

**МІНСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ПОСОХОВ ІГОР МИХАЙЛОВИЧ

УДК 65.011.3:656.2

**УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ КОРПОРАЦІЇ ПРОМИСЛОВИХ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Харків – 2014

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України.

Науковий консультант – доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Українська державна академія залізничного транспорту,
завідувач кафедри «Економіка та управління виробничим і комерційним бізнесом»

Офіційні опоненти – доктор економічних наук, професор
Бараш Юрій Савелійович,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності;

– доктор економічних наук, професор
Прохорова Вікторія Володимирівна,
Українська інженерно-педагогічна академія, завідувач кафедри економіки та організації діяльності суб'єктів господарювання;

– доктор економічних наук, професор
Штангрет Андрій Михайлович,
Українська академія друкарства, завідувач кафедри обліку і аудиту у видавничо-поліграфічному комплексі.

Захист відбудеться “_____” _____ 2014 року о _____ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 3.501

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейербаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий “_____” _____ 2014 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В.Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність дослідження. Сталий розвиток вітчизняних корпорацій є однією з стратегічних цілей розвитку країни на сучасному етапі розвитку ринкових відносин, що є важливою передумовою соціально-економічного прогресу та конкурентоспроможності на світовому ринку. Вітчизняні корпорації є флагманами розвитку вітчизняної економіки, які ефективно працюють не тільки на території України, а і за її межами, на світовому ринку в умовах жорсткої конкуренції. Дослідження сучасного розвитку корпорацій та проблем корпоративного управління зумовлено процесами інтеграції вітчизняних корпорацій до світової економіки, тому зростає актуальність підвищення ефективності управління сучасними корпораціями.

В умовах сучасного розвитку економіки України основним завданням є трансформація акціонерного сектору в корпоративні структури. Практика їх становлення та розвитку демонструє низку проблем, що перешкоджають їх ефективному функціонуванню та розвитку.

Однією з актуальних проблем є запровадження та вдосконалення управління ризиками в корпораціях. Нестабільне середовище функціонування вітчизняних корпорацій та промислових підприємств є джерелом виникнення різноманітних ризиків.

Розвиток сучасних корпорацій обумовлений перспективами їх сучасного розвитку в умовах інтеграції до світового господарства та Європейської спілки та неможливий без ефективного управління ризиками вітчизняних корпорацій та промислових підприємств, які є складовою частиною цих корпорацій. Питання та проблеми ризику та ризик-менеджменту в останні роки мають високу актуальність в період циклічного розвитку світової економіки, тому всебічно досліджуються, як закордонними, так і вітчизняними науковцями та економістами-практиками.

У процесі дослідження питань корпоративного управління використано наукові дослідження та публікації таких вчених, як О. Бобровська, П. Буряк, Дж.К. Ван Хорн, О. Вакульчик, А. Гриньов, В. Гриньова, Дж. Гэлбрейт, Л. Довгань, В. Євтушевський, Д. Задихайло, Г. Клейнер, В. Клочай, Г. Назарова, О. Мендрул, О. Мороз, Є. Палига, А. Поважний. У процесі дослідження питань теорії ризику та ризик-менеджменту використано наукові дослідження та праці таких закордонних вчених, як Т. Андерсен, Е. Гріффін, А. Дамодаран, Ф. Джоріон, Дж. Кальман, Д. Кейнс, М. Круї, Г. Монахан, Ф. Найт, П. Світінг, Й. Шумпетер; російських вчених, таких як В. Авдійський, О. Альгін, М. Бухтін, В. Вяткін, В. Гамза, П. Грабовий, В. Глущенко, Р. Качалов, А. Недосекін, Л. Тепман, А. Шапкин; українських вчених, таких як Т. Васильєва, В. Вітлінський, Г. Великоіваненко, П. Верченко, Н. Внукова, В. Гранатуров, В. Глущенко, С. Ілляшенко, А. Камінський, В. Ковальчук, О. Кузьмін, В. Лук'янова, А. Матвійчук, В. Прохорова, В. Христіановський, А. Штангрет, та інші. Вчені, які займаються проблемами функціонування залізничного транспорту та питаннями щодо управління ризиками на транспорті: Ю. Бараш, О. Дейнека, В. Дикань, О. Іванілов, Л. Калініченко, О. Криворучко, Н. Чебанова.

Незважаючи на важливість цих наукових досліджень, слід відмітити в сучасній економічній літературі та наукових дослідженнях відсутність систематизованих науково-методичних розробок з управління ризиками в

корпораціях, питання управління ризиками, побудови та розвитку систем ризик-менеджменту на прикладі вітчизняних корпорацій в працях українських економістів знаходяться на початковій стадії та вимагають подальшої наукової розробки. Слід зазначити, що для сфери залізничного транспорту та корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, подібні дослідження у нашій державі взагалі відсутні. Все це зумовило вибір теми, мети, завдань та логіки дисертаційного дослідження та вимагає ґрунтовного наукового дослідження ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, теоретичного обґрунтування та систематизованих науково-методологічних розробок і рекомендацій з управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту: розробці підходів до управління ризиками, розробці методик оцінки і прогнозування ризиків, побудови та розвитку систем ризик-менеджменту, з метою підвищення ефективності їх функціонування, що свідчить про актуальність цього дисертаційного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано як ініціативну, відповідно до положень таких документів: Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки (Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1390); Стратегії розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 р. (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 р. № 1555-р); Комплексної програми оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.10.2008 р. № 1259).

Дисертаційну роботу виконано згідно наукової тематики, передбаченої планами науково-дослідних робіт кафедри організації виробництва та управління персоналом Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»: «Методичні підходи до підвищення інноваційної сприятливості організаційно-управлінських структур підприємств і організацій» (2009-2011 р., номер реєстрації 67.006 від 1.12.2009), де дисертантом розроблено методологічні рекомендації щодо управління ризиками інноваційної корпорації з метою підвищення ефективності її функціонування та рівня конкурентоспроможності.

Мета і завдання дослідження. Метою наукового дослідження є розвиток теоретичних основ і розробка методологічних рекомендацій щодо управління ризиками на прикладі промислових підприємств залізничного транспорту, в умовах рецесії вітчизняної економіки, що сприятиме їх адаптації до функціонування у нестабільному ринковому середовищі, підвищенню їх ефективності управління та конкурентоспроможності на світовому ринку, а також спрямоване на підвищення ефективності функціонування економіки України через розвиток її транзитного потенціалу.

Для досягнення цієї мети поставлено та вирішено такі основні завдання:

- проаналізувати економічний зміст поняття «корпорація»;
- провести порівняльний аналіз моделей корпоративного управління;
- запропонувати підходи до забезпечення корпоративної взаємодії промислових підприємств залізничного транспорту;
- проаналізувати економічний зміст поняття «ризик»;

- запропонувати класифікацію ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту;
- визначити підходи до управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту;
- удосконалити існуючі основи класифікації ризиків;
- виконати аналіз сучасного стану розвитку ризикології та шкіл ризик-менеджменту;
- проаналізувати адаптованість використання існуючих моделей оцінки ризиків;
- запропонувати методичний підхід до оцінки внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту;
- розробити організаційно-економічний механізм управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту;
- розробити методичний підхід до прогностичної оцінки ефективності управління внутрішніми ризиками корпоративної взаємодії;
- запропонувати рекомендації щодо розвитку управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Об'єктом дослідження є процеси управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту в умовах реформування економіки України.

Предмет дослідження – теоретико-методологічні, науково-методичні основи та прикладні аспекти управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту в умовах нестабільності ринкового середовища та циклічного розвитку економіки України.

Методи дослідження. *Методологічну основу дослідження становили: діалектичний підхід для дослідження закордонних наукових шкіл ризик-менеджменту та вітчизняної наукової школи ризикології; методи порівняльного аналізу – для розробки класифікації методів управління ризиками корпорації; методи системного аналізу та теоретичного узагальнення – для розробки визначення поняття «корпорація» та підходу до визначення економічної сутності поняття «корпорація», авторського визначення поняття «ризик» і підходу до визначення сутності ризику; методи фінансового аналізу було використано для комплексного аналізу фінансового стану корпорації за методом коефіцієнтів та оцінки фінансового стану корпорації, для аналізу ефективності застосування існуючих зарубіжних, російських та вітчизняних моделей оцінки загрози банкрутства для вітчизняних корпорацій; методи нечіткої логіки та економіко-математичного моделювання – для розробки підходу до оцінювання ризику корпорації; методи статистичного аналізу – через широке застосування даних офіційної статистики, офіційної звітності підприємств та власних розрахунків дисертанта; методи факторного аналізу – для розробки підходу до ранжування узагальнених показників, що відрізняється від відомих методів використанням долі від загальної варіації відповідної головної компоненти узагальненого фінансового*

чинника; *кореляційний аналіз* – під час розробки в якості ваг центроїдного методу поряд із рівномірними вагами і правилом Фішберна використано відсоток загальної варіації власних значень кореляційної матриці; *методи прогнозування на основі нейронних мереж* – для розробки методичного підходу до прогнозування оцінки ефективності управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Інформаційну базу дослідження становлять нормативні документи Верховної Ради і Кабінету Міністрів України, офіційні матеріали Державного комітету статистики України, офіційна звітність промислових підприємств, статистичні матеріали, зібрані дисертантом під час наукового дослідження, наукові публікації та дослідження провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, первинні дані про результати господарської діяльності корпорації, результати особистих наукових досліджень автора, матеріали науково-практичних конференцій та інші джерела.

Наукова новизна одержаних результатів. Результати наукового дослідження вирішують важливу науково-практичну проблему розробки теоретико-методологічних основ формування організаційно-економічного механізму управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Наукову новизну дисертації визначають такі суттєві результати.

Вперше:

– запропоновано методичний підхід інтегральної оцінки внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на підставі використання методів нечіткої логіки та нечітких множин шляхом переходу від системи залежних (функціонально, кореляційно, змістовно) фінансових індикаторів внутрішнього ризику взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту до системи незалежних узагальнюючих факторів із формуванням і вибором нормативних (порогових) значень узагальнених фінансових чинників у структурі інтегрального показника оцінки внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту. Цей методичний підхід ґрунтується на оцінках їх індивідуальних значень єдиного формату і лінійній комбінації висхідних чинників за умов кінцевості лівої та правої частин нормативного інтервалу і конструювання інтервалу узагальненого показника як лінійної комбінації порогових інтервалів висхідних фінансових чинників, що дозволяє надавати достовірну оцінку внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, а також забезпечити адекватність застосування факторів під час вимірювання внутрішнього ризику взаємодії;

– адаптовано використання вітчизняних та зарубіжних моделей оцінки ймовірності банкрутства для промислових підприємств залізничного транспорту на основі застосування даних статистичної звітності, що дозволить отримати адекватну оцінку сучасного стану рівня ризику промислових підприємств залізничного транспорту та ранжувати їх на високоризикові, середньоризикові та низькоризикові відповідно до отриманих розрахункових даних, а також розробити рекомендації щодо підвищення ефективності управління ризиками;

– розроблено організаційно-економічний механізм управління внутрішніми

ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, який являє собою дворівневу ієрархічну систему управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, що спрямована на розробку стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії на рівні управління корпорацією з метою мінімізації впливу ризиків на результати її функціонування та механізмів оперативного управління ризиками на рівні учасників корпорації з метою впровадження системи запобігання позапланових втрат та забезпечена системою інформаційної взаємодії між рівнями корпорації та її учасників і системою зворотного зв'язку між генеральним директором і рівнем управління корпорацією, а також підлягає постійному комплексному контролю через систему моніторингу процесу управління внутрішніми ризиками взаємодії з боку генерального директора.

Удосконалено:

– визначення поняття «корпорація» в умовах реформування залізничного транспорту, що являє собою одну з найбільш поширених складних організаційних утворень, що, на відміну від існуючих, складається з виробничих і функціональних одиниць, пов'язаних в рамках єдиного процесу управління виробництвом і капіталом, учасники якого організовані на принципах членства і несуть обмежену відповідальність своїм майном по зобов'язаннях всієї корпорації;

– організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії промислових підприємств залізничного транспорту, під яким запропоновано розуміти систему сталих господарських відносин на внутрішньому та зовнішньому рівнях корпоративної взаємодії, що спрямована на забезпечення ефективності функціонування кожного з членів всередині створюваної корпорації та дозволить розробити ефективну стратегію внутрішньо корпоративної взаємодії, а також сприятиме налагодженню сталих господарських зв'язків з державними і приватними підприємствами транспортної галузі;

– визначення поняття «ризик взаємодії», під яким розуміється невід'ємна умова для функціонування промислових підприємств залізничного транспорту в умовах їх співробітництва як між собою, так і з іншими підприємствами транспортної галузі з імовірнісними несприятливими наслідками, що виражається в можливості отримання негативного або небажаного результату. На відміну від існуючих визначень досліджуваного поняття, автором використано підхід, що визначає ризик як ступінь відхилення від бажаного результату, який можна розрахувати через систему показників, що визначають відхилення фактично отриманого результату від запланованого;

– існуючу класифікацію ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту за рахунок використання класифікаційної ознаки «Сфера взаємодії», що дозволить розробити обґрунтовану систему управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту;

– систему управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на основі застосування процесного підходу до управління ними, що ґрунтується на виокремленні процесів формування цілей і завдань управління ризиками, визначення ризиків, що

проявляються у діяльності корпорації, аналізу особливостей прояву кожного ризику, розробки управлінських рішень щодо застосовуваних методів управління ризиками з урахуванням принципів забезпечення безперервності управлінського процесу, спільної участі в управлінні ризиками, виключення конфлікту інтересів, забезпечення безперервності контролю виконуваних операцій, що дозволить розробити комплексний підхід до управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту;

– методичний підхід до прогнозової оцінки ефективності управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на основі застосування нейронних мереж, що дозволить диверсифікувати ризики за ступенем впливу та підвищити достовірність отриманих прогнозних даних з метою своєчасного коригування стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Дістало подальшого розвитку:

– напрямки подальшого розвитку української моделі корпоративного управління, що формується на даному етапі економічних відносин, які стосуються реформування та розвитку фондового ринку в Україні, удосконалення корпоративного законодавства та прийняття Кодексу корпоративного управління, забезпечення державного і фінансового гарантування захисту інвестицій, підвищення доходів та платоспроможності населення, що дозволить стимулювати залучення додаткових інвестиційних ресурсів для фінансування функціонування корпорацій та знизити фінансову залежність корпоративного бізнесу від банківського кредитування;

– існуючі підходи в методології класифікації ризиків у сфері функціонування корпорацій на основі подолання протиріччя між науковим і практичним підходами у сфері функціонування корпорацій, що стосуються недостатньої аргументації класифікаційних ознак, складності практичного застосування, що дозволить розробити заходи, спрямовані на прискорення розвитку наукової школи ризикології під впливом практичних проблем, що дозволить ефективно будувати систему управління ризиками;

– напрямки подальшого розвитку сучасної ризикології, які стосуються поглиблення технологій, методик і методології управління ризиками промислових корпорацій, створення систем управління ризиками в них, удосконалення методик оцінки найбільш загрозливих ризиків з урахуванням виду та специфіки діяльності, що дозволить забезпечити зв'язок між науковими та практичними підходами до управління ризиками, а також сприятиме розвитку української школи ризикології;

– напрямки розвитку управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, що стосуються удосконалення систем оцінки та управління ризиками, удосконалення технологій прийняття рішень при різних типах ризик-менеджменту, заходів зі зниження ризику корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, напрямків удосконалення управління ринковими ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, заходів із мінімізації інформаційних ризиків

корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, напрямків вирішення об'єктивних проблем управління персоналом корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, напрямки вдосконалення статичного та динамічного елементу системи стимулювання персоналу корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, що дозволить підвищити ефективність управління внутрішніми ризиками взаємодії та забезпечити ефективність співпраці та розвитку промислових підприємств залізничного транспорту в межах створюваної корпорації.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що основні положення, викладені в дисертації, доведено до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій, які мають універсальний характер.

Теоретичні, науково-методичні та практичні результати дисертаційного дослідження використано в практиці господарювання, що підтверджено відповідними актами і довідками впровадження. Пропозиції дисертаційного дослідження розглянуті технічною службою Південної залізниці (акт впровадження від 30. 05. 2014 року) та керівництвом УДЦ «Укрспецвагон», що підтверджено актом впровадження від 28. 05. 2014 року.

Результати дослідження впроваджено до навчального процесу Української державної академії залізничного транспорту, зокрема при розробці методичного забезпечення і викладанні дисциплін «Економіка та організація діяльності об'єднань підприємств», «Економічна безпека підприємства», «Економічна діагностика», «Антикризове управління підприємством», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків» (довідка про впровадження від 02.06. 2014 р.). Теоретичні, науково-методичні та практичні результати дисертаційного дослідження використані в Національному технічному університеті «Харківський політехнічний інститут» при викладанні економічних дисциплін “ Управління ризиками ”, “ Корпоративне управління ”, “ Організація виробництва і маркетинг ”, “ Інженерно-економічний аналіз ” та у дипломному проектуванні (акт про впровадження від 04. 06. 2014 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійно виконаним науковим дослідженням, в якому викладено авторські науково-методологічні положення та практичні рекомендації. Основні положення дисертаційної роботи, її висновки і рекомендації, які виносяться на захист, розроблені та обґрунтовані особисто автором. Сформульовані в дисертації наукові результати, пропозиції і рекомендації, висновки є науковими розробками автора та належать автору. З наукових праць, виконаних у співавторстві, у дисертації використано лише ті ідеї та положення, які запропоновано особисто автором, особистий внесок здобувача полягає у: [2] – дослідженні становлення та наукових розробок російських наукових шкіл ризик-менеджменту, проведене дослідження дозволило встановити, що на сьогодні в Росії розвиваються дві провідні наукові школи ризик-менеджменту: Московська та Санкт-Петербурзька; [3] – дослідженні існуючих міжнародних стандартів управління ризиками, як важливого чинника вдосконалення управління ризиками вітчизняних корпорацій та підприємств, розробці рекомендацій з застосування міжнародних стандартів управління ризиками в Україні, зокрема в рамках побудови корпоративних систем управління ризиком; [8] – дослідженні комплексу сучасних

проблем мотивації персоналу, як фактору зниження операційного ризику комерційного банку, виокремленні об'єктивних проблем, що пов'язані з управлінням персоналом, виявленні напрямків вдосконалення застосування стимулів (модернізація статичного елемента системи стимулювання) та напрямків вдосконалення процесу модернізації стимулювання праці (модернізація динамічного елемента системи стимулювання); [29] – розробці непараметричного підходу до оцінювання характеру впливу інтегрованих фінансових чинників на ризики корпорації; [30] – побудові, за допомогою методів факторного аналізу, факторної моделі прогнозування ризику корпорацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати дисертаційної роботи апробовано на 16 міжнародних науково-практичних конференціях, основні з них: Міжнародна науково-практична конференція «Стратегія інноваційного розвитку економіки: бізнес, наука, освіта» (м. Харків, 06-09 квітня 2011 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Стратегія інноваційного розвитку економіки: бізнес, наука, освіта» (м. Харків, 11-14 квітня 2012 р.); VI Міжнародна науково-практична конференція «Маркетинг інновацій і інновації у маркетингу» (СумГУ, м. Суми, 27-29 вересня 2012 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні проблеми управління підприємствами: теорія та практика» (ХНЕУ, м. Харків, 8-9 листопада 2012 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Теорія та практика управління економічним розвитком» (м. Київ, 22-24 листопада 2012 р.); Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Перспективні питання економіки та управління» (Дніпропетровськ, 08-09 квітня 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Теорія і практика економіки та підприємництва» (м. Гурзуф, 25-28 квітня 2013 р.); Міжнародна науково-практична конференція «Соціально-економічний розвиток України та її регіонів : проблеми науки та практики» (ХНЕУ, м. Харків, 23-24 травня 2013 р.); V Міжнародна науково-практична конференція «Стратегія інноваційного розвитку економіки: бізнес, наука, освіта» (НТУ «ХП», м. Алушта, 26-30 травня 2013 р.); Перша міжнародна науково-практична конференція «Актуальні проблеми менеджменту: теоретичні і практичні аспекти» (ОНЕУ, м. Одеса, 6-7 червня 2013 р.); V Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Якість економічного розвитку: глобальні і локальні аспекти» (м. Дніпропетровськ, 17-18 червня 2013 р.); I Міжнародна науково-практична конференція «Менеджмент суб'єктів господарювання: проблеми та перспективи розвитку» (ЖДТУ, м. Житомир, 20–21 черв. 2013 р.); VI Міжнародна науково-практична конференція «Росія и Європа: зв'язок культури та економіки» (м. Прага, 21 червня 2013 р.); XXVII Міжнародна науково-практична конференція «Актуальні питання економіки та сучасного менеджменту» («Львівська економічна фундація», м. Львів, 5-6 липня 2013 р.); IX Международная научно-практическая конференция «Проблемы теории и практики городского управления (экономико-правовой аспект)» (НАН Украины, Ин-т экономико-правовых исследований; Донецк, 31 октября–1 ноября 2013 г.); VII Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми і перспективи розвитку підприємництва» (ХНАДУ, Харків, 22 листопада 2013 р.).

Публікації. Основні положення, методологічні і практичні результати дисертації, всі пункти наукової новизни викладено в 44 наукових працях загальним

обсягом 38,5 д.а., з яких автору особисто належить 37,5 д.а., у тому числі: 1 індивідуальна монографія (загальним обсягом 25 д.а.), 27 статей у наукових фахових виданнях (загальним обсягом 13,5 д.а.), із них 6 у співавторстві (автору належить 2 д.а.), 8 статей опубліковано у виданнях, які включено у наукометричні бази, 16 публікацій (у тому числі 2 у співавторстві) у матеріалах наукових конференцій.

Структура й обсяг роботи. Дисертація складається із вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел із 527 найменувань на 49 сторінках, додатків на 72 сторінках. Загальний обсяг викладено на 481 сторінці. Основний текст дисертації становить 354 сторінки і містить 70 таблиць і 40 рисунків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «**Теоретичні основи управління корпорацією промислових підприємств залізничного транспорту в контексті управління ризиками**» досліджено економічний зміст та еволюційний розвиток поняття «корпорація», її економічна сутність, виконано порівняльний аналіз переваг та недоліків існуючих моделей корпоративного управління в ринковій економіці, виконано аналіз існуючих поглядів науковців на зміст та особливості вітчизняної моделі корпоративного управління та запропоновано рекомендації, щодо становлення та подальшого розвитку моделі корпоративного управління України, розроблено організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії промислових підприємств залізничного транспорту в сучасних умовах.

Аналіз еволюції поняття «корпорація», свідчить про наявність різних підходів до визначення цієї категорії та її дискусійності. Запропоновано визначення поняття «корпорація» – це одна з найбільш поширених складних організаційних утворень (форм організації великого виробництва), що складається з виробничих і функціональних одиниць, пов'язаних в рамках єдиного процесу управління виробництвом і капіталом, учасники якого організовані на принципах членства і несуть обмежену відповідальність своїм майном по зобов'язаннях усього об'єднання.

Виконано аналіз існуючих моделей корпоративного управління та аналіз існуючих поглядів науковців на зміст та особливості вітчизняної моделі корпоративного управління, виокремлено характерні риси моделей корпоративного управління в ринковій економіці щодо складу функціонуючих корпорацій, законодавчого забезпечення їх функціонування та регулювання їх діяльності, прозорості ведення бізнесу, регуляторної ролі держави та ступеня її втручання у господарську діяльність корпорацій, можливостей вільного доступу до фондового ринку та обґрунтовано напрямки їх застосування з метою розвитку української моделі корпоративного управління та зроблено висновок, що подальший розвиток існуючих моделей корпоративного розвитку буде йти шляхом зближення японської та континентальної (німецької) моделей з англосаксонською (американською) моделлю ринкової економіки, запропоновано рекомендації щодо становлення та основні напрямки подальшого розвитку української моделі корпоративного управління, які стосуються реформування та розвитку фондового ринку в Україні,

удосконалення корпоративного законодавства, державного гарантування захисту та повернення інвестицій, підвищення доходів та платоспроможності населення.

Розроблена узагальнена організаційна структура створюваної корпорації промислових підприємств залізничного транспорту та побудовано організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії промислових підприємств залізничного транспорту (рис. 1, 2), під яким запропоновано розуміти систему сталих господарських відносин на внутрішньому та зовнішньому рівнях корпоративної взаємодії, що спрямована на забезпечення ефективності функціонування кожного з членів всередині створюваної корпорації.

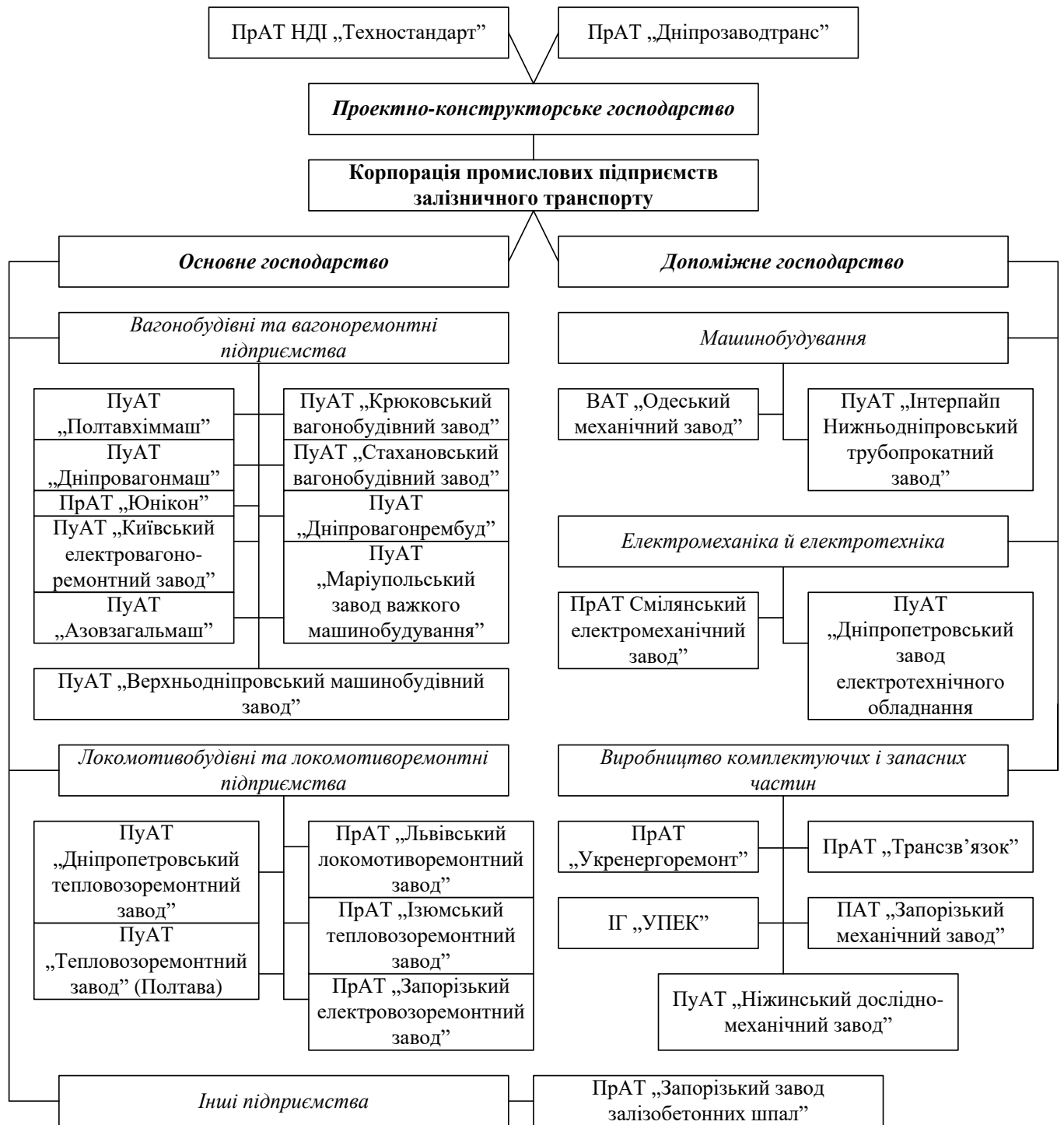


Рис. 1. Узагальнена організаційна структура створюваної корпорації промислових підприємств залізничного транспорту

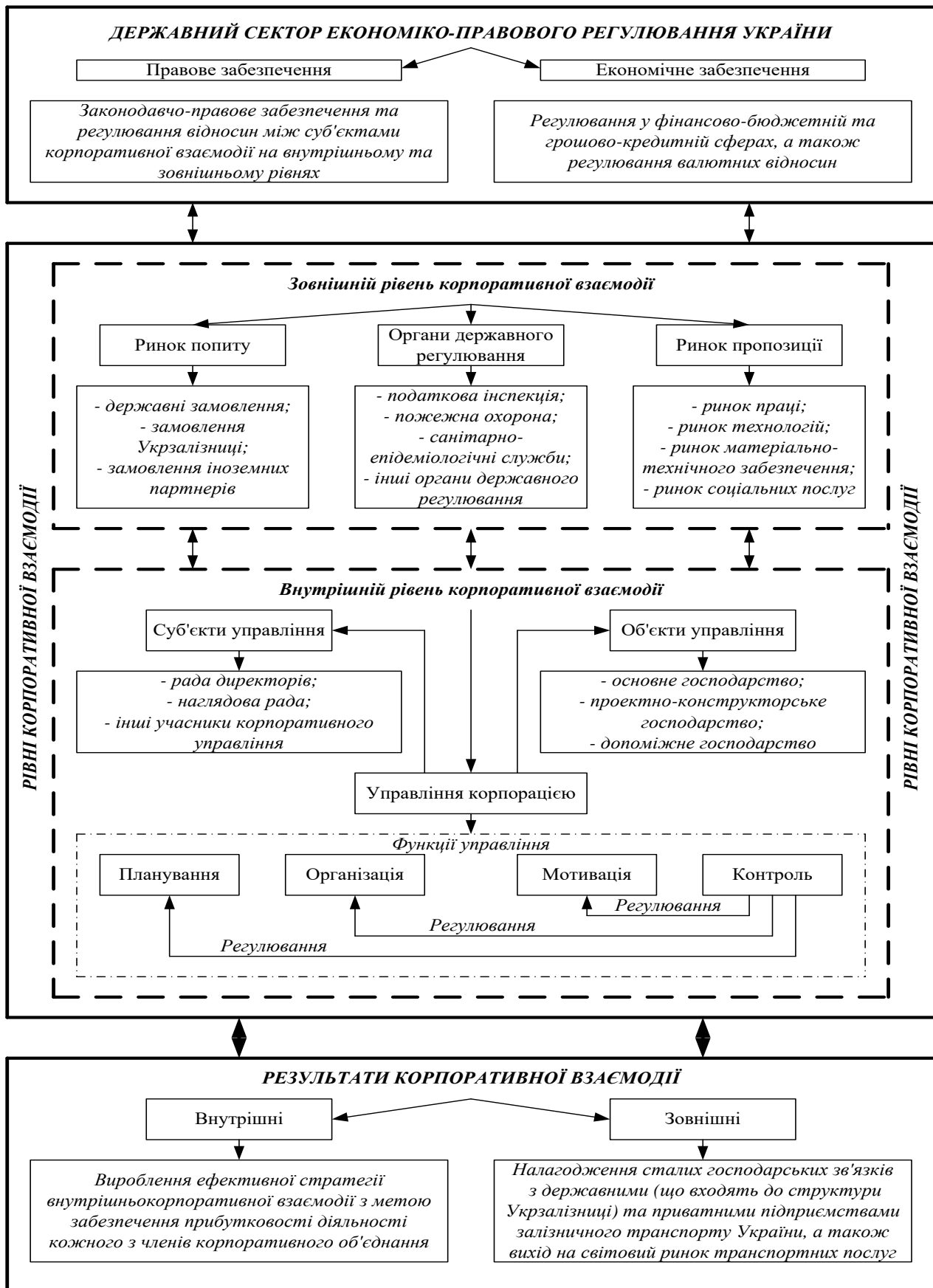


Рис. 2. Організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту

У другому розділі «**Теоретичні аспекти управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту**» досліджено сутність поняття «ризик», виконано аналіз існуючих підходів до класифікації ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, існуючі підходи до управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, становлення та наукові розробки закордонних, російських шкіл ризик-менеджменту та вітчизняної школи ризикології, аналіз міжнародних стандартів управління ризиками.

Аналіз останніх досліджень з ризик-менеджменту та ризикології довів, що і на сьогодні немає однозначного розуміння ризику та сутності ризику. Це пояснюється як, багатоаспектністю цього явища, так і недостатньою йому увагою у реальній економічній практиці й управлінській діяльності протягом тривалого періоду. Враховуючи те, що сучасні промислові підприємства залізничного транспорту функціонують в умовах відкритого ринку, постійно співпрацюють не тільки між собою в межах створеної корпорації, а й з іншими підприємствами галузі, автором запропоновано поняття «ризик взаємодії».

Згідно авторського підходу ризик взаємодії – це невід’ємна умова для функціонування промислових підприємств залізничного транспорту в умовах їх співробітництва як між собою, так і з іншими підприємствами транспортної галузі з імовірнісними несприятливими наслідками, що виражається в можливості отримання негативного або небажаного результату.

Виокремлено протиріччя між науковим і практичним підходами в методології класифікації ризиків корпорацій (рис. 3).



Рис. 3. Протиріччя між науковим і практичним підходами в методології класифікації ризиків

Вирішення цієї наукової проблеми традиційним науковим шляхом тривалих дискусій щодо змісту задіяних економічних категорій, еволюційного формування термінологічної бази та понятійного апарату, уточнення класифікаційних критеріїв – тривалий процес; особливість сучасного етапу розвитку ризикології – розробка фундаментальної наукової бази. У той же час існує потреба ідентифікації (на основі класифікації), оцінки, прогнозування ризиків у виробничій, фінансовій, інвестиційній та інших видах практичної діяльності, в тому числі й на макрорівні. Практичний підхід – це спроба задовольнити практичні потреби бізнесу, не зачіпаючи фундаментальних основ ризикології, не претендуючи на системність і глибоку аргументацію. Під впливом практичних потреб ризикологія (і методологія класифікації ризиків як її частина) розвивається швидше, а результати фундаментальних наукових розробок, затребувані в прикладній діяльності, дозволяють ефективніше будувати систему управління ризиками. Сутнісними особливостями наукового підходу є: прагнення врахувати в класифікації ризиків все їх різноманіття, спроби осмислити методологічно місце і роль ризикології в системі управління, уточнити значення задіяних при цьому категорій. Пріоритетом практичного підходу є вирішення конкретно-прикладних задач в галузі ризик-менеджменту, при цьому віддається перевага класифікації ризиків за місцем їх виникнення.

Запропоновано розширити існуючу класифікацію ризиків за рахунок виокремлення специфічних ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту за класифікаційною ознакою «Сфера взаємодії», що дозволить у подальшому розробити обґрунтовану систему управління ризиками створюваної корпорації (рис. 4).

Відповідно до класифікаційної ознаки «Сфера взаємодії» автором запропоновано розрізняти внутрішні та зовнішні ризики взаємодії. Внутрішні ризики взаємодії виникають у процесі взаємодії учасників корпорації між собою та пов'язані з організацією виробничої, фінансово-економічної, соціальної, екологічної взаємодії, а також взаємодії у сфері управління. Зовнішні ризики взаємодії виникають у процесі взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту із зовнішнім середовищем і пов'язані з впливом факторів макроекономічного та політичного, економічного, галузевого, соціального, природного та техногенного середовища ведення бізнесу. Автор вважає, що побудова системи управління ризиками, у першу чергу, повинна бути спрямована на мінімізацію впливу внутрішніх ризиків взаємодії.

Запропоновано процесний підхід до управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на основі виокремлення процесів формування цілей і завдань управління ризиками, визначення ризиків, що проявляються у діяльності корпорації, аналізу особливостей прояву кожного ризику, розробки управлінських рішень щодо методів управління ризиками з урахуванням принципів забезпечення безперервності управлінського процесу, спільної участі в управлінні ризиками, виключення конфлікту інтересів, забезпечення безперервності контролю виконуваних операцій, що дозволить розробити комплексний підхід до управління внутрішніми ризиками взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

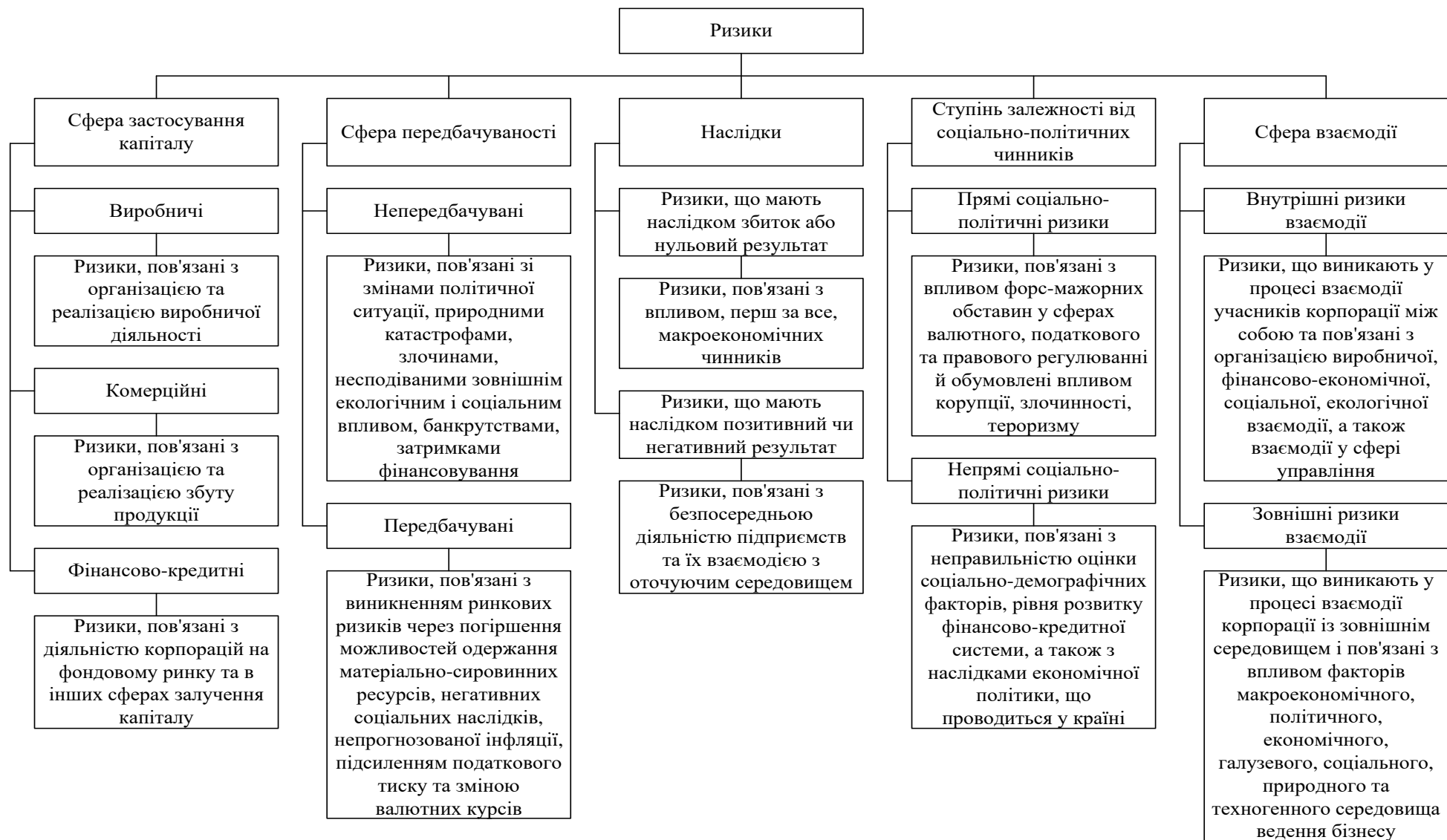


Рис. 4. Класифікація ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту

Виконано аналіз наукових розробок наукових шкіл, на основі якого автором виокремлено, що на сьогодні за кордоном існують такі наукові школи ризик-менеджменту, як: американська, англійська, німецька, швейцарська, австралійська; окремо слід зазначити вагомий внесок в розробку сучасної теорії з оцінки ризику, використовуючи нечітку логіку та нечіткі множини, японської наукової школи (Мамдани, Сугено, Цукамото).

Проаналізовано сучасні напрямки розвитку вітчизняної школи ризикології та виокремлено основні напрями розвитку наукових досліджень сучасної ризикології: дослідження технології, методик та методології управління ризиками корпорацій, дослідження проблеми управління ризиками вітчизняних корпорацій, створення та розвиток систем управління ризиками у вітчизняних корпораціях, створення (вдосконалення) методик оцінки найбільш загрозливих видів ризиків з урахуванням виду та специфіки діяльності.

Використані в стандартах з ризик-менеджменту підходи до організації процесу управління ризиками носять загальний характер, відрізняються ступенем деталізації. Їх безсумнівною цінністю з позиції розвитку ризик-менеджменту в Україні, є визначення загального напрямку процесів побудови корпоративних систем управління ризиком на практиці. Застосування викладених підходів на національному та корпоративному рівнях стандартизації в Україні в рамках побудови корпоративних систем управління ризиком, дозволить вдосконалити управління ризиками корпорацій та підприємств: проводити оцінку підходів до організації управління ризиками експертам корпорацій; виявляти слабкі і сильні сторони корпоративного ризик-менеджменту з точки зору загальноприйнятих підходів; скоротити витрати на підготовку документів корпоративної системи управління ризиком та внесення необхідних змін в організаційну структуру, зосередившись на «налаштуванні» типових підходів під вимоги бізнесу; підвищити ефективність процесу передачі функцій з проектування і впровадження корпоративних систем ризик-менеджменту на аутсорсинг завдяки можливості запровадження єдиної термінологічної бази рекомендацій з побудови окремих елементів єдиної системи, що надходять від третіх компаній; здійснювати обмін теоретичним та практичним досвідом у сфері ризик-менеджменту на національному та міжнародному рівнях; підвищити ефективність управління ризиками корпорацій та підприємств.

У третьому розділі **«Аналіз існуючих підходів до управління ризиками промислових підприємств залізничного транспорту»** визначено основні проблеми функціонування залізничного транспорту України на сучасному етапі, виконано аналіз сучасного ринку вагонобудування країн СНД, виокремлено ризики промислових підприємств залізничного транспорту, що входять до створюваної корпорації, виконано аналіз закордонних моделей оцінки ймовірності банкрутства та адекватність їх використання для вітчизняних корпорацій, використання системи показників У. Бівера для оцінки ризику банкрутства корпорацій, аналіз російських та українських моделей оцінки вірогідності банкрутства та оцінено їх

адекватність застосування для вітчизняних корпорацій.

Сьогодні «Укрзалізниця» опинилася у складній ситуації та наблизилася до точки неповернення щодо оновлення рухомого складу та модернізації інфраструктури. З 7,5 тис. пасажирських вагонів, 2,9 тис. експлуатуються більше 28 років. Не старше 10 років лише 3% техніки. Загальний знос пасажирських вагонів складає 88%. Понаднормовий термін експлуатується 83% дизель-поїздів, 72% пасажирських тепловозів та 64% вантажних електровозів.

Не дивлячись на зусилля, що застосовує «Укрзалізниця» з підтримки вантажного рухомого складу на необхідному рівні, можна констатувати, що робочий парк вагонів власності «Укрзалізниці» достатньо швидко досягає закінчення свого нормативного терміну служби, він застарів не тільки фізично, але й морально. Основною причиною старіння парку вантажних вагонів та погіршення його технічного стану є зменшення закупівель вагонів і запасних частин.

У 2012 році машинобудівна галузь, а саме вагонобудування, продемонструвала падіння виробництва порівнюючи з 2011 роком. Скорочення обсягів виробництва в вагонобудівній галузі пов'язано з загальним падінням попиту на вантажні вагони. У 2012 році українські вагонобудівники зіткнулися зі складнощами в основному регіоні збуту – Російській Федерації. Крім нарощування виробництва російськими заводами (такими як "Уралвагонзавод"), вони включають і моменти адміністративного порядку. Тільки в першому кварталі 2012 року у результаті залізничних аварій російська влада призупинила на місяць дію сертифікатів на українське лиття, тобто, заборонила постачання більшої частини українських вагонів до Росії. У лютому 2012 року українські виробники сумарно знизили виробництво на 20%, порівнюючи з середньомісячним показником 2011 року. Так, ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод» скоротив випуск на 60%, ПуАТ «Азовзагальмаш» – на 26%, ПуАТ «Стаханівський вагонобудівний завод» – на 31%, ПуАТ «Дніпровагонмаш» не скоротив обсяги виробництва. Потім Росія заборонила імпорту цистерн ПуАТ «Азовзагальмаш», через що виробництво на підприємстві у другому кварталі впало на 44%. Коли відкрилися можливості для виробництва, виявилось, що попит на ринку РФ зійшов нанівець.

За підсумками другого півріччя 2012 року виробництво піввагонів в Україні скоротилося на 23% до аналогічного періоду 2011 року. Українським заводам удалося знизити втрати за рахунок поставок продукції на ринки інших країн СНД. У 2012 році майже в два рази зросли поставки до Казахстану, в десятки разів збільшилися продажі до Білорусії і країн Балтії.

Серед ризиків найбільшої уваги заслуговує ризик неспроможності (банкрутства). Банкрутство або навіть його можливість може завдати значної шкоди партнерам по бізнесу, інвесторам, постачальникам ресурсів і державі. Тому діагностика і прогнозування ймовірності банкрутства з метою здійснення заходів щодо його запобігання або зменшення його наслідків актуальне завдання.

Виокремлено, що правомірність використання більшості моделей, які застосовуються для оцінки імовірності банкрутства корпорацій, залежить від економічного стану країни, порівняння статистичних даних у часовому просторі та галузевої приналежності досліджуваних корпорацій, тощо.

Поведене дослідження і отримані результати з прогнозування банкрутства корпорацій з використанням існуючих моделей ризику банкрутства свідчить, що використання закордонних моделей оцінки ризику банкрутства для вітчизняних корпорацій не завжди дозволяє отримати достовірні результати. Автором проаналізовано переваги, недоліки і проблеми використання існуючих зарубіжних моделей для оцінки імовірності банкрутства корпорацій.

Виконано дослідження ризику банкрутства підприємств залізничного транспорту з використанням 15 загальновідомих моделей та методик оцінки ризику банкрутства та отримані результати оцінки рівня ризику банкрутства 27 підприємств залізничного транспорту дозволили групувати ці підприємства за рівнем ризику та визначити підприємства з низьким та високим рівнем ризику банкрутства. Підприємства ПуАТ «Дніпровагонрембуд», ПрАТ «Ізюмський тепловозоремонтний завод», ПуАТ «Тепловозоремонтний завод» (Полтава), ПуАТ «Маріупольський завод важкого машинобудування» мають високий ризик банкрутства, тобто керівництву варто запровадити заходи для контролю та зниження ризику банкрутства цих підприємств.

Підприємства ПуАТ «Львівський Локомотиворемонтний завод», ВАТ «Одеський механічний завод», ПуАТ «Ніжинський дослідно-механічний завод», ПрАТ «Укренергоремонт», ПрАТ «Запорізький завод залізобетонних шпал», ПуАТ «Верхньодніпровський машинобудівний завод, ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод», ПАТ «Запорізький механічний завод», ПуАТ «Київський електровагоноремонтний завод», ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод», ПуАТ «Дніпровагонмаш», ПуАТ «Інтерпайп НТЗ» мали низький (невисокий) ризик банкрутства.

Інші підприємства мають розраховані результати рівня ризику, що змінюється від низького до високого, результати розрахунків, згідно деяким моделям, мають суперечливі результати, що не дозволяє цілком достовірно оцінити рівень їх ризику (оцінка потребує досвіду експерта-аналітика, разом з тим при на оцінку буде впливати елемент суб'єктивізму експертів). Такі результати є наслідком як неадекватності деяких використовуваних моделей для оцінки ризику банкрутства вітчизняних підприємств, так і не достовірності фінансової звітності окремих вітчизняних підприємств. Ці підприємства потребують уваги керівництва та відстеженню (моніторингу) рівня ризику банкрутства.

На основі аналізу виконаних розрахунків зроблено висновок, що найбільш адекватні (достовірні) результати дозволяють отримати моделі Спрингейта, Р. Сайфуліна-Г. Кадикова, О.О. Терещенка.

Наявність підприємств, що мають високий рівень ризику банкрутства пов'язана, як з наслідками фінансово-економічної кризи 2008-2009 років, яка

вплинула на підприємства, так і з сучасними кризовими явищами в економіці України: нестабільністю роботи підприємств, внаслідок падіння економіки України та попиту на продукцію підприємств, закриття ринків Росії, нестачі (відсутності) держбюджетних замовлень та відповідного фінансування (державної підтримки залізничної галузі та підприємств машинобудування, що забезпечують її функціонування), що підтверджує необхідність реформування роботи цієї галузі.

Отримані результати з прогнозування банкрутства корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, з використанням існуючих моделей ризику банкрутства свідчить, що використання закордонних моделей оцінки ризику банкрутства для вітчизняних корпорацій не завжди дозволяє отримати достовірні результати, у той час як вітчизняні методики та інструментарій у цій галузі недостатньо розроблені.

Автором запропоновано заходи зі зниження ризиків досліджуваних підприємств, що дозволить контролювати ризики корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

У четвертому розділі «**Аналіз внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту**» досліджено ризики діяльності економічних суб'єктів на основі нечіткого-множинного підходу, систему факторів аналізу внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, виконано факторний аналіз фінансового стану досліджуваної корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, проведено оцінку порогових значень узагальнених факторів фінансової стійкості та оцінювання внутрішнього ризику взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Автором виконано аналіз методів прогнозування банкрутства, визначено, що для подальшого практичного застосування доцільно використовувати методику матричного методу прогнозування банкрутства на підставі нечітких множин. Розроблено ієрархічну структуру формування інтегрального показника фінансового стану і рівня ризику корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, та визначено складові його формування (рис. 5-6).

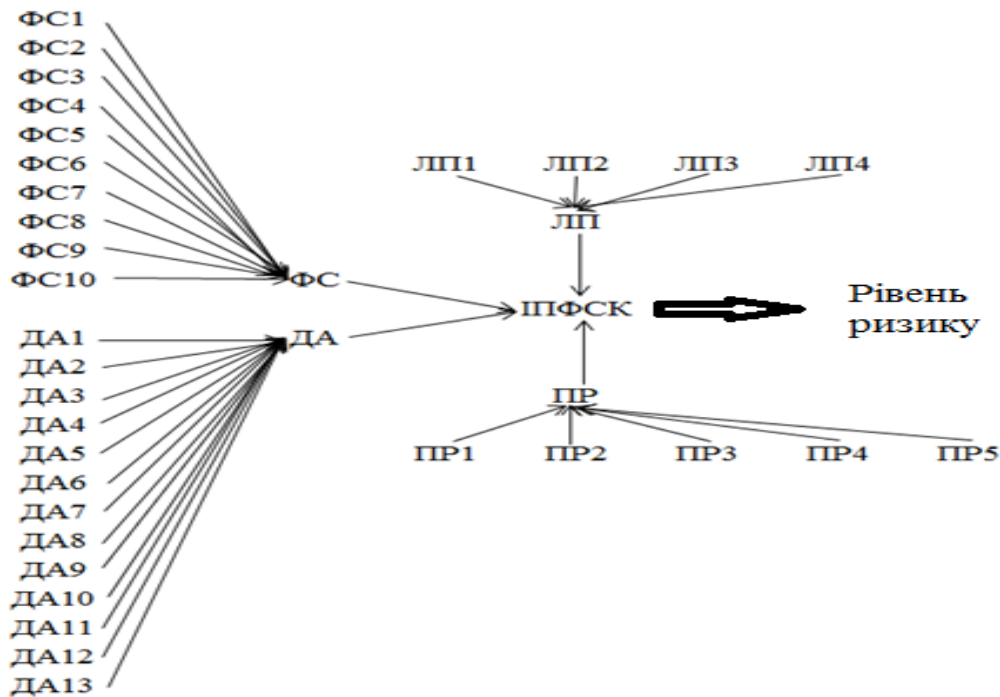


Рис. 5. Ієрархічна структура формування інтегрального показника фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту і рівня їх ризику

Алгоритми розрахунку основних показників фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, побудовано на основі діючих в Україні методик економічного аналізу і діагностики стану підприємства. Аналіз складу наведених показників фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту свідчить, що деякі з них є функціонально залежними в неявній формі (якщо висловлюватися математично), корельованими (згідно теорії статистики) і за економічним змістом перетинаються (при наданні інтерпретації використовують однакові висхідні чинники).

На основі проведеного аналізу кореляційних взаємозв'язків між використовуваними показниками прийнято рішення про спрощення системи показників для виконання факторного аналізу, що дозволило розробити науково-методичний підхід до фінансового аналізу корпорації шляхом використання методів факторного аналізу з метою отримання невеликої (мінімальної) кількості незалежних фінансово-інтерпретованих узагальнених чинників і їх застосування для оцінки фінансового стану корпорації.

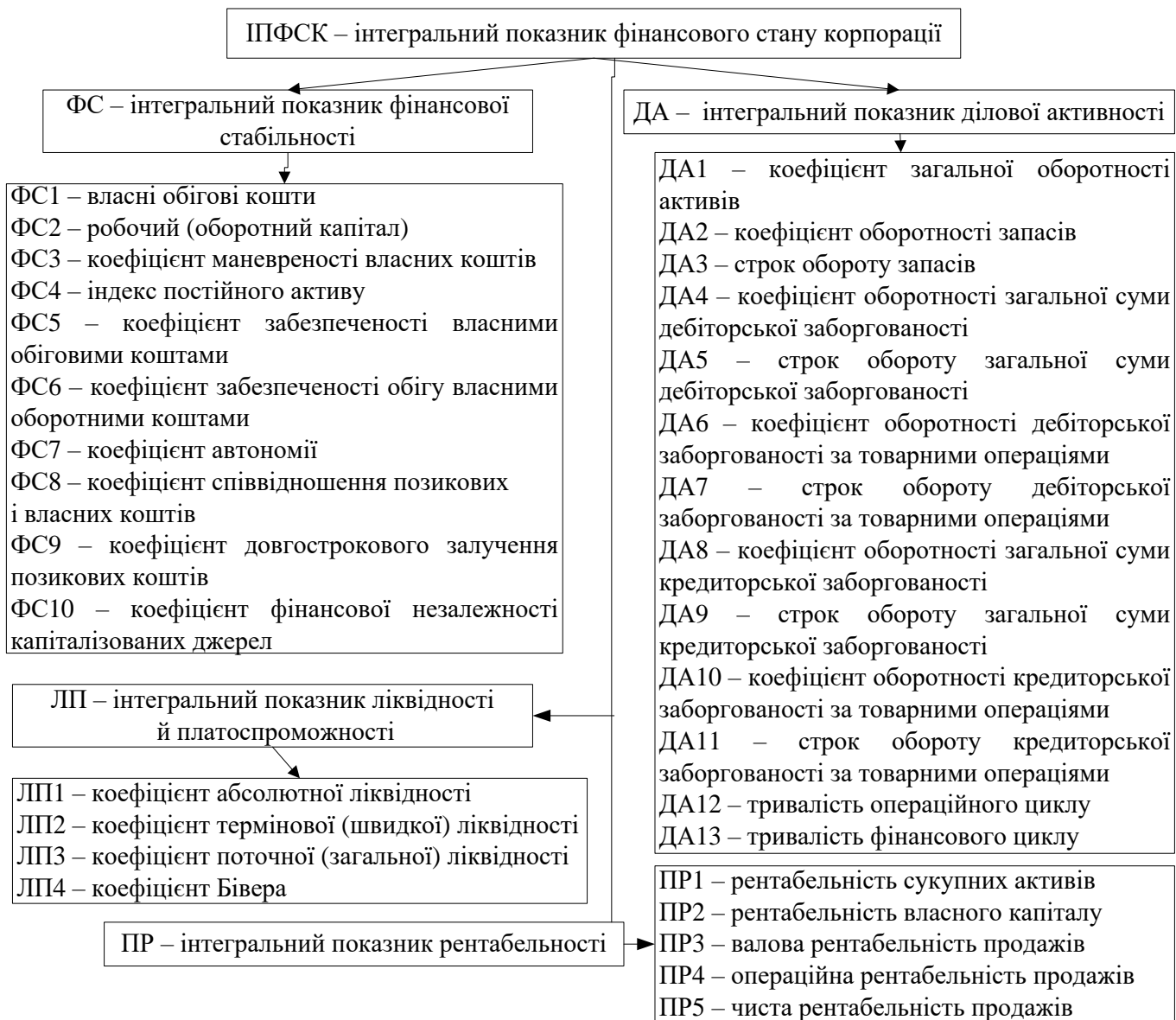


Рис. 6. Зміст формування інтегрального показника фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту

Запропоновано підхід до ранжування узагальнених показників фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, який відрізняється від відомих методів використанням долі від загальної варіації відповідної головної компоненти узагальненого фінансового чинника.

На рис. 7 розкрито ієрархічну структуру формування інтегрального показника фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, і рівня її ризику з проміжним синтезуванням узагальнюючих факторів. Вона отримана шляхом використання методів факторного аналізу і матричної схеми агрегування показників.

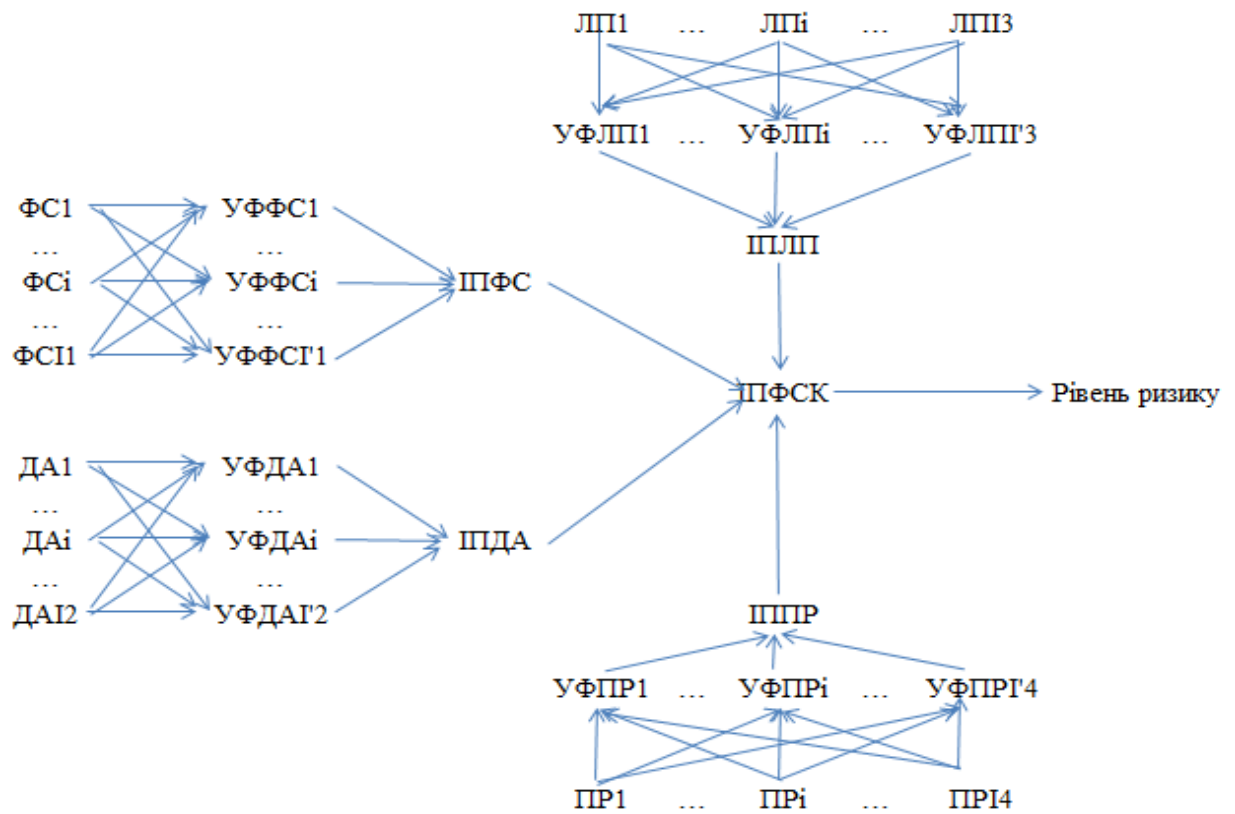


Рис. 7. Ієрархічна структура формування інтегрального показника фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту і рівня їх ризику з проміжним синтезуванням узагальнюючих факторів

Автором запропоновано і обґрунтовано підхід до формування і вибору нормативних (порогових) значень узагальнених фінансових чинників у структурі інтегрального показника оцінки ризику корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, який ґрунтується на оцінках їх індивідуальних значень єдиного формату і лінійній комбінації висхідних чинників за умов кінцевості лівої і правої частин нормативного інтервалу і конструювання інтервалу узагальненого показника як лінійної комбінації порогових інтервалів висхідних фінансових чинників, що є уточненням і узагальненням методології побудовання нормативів.

З метою застосування нечіткого аналізу до оцінювання ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту скористаємося нечіткою системою Мамдані-Заде, що реалізована в комп'ютерній системі Matlab у вигляді програмного інструмента Fuzzy Logic Toolbox. Скориставшись нею, побудуємо систему оцінювання внутрішніх ризиків взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту (рис. 8).

Запропонований автором методичний підхід оцінювання інтегрального внутрішнього ризику взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту може використовуватися як для оцінки фінансового стану вітчизняних корпорацій у цілому, так я для оцінки

фінансового стану корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, зокрема, тобто він є універсальним.

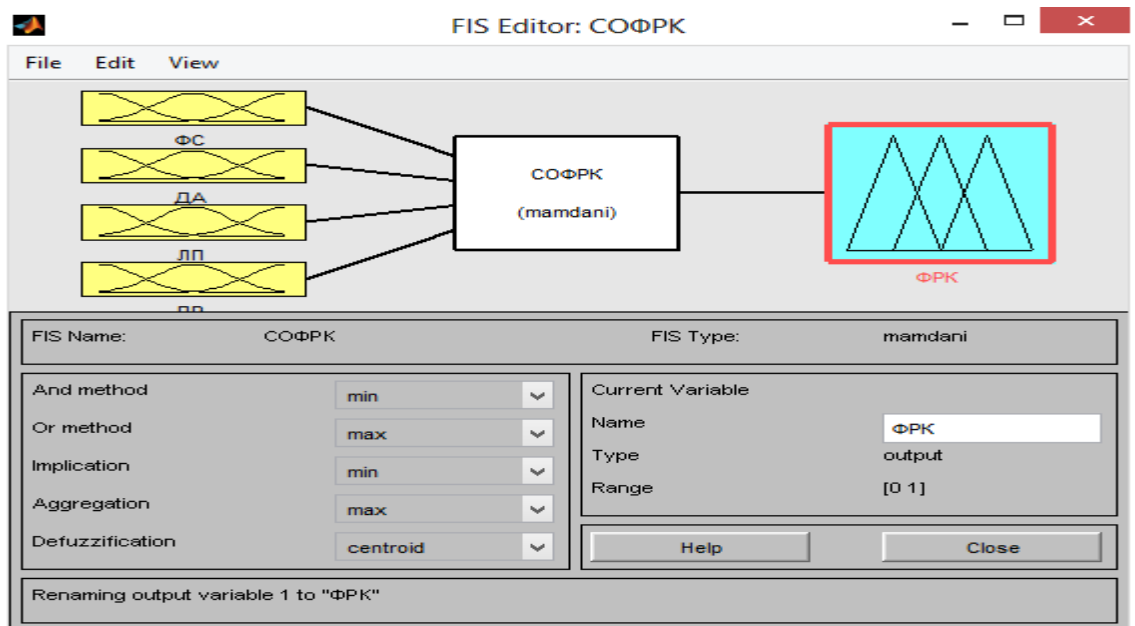


Рис. 8. Схема побудування системи оцінювання внутрішнього ризику взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту за алгоритмом Мамдані-Заде

В табл. 1 наведений остаточний розрахунок інтегрального ризику за алгоритмом Мамдані-Заде для створюваної корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Таблиця 1

Інтегральна оцінка ризику за алгоритмом Мамдані-Заде для 27 промислових підприємств залізничного транспорту

№ з/п	Назва промислових підприємств залізничного транспорту	2011		2012	
		Кількісна оцінка ризику	Рівень ризику	Кількісна оцінка ризику	Рівень ризику
1	2	3	4	5	6
1	ПуАТ «Азовзагальмаш»	0,49	Середній	0,36	Незначний
2	ІГ «УПЕК»	0,56	Середній	0,790	Значний
3	ПуАТ «Дніпровагонрембуд»	0,63	Значний	0,670	Значний
4	ПАТ «Запорізький механічний завод»	0,39	Незначний	0,40	Незначний
5	ПрАТ «Діпрозаводтанс»	0,52	Середній	0,50	Середній
6	ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний	0,71	Значний	0,72	Значний

	завод»				
7	ПуАТ «Полтавхіммаш»	0,73	Значний	0,733	Значний
8	ПуАТ «Маріупольський завод важкого машинобудування»	0,58	Середній	0,57	Середній

Закінчення таблиці 1

1	2	3	4	5	6
9	ВАТ «Одеський механічний завод»	0,63	Значний	0,62	Значний
10	ПрАТ «Ізюмський тепловозоремонтний завод»	0,57	Середній	0,56	Середній
11	ПуАТ «Київський електровагоноремонтний завод»	0,73	Значний	0,72	Значний
12	ПуАТ «Ніжинський дослідно-механічний завод»	0,72	Значний	0,65	Значний
13	ПрАТ «Смілянський електромеханічний завод»	0,69	Значний	0,68	Значний
14	ПрАТ «Запорізький завод залізобетонних шпал»	0,53	Середній	0,52	Середній
15	ПрАТ «Укренергоремонт»	0,58	Середній	0,57	Середній
16	ПрАТ НДІ «Техностандарт»	0,63	Значний	0,62	Значний
17	ПуАТ «Верхньодніпровський машинобудівний завод»	0,57	Середній	0,56	Середній
18	ПрАТ «Юнікон»	0,73	Значний	0,72	Значний
19	ПрАТ «Трансзв'язок»	0,73	Значний	0,76	Значний
20	ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод»	0,69	Значний	0,68	Значний
21	ПуАТ «Тепловозоремонтний завод» (Полтава)	0,54	Середній	0,53	Середній
22	ПуАТ «Дніпропетровський завод електротехнічного обладнання»	0,58	Середній	0,56	Середній
23	ПуАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»	0,69	Значний	0,68	Значний
24	ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод»	0,57	Середній	0,55	Середній
25	ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод»	0,75	Значний	0,72	Значний
26	ПуАТ «Дніпровагонмаш»	0,73	Значний	0,66	Значний
27	ПУАТ «Інтерпайп НТЗ»	0,69	Значний	0,68	Значний

Результати оцінювання інтегрального ризику для 27 промислових підприємств залізничного транспорту України, дозволяють зробити такі висновки.

По-перше, проаналізовані промислові підприємства залізничного транспорту мають середній або значний рівні ризику, тобто працюють в ризикованих умовах.

По-друге, у 2011 році найменший рівень інтегрального ризику – незначний (0,39) – мав ПАТ «Запорізький механічний завод», найбільший рівень інтегрального ризику – значний 0,75 – мав ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод», у 2012 році незначний рівень ризику (0,36) мав ПуАТ «Азовзагальмаш», значний рівень ризику (0,79) мала – ІГ «УПЕК».

По-третє, незважаючи на застосування пропонованого в дисертації методичного підходу оцінювання інтегрального ризику у фінансовій сфері діяльності корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, він є універсальним та може бути застосований в інших сферах (виробничій, комерційній, інвестиційній, інноваційній, менеджменті та ін.).

Слід зауважити, що для розрахунків була використана доступна бухгалтерська звітність корпорації промислових підприємств залізничного транспорту а 2011-2012 роки.

Розроблений методичний підхід оцінювання інтегрального ризику може використовуватись у прийнятті рішень у процесах функціонування та прогнозування діяльності корпорацій.

У п'ятому розділі **«Напрямки управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту»** розроблено організаційно-економічний механізм управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, виконана прогнозна оцінка управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, запропоновано заходи щодо розвитку управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Для вітчизняної практики підхід, при якому система страхування поступово еволюціонує в систему ризик-менеджменту, найбільш виправданий. З появою такої системи корпораціям вдалося знизити у кілька разів витрати на страхування за рахунок відмови від страхування неактуальних ризиків і грамотного визначення лімітів по страхуванню актуальних ризиків.

З огляду на особливості функціонування корпорації промислових підприємств залізничного транспорту та з метою забезпечення ефективності управління ризиками автором запропоновано такий організаційно-економічний механізм управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників створюваної корпорації (рис. 9).

Управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту зосереджено у департаменті управління ризиками, який підпорядковується безпосередньо

генеральному директору корпорації та будується на основі орієнтації на напрями господарської діяльності. З огляду на запропоновану організаційну структуру створеної корпорації промислових підприємств залізничного транспорту (рис. 1) планується до складу департаменту управління ризиками включити такі структурні підрозділи ризик-менеджменту: ризик-менеджмент бізнесу «Вагони»; ризик-менеджмент бізнесу «Локомотиви»; ризик-менеджмент бізнесу «Машинобудування»; ризик-менеджмент бізнесу «Електромеханіка й електротехніка»; ризик-менеджмент бізнесу «Виробництво комплектуючих і запасних частин».

На департамент управління ризиками корпорації з боку її генерального директора покладено завдання з виявлення й аналізу внутрішніх ризиків взаємодії та ризиків, існуючих у кожного учасника корпорації, на рівні топ-менеджменту, а також визначення ступеня їх синергії та впливу на функціонування корпорації у цілому. Відповідно до поставленого завдання, департамент управління ризиками виконує ідентифікацію ризиків, оцінку та побудову ризик-портфеля, кількісне вимірювання ризиків і їх консолідацію за видами господарської діяльності та розробляє стратегію управління ризиками внутрішньо корпоративної взаємодії.

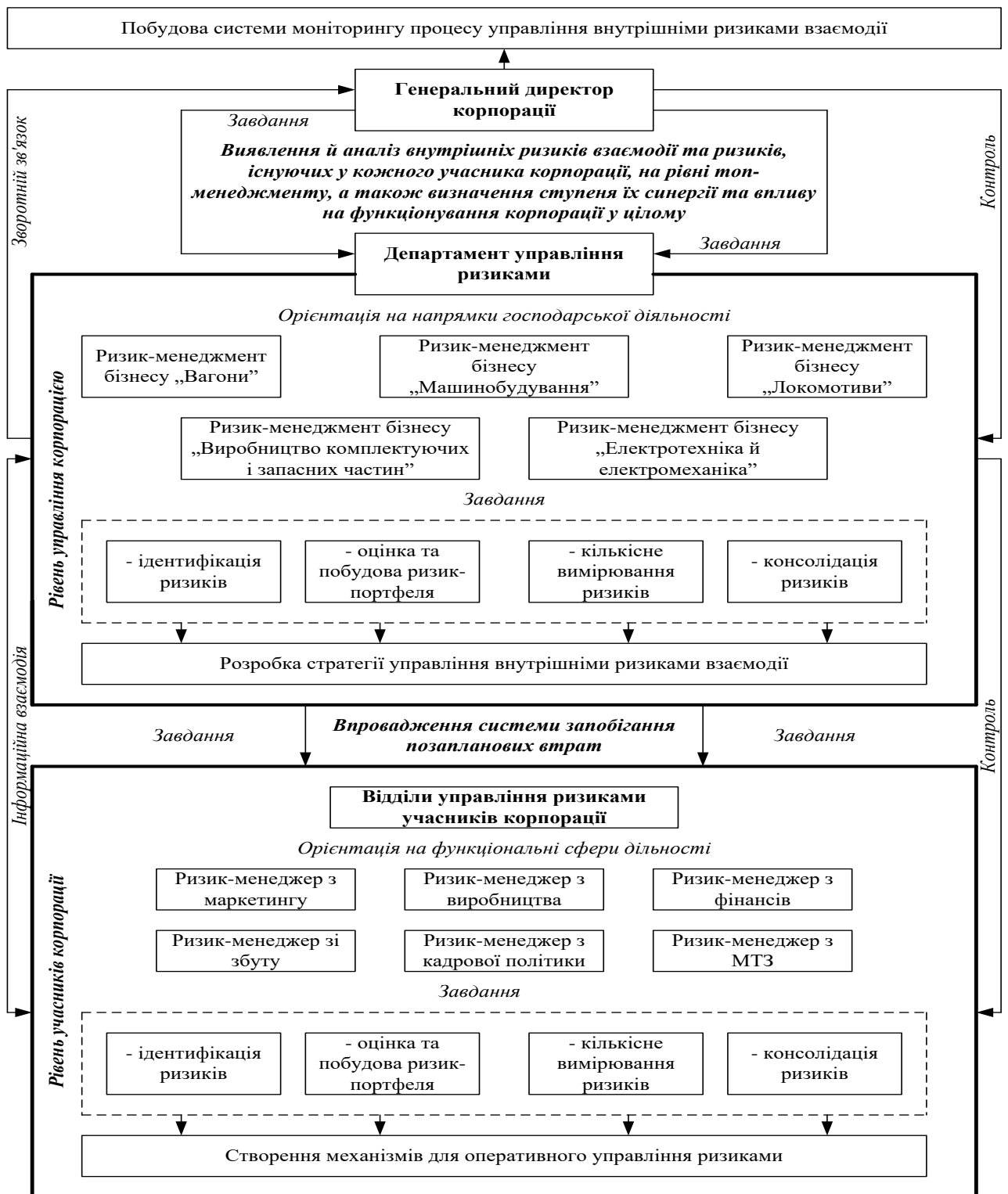


Рис. 9. Організаційно-економічний механізм управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту

Процес розробки стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту наведено на рис. 10.

Процес розробки стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії починається з визначення цільових параметрів управління даним видом ризиків, до яких можна віднести мінімізацію негативного впливу внутрішніх ризиків взаємодії як на створювану корпорацію в цілому, так і на окремих її учасників.

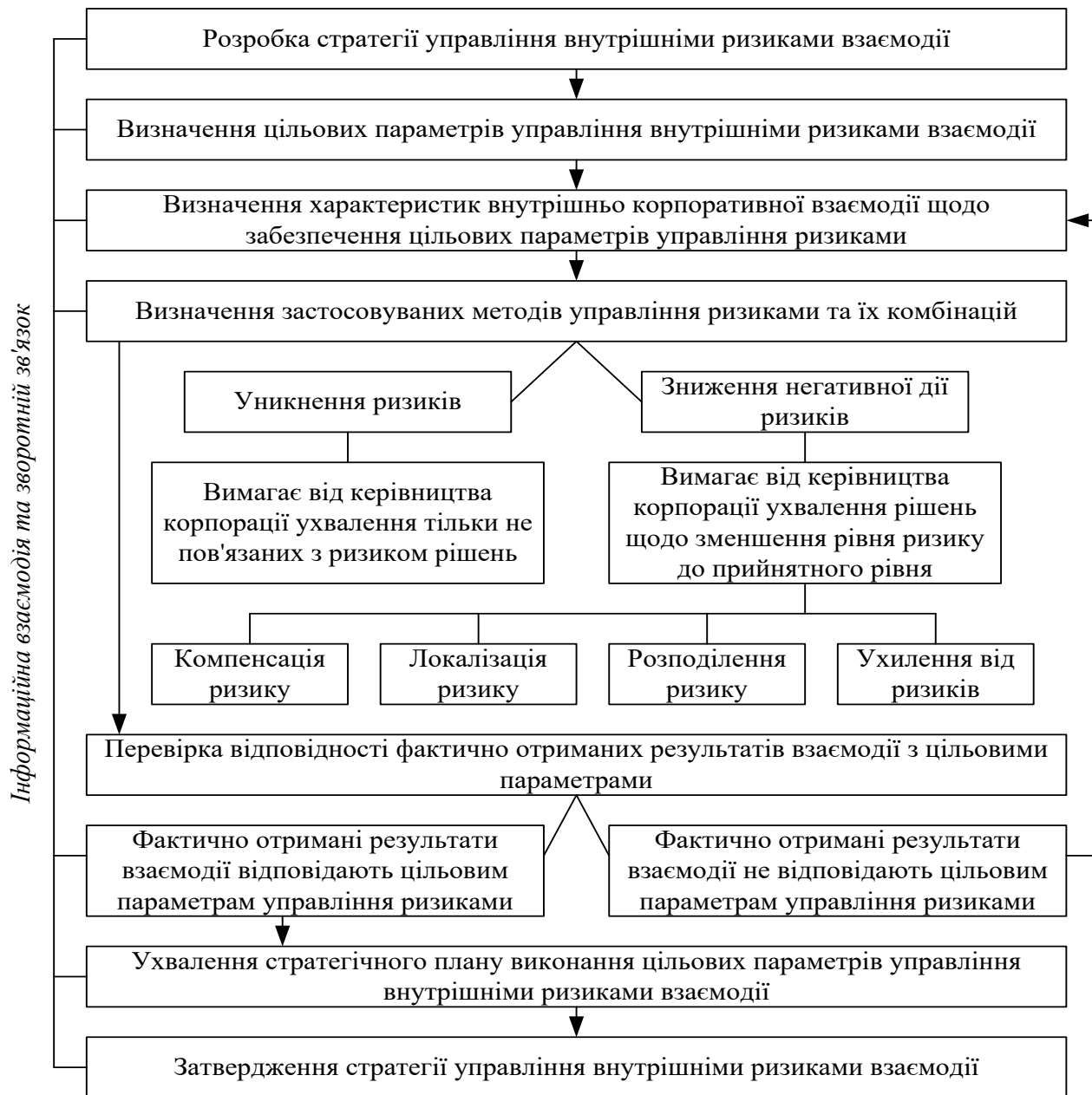


Рис. 10. Процес розробки стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту

На наступному етапі відповідно до встановлених цільових параметрів управління ризиками визначаються характеристики внутрішньо корпоративної взаємодії. Внутрішньо корпоративна взаємодія учасників

корпорації промислових підприємств залізничного транспорту має такі характеристики: обсяги внутрішньо корпоративних поставок продукції та їх терміни, своєчасність сплати за поставлену продукцію, обсяги внутрішньо корпоративних взаєморозрахунків, тощо.

У подальшому визначаються методи, що планується застосовувати для управління внутрішніми ризиками взаємодії та їх можливих комбінацій.

Методичний підхід до прогнозої оцінки ефективності управління внутрішніми ризиками корпоративної взаємодії на основі нейронних мереж в загальному випадку включає: введення вихідних даних; створення нейронної мережі; навчання й тренування нейронної мережі; отримання прогнозних даних за допомогою навченої і натренованої нейронної мережі; аналіз та інтерпретація результатів прогнозування. Запропоновано використовувати для оцінки внутрішніх ризиків взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту наступну шкалу, що включає три рівні ризику (табл. 2).

Таблиця 2

Шкала внутрішніх ризиків взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту

Низький	Середній	Високий
від 0 до 0,33	від 0,331 до 0,66	від 0,661 до 1

Рівні інтегральних внутрішніх ризиків взаємодії розраховані в розділі 4 для репрезентативної вибірки розміром $N = 27$ промислових підприємств залізничного транспорту, що входять до створюваної корпорації. Розрахунки виконані з використанням бухгалтерської звітності підприємств за допомогою багатовимірного статистичного фінансово-факторного аналізу. Період – 2010-2012 роки.

Висхідна інформація для прогнозування отримана шляхом групування даних (табл. 3) за шкалою (табл. 2), подана в табл. 4.

Таблиця 3

Динаміка внутрішніх ризиків взаємодії промислових підприємств залізничного транспорту

№ з/п	Назва промислових підприємств	2010	2011	2012
1	2	3	4	5
1	ПуАТ «Азовзагальмаш»	0,568	0,490	0,320
2	ПАТ «Запорізький механічний завод»	0,347	0,390	0,310
3	ПрАТ «Діпрозаводтанс»	0,192	0,520	0,500
4	ПрАТ «Запорізький завод залізобетонних шпал»	0,304	0,530	0,520
5	ПуАТ «Тепловозоремонтний завод» (Полтава)	0,776	0,540	0,530
6	ПуАТ «Стахановський вагонобудівний завод»	0,918	0,570	0,550
7	ПрАТ «Ізюмський тепловозоремонтний	0,662	0,570	0,560

	завод»			
8	ПуАТ «Верхньодніпровський машинобудівний завод»	0,873	0,570	0,560
9	ПуАТ «Дніпропетровський завод електротехнічного обладнання»	0,859	0,580	0,560
10	ПрАТ «Укренергоремонт»	0,088	0,580	0,570
11	ПуАТ «Маріупольський завод важкого машинобудування»	0,281	0,580	0,570
12	ПрАТ НДІ «Техностандарт»	0,107	0,630	0,661
13	ВАТ «Одеський механічний завод»	0,939	0,630	0,663
14	ПуАТ «Ніжинський дослідно-механічний завод»	0,905	0,720	0,650
15	ПуАТ «Дніпровагонмаш»	0,595	0,730	0,660
16	ПуАТ «Дніпровагонрембуд»	0,917	0,630	0,670
17	ПУАТ «Інтерпайп НТЗ»	0,781	0,690	0,680
18	ПуАТ «Дніпропетровський тепловозоремонтний завод»	0,839	0,690	0,680
19	ПрАТ «Смілянський електромеханічний завод»	0,916	0,690	0,680
20	ПрАТ «Запорізький електровозоремонтний завод»	0,971	0,690	0,680
21	ПрАТ «Львівський локомотиворемонтний завод»	0,454	0,710	0,720

Закінчення таблиці 3

22	ПрАТ «Юнікон»	0,393	0,730	0,720
23	ПуАТ «Київський електровагоноремонтний завод»	0,730	0,730	0,720
24	ПуАТ «Крюковський вагонобудівний завод»	0,041	0,750	0,720
25	ПуАТ «Полтавхіммаш»	0,448	0,730	0,733
26	ПрАТ «Трансзв'язок»	0,650	0,730	0,760
27	ІГ «УПЕК»	0,231	0,560	0,790

Таблиця 4

Результати групування (промислових підприємств)

Ризики	Роки		
	2010	2011	2012
Низький	7	2	0
Середній	7	10	11
Високий	13	15	16

Результат роботи алгоритму в Matlab, що реалізує, методику прогнозування ризиків на основі нейронних мереж подано в табл. 5.

Таблиця 5

Прогнозне групування внутрішніх ризиків взаємодії діяльності промислових підприємств залізничного транспорту

Ризики	Роки		
	2010	2011	2012
Низький	6,99998	2,96695	0,01299
Середній	7,00082	10,68825	10,75683
Високий	13	13,00061	16

Запропоновано рекомендації щодо розвитку управління внутрішніми ризиками взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту:

– заходи зі зниження ризику корпорації промислових підприємств залізничного транспорту: розробка так званих сигнальних карт, на діаграмах яких наглядно показуються ризики характерні для кожної бізнес-одиниці (розбиті за категоріями та сумами), і визначення показника загальної корпоративної схильності до ризику; визначення стратегії управління ризиками; створення ефективної групи ризик-менеджерів; поділ обов'язків, не можна допускати, щоб одні і ті ж співробітники корпорації визначали стратегію ризиків, відстежували відповідність її діяльності корпорації і одночасно ініціювали б рішення про прийняття ризиків та управління ними; чіткі особисті обов'язки; відповідальність за ризик; облік ризиків, мотивація співробітників, слід розробити систему мотивації співробітників до розроблення та прийняття ефективних рішень в галузі ризиків і оцінювати роботу керівників підрозділів не тільки на підставі показників чистої прибутковості, а й з урахуванням ризику – тоді вони будуть відповідати за свої дії і не підуть на невиправданий ризик.

– технології прийняття рішень при різних типах ризик-менеджменту: системному, ситуаційному, соціально-етичному, стабілізаційному.

– заходи зі зниження ризику корпорації промислових підприємств залізничного транспорту: поділ функцій, проведення операцій, розрахунки за операціями і їх облік має проводитися працівниками незалежних підрозділів; незалежна оцінка результатів діяльності; контроль ринкового рівня цін; подвійне введення і підтвердження операцій; контроль зміни умов операцій, будь-яка зміна умов вже укладених угод повинна піддаватися пильному контролю з боку незалежних підрозділів; підтвердження угоди контрагентом; контроль юридичного оформлення операцій, всі договори та інші документи, що підтверджують проведення операції, повинні бути схвалені юридичною службою корпорації.

– напрямки вдосконалення управління ринковими ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

– заходи з мінімізації інформаційних ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту: визначити коло осіб, відповідальних за інформаційну безпеку, створити нормативні документи, в яких будуть описані дії персоналу корпорації, спрямовані на запобігання інформаційних ризиків; запровадити єдині стандарти інформаційних систем

в рамках корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, тобто перейти до єдиних форм звітності та правил розрахунку показників, які будуть застосовуватися у всіх програмних продуктах корпорації; класифікувати дані за ступенем конфіденційності і розмежувати права доступу до них; стежити за тим, щоб будь-які документи, що обертаються всередині корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, створювалися за допомогою систем, централізовано встановлених на комп'ютерах; запровадити засоби контролю, що дозволяють відслідковувати стан всіх корпоративних систем; створити систему, що дозволяє оперативно відновити працездатність ІТ-інфраструктури при технічних збоях.

– напрямки вирішення об'єктивних проблем управління персоналом корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

– напрями вдосконалення статичного елементу системи стимулювання персоналу та напрямки вдосконалення динамічного елементу системи стимулювання персоналу корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

ВИСНОВКИ

Дисертація містить отримані автором нові науково обґрунтовані результати в галузі економіки та управління підприємствами залізничного транспорту, які в сукупності вирішують важливу наукову проблему управління ризиками вітчизняних підприємств, що співпрацюють із залізничним транспортом, в умовах циклічного розвитку та триваючого процесу інтеграції вітчизняної економіки в світове господарство та ЄС, що має важливе значення як для економічної науки, так і для господарської практики.

Наукове і практичне значення мають такі результати дослідження:

1. За результатами аналізу поняття та змісту поняття «корпорація» визначено, що серед науковців не існує єдиної думки щодо трактування його сутності. Низка проблем з визначенням поняття «корпорація» пов'язано з наданням корпорації статусу юридичної особи, ототожненням корпорації з акціонерним товариством, можливістю включення до її учасників окремих фізичних осіб, а також визначенням і законодавчим закріпленням правової сторони поняття. З точки зору економічної сутності, корпорація у широкому розумінні ототожнюється з акціонерним товариством закритого і відкритого типів. У вузькому розумінні корпорація являє собою монополістичне утворення, побудоване за принципом холдингової структури, що існує лише в формі об'єднання великої кількості юридичних осіб. Запропоновано власне визначення поняття «корпорація», яке являє собою одну з найбільш поширених складних організаційних утворень, що, на відміну від існуючих, складається з виробничих і функціональних одиниць, пов'язаних в рамках єдиного процесу управління виробництвом і капіталом, учасники якого організовані на принципах членства і несуть обмежену відповідальність своїм майном по зобов'язаннях всієї корпорації;

2. За результатами порівняльного аналізу існуючих моделей корпоративного управління та стану корпоративного управління на сучасному етапі розвитку економіки України автором визначено характерні риси англосаксонської, континентальної й японської моделей управління та за результатами дослідження точок зору вітчизняних вчених на особливості становлення вітчизняної моделі корпоративного управління запропоновано рекомендації щодо напрямків подальшого розвитку української моделі корпоративного управління, які стосуються реформування та розвитку українського фондового ринку; удосконалення нормативно-правової бази корпоративного управління; розробки державного механізму гарантованого захисту і повернення інвестицій; підвищення доходів населення як ресурсу інвестиційних коштів через механізми вільного продажу акцій корпоративних об'єднань.

3. Автором розроблено організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, який дозволить забезпечити сталі господарські відносини на внутрішньому та зовнішньому рівнях корпоративної взаємодії, забезпечити ефективність функціонування кожного з членів всередині створюваної корпорації, розробити ефективну стратегію внутрішньо корпоративної взаємодії, а також сприятиме налагодженню сталих господарських зв'язків з державними і приватними підприємствами транспортної галузі.

4. Автором на основі проведеного дослідження встановлено, що сьогодні не існує єдиного підходу щодо визначення ризику. Найчастіше ризик ототожнюється із можливими збитками, невизначеністю або розглядається як статистична характеристика. Проте визначені підходи не дозволяють надати адекватну характеристику економічній сутності ризику. Враховуючи те, що у сучасних умовах промислові підприємства залізничного транспорту функціонують в умовах відкритого ринку, постійно співпрацюють не тільки між собою в межах створюваної корпорації, а й з іншими підприємствами галузі, автором запропоновано поняття «ризик взаємодії». Згідно авторського підходу, ризик взаємодії – це невід'ємна умова для функціонування промислових підприємств залізничного транспорту в умовах їх співробітництва як між собою, так і з іншими підприємствами транспортної галузі з імовірнісними несприятливими наслідками, що виражається в можливості отримання негативного або небажаного результату. Особливість авторського підходу є визначення ризику як ступеню відхилення від бажаного результату та можливість його розрахунку через систему показників, що визначають відхилення фактично отриманого результату від запланованого.

5. На підставі проведеного аналізу існуючих підходів до класифікації ризиків, автором виокремлено протиріччя між науковим і практичним підходами в методології класифікації ризиків у сфері функціонування корпорації, які виокремлено з урахуванням особливостей цих підходів. З точки зору автора, виокремлено особливості пояснюються недостатньою

аргументацією класифікаційних ознак, а науковому підходу до того ж притаманна складність у практичному застосуванні. Подолання виявлених протиріч спрямоване на підвищення ефективності розвитку наукової школи ризикології під впливом практичних потреб, що дозволить ефективніше будувати систему управління ризиками.

6. У процесі проведення дослідження автором встановлено, що у наш час не існує повної загально визнаної класифікації ризиків. Запропоновано розширити існуючу класифікацію ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту за рахунок використання класифікаційної ознаки «Сфера взаємодії», що дозволить розробити обґрунтовану систему управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту. Відповідно до класифікаційної ознаки «Сфера взаємодії», автором запропоновано розрізняти внутрішні та зовнішні ризики взаємодії. Внутрішні ризики взаємодії виникають у процесі взаємодії між учасниками корпорації між собою та пов'язані з організацією виробничої, фінансово-економічної, соціальної, екологічної взаємодії, а також взаємодії у сфері управління.

7. Запропоновано процесний підхід до управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на підставі виокремлення процесів формування цілей і завдань управління ризиками, визначення ризиків, що проявляються у діяльності корпорації, аналізу особливостей прояву кожного ризику, розробки управлінських рішень щодо методів управління ризиками з урахуванням принципів забезпечення безперервності управлінського процесу, спільної участі в управлінні ризиками, виключення конфлікту інтересів, забезпечення безперервності контролю виконуваних операцій, що дозволить розробити комплексний підхід до управління внутрішніми ризиками взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

8. Автором детально досліджено наукові дослідження західних та російської шкіл ризик-менеджменту, а також вітчизняної школи ризикології. На основі виконаного дослідження автором виділено такі зарубіжні наукові школи ризик-менеджменту, як: американська, англійська, німецька, швейцарська, австралійська, окремо слід зазначити вагомий внесок в розробку сучасної теорії з оцінки ризику, використовуючи нечітку логіку та нечіткі множини, японської наукової школи (Мамдані, Сугено, Цукамото). Дослідження швейцарської школи ризик-менеджменту проводяться у полі практичної реалізації управління ризиками на підприємствах; австралійською школою ризик-менеджменту розроблено стандарт управління ризиками; роботи вчених-представників американської школи ризик-менеджменту стосуються управління ризиками з точки зору інвестиційно-інноваційного забезпечення та усунення ключових помилок. Проведене дослідження становлення та наукових розробок російської школи ризик-менеджменту продемонструвало, що ця наукова школа перебуває на етапі становлення та активно розвивається, це підтверджує висока актуальність проблеми

управління ризиками. У наш час в Росії розвиваються дві провідні наукові школи ризик-менеджменту: Московська та Санкт-Петербурзька. Виокремлено основні напрями розвитку наукових досліджень сучасної ризикології: дослідження технології, методик та методології управління ризикам великих промислових підприємств (корпорацій), дослідження проблеми управління ризиками вітчизняних корпорацій, створення та розвиток систем управління ризиками у вітчизняних корпораціях, враховуючи що зараз лише окремі корпорації мають відділи та впроваджують окремі елементи системи управління ризиками, створення (вдосконалення) методик оцінки найбільш загрозливих видів ризиків, з урахуванням виду та специфіки діяльності.

9. Отримані автором результати з прогнозування банкрутства корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, з використанням існуючих моделей ризику банкрутства дозволяють зробити висновок, що використання закордонних моделей оцінки ризику банкрутства для досліджуваних корпорацій не завжди дозволяє отримати достовірні результати, у той час як вітчизняні методики та інструментарій у цій галузі ще недостатньо розроблені. Проведене дослідження дозволяє встановити, що в наш час сучасні аналітики мають не зовсім досконалий інструментарій прогнозування неспроможності (банкрутства) вітчизняних корпорацій, він знаходиться у стадії формування. Для підвищення коректності оцінки ймовірності банкрутства певної корпорації доцільно проводити розрахунки не з використанням однієї, а на основі ряду наявних моделей, методик, рекомендацій. Виокремлено переваги існуючих вітчизняних моделей прогнозування банкрутства для корпорації промислових підприємств залізничного транспорту. Доведено правомірність використання вітчизняних та зарубіжних моделей оцінки ймовірності банкрутства для промислових підприємств залізничного транспорту на підставі застосування даних статистичної звітності, що дозволить отримати адекватну оцінку сучасного стану рівня ризику промислових підприємств залізничного транспорту та ранжувати досліджувані підприємства на високоризикові, середньоризикові та низькоризикові відповідно до отриманих розрахункових даних, а також розробити рекомендації щодо підвищення ефективності управління ризиками.

Дослідження ризику банкрутства підприємств залізничного транспорту з використанням загальновідомих моделей та методик оцінки ризику банкрутства та отримані результати оцінки рівня ризику банкрутства 27 підприємств залізничного транспорту дозволили групувати ці підприємства за рівнем ризику та визначити підприємства з низьким та високим рівнем ризику банкрутства. Підприємства ПуАТ «Дніпровагонрембуд», ПрАТ «Ізюмський тепловозоремонтний завод», ПуАТ «Тепловозоремонтний завод» (Полтава), ПуАТ «Маріупольський завод важкого машинобудування» мають високий ризик банкрутства, тобто керівництву варто запровадити заходи для контролю та зниження ризику банкрутства цих підприємств. Наявність підприємств, що мають високий рівень ризику банкрутства пов'язана, як з

наслідками фінансово-економічної кризи 2008-2009 років, яка вплинула на підприємства, так і з сучасними кризовими явищами в економіці України: нестабільністю роботи підприємств, внаслідок падіння економіки України та попиту на продукцію підприємств, закриття ринків Росії, нестачі (відсутності) держбюджетних замовлень та відповідного фінансування (державної підтримки залізничної галузі та підприємств машинобудування, що забезпечують її функціонування), що підтверджує необхідність реформування роботи цієї галузі.

10. Запропоновано методичний підхід інтегральної оцінки внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на основі використання методів нечіткої логіки та нечітких множин шляхом переходу від системи залежних (функціонально, кореляційно, змістовно) фінансових індикаторів внутрішнього ризику взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту до системи незалежних узагальнюючих факторів з формуванням і вибором нормативних (порогових) значень узагальнених фінансових чинників у структурі інтегрального показника оцінки внутрішніх ризиків взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, який ґрунтується на оцінках їх індивідуальних значень єдиного формату і лінійній комбінації висхідних чинників за умов кінцевості лівої і правої частин нормативного інтервалу і конструювання інтервалу узагальненого показника як лінійної комбінації порогових інтервалів висхідних фінансових чинників, що дозволило надавати якісну картину внутрішніх ризиків взаємодії корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, а також забезпечити адекватність застосування факторів при вимірюванні внутрішнього ризику взаємодії.

11. Розроблений організаційно-економічний механізм управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту являє собою систему управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, що спрямована на розробку стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії на рівні управління корпорацією з метою мінімізації впливу ризиків на результати її функціонування та механізмів оперативного управління ризиками на рівні учасників корпорації з метою впровадження системи запобігання позапланових втрат та забезпечена системою інформаційної взаємодії між рівнями корпорації та її учасників і системою зворотного зв'язку між генеральним директором і рівнем управління корпорацією, а також підлягає постійному комплексному контролю через систему моніторингу процесу управління внутрішніми ризиками взаємодії з боку генерального директора.

12. Запропоновано методичний підхід до прогнозування оцінки ефективності управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на підставі застосування нейронних мереж, що дозволить диверсифікувати ризики за ступенем впливу та підвищити достовірність отриманих прогнозних даних з

метою своєчасного коригування стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії промислових підприємств залізничного транспорту.

13. Запропоновано рекомендації щодо розвитку управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, що стосуються удосконалення технологій прийняття рішень при різних типах ризик менеджменту, заходів зі зниження ризику корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, напрямків вдосконалення управління ринковими ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, заходів з мінімізації інформаційних ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, напрямків вирішення об'єктивних проблем управління персоналом корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, напрямки вдосконалення статичного та динамічного елементу системи стимулювання персоналу корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, що дозволить підвищити ефективність управління внутрішніми ризиками взаємодії та забезпечити ефективність співпраці промислових підприємств залізничного транспорту в межах створюваної корпорації.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографія:

1. Посохов І.М. Теоретичні та практичні аспекти управління ризиками корпорацій : монографія / І.М. Посохов. – Х. : ПВПП «Слово», 2014. – 499 с.

Статті у наукових фахових виданнях:

2. Бабич В.П. Аналіз російської наукової школи ризик-менеджменту / В.П. Бабич, І.М. Посохов // Науковий журнал «Бізнес-Інформ». – 2013. – № 8. – С. 325-330.

3. Дикань В.Л. Дослідження міжнародних стандартів управління ризиками / В.Л. Дикань, І.М. Посохов // Науковий журнал «Бізнес-Інформ». – 2014. – № 1. – С. 314-319.

4. Посохов И.М. Актуальность секьюритизации рисков в страховании и перестрахования в современных условиях / И.М. Посохов // Вісник НТУ «ХПІ» : зб. наук. праць, тем. вип. : «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2011. – № 25. – С. 12-18.

5. Посохов И.М. Анализ действующей практики управления операционными рисками в коммерческих банках / И.М. Посохов // Вісник НТУ «ХПІ» : зб. наук. праць, тем. вип. : «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2011. – № 7-1. – С. 117-121.

6. Посохов І.М. Аналіз змісту поняття ризик і наукові підходи щодо визначення сутності ризику / І.М. Посохов // Вісник НТУ «ХПІ» : зб. наук. праць, тем. вип. : «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2012. – № 5. – С. 101-108.

7. Посохов І.М. Дослідження категорії корпорація і сутності корпорації / І.М. Посохов // Вісник НТУ «ХПІ» : зб. наук. праць, тем. вип. : «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2012. – № 16. – С. 3-12.

8. Посохов И.М. Мотивация персонала банка как фактор снижения операционного риска / И.М. Посохов, О.В. Андрейченко / Вісник НТУ «ХП» : зб. наук. праць, тем. вип. : «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2010. – № 60. – С. 145-151.

9. Посохов И.М. Управление рисками в корпорации / И.М. Посохов // European Applied Sciences, July, 2013, 7 – pp. 147-149. (Posokhov, Igor, Manage risks in the corporation // European Applied Sciences, July, 2013, 7 – pp. 147-149).

10. Посохов І.М. Аналіз адекватності використання закордонних моделей оцінки ймовірності банкрутства для вітчизняних корпорацій / І.М. Посохов // Науковий вісник Буковинського державного фінансово-економічного університету. Економічні науки : зб. наук. праць. – Вип.1(24). – 2013. – С. 158-168.

11. Посохов І.М. Аналіз адекватності використання російських моделей оцінки ймовірності банкрутства для вітчизняних корпорацій / І.М. Посохов // Економіка. Фінанси. Право. – 2013. – № 5. – С. 32-36.

12. Посохов І.М. Аналіз закордонних наукових шкіл ризик-менеджменту / І.М. Посохов // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2013. – № 3. – С. 164-172.

13. Посохов І.М. Аналіз існуючих підходів до класифікації ризиків / І.М. Посохов // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. – 2012. – № 39. – С. 67-75.

14. Посохов І.М. Використання системи показників У. Бівера для оцінки ризику банкрутства корпорацій / І.М. Посохов // Вісник Сумського державного університету. Серія Економіка. – 2013. – № 3. – С. 65-72.

15. Посохов І.М. Дослідження існуючих підходів до управління ризиками корпорацій / І.М. Посохов // Вісник НТУ «ХП» : зб. наук. праць, тем. вип. : «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2012. – № 51. – С. 37-47.

16. Посохов І.М. Дослідження методів оцінки ризиків корпорацій та їх класифікація / І.М. Посохов // Європейський вектор економічного розвитку – 2013. – № 2 (15). – С. 211-217.

17. Посохов І.М. Дослідження становлення вітчизняної наукової школи ризикології / І.М. Посохов // Формування ринкових відносин в Україні. – 2013. – № 9. – С. 165-170.

18. Посохов І.М. Дослідження факторів ризиків корпорацій / І.М. Посохов // Науковий журнал «Бізнес-Інформ». – 2012. – № 8. – С. 207-211.

19. Посохов І.М. Комплексний аналіз і рейтингова оцінка фінансового стану корпорацій / І.М. Посохов // Економіка ринкових відносин. – 2014. – № 1. – С. 126-132.

20. Посохов І.М. Модель корпоративного управління України : становлення, особливості, основні напрямки подальшого розвитку / І.М. Посохов // Вісник НТУ «ХП» : зб. наук. праць, тем. вип. : «Технічний прогрес і ефективність виробництва». – 2012. – № 25. – С. 175-183.

21. Посохов І.М. Операційні ризики : управління та основні напрями зниження / І.М. Посохов // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. – 2012. – № 37. – С. 229-233.

22. Посохов І.М. Організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії в рамках корпоративної структури «МЕТЗАЛМАШБУДЕНЕРГО» / І.М. Посохов // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. – 2014. – № 45. – С. 114-119.

23. Посохов І.М. Оцінювання фінансового ризику корпорацій за системою виводу Мамдані-Заде / І.М. Посохов // Аналітично-інформаційний журнал «СХІД». – 2013. – № 6 (126). – С. 155-159.

24. Посохов І.М. Порівняльна характеристика моделей корпоративного управління в ринковій економіці: переваги та недоліки / І.М. Посохов // Науковий журнал «Бізнес-Інформ». – 2012. – № 7. – С. 157-159.

25. Посохов І.М. Розвиток економічного змісту категорії «корпорація» / І.М. Посохов // Вісник економіки транспорту і промисловості : зб. наук.-практ. статей. – 2012. – № 38. – С. 281-287.

26. Посохов І.М. Сучасний стан методичного забезпечення управління ризиками корпорацій / І.М. Посохов // Науковий журнал «Бізнес-Інформ». – 2012. – № 10. – С. 266-271.

27. Посохов І.М. Удосконалення нормативної бази фінансово-економічних показників для аналізу ризиків корпоративної діяльності / І.М. Посохов // Економічний часопис ХХІ. – 2013. – № 7. – С. 46-49.

28. Посохов І.М. Факторний аналіз фінансового стану корпорацій / І.М. Посохов // Культура народів Причерномор'я. – 2013. – № 262. – С. 78-82.

Матеріали наукових конференцій:

29. Іващенко П.О. Перевірка гіпотез про характер впливу фінансових чинників на ризики корпорації за допомогою непараметричного статистичного критерію / П.О. Іващенко, І.М. Посохов // Соціально-економічний розвиток України та її регіонів : проблеми науки та практики : матеріали міжнародної науково-практичної конференції 23-24 травня 2013 р. – Х. : ВД «ІНЖЕК». – 2013. – С. 268-270.

30. Іващенко П.О. Факторний аналіз і прогнозування ризику корпорацій / П.О. Іващенко, І.М. Посохов / Актуальні питання економіки та сучасного менеджменту : матеріали ХХVІІ міжнародної науково-практичної конференції 5-6 липня 2013 р. – Л. : Львівська економічна фундація. – 2013. – С. 88-89.

31. Посохов И.М. Анализ действующей практики управления операционными рисками в коммерческих банках / И.М. Посохов // Стратегія інноваційного розвитку економіки: бізнес, наука, освіта : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, 06-09 квітня 2011 р. – Х. : НТУ «ХП». – 2011. – С. 46-48.

32. Посохов И.М. Комплексный анализ и рейтинговая оценка финансового состояния корпорации / И.М. Посохов / Россия и Европа : связь культуры и экономики : материалы VI Международной научно-практической

конференції, 21 июня 2013 г. – Прага, Чешская Республика: Изд-во WORLD PRESS s.r.o. – 2013. – С. 361-363.

33. Посохов І.М. Аналіз переваг та недоліків російських моделей оцінки ймовірності банкрутства / І.М. Посохов // Теорія і практика економіки та підприємництва : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, 25-28 квітня 2013 р. – С. : ПП «Підприємство Фенікс». – 2013. – С. 133-134.

34. Посохов І.М. Використання моделі О.О. Терещенка для діагностики ймовірності банкрутства корпорацій / І.М. Посохов // Актуальні проблеми менеджменту : теоретичні і практичні аспекти: матер. першої міжнар. наук.-прак. конф. в ОНЕУ, 6-7 червня 2013 р. – О. : Атлант. – 2013. – С. 36-38.

35. Посохов І.М. Використання моделі Т. Гудзь для оцінки ризику банкрутства вітчизняних корпорацій / І.М. Посохов / Якість економічного розвитку : глобальні і локальні аспекти : матеріали V Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції 17-18 червня 2013 р. – Дн. : Біла К.О. – 2013. – С. 102-104.

36. Посохов І.М. Використання факторного аналізу до чинників фінансової стійкості, ділової активності, ліквідності і платоспроможності, рентабельності / І.М. Посохов // Проблемы теории и практики городского управления (экономико-правовой аспект) : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. / [НАН Украины, Ин-т экономико-правовых исследований; Редкол.: Богачев С.В. (отв. ред. и др.)]. – Д. : Изд-во «Ноулидж». – 2013. – С. 105-110.

37. Посохов І.М. Класифікація методів управління фінансовими ризиками корпорації / І.М. Посохов // Сучасні проблеми управління підприємствами : теорія та практика : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, 8-9 листопада 2012 р. – Х.: ВД «ІНЖЕК». – 2012. – С. 146-149.

38. Посохов І.М. Методика побудови системи управління ризиками корпорацій / І.М. Посохов // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва : матеріали VII міжн. наук.-практ. конф., 22 листопада 2013 р. – Х. : ХНАДУ, ФОП Павлов М.Ю. – 2013. – С. 77-78.

39. Посохов І.М. Методичне забезпечення управління ризиками корпорацій / І.М. Посохов // Маркетинг інновацій і інновації у маркетингу : збірник тез доповідей VI міжнародної науково-практичної конференції. – С. : ТОВ «ДД «Папірус». – 2012. – С. 211-213.

40. Посохов І.М. Оцінка рівня фінансового ризику корпорації / І.М. Посохов / Менеджмент суб'єктів господарювання : проблеми та перспективи розвитку : зб. матер. I Міжнар. науково-практ. конф., 20-21 черв. 2013 р. – Ж. : ЖДТУ. – 2013. – С. 315-317.

41. Посохов І.М. Переваги та проблеми закордонних моделей оцінки ризику банкрутства корпорацій / І.М. Посохов // Стратегія інноваційного розвитку економіки : бізнес, наука і освіта : матеріали V міжнародної науково-практичної конференції, 26-30 травня 2013 р. – А. : НТУ «ХП». – 2013. – С. 191-194.

42. Посохов І.М. Розвиток класифікації методів управління ризиками

корпорації / І.М. Посохов // Теорія та практика управління економічним розвитком : матеріали міжнародної науково-практичної конференції, 22-24 листопада 2012 р. – В 3 т. – Т.1. – Д. : ООО «Фирма «Друк-Инфо». – 2012. – С. 281-283.

43. Посохов І.М. Система показників У. Бівера для оцінки банкрутства корпорацій / І.М. Посохов // Перспективні питання економіки та управління : збірник матеріалів міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 08-09 квітня 2013 р. – Дн. : Герда. – 2013. – С. 37-39.

44. Посохов І.М. Трактовка категорії корпорація в зарубіжних країнах / І.М. Посохов // Стратегія інноваційного розвитку економіки : бізнес, наука, освіта : збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції, 11-14 квітня 2012 р. – Х. : НТУ «ХП». – 2012. – С. 193-195.

АНОТАЦІЯ

Посохов І. М. Управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Українська державна академія залізничного транспорту МОН України, Харків, 2014.

У дисертації досліджено теоретичні, методологічні та практичні питання вдосконалення управління ризиками корпорацій. Досліджено еволюцію поняття корпорація в умовах реформування залізничного транспорту, запропоновано підхід до визначення економічної сутності поняття корпорація, напрямки подальшого розвитку української моделі корпоративного управління, що формується на цьому етапі економічних відносин. Запропоновано авторське визначення поняття «ризик взаємодії», удосконалено існуючу класифікацію ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту за рахунок використання класифікаційної ознаки «Сфера взаємодії», досліджено провідні закордонні наукові школи ризик-менеджменту та вітчизняну наукову школу ризикології та виокремлено напрямки подальшого розвитку сучасної ризикології.

Запропоновано методичний підхід інтегральної оцінки внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на підставі використання методів нечіткої логіки та нечітких множин шляхом переходу від системи залежних (функціонально, кореляційно, змістовно) фінансових індикаторів внутрішнього ризику взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту до системи незалежних узагальнюючих факторів з формуванням і вибором нормативних (порогових) значень узагальнених фінансових чинників у структурі інтегрального показника оцінки внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту. Цей методичний підхід ґрунтується на оцінках їх індивідуальних значень єдиного формату і лінійній комбінації висхідних чинників за умов кінцевості лівої і правої частин нормативного інтервалу і конструювання

інтервалу узагальненого показника як лінійної комбінації порогових інтервалів висхідних фінансових чинників, що дозволяє надавати достовірну оцінку внутрішніх ризиків взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, а також забезпечити адекватність застосування факторів під час вимірювання внутрішнього ризику взаємодії;

Виконано аналіз ефективності та адаптовано використання вітчизняних та зарубіжних моделей оцінки імовірності банкрутства для 27 промислових підприємств залізничного транспорту на підставі застосування даних статистичної звітності, обґрунтовано використання певних моделей для оцінки ризику банкрутства вітчизняних промислових підприємств залізничного транспорту, що дозволить отримати адекватну оцінку сучасного стану рівня ризику промислових підприємств залізничного транспорту та ранжувати їх на високо ризикові, середньоризикові та низькоризикові відповідно до отриманих розрахункових даних, а також розробити рекомендації щодо підвищення ефективності управління ризиками.

Розроблено організаційно-економічний механізм управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, що спрямований на розробку стратегії управління внутрішніми ризиками взаємодії на рівні управління корпорацією з метою мінімізації впливу ризиків на результати її функціонування

Удосконалено організаційно-економічний механізм корпоративної взаємодії промислових підприємств залізничного транспорту, що дозволить розробити ефективну стратегію внутрішньо корпоративної взаємодії, а також сприятиме налагодженню сталих господарських зв'язків з державними і приватними підприємствами транспортної галузі.

Удосконалено методичний підхід до прогнозної оцінки ефективності управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту на підставі застосування нейронних мереж.

Запропоновано напрямки розвитку управління внутрішніми ризиками взаємодії учасників корпорації промислових підприємств залізничного транспорту що стосуються удосконалення систем оцінки та управління ризиками, удосконалення технологій прийняття рішень при різних типах ризик-менеджменту, заходів зі зниження ризику корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, напрямків вдосконалення управління ринковими ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, заходів із мінімізації інформаційних ризиків корпорації промислових підприємств залізничного транспорту.

Рекомендації та висновки, що містяться в дисертації частково реалізовано у корпораціях, в науковій та вузівській практиці.

Ключові слова: ризик, ризик-менеджмент, ризикологія, ризик банкрутства, управління ризиками корпорації промислових підприємств залізничного транспорту, корпорація, корпоративне управління, методи управління ризиками, методи оцінки ризиків, моделі оцінки банкрутства, управління.

АННОТАЦИЯ

Посохов И. М. Управление рисками корпорации промышленных предприятий железнодорожного транспорта. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОН Украины, Харьков, 2014.

В диссертации исследованы теоретические, методологические и практические вопросы совершенствования управления рисками корпораций. Исследована эволюция понятия, корпорация в условиях реформирования железнодорожного транспорта, предложен подход к определению экономической сущности понятия корпорация, направления дальнейшего развития украинской модели корпоративного управления, формирующейся на данном этапе экономических отношений. Предложено авторское определение понятия «риск взаимодействия», усовершенствована существующая классификация рисков корпорации промышленных предприятий железнодорожного транспорта за счет использования классификационного признака «Сфера взаимодействия», исследованы ведущие зарубежные научные школы риск-менеджмента и отечественная научная школа рискологии, выделены направления дальнейшего развития современной рискологии.

Предложен методический подход интегральной оценки внутренних рисков взаимодействия участников корпорации промышленных предприятий железнодорожного транспорта на основе использования методов нечеткой логики и нечетких множеств. Выполнен анализ эффективности и адаптировано использование отечественных и зарубежных моделей оценки вероятности банкротства для 27 промышленных предприятий железнодорожного транспорта, обосновано использование определенных моделей для оценки риска банкротства отечественных промышленных предприятий железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: риск, риск-менеджмент, рискология, риск банкротства, управление рисками корпораций, корпорация, корпоративное управление, методы управления рисками, методы оценки рисков, модели оценки банкротства, управление.

SUMMARY

Posokhov I. M. Risk management corporation industrial railway transport: theory and methods. - Manuscript.

Dissertation for the degree of doctor of economic sciences, specialty 08.00.04 – economics and management of enterprises (by economic activity). – Ukrainian State Academy of railway transport Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkov, 2014.

In the thesis the theoretical, methodological and practical issues of improving risk management corporations. The evolution of the concept, a

corporation, an approach to the definition of the economic essence of the concept of the corporation, the directions of further development of the Ukrainian model of corporate governance, emerging at this stage of economic relations. The author's definition of "risk of interaction", to improve the existing classification of risks corporations industrial rail transport through the use of the classification of the attribute "sphere of interaction", investigated the leading foreign scientific schools of risk management and domestic science school of risk management, highlighted areas for further development of modern risk management.

The methodical approach to the integrated assessment of the risks of internal interaction between participants corporations industrial rail transport through the use of methods of fuzzy logic and fuzzy sets. The analysis of the effectiveness and adapted the use of domestic and foreign models to estimate the probability of bankruptcy for 27 industrial rail transport, justified the use of certain models to assess the risk of bankruptcy of domestic industrial enterprises of railway transport.

Keywords: risk, risk management, bankruptcy risk, risk management, corporate, corporation, corporate governance, risk management techniques, risk assessment methods, assessment model of bankruptcy, management.

ПОСОХОВ ІГОР МИХАЙЛОВИЧ

**УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ КОРПОРАЦІЇ ПРОМИСЛОВИХ
ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Спеціальність 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Відповідальний за випуск

Н.С. Каличева

Підписано до друку . .2014 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Друк різнограф.
Папір офсетний. Обсяг 1,9 ум. друк. арк. Наклад 130 прим.
Зам. № . Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, пл. Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, пл.Фейєрбаха,7