

УДК 658:338.47(477)

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ РИСКОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВРЕМЕННЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Веретенникова Д.А.

Рассмотрены основные виды рисков в деятельности автотранспортных предприятий, выявлены их особенности и причины возникновения на территории Украины. Раскрыто их внутреннее содержание и обозначены основные направления управления этими рисками.

Ключевые слова: риск, ущерб, производственный риск, инновационный риск, коммерческий риск, финансовый риск, внешнеэкономический риск, социальный риск, экологический риск.

Любая деловая активность на транспорте связана с риском. Вместе с тем риск, как научная категория до настоящего времени в отечественных исследованиях рассматривался только применительно к техногенной сфере. Развитие предпринимательства поставило на повестку дня исследование вопросов оценки и управления риском в сфере экономики и финансов. Риск — вероятность наступления опасности, неблагоприятного события с конкретными последствиями и неопределенной величиной ущерба [3, с. 50 – 54]. Ущерб — это убыток, урон экономического, социального, экологического или смешанного характера, определяемый как условные средние потери за соответствующий период времени. Ожидаемый ущерб в ситуациях, связанных с риском, отличается неопределенностью своей величины [3, с. 55 – 64].

Цель статьи – выявить особенности рисков, наиболее часто встречающихся в деятельности транспортных предприятий и причины их возникновения в Украине.

Риск присутствует в производственной, коммерческой, инновационной и прочей деятельности, но он не обязательно реализуется. В случае наступления рискованного события возникает отрицательный экономический результат (ущерб). Если неблагоприятные последствия не наступают, возможен положительный экономический результат (прибыль) либо нулевой результат. Риск объективно неизбежен при принятии любого управленческого и производственного решения из-за наличия элементов неопределенности в складывающихся внешних и внутренних условиях по отношению к объекту хозяйствования. Невозможно заранее предвидеть изменения в политической, экономической обстановке, действиях природных сил, которые могут прямо или косвенно воздействовать на степень риска. Чем больше неопределенность управленческой и производственной ситуации, тем больше и степень риска. Неопределенность зависит от наличия информации, случайности, неординарных природных и социальных событий. Видовое разнообразие рисков чрезвычайно велико. Основные виды риска, наиболее часто встречающиеся в деятельности транспортных предприятий, представлены в таблице 1 [4, с. 480 – 488].

Производственный риск. На транспорте производственный риск связан с основным видом деятельности — процессом перевозок пассажиров и грузов, а также с выполнением перегрузочных работ, хранением грузов, осуществлением технического обслуживания и ремонта транспортной техники и постоянных устройств, снабжением производства эксплуатационными материалами и другими процессами.

Риск осуществления перевозок в первую очередь зависит от технического состояния транспорта. В настоящее время износ основных производственных фондов всех видов транспорта значительно возрос [4, с. 486 – 488].

Структурные изменения на автомобильном транспорте, приведшие к образованию множества малых предприятий и индивидуальных перевозчиков, вызвали ухудшение технического состояния автотранспортных средств. Нарушилась система технического обслуживания автомобилей, обязательные виды технического обслуживания и ремонта не выполняются или выполняются, как свидетельствует практика, только на одну треть. Не соблюдаются сроки проведения регламентных работ. Пробеги между техническими обслуживаниями превосходят нормативные в 1,5

— 2 раза. Автомобиль в эксплуатации стал представлять большую опасность и увеличил риск попадания в дорожно-транспортное происшествие. Сложившаяся тенденция физического старения парка транспортных средств и инфраструктуры, обусловленная нарушением нормального производственного цикла, низкий технический уровень, несовершенство значительной части применяемых технологий, а также отсутствие резервов пропускных и провозных способностей вызывают возрастание производственного риска. Об этом свидетельствует увеличение количества сбоев, аварийных ситуаций, отказов техники, которые приводят к материальным потерям и нарушениям договорных обязательств.

Таблица 1.

Риски в транспортной деятельности

Виды рисков	Определение	Разновидности рисков	Причины рисков
Производственный	Риск нарушений производственного процесса	Технический. Организационный. Риск военных и террористических действий и гражданских беспорядков. Риск форс-мажорных обстоятельств	Изношенность подвижного состава и постоянных устройств. Отсутствие резервов пропускных и провозных способностей. Сбои в снабжении топливом и другими видами ресурсов. Низкое качество сырья, материалов, запасных частей. Отклонения по нормам и срокам в процессах технического обслуживания и ремонта. Ошибки в диспетчеризации производства. Недостатки в организации труда. Чрезвычайные ситуации
Инновационный	Риск разработки, внедрения и освоения новой техники и технологии	Инвестиционный. Кредитный. Селективный. Лизинговый	Несоответствие расчетных параметров работы новой техники фактическим. Отказы в работе новой техники. Неэффективность инновационной деятельности. Неточная оценка лизинговых сделок. Невозврат кредита и процентов
Коммерческий	Риск в процессе реализации продукции и осуществления коммерческих сделок	Имущественный. Риск невыполнения обязательств	Падение и неустойчивость спроса. Недобросовестность партнеров (смежников). Потери имущества и снижение качества перевозимых грузов. Непредставление грузов к перевозке. Отсутствие страхования грузов и транспортных средств
Финансовый	Риск при осуществлении финансовых сделок	Валютный. Инфляционный. Кредитный. Процентный. Налоговый. Риск законодательных изменений	Колебания курсов валют. Действие инфляции. Изменение системы налогообложения. Изменение величины транспортных тарифов. Изменение кредитных и процентных ставок
Внеэкономический	Риск проведения внешнеэкономических операций	Страновой. Маркетинговый. Риск выбора партнера. Валютный	Нестабильность политической и экономической ситуации в отдельных странах. Ошибки в маркетинговой стратегии. Недостаточная надежность партнеров. Изменение курсов валют
Социальный	Риск, связанный с кадровым потенциалом	Профессиональный. Риск необеспеченности кадрами. Риск разглашения коммерческой тайны	Нехватка рабочей силы. Профессиональная непригодность. Вредность производства. Травматизм. Скрытая безработица. Переход компетентных и информированных сотрудников к конкурентам или в криминальные структуры
Экологический	Риск, связанный с негативным воздействием на природу	Природно-естественный. Техногенный	Проявление стихийных сил природы. Происшествия, аварии и катастрофы на объектах транспорта. Несанкционированные выбросы загрязняющих веществ

Недостатки в организации производственных процессов, снабжения производства сырьем, материалами, топливом, а также стремительного роста цены на него, приводят к тому, что эффективность использования транспорта ухудшается. Результаты работы транспортного предприятия определяются, наряду с достижениями в основной деятельности, уровнем взаимодействия с партнерами (поставщиками, дистрибьюторами, дилерами), обеспечивающими перевозочный процесс.

В связи с этим для снижения организационного риска требуется согласование производственной и снабженческой деятельности на транспорте для взаимоувязки систем продвижения ресурсов.

Увеличение рисков в производственной деятельности на транспорте связано также с распадом системы организации мероприятий по предупреждению и снижению аварийности на транспорте. Ведомственные службы безопасности движения и системы медицинского и технического контроля значительно ослаблены. Снизилась ответственность работников транспорта за предупреждение аварийности, появилось большое число предпринимателей-водителей, слабо подготовленных в вопросах организации движения. В погоне за прибылью перевозчики нарушают нормы погрузки и правила перевозок, допускают перегруз транспортных средств [4, с. 489 – 490]. С увеличением штрафов за нарушение дорожных правил ситуация немного стабилизировалась. Руководители автотранспортных предприятий начали следить за выполнением элементарной техники безопасности.

Производственный риск также сопряжен с возникновением форс-мажорных обстоятельств, при которых транспортному средству или находящимся на нем людям угрожает опасность, либо потеряна связь с транспортным средством, либо оно потерпело бедствие или полностью разрушено, либо оно совершило вынужденную остановку (посадку), не достигнув пункта своего следования (вне автотранспортного терминала). При возникновении любого из перечисленных случаев отклонения от нормальной эксплуатации транспортное средство признается терпящим или потерпевшим бедствие, и подлежит поиску и спасанию. Чрезвычайные ситуации называют в условиях риска производственных аварий и катастроф, диверсий, негативных событий военного, социального, политического характера и реализуются в виде отрицательных последствий. Транспортная безопасность резко снизилась в связи с ростом терроризма в стране [4, с. 490].

Инновационный риск. Риск инновационной деятельности представляет собой возможность неблагоприятного осуществления процесса нововведения и получения отрицательного результата от его внедрения. Нововведения сопряжены с риском намного большим, чем риск, сопровождающий стабильно функционирующее производство, устоявшийся уровень деятельности. Любому предприятию очень важно предвидеть риск инвестирования в новую технику и технологию, особенно такие, которые могут коренным образом изменить действующее производство.

В последние годы транспортные предприятия стали проводить более активную инвестиционную политику. Начиная с 1999 г. инвестиционные затраты на транспорте заметно возросли. Основным источником финансирования нововведений являются собственные средства транспортных предприятий и организаций, а доля бюджетных средств крайне мала. Это резко увеличивает инвестиционные риски и активизирует деятельность по привлечению сторонних инвесторов и дополнительных источников финансирования, среди которых важная роль отводится кредитам [1, с. 252 – 259].

При выработке и обосновании стратегии финансирования нововведений необходим анализ риска инвестиционных проектов. Он позволяет определить оптимальные сроки получения, возврата и окупаемости кредита на перспективу. Инвестирование всегда сопряжено с риском недостаточной рентабельности вкладываемого капитала, а в условиях получения банковского кредита это может вызывать несвоевременный возврат заемных средств. Неопределенность сроков возврата кредитов усиливается инфляционными процессами (индекс инфляции в октябре 2009 года согласно Госкомстату составил 100,9% [5]), что еще больше повышает кредитный риск.

При инвестировании нововведений возникают также селективные риски. К ним относится неправильный выбор видов вложения капитала, видов ценных бумаг для инвестирования. Селективные риски усиливаются в условиях неотработанной тарифной и таможенной политики Украины. Так, в настоящее время ведется проработка новых транспортных коридоров, часть которых прокладывается в обход Украины. Причиной этого является высокий риск вложения капиталов иностранными инвесторами в проекты транспортного строительства по территории Украины при отсутствии унифицированного, соответствующего международным нормам транспортного законодательства, существовании страховых и финансовых барьеров. В связи с внедрением в практику приобретения подвижного состава через систему лизинговых операций возникают ли-

зинговые риски, включающие в себя риски всех участников лизинговой сделки: лизингодателя, лизингополучателя, производителя подвижного состава, кредитора, страховых компаний и др. [4, с. 490 – 491].

Коммерческий риск. На уровень коммерческого риска большое влияние оказывает изменение объемов спроса, которое приводит к колебаниям объемов перевозок. Согласно данным Государственного комитета статистики Украины за январь – август 2009 г. предприятиями транспорта перевезено 434,8 млн.т. грузов, что составляет 70,0% от объемов перевозок грузов в январе-августе 2008 г. Грузооборот составил 236,0 млрд.т/км, что составило 69,1% от объемов того же периода прошлого года. Грузооборот железнодорожным транспортом снизился на 31,2%. Снижение грузооборота произошло также на автомобильном транспорте (на 11,4%), авиационном (на 15,9%), трубопроводном (на 27,4%), морском (на 57,0%), речном (на 49,2%) (рис. 1) [5]. Хотя по сравнению с 2008 годом мы наблюдаем резкое снижение показателя грузооборота по всем видам транспорта мы видим, что к августу 2009 года ситуация улучшается и объемы начинают возрастать. Предприятиями автомобильного транспорта (с учетом перевозок физическими лицами – предпринимателями) за январь - сентябрь 2009 р. перевезено 101,1 млн.т грузов, что на 28,0% меньше от объемов перевозок грузов в январе - сентябре 2008 р., и выполнен грузооборот в объеме 24,3 млрд.т/км, который снизился на 11,4% [5].

Исходя из рис. 1 виден колеблющийся спрос на перевозки грузов всеми видами транспорта. Риск, связанный с колебаниями спроса на перевозки, усиливается из-за наличия большого количества конкурирующих фирм и недооценки возможностей конкурентов. Отличительной особенностью любого транспортного предприятия является тесное сотрудничество с предприятиями других видов транспорта (смежниками), партнерами (транспортно-экспедиционными фирмами, страховыми компаниями, таможнями и др.) и клиентурой. Такое взаимодействие обуславливает появление коммерческих рисков из-за недобросовестности или несостоятельности компаньонов. Возможность непредставления груза, к перевозке в связи с нарушением договоров поставщиками грузов представляет собой риски невыполнения обязательств и отказа от предварительной договоренности в случае неэффективного менеджмента, неправильной маркетинговой политики транспортной организации.

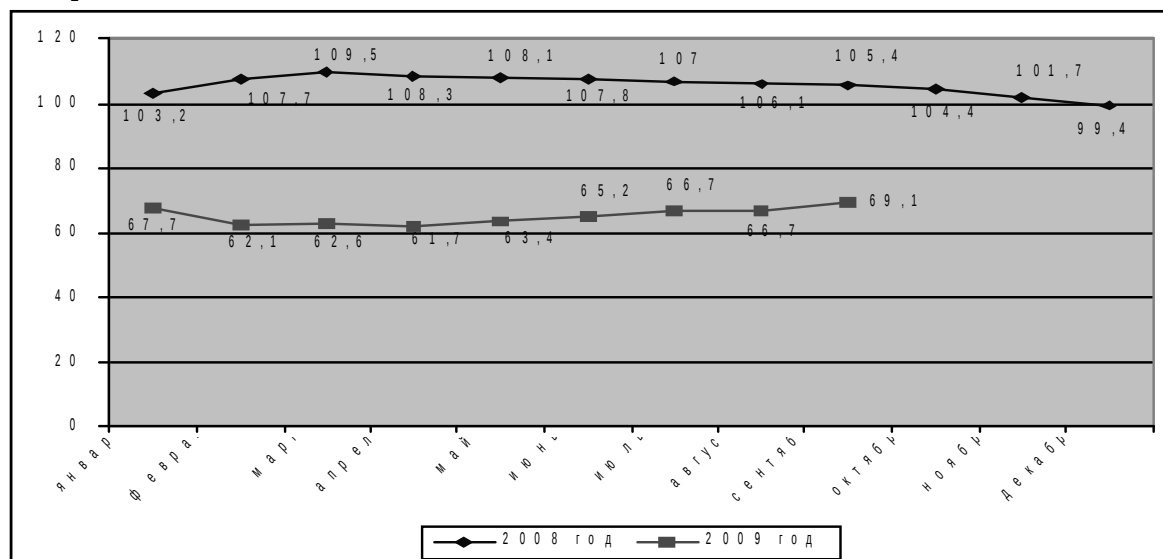


Рис. 1. Грузооборот предприятий транспорта (в % к соответствующему периоду предыдущего года)

При транспортных перевозках велика вероятность имущественных рисков, связанных со снижением качества груза и его потерей. К возможным причинам данных рисков относятся дефекты упаковки, неправильное размещение груза в грузовом пространстве, резкое маневрирование и торможение, воздействие влаги, нарушение температурного режима перевозки, применение неточного оборудования для взвешивания, хищение груза и подвижного состава, транспортные происшествия, ошибки в оформлении документов отправителем. В этой связи высокую актуальность

при перевозках грузов и пассажиров приобретает необходимость страхования, особенно при перевозках дорогостоящих грузов [4, с. 492].

Финансовый риск. Принятие основных управленческих решений в сфере экономики и финансов должно проводиться с учетом уровня финансового риска рассматриваемых проектов и структурных изменений. Финансовый риск обусловлен вероятностью потерь финансовых ресурсов, обесценения финансовых активов. Финансовые потери представляют собой денежный ущерб, возникающий из-за изменения валютного курса рубля, инфляционных процессов, введения дополнительных налогов с предприятий, непредусмотренных платежей, выплаты штрафов, потери денежных средств и ценных бумаг, невозврата долгов заемщиком, неблагоприятной экономической конъюнктуры и т.д.

Основной причиной финансовых рисков выступает возможность изменения покупательной способности денег. Это может произойти в результате изменения курса валют (валютный риск), который может случиться в период между заключением договора и фактическим временем расчетов за выполненную международную перевозку. При росте инфляции в стране полученные доходы за выполнение перевозки могут обесцениться. Поэтому в условиях неуправляемой инфляции транспортные фирмы должны учитывать инфляционный риск. Риск инфляции снижает привлекательность транспортного сектора для отечественных и зарубежных инвесторов. Изменения в налоговой системе, тарифной политике по решению государственных органов связаны с риском законодательных изменений. Неустойчивое налоговое законодательство, введение новых дополнительных налогов или повышение налоговых ставок вызывают сокращение прибыли, остающейся в распоряжении предприятий. Расширение перечня льгот и льготных категории граждан при проезде на отдельных видах транспорта также отражается на величине прибыли.

Большое значение в сфере финансов имеют кредитный и процентный риск. Кредитный риск учитывает возможности невыполнения клиентами своих финансовых обязательств перед транспортным предприятием за выполненную перевозку [3, с. 151 – 166]. В период кризиса банковские учреждения перестали выдавать долгосрочные кредиты, оставив право на существование только краткосрочных кредитов под высокие проценты. Кредитный риск возникает также при передаче транспортных средств по лизингу. Компания-лизингодатель рискует, передавая подвижной состав на условиях аренды лизингополучателю — транспортной фирме. В настоящее время лизинговые сделки получают распространение на воздушном и автомобильном транспорте. Процентный риск — это риск потерь, которые могут возникнуть при изменении процентных ставок по вложенным средствам в банке или доходности ценных бумаг.

Внешнеэкономический риск. Внешнеэкономический риск при осуществлении международных перевозок грузов включает в себя несколько разновидностей риска, которые отражают угрозы перевозочному процессу и способны повлиять на экономический результат деятельности транспортного предприятия. В первую очередь среди разновидностей внешнеэкономического риска следует учитывать страновой риск. Он связан с выбором страны, в которую осуществляются перевозки. Страновой риск обусловлен сложившейся геополитической, социально-экономической ситуацией и деятельностью государства в данной стране. Наличие политической нестабильности, возможность военной конфронтации, кризисная ситуация в экономике, изменения налогового и таможенного законодательства (увеличение акциза на табачные и алкогольные изделия в Украине), большие курсовые потери от падения или повышения курса валюты, возможные ограничения на конвертирование местной валюты, разрыв контракта из-за действий властей страны повышают риск внешнеэкономических операций. Страновые риски возникают по причинам, непосредственно не зависящим от действий хозяйствующих субъектов. При осуществлении внешнеэкономической деятельности большая роль принадлежит разработке маркетинговой стратегии транспортного предприятия. Возникающие при этом маркетинговые риски связаны с неполнотой и необъективностью собранной информации о состоянии конъюнктуры рынка — конкурентов, поставщиков, клиентуры, с просчетами в анализе рынка, а также с ошибками в выборе партнеров. Маркетинговые риски проявляются в полной или частичной потере ниши рынка [4, с. 493 – 494].

Социальный риск. Он возникает при подборе, расстановке и увольнении кадров, комплекто-

вании первичных коллективов, распределении ответственности в процессе принятия решений, мотивации труда. На транспорте условия и режимы труда персонала имеют существенные отличия по сравнению с теми, которые характерны для работников других отраслей хозяйства. Эти отличия вытекают из особенностей транспорта как сферы производства, которые сводятся к следующим: непрерывный характер работы, взаимозависимость всех служб и подразделений, многообразие видов деятельности, высокая динамичность современных транспортных средств, большая степень самостоятельности и ответственности за результаты работы экипажей во время рейса, сезонность перевозок и др. Перечисленные особенности повышают риск в процессе производственной деятельности на транспорте. Так, риск дорожно-транспортных происшествий существенно возрастает при работе в ночное время, когда сбиваются суточные ритмы активности человека, в условиях низкой освещенности и ограниченной видимости.

Социальные риски связаны с имуществом, несчастными случаями, внезапными событиями, профессиональной ответственностью. В настоящее время на украинских транспортных предприятиях серьезной проблемой стала необеспеченность квалифицированной рабочей силой из-за низкой и несвоевременной оплаты труда. Слабая профессиональная компетентность перевозчиков приводит к ошибкам в управлении транспортными средствами, авариям и, как следствие, имущественному ущербу. Размер имущественного ущерба при перевозках дорогостоящих грузов может быть настолько велик, что компенсировать его непосредственный виновник — водитель транспортного средства — не в состоянии. Принимаемые на транспортные предприятия работники должны предварительно пройти профессиональный отбор. Он включает оценку индивидуальных данных человека и определение их соответствия будущей профессиональной деятельности. В процессе отбора выделяют лиц, имеющих надлежащий уровень образования, здоровья и психологической пригодности к деятельности по отдельным специальностям. Способность преодоления возрастающих психологических нагрузок должна быть неотъемлемой чертой работников таких профессий, как водители всех транспортных средств, а также диспетчеры по управлению движением.

Профессиональный отбор и медицинское освидетельствование работников как при поступлении на работу, так и периодическое в процессе трудовой деятельности позволяют влиять на уровень риска и устранить профессиональную непригодность как одну из причин социального риска. Работники транспорта, находящиеся под воздействием вредных производственных факторов, в значительной степени подвержены риску профессиональных заболеваний и травматизма. Лица, занятые управлением подвижным составом на всех видах транспорта, имеют высокую нервно-эмоциональную напряженность труда. Повышенный уровень шума на рабочих местах работников многих специальностей, запыленность производственных помещений и мест производства работ, присутствие отработавших газов транспортных средств в зоне дыхания людей составляют вредность производства и также обуславливают социальный риск. Защита экономических интересов предприятий транспорта при рыночной экономике связана с риском разглашения коммерческой тайны. Этот риск возникает вследствие усиления недобросовестной конкуренции и криминализации экономики. Недобросовестная конкурентная борьба за более выгодные условия производства и сбыта, внедрение нововведений, получение наибольшей прибыли ведется различными путями. Одним из путей является побуждение работников конкурирующих фирм к передаче конфиденциальной информации, склонение их к сотрудничеству или разрыву трудовых контрактов с нанимателем. При этом используются подкуп, шантаж или переманивание служащих [4, с. 494 – 495].

Экологический риск. Характеризуется двойственным проявлением. С одной стороны, он обусловлен вероятностью негативных проявлений сил природы в процессе производственной деятельности. С другой стороны, экологический риск выражается в вероятности воздействия производства на окружающую среду. Реализация экологического риска приводит к ущербу для природы и общества. Особенностью большинства экологических рисков является их долговременный характер, т.е. они могут проявиться спустя много лет после совершения рискованного события и чреваты катастрофическими потерями. Другая черта экологических рисков заключается в присущей им

неопределенности, так как в перспективе может трансформироваться оценка рисков. Это происходит из-за того, что меняются научные воззрения на степень опасности тех или иных видов загрязнений. Например, ранее выбросы сажи из двигателей внутреннего сгорания считались малоопасными, но после открытия влияния отрицательных свойств микродисперсных частиц сажи на человеческий организм эта позиция была пересмотрена, и в настоящее время в Европе уже введены ограничения на выбросы сажи транспортными средствами. С течением времени некоторые виды экологических рисков связываются с большей ответственностью за них, становятся более дорогими и трудно поддаются оценке. Ущерб, который может повлечь за собой реализация экологических рисков, определяется, как правило, стоимостью проведения восстановительных работ или потенциальными потерями общества вследствие повреждения природных ресурсов.

Экологические риски могут носить природно-естественный характер и выражаться в виде возможных действий стихийных сил природы. Для них свойственны особенности, рассмотренные выше. Транспортная деятельность сопряжена с высокой степенью зависимости от природных факторов. Большое влияние на характер движения транспортных средств оказывают метеорологические условия, которые могут значительно осложнить и даже приостановить работу транспорта. К ним относятся температура, давление, влажность воздуха, наличие ветра, осадков, тумана, грозы, а также продолжительность солнечного сияния, температура и состояние почвы, высота снежного покрова и др. Объекты транспорта, участвующие в производственной деятельности, не обладают стопроцентной надежностью. В связи с этим возникает риск техногенных аварий и катастроф, которые сопровождаются мощным негативным воздействием на природу. Транспортные процессы относятся к экологически опасным, то есть таким, которые приводят к биологическим, механическим и физико-химическим загрязнениям экологических систем.

С уровнем экологического риска напрямую связана экологическая опасность. Краткосрочная экологическая опасность возникает в аварийных ситуациях, при которых происходит загрязнение атмосферы, воды, почвы, гибель животного и растительного мира и другие последствия. Особенно сильно она проявляется при транспортировке опасных грузов. Постоянно присутствующая экологическая опасность является следствием обычного функционирования транспортного комплекса. Она выражается в повышенном, по сравнению с естественным, уровне загрязнений атмосферного воздуха, водных объектов, почвенного покрова, в несанкционированных постоянных или залповых выбросах загрязняющих веществ, в шуме вдоль транспортных магистралей [2, с. 240].

ВЫВОДЫ

В современных условиях хозяйствования в Украине наиболее часто встречаются в деятельности транспортных предприятий такие виды рисков как: производственный, инновационный, коммерческий, финансовый, внешнеэкономический, социальный, экологический риски. Вышеперечисленные риски являются базовыми - без учета их воздействия на работу автотранспортного предприятия его деятельность не будет эффективной в данной отрасли и предприятие может потерять завоеванный сегмент рынка. С одной стороны, каждый из базовых рисков имеет свои особенности и существенные отличия по сравнению с теми, которые характерны для других отраслей национального хозяйства. Эти отличия вытекают из особенностей транспорта как сферы производства и в первую очередь зависят от таких специфических факторов как: техническое состояние транспорта, качество и количество нововведений, процентные ставки по кредитам, объём спроса, квалификация персонала, экологически чистые технологии и т.д. С другой стороны, основные риски на транспорте зависят так же и от недостатков в организации производственных и сбытовых процессов, являются следствием неэффективного менеджмента, неправильной маркетинговой политики транспортного предприятия. В современных условиях хозяйствования при снижении вероятности возникновения рисков в транспортной деятельности всё большая роль начинает принадлежать именно второй группе факторов - разработке стратегии управления транспортным предприятием. Все базовые риски, несмотря на отличительные особенности, имеют одну общую причину возникновения. Базовые риски возникают из-за неправильного выбора стратегии управления не только отраслью в целом, о чём свидетельствуют данные Государственного комитета

статистики за 2008 - 2009 гг., но и самими автотранспортными предприятиями в частности. Руководители отечественных автотранспортных предприятий не всегда, а зачастую вообще никогда, не учитывают даже некоторые из вышеперечисленных рисков при планировании будущих затрат. Комплексный учёт всех рисков в работе позволит руководителям автотранспортных предприятий избежать больших потерь, сохранить устойчивую позицию на рынке в период экономического кризиса, а также сберечь те мощности производства, которые были у них до кризиса, получая при этом максимальную прибыль.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Балдин К.В. Управление рисками в инновационно - инвестиционной деятельности предприятий/ К.В. Балдин, И.И. Передеряев, Р.С. Голов. – М.: Дашков и К, 2009 – 418 с.
2. Башкин В.Н. Экологический риск. Расчеты, управление, страхование./ В.Н. Башкин – М.: Высшая школа, 2007 – 360 с.
3. Гончаренко Л.П. Риск-менеджмент: учеб. пособие. - Изд. 3 /Л.П. Гончаренко, С.А. Филин. – М.: КноРус, 2010. – 215 с.
4. Громов Н.Н. Менеджмент на транспорте: учеб. пособие для студ. ВУЗов/ Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др. – М.: Издательский центр «Аркадия», 2003. – 528 с.
5. Державний комітет статистики України. //http://www.ukrstat.gov.ua – офіційний сайт Державного комітету статистики України.