук: 03.00.16 [Текст] / Слюсарь Наталья Николаевна. – Пермь, 2004. – 149 с.
13. Петров, С.В. Совершенствование методов оценки и управления аварийным риском в чрезвычайных ситуациях при перевозке нефтепродуктов на железнодорожном транспорте: дис... канд. техн. наук: 05.26.02 [Текст] / Петров Сергей Викторович. – Моск. гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ) МПС РФ. – М., 2009. – 142 с.
14. Троицкая, Н.А. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов : учебное пособие [Текст] / Н.А. Троицкая, М.В. Шилимов. – М.: КРОНУС, 2010. – 232 с.
15. Гинзбург, А.З. Международные автомобильные перевозки грузов: практическое пособие. Серия: Информация для потребителей транспортных услуг. – Вып. 2. – Издание второе, дополненное [Текст] / А.З. Гинзбург. – СПб.: Информационный центр «ВЫБОР», 2000. – 277 с.
16. Risk Management – Risk Assessment Techniques: ISO/IEC 31010:2009. – [Valid from 2009-12-01]. – Geneva: International Organization for Standardization, International Electrotechnical Commission, 2009. – 176 pages.
17. Вітлінський, В.В. Аналіз, моделювання та управління економічним ризиком: навч.-метод. посібник для самост. вивч. дисц. [Текст] / В.В. Вітлінський, П.І. Верченко. – К.: КНЕУ, 2000. – 292 с.
18. Донець, Л.І. Економічні ризики та методи їх вимірювання: навчальний посібник [Текст] / Л.І. Донець. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 312 с.
19. Івченко, І.Ю. Економічні ризики : навчальний посібник [Текст] / І.Ю. Івченко. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 304 с.
20. Верхуша, Н.П. Сутність кредитного ризику банку та його фактори [Текст] / Н.П. Верхуша // Вісник Української академії банківської справи. – 2011. – № 2 (31). – С. 67 – 73.
21. Лук'янова, В.В. Економічний ризик : навчальний посібник [Текст] / В.В. Лук'янова, Т.В. Головач. – К.: Академвидав, 2007. – 464 с.
22. Hajnalka Madai. Risk Sources and Risk Management Strategies Applied by the Hungarian Sheep Producers / Hajnalka Madai // Fascicula: Ecotoxicologie, Zootehnie si Tehnologii de Industrie Alimentara. — 2008. — Vol. 7. — No 7. — PP. 298—307.
23. Christopher B. Barry. Limited information as a source of risk / Christopher B. Barry, Stephen J. Brown // The Journal of Portfolio Management. – Winter 1986. – Vol. 12. – No. 2. – PP. 66 – 72.
24. Paolo Leonelli. New detailed numerical procedures for calculating risk measures in hazardous materials transportation / Paolo Leonelli, Sarah Bonvicini, Gigliola Spadoni // Journal of Loss Prevention in the Process Industries. – November 1999. – Vol. 12. – No 6. – PP. 507 – 515.
25. Про затвердження методичних рекомендацій «Оцінка ризику для здоров'я населення від забруднення атмосферного повітря»: наказ Міністерства охорони здоров'я України від 13 квітня 2007 р. № 184.
26. Про затвердження Методики формування та списання небанківськими фінансовими установами резерву для відшкодування можливих втрат за всіма видами кредитних операцій (за винятком позабалансових, крім гарантій), придбаними цінними паперами (у тому числі потечними сертифікатами з фіксованою дохідністю), іншими активними операціями згідно із законодавством, включаючи нараховані за всіма цими операціями проценти та комісії, та визнання розпорядження Держфінпослуг від 04.06.2004 № 912 таким, що втратило чинність: розпорядження ДКРРФПУ від 1 березня 2011 р. № 111.
27. Горбняк, О.В. Політичний ризик та його фактори [Текст] / О.В. Горбняк // Збірник наукових праць «Політологічної студії». – 2010. – Вип. 1. – С. 101 – 104.
28. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363.
29. Louis A. Tyska. Controlling cargo theft: a handbook of transportation security / Louis A. Tyska, Lawrence J. Fennely. – London: Butterworth-Heinemann, 1983. – 992 pages.
30. Crime in Road Freight Transport / European Conference of Ministers of Transport (ECMT). – Paris: OECD Publications Service, 2002. – 139 pages.