

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ
ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ УКРАЇНИ
ПІДЙОМНО-ТРАНСПОРТНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ім. М. ОСТРОГРАДСЬКОГО
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. В. ДАЛЯ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ
UNIVERSITY OF ZILINA IN ZILINA
TECHNICAL UNIVERSITY OF SOFIA
TADEUSZ KOŚCIUSZKO CRACOW UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
POZNAN UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
UNIVERSITY OF OCCUPATIONAL SAFETY MANAGEMENT IN
KATOWICE
KAZIMIERZ PULASKI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY AND
HUMANITIES IN RADOM
LANZHOU JIAOTONG UNIVERSITY
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

**Тези доповідей
міжнародної науково-технічної конференції
«ТЕХНОЛОГІЇ ТА ІНФРАСТРУКТУРА ТРАНСПОРТУ»**

Харків 2018

Міжнародна науково-технічна конференція «Технології та інфраструктура транспорту», Харків, 14 – 16 травня 2018 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2018. - с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та будівельної галузі за такими секціями: технології виготовлення та відновлення виробів транспортного призначення; проектування, виробництво та сервіс засобів транспорту; транспортні технології та логістика; проблеми безпеки на транспорті, в промисловості та інфраструктурі; захист довкілля, екологічна безпека та ресурсозберігаючі технології; забезпечення конкурентоспроможності підприємств транспорту і промисловості; інтеграційні процеси фінансово-економічного розвитку транспортної галузі.

<i>В. К. Пузик, Л. М. Пузик, Н. А. Любимова, О. В. Панкова</i> ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОГО КОНТРОЛЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ	436
<i>В. Б. Родченко, Г. П. Рекун</i> ПРОСТОРОВО-ТРАНСПОРТНИЙ ЧИННИК У ФОРМУВАННІ КАДРОВОГО ТИСКУ НА ПРОЦЕСИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ РЕГІОНУ	438
<i>В. П. Третяк, А. В. Квітка, К. О. Андреєва, М. С. Бєляй</i> ВПЛИВ КОРПОРАТИВНОГО СЕКТОРУ НА РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНИХ СТАНДАРТИВ В УКРАЇНІ	440
<i>Е. В. Тростянецька</i> УДОСКОНАЛЕННЯ ПІДБОРУ ПЕРСОНАЛУ ДЛЯ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ	442
<i>І. М. Труніна, О. В. Вартанова, О. А. Сущенко, О. В. Онищенко</i> УПРОВАДЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІНСЬКОГО ОБЛІКУ В ПРАКТИКУ СУЧАСНИХ ПІДПРИЄМСТВ НА ГЛОБАЛЬНОМУ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ	444
<i>І. М. Труніна, В. Г. Загорянський, О. Л. Загорянська, Молоштан Д. В.</i> ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ПОСЛУГ ШЛЯХОМ ВИЗНАЧЕННЯ ВИДУ ЗБЕРІГАННЯ ШТУЧНИХ ВАНТАЖІВ	446
<i>І. М. Труніна, О. А. Сущенко, Г. С. Ліхоносова</i> ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ СФЕРА: СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНУ	448
<i>В. І. Чобіток, Л. Ф. Чумак, Т. І. Дем'яненко</i> ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ НА ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	450
<i>В. Г. Шинкаренко, О. М. Криворучко, І. В. Федотова</i> ОСНОВНІ РІВНІ ВЗАЄМОВІДНОСИН ПІДПРИЄМСТВА З ПАРТНЕРАМИ	452
<i>А. Ф. Яворская</i> ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ РАЗВИТИЯ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ	454

**ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РИЗИКОМ НА
ПІДПРИЄМСТВАХ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**EVALUATION THE EFFICIENCY THE RISK MANAGEMENT SYSTEM IN
INDUSTRIAL ENTERPRISES**

*канд. екон. наук В.І. Чобіток, канд. екон. наук Л.Ф. Чумак,
канд. екон. наук Т.І. Дем'яненко
Українська інженерно-педагогічна академія (Харків)*

*V. Chobitok, PhD (Econ.), L. Chumak, PhD (Econ.),
T. Demianenko, PhD (Econ.),
Ukrainian engineering -pedagogical academy (Kharkiv)*

В сучасних умовах підвищення ступеня ризику функціонування підприємств залізничного транспорту зумовлює необхідність активізації діяльності, яка дозволяє забезпечити їх конкурентоспроможність на вітчизняному та зарубіжних ринках. Особливої актуальності набувають питання розробки механізму управління ризиком на підприємствах залізничного транспорту. Визначення рівня ризиковості діяльності підприємств залізничного транспорту належить до пріоритетних завдань, тому що оцінка рівня ризику та розробка методів управління, мають принципове значення при формуванні їх стратегій.

Аналіз та оцінка ризику спонукають підприємства залізничного транспорту до впровадження в особистій діяльності положень сучасної ризикології, які потребують активної позиції, спрямованої на комплексне обмеження ризику в їх діяльності. Оцінити оптимальний рівень ризику та розробити ефективну модель управління можна завдяки дослідженню теоретичних і практичних питань щодо підходів і процесів управління ризиком підприємств залізничного транспорту.

Кожне сучасне підприємство в своїй діяльності стикається прямо чи побічно з ризиками, що пов'язані з його виробничою, інвестиційною та іншими видами діяльності. Ризики особливо збільшуються в періоди нестабільного стану економіки та політика країни.

Ризик неможливо уникнути і тому кожне підприємство залізничного транспорту повинне розробляти систему управління ризиками і планувати заходи щодо послаблення їх негативного впливу.

Для оцінки ризику на підприємствах залізничного транспорту необхідне застосування якісного та кількісного аналізів ризику [1,2].

Якісний аналіз ризиків підприємств залізничного транспорту є найбільш складним і вимагає ґрунтовних знань, досвіду та інтуїції у даній сфері економічної діяльності

Кількісний аналіз ризику полягає у кількісному (числовому) визначенні ступенів окремих ризиків і ризику даного виду діяльності (проекту) у цілому.

У рамках оцінки ризику на підприємствах залізничного транспорту можуть бути використана класифікація зон ризику: безризикова зона; зона допустимого ризику; зона критичного ризику; зона катастрофічного ризику.

Основними критеріями розмежування виступають: прибуток, виручка, власні кошти підприємства залізничного транспорту, втрати, коефіцієнт ризику.

Підприємства залізничного транспорту зможуть визначити свої підходи та методи управління ризиками лише за умови, спроможності правильно розрізняти види ризиків і своєчасно виявляти фактори їх виникнення та загрози які він спричинює. На діяльність підприємств залізничного транспорту впливають різними види ризиків.

Система показників кількісної оцінки ризику підприємств залізничного транспорту включає: абсолютні величини (дисперсія, середньоквадратичне відхилення, семіваріація, семіквадратичне відхилення); відносні (ймовірність, коефіцієнт варіації, коефіцієнт ризику).

Найпоширенішими вимірником ступеня ризику підприємств залізничного транспорту є: ймовірність виникнення збитків або недоотримання доходів порівняно з прогнозованим варіантом; дисперсія, середньоквадратичне відхилення, коефіцієнт варіації.

Виділяють два принципово відмінні підходи до урахування пріоритету локальних об'єктів у багатокритеріальних задачах прийняття управлінських рішень: принцип жорсткого врахування пріоритету; принцип гнучкого врахування пріоритету.

Отже, високий рівень конкурентного середовища змушує підприємства залізничного транспорту продукувати певні управлінські рішення щодо необхідності застосування системного підходу до аналізу ризиків та звертати увагу на якість і ефективність їх прийняття. Оцінювання ризику необхідно здійснювати системно в абсолютному та відносному вираженні.

Завдяки аналізу можна виділити велику групу ризиків, які виникають у процесі здійснення господарської діяльності. Оцінити оптимальний рівень ризику та розробити ефективну модель управління можна завдяки дослідженню теоретичних і практичних питань щодо підходів і процесів управління ризиком підприємств залізничного транспорту.

[1] Бланк И.А. Управление финансовыми рисками предприятия. / И.А. Бланк— К.: Ника-Центр, Эльга, 2006.

[2] Прохорова В.В. Економічна ідентифікація параметрів стійкості та ризикованості функціонування складних виробничо - господарських систем / В.В. Прохорова // Збірник наукових праць «Економіка: проблеми теорії та практики» // ДНУ. Дніпропетровськ. –2010- Вип. 265, Т.4 – С. 956-967.