DOI: [10.32702/2307-2105-2020.12.16](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.12.16)

УДК 336.7:368

*В. В. Бобиль,
д. е. н, професор,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ORCID ID:0000-0002-7306-3905
Г. Б. Пивоварова,
аспірант,
Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ORCID ID:0000-0001-5125-7680*

КЛАСИФІКАЦІЯ ЕКОНОМІЧНИХ РИЗИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*V. Bobyl
Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,
Dnieper National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan
H. Pyvovarova
Postgraduate student,
Dnieper National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan*

CLASSIFICATION OF ECONOMIC RISKS OF RAIL TRANSPORT OF UKRAINE

Теоретичні засади розгляду питання ризиків знаходяться у щільній координації з прискореними темпами розвитку суспільства, які розпалюють протиріччя між ініціативною діяльністю людини та можливостями біосфери як єдиної правильної натуральної системи. Проведення будь-якої діяльності людини має безповоротний вплив на натуральну систему.

Заплутаність та складність феномену ризику, який має велику кількість започаткувань, специфіку прояву ризиків в тих чи інших сферах та галузях діяльності, цілий ряд різних чітко визначених видів ризиків обумовлюють необхідність розгляду аспектів теорії ризик-менеджменту під різними кутами зору та втілення досягнень на практиці управління ризиками.

Сьогодні економічні, технологічні та соціальні ризики і небезпеки стають «нормою» повсякденного життя мільйонів людей і їх діяльності. Сама середина повсякдення стає все більш ризикогенною, відповідно така сучасність і вимагає від нас необхідність в науковій рефлексії ризику.

У сучасних фінансових відносинах при провадженні господарської діяльності великий вплив на фінальні показники діяльності підприємства відіграють саме економічні ризики. Цей вид ризику є відносно новим. Не дивлячись на це, сьогодні існує достатньо велика кількість для його визначення та класифікацій. Але більшість цих визначень та класифікацій є узагальненими, та не враховують деталі діяльності окремих видів підприємств.

Залізничний транспорт України, який в нашій державі представлений АТ «Укрзалізниця» – один з основних видів транспорту нашої країни, який відіграє важливу роль у формуванні

ВВП країни (близько 3-4%). А також являється одним з найважливіших засобів комунікації людей, товарів, різноманітних вантажів, як в середині країни, так і за її межами. Тобто фінансовий стан АТ «Укрзалізниця» дуже важливий для економіки країни. В даній статті запропонована класифікація економічних ризиків, які можуть впливати на фінансові показники залізничної компанії АТ «Укрзалізниця». Дана класифікація дасть можливість швидше реагувати на виникаючі економічні ризики та скоріше шукати шляхи щодо їх зменшення або усунення.

Theoretical principles of risk management are in close coordination with the accelerated pace of development of society, which inflames the contradictions between human initiative and the possibilities of the biosphere as the only correct natural system. Carrying out any human activity has an irreversible effect on the natural system.

The complexity and complexity of the risk phenomenon, which has a large number of origins, the specifics of risk in certain areas and industries, a number of different clearly defined types of risks necessitate consideration of aspects of risk management theory from different angles and implementation of achievements in risk management.

Today, economic, technological and social risks and dangers are becoming the "norm" of the daily life of millions of people and their activities. The very environment of everyday life is becoming more and more risky, and accordingly, such modernity requires us to need a scientific reflection of risk.

In modern financial relations, when carrying out economic activities, it is economic risks that have a great influence on the final performance indicators of an enterprise. This type of risk is relatively new. Despite this, today there are quite a large number for its definition and classification. However, most of these definitions and classifications are generalized and do not take into account the details of the activities of certain types of enterprises.

Railway transport of Ukraine, which is represented in our country by JSC "Ukrzaliznytsia", is one of the main modes of transport of our country, which plays an important role in the formation of the country's GDP (about 3-4%). It is also one of the most important means of communication between people, goods, and various cargo, both within the country and abroad. In other words, the financial condition of JSC Ukrzaliznytsia is very important for the country's economy. This article offers a classification of economic risks that may affect the financial performance of the Railway Company JSC "Ukrzaliznytsia". This classification will make it possible to respond faster to emerging economic risks and quickly look for ways to reduce or eliminate them.

Ключові слова: ризик; економічний ризик; класифікація економічних ризиків; залізничний транспорт; АТ «Укрзалізниця».

Key words: risk; economic risk; classification of economic risks; railway transport; Ukrzaliznytsia JSC.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт відіграє особливу роль в економіці України. Головне залізничне підприємство країни АТ «Укрзалізниця» повинно постійно розвиватися та удосконалюватися. Для розвитку конкурентоспроможності підприємства в управлінні підприємством останнім часом впроваджується та використовується система управління ризик-менеджменту. Для вибудовування ефективної системи ризик-менеджменту, що дозволить здійснювати управління ризиками та їх мінімізацію потрібна чітка класифікація ризиків підприємства з урахування його специфіки роботи, особливу увагу слід приділяти економічним ризикам, бо вони є такими, що більш за всіх впливають на стабільну роботу компанії та її подальший розвиток.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Питанню класифікації та систематизації ризиків саме у залізничній сфері присвячували свої роботи такі науковці: Бакаєва Л.О., Карась О.О., Журавель К.В., Бобиль В.В., Матусевич О.О., Рачинська А.В., Панченко О.І.

Карась О.О. був одним з перших науковців, які намагалися класифікувати ризики залізничного транспорту враховуючи його специфіку. Рачинська А.В. продовжила роботу в цьому напрямку і дала більш

розгалужену класифікацію ризиків на залізничному транспорті. Науковці Бобиль В.В. та Матусевич О.О. запропонували загальну класифікацію ризиків для залізничних пасажирських перевезень.

Не дивлячись на значну кількість наукових робіт, питання щодо класифікації саме економічних ризиків залізничного транспорту залишається недостатньо розглянутим і потребує дослідження.

Формування цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження проблеми класифікації ризиків на залізничному транспорті України, а саме в АТ «Укрзалізниця» в цілому, та більш детальне вивчення економічних ризиків зокрема, що сприятиме більш ефективному управлінню підприємством.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Проаналізувавши існуючі на сьогодні підходи до класифікації ризиків, як економічної категорії, класифікація проходить в залежності від обраної ознаки. Специфіка роботи та основна діяльність залізничної сфери полягає у перевезеннях, як пасажирських так і вантажних. При тому, що частина АТ «Укрзалізниця» у вантажних перевезеннях всієї країни складає 82%, а пасажирських 50%. Враховуючи це, узагальнену класифікацію ризиків залізничного транспорту пасажирських та вантажних перевезень можна упорядкувати наступним чином: (Табл. 1).

Таблиця 1.

Узагальнена класифікація ризиків залізничного транспорту пасажирських та вантажних перевезень

Ознаки класифікації	Види ризиків
Масштаб і розмір ризику	- глобальний - локальний
За масштабом дії	- національні - регіональні - галузеві - окремих структур підприємства
Сфера виникнення	- внутрішні - зовнішні
Тривалість впливу	- постійні - довгострокові - короткострокові
Щодо часу прийняття ризикових рішень	- своєчасний - запізнілий - випереджальний
За кількістю осіб, які приймають рішення стосовно ризику	- індивідуальне - колективне
Характер діяльності, з якою пов'язані	- виробничі - фінансові - комерційні - інноваційні
Підстава для виникнення	- соціальна - юридична - політична - екологічна - природна - медико-біологічна - комбінована - технічна
За можливим фінансовим результатом	- чисті - спекулятивні
Ступінь ризикованості рішень	- мінімальна - припустима - кризисна (критична) - катастрофічна
За джерелами ліквідації наслідків	- ті, які можна мінімізувати або ліквідувати власними коштами - ті, наслідки яких можна виправити запозиченими коштами
За методами мінімізації шляхом диверсифікації	- диверсифіковані - недиверсифіковані
За рівнем впливу на довгострокове планування розвитку підприємства	- на місію - на цілі - на завдання
Можливість прогнозування	- прогнозовані - не прогнозовані

Можливість страхування	- які страхуються - які не страхуються
За відношенням об'єкта	- ризики активної діяльності - ризики пасивного очікування
Об'єкти прояву ризику	- людина (працівники, пасажери) - вантаж - рухомий склад - будівлі, споруди, інше майно підприємства - зовнішнє середовище
За ступенем правомірності	- правомірні - неправомірні
За об'єктивністю ймовірності виникнення	- об'єктивні - суб'єктивні - змішані
За ознакою врахування часу	- статистичні - динамічні

Глобальний ризик відображає економічну ситуацію в країні. Локальний ризик відображає економічну ситуацію підприємства.

За масштабами дії ризику він може бути національним – тобто торкнутися всієї економіки країни, регіональним – вплинути на економіку певного регіону або області, галузевий – призвести до економічних змін у певній галузі або окремих структур підприємства – вплинути на економічну стабільність відокремленого структурного підрозділу підприємства або служби.

По області де можливе виникнення ризику: внутрішній – даний ризик пов'язаний з діяльністю самого підприємства або його контрагентів, зовнішній – відповідно ризики які жодним чином не зумовлені діяльністю підприємства.

Тривалість впливу ризику може бути: постійна – залежить від дій постійних факторів і триває протягом всього часу здійснення певного процесу, довгостроковий – підвид тимчасового ризику, який впливає на деякі частини процесу, а короткостроковий – підвид тимчасового ризику, який впливає на одну певну частину процесу.

Час приймання ризикованих рішень може бути: своєчасним, запізнлим, випереджальним.

Стосовно кількості осіб, що приймають рішення щодо ризику: індивідуальне – рішення однієї людини, такі рішення більш відносяться до мало масштабних ризиків та властиві для структурних підрозділів або служб, колективне – рішення топ ризик-менеджерів підприємства, затверджене певними відомствами.

Згідно характеру діяльності залізничні ризики бувають: виробничий – втрати, збитки, додаткові витрати з приводу зупинення або зменшення перевезень, порушення правил та вимог виконання процесів перевезення; фінансовий – ризик можливої втрати фінансів або інших майнових активів компанії; комерційний – ризик, який впливає на стосунки підприємства з його контрагентами та партнерами; інноваційний – вірогідність втрат підприємства при застосуванні нових технологій у роботі своєї компанії.

В залежності від підстав виникнення ризику поділяють на: соціальний – втрата або зменшення доходів за рахунок незапланованих або додаткових витрат на людську силу; юридичний – ризик можливості втрати капіталу або понесення витрат пов'язаний з порушенням або невідповідністю зовнішніх та внутрішніх законів та порядків; політичний – можливість втрати або зменшення прибутку підприємства за рахунок змін у державній політиці; екологічний – ризик втрати або зменшення прибутку або капіталу підприємства за рахунок виникнення негативних змін в навколишньому середовищі, спричинених негативними діями на навколишнє середовище; медико-біологічний – ризик зменшення прибутку підприємства за рахунок великої кількості захворюваності серед працівників компанії, запобіжних заходів і дезінфекцій, пандемія; комбінований – ризик втрати або зменшення ліквідності підприємства за рахунок відразу декількох підстав; технічний – ризик зменшення доходності підприємства який залежить від справності та злагодженості роботи технічного оснащення компанії.

За можливим фінансовим результатом розрізняють ризики: чисті – такі ризики при яких можливе отримання від'ємного або нульового результату; спекулятивні припускають отримання позитивного так і негативного результату.

За ступенем ризикованості ризики відрізняються за можливими втратами, які можна розрахувати і відобразити у відсотковому значенні і бувають мінімальні – коли можливі втрати становлять 15-20%; припустимі – втрати сягають 35-40%; кричні – 55% втрат відповідно; катастрофічні – коли втрати перевищують 75% та стають.

За джерелами ліквідації ризики бувають: ризики, які можна мінімізувати або ліквідувати власними коштами, і ті, наслідки яких можна виправити запозиченими коштами.

За методами мінімізації ризиків шляхом диверсифікації бувають: диверсифіковані – ризики які зменшуються або зовсім зникають при зміні портфеля інвестицій; не диверсифіковані – ризики, на які не можливо вплинути шляхом змін у складі портфеля інвестицій.

За рівнем впливу на довгострокове планування розвитку підприємства ризики поділяють на: ризики місії – ризики, які впливають на основні завдання підприємства; ризики цілі – ризики, що впливають на кінцеві результати до яких прагне підприємство; ризики завдання – ризики, які змінюють виконання доручень для досягнення цілей та мети.

За можливістю прогнозування ризики розрізняють: прогнозовані – ті, які можна спрогнозувати (наприклад інфляційний, відсотковий), вони здебільшого пов'язані з тенденціями і розвитком економічного сектора; не прогнозовані – ризики повної невизначеності, які не можливо спрогнозувати (наприклад: форс-мажор).

У світовій практиці страхової сфери діяльності розмежовують ризики за можливістю страхування на: ті, які підлягають страхуванню, і ті, які не підлягають страхуванню.

В залежності від взаємовідносин об'єкта з зовнішньою економічною середою розрізняють ризик активної діяльності та ризик пасивної діяльності. Ризики пасивної діяльності – це ризики які негативно впливають на дохід від пасивної діяльності підприємства. До пасивного прибутку АТ «Укрзалізниця» можна віднести: дивіденди; доходи, що отримуються в результаті розподілу прибутку або майна підприємства, у тому числі при ліквідації об'єктів підприємства; процентний дохід від боргових зобов'язань будь-якого виду, включаючи облігації з правом на участь в прибутках і конвертовані облігації; доходи від використання прав на об'єкти інтелектуальної власності; дохід від реалізації акцій або часток; доходи за операціями з фінансовими інструментами термінових угод (похідними фінансовими інструментами); дохід від реалізації майна; доходи від здачі в оренду або суборенду майна, в тому числі доходи від лізингових операцій, за винятком доходів від надання в оренду або суборенду транспортних засобів, а також контейнерів, використовуваних в міжнародних перевезеннях. При цьому дохід від лізингових операцій, пов'язаних з придбанням та використанням предмета лізингу лізингоодержувачем, розраховується виходячи з усієї суми лізингового платежу за вирахуванням відшкодування вартості лізингового майна (при лізингу) лізингодавцю; доходи від реалізації (в тому числі погашення) інвестиційних паїв пайових інвестиційних фондів; доходи від надання консультаційних, юридичних, бухгалтерських, аудиторських, інжинірингових, рекламних, маркетингових послуг, послуг по обробці інформації, а також від проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт; доходи від послуг з надання персоналу; інші доходи, аналогічні зазначеним вище доходам.

Всі інші доходи, які не перераховані вище можна вважати доходами активної діяльності підприємства, а отже ризиками активної діяльності – називають ризики, які негативно впливають на отримання прибутку від активної діяльності підприємства.

Ризик можна розглядати в залежності від об'єктів його прояву. Тоді, слідуючи логіці ризики для АТ «Укрзалізниця» можна поділити наступним чином: підприємство постійно знаходиться у взаємодії з зовнішнім середовищем, тому це середовище можна вважати об'єктом прояву ризику. Людина (будь то працівник або пасажир) – самостійний об'єкт прояву ризику, який у процесі своєї життєдіяльності постійно створює дії. Будь-що, що перевозить АТ «Укрзалізниця» можна назвати вантажем – ще один об'єкт прояву ризику. Рухомий склад – основна складова, завдяки якій підприємство може виконувати свою головну функцію – перевезення, теж є об'єком прояву ризику. Всі інші будівлі, споруди і інше майно, яке допомагає здійснювати процеси перевезень теж є об'єктом прояву ризику.

За ступенем прогнозованості розрізняють правомірні та неправомірні ризики. В різних сферах економічної діяльності ступінь виправданості або невинуватості різна. Існують сфери діяльності, у яких можливість ризику взагалі недопустима.

За об'єктивністю ймовірністю виникнення розрізняють: об'єктивний ризик – небезпека, яка надходить від самого підприємства або його оточення; суб'єктивний ризик – небезпека, реалізація якої залежить від людського фактору будь то працівники, пасажирів або інші люди; також за цією ознакою можна виявити змішаний ризик.

Якщо враховувати ознаку часу, то ризики бувають: динамічний – ризик непередбачуваний змін вартості капіталу, що виникли з причини прийняття управлінських рішень або непередбачуваних обставин; статистичний – кількісна оцінка ситуації небезпеки з використанням статистичних методів.

Всі види ризиків пов'язані між собою і мають вплив на діяльність підприємства АТ «Укрзалізниця». При зміні одного з видів ризику відбуваються зміни майже всіх інших видів.

Економічний ризик – вірогідність зменшення позитивних операцій у майбутньому та збільшення вартості негативних операцій майбутніх періодів, які відбуваються за рахунок настання небажаних подій для конкретного суб'єкта економічних відносин.

Розглянемо даний вид ризику на прикладі конкретного підприємства АТ «Укрзалізниця». Підприємство займається перевезеннями вантажів та пасажирів. Основний дохід компанії складає прибутку від вантажних перевезень.

Тоді, ризик залізничного транспорту – можливі збитки та шкоди при провадженні економічної діяльності – перевезеннями залізничним шляхом.

А економічний ризик залізничного транспорту – вірогідність зменшення вантажних перевезень у майбутньому, та збільшення вартості операцій по зобов'язанням в майбутніх періодах, які відбуваються в наслідок різного роду причин та факторів, та являються небажаними для транспортного підприємства. Але не можливо розглянути окремо економічний ризик, у своїй роботі підприємство зазвичай зіштовхується з комплексом різних ризиків, які пов'язані між собою і зміна одного з яких тягне за собою зміну всіх інших.

Систематизація і класифікація ризиків дає можливість для більш уточнюючого та поглибленого вивчення кожного виду з ціллю зменшення його впливу на фінансово-господарську діяльність підприємства.

Залізничний транспорт являється ваговою складовою розвинутої інфраструктури кожної держави. Робота залізничного транспорту, як і будь-якого підприємства, знаходиться під впливом зовнішніх умов, які у свою чергу представлені різними явищами техногенного, соціального або природного характеру. Всі вони і кожен окремо можуть стати джерелами негативних подій: втрат, збитків, травм, пошкоджень тощо. Отже залізничний транспорт потребує своєї класифікації ризиків, з урахуванням особливості специфіки роботи галузі.

Задача врахування ризиків в сучасних економічних відносинах набуває високого значення як складова частина менеджменту підприємства. З приводу цього більша кількість прийнятих рішень пов'язано з можливостями отримання як прибутку, так і втрат.

Серед всіх типів ризиків велике значення мають економічні ризики.

Критерії класифікації економічних видів ризиків у транспортній галузі представлені у таблиці 2.

Таблиця 2.
Критерії класифікації економічних ризиків у транспортній галузі

Критерії класифікації	Розрізнення
За сферою економічної діяльності	- фінансова - виробнича - комерційна - інноваційна
За рівнем економічної системи	- мікро- - макро- - мезо-
За сферою виникнення	- економічні - політичні - інші
За рівнем наслідків	- високі - середні - низькі
За формою виразу наслідків	- майнові - фінансові - репутаційні - моральні
За джерелами	- депозитні - кредитні - операційні - ринкові - ліквідності - банкрутства - державні

Аналізуючи економічні ризики за критерієм «сфери економічної діяльності» можна визначитися з більш детальною класифікацією видів економічного ризику і розподілити їх наступним чином: виробничий, інноваційний, комерційний, податковий, ризики, які пов'язані з купівельною спроможністю грошей (інфляційні, дефляційні, валютні, ризики ліквідності), інвестиційні ризики такі як ризики втраченої вигоди (процентний, кредитний), ризик зниження дохідності підприємства, ризики прямих фінансових втрат (біржевий, ризик банкрутства, селективний ризик)

Економічним ризикам властиві наступні фактори:

- соціальною необхідністю вирішення ризикової ситуації;
- невизначеністю результату;
- можливістю отримання або позитивного або негативного підсумку;
- сприянням успіху на вирішення ризикової ситуації планам підприємства і дією проти його планів можливими збитками;
- необхідністю раціонального підходу до вирішення ризикової ситуації.

Економічні ризики транспортного підприємства це:

1. Виробничий ризик транспортного підприємства пов'язаний з невиконанням компанією своїх планів та зобов'язань по наданню транспортних послуг або іншого виду виробничої діяльності в результаті впливу як зовнішнього середовища так і внутрішніх факторів. Виробничий ризик найбільш вірогідний у порівнянні із будь-якими іншими видами діяльності. Також цей вид ризику найбільш чутливий до змін об'ємів і реалізації транспортних послуг, матеріалів, трудових витрат, до зміни цін, податків та ін.

2. Інноваційна діяльність в Україні є однією з найбільш уразливих частин економічної діяльності. На сьогоднішній день інноваційна активність у транспортній галузі (зокрема залізничній) характеризується низькою оцінкою за світовими стандартами. І здебільшого інновації сьогодні розглядають як різновид інвестицій. Таким чином, інноваційний ризик транспортних підприємств можна визначити, як імовірність втрат, які виникли при інвестуванні підприємством у виробництво нових технологій або послуг, які можливо не зацікавлять споживачів та клієнтів, а також при вкладанні коштів у розробку управлінських інновацій, які не принесуть очікуваного результату.

3. Комерційний ризик транспортного підприємства виникає у процесі реалізації фінансово-господарської діяльності компанії. Він позначає невизначеність у результатах комерційної угоди. Факторів для виникнення комерційного ризику безліч. Це – зниження об'єму надання послуг, зниження ціни на послуги, зростання цін на необхідні для надання послуг матеріали та інші витрати і обставини. Комерційний ризик тісно пов'язаний з фінансовим ризиком. Вони впливають на фінансовий результат економічної діяльності підприємства.

Ризики, які призводять до втрат фінансових результатів називають фінансовими ризиками. До причин виникнення фінансових ризиків, крім тих які властиві іншим видам економічного ризику відносять ще такі, як неплатоспроможність однієї зі сторін фінансової угоди, обмеження валютно-грошових операцій та інші.

4. До групи фінансових ризиків належать податкові ризики. Податкові ризики мають вагоме значення в системі управління фінансами, тому що податкові відносини зумовлюють більшу частину фінансових операцій і таким чином являються вагомою причиною, яка визначає їх ефективність. Податковим ризиком прийнято вважати втрати у результаті несприятливої зміни податкового законодавства або втрати, які допущені економістами та бухгалтерами підприємства при податкових розрахунках. Податковий ризик має наступні підвиди: ризик додаткових виплат до бюджету з причини зміни податкових ставок, обкладання підприємство новими видами податків, втрата підприємством податкових пільг, втрати при допущенні помилок економічним підрозділом підприємства, а також накладання штрафних санкцій за невірне або помилкове ведення податкового обліку.

Велика група економічних ризиків формується з причини купівельної спроможності грошей. До них можна віднести: інфляційний та дефляційний ризики, валютний ризик, ризик ліквідності.

Інфляційні ризики виникають при знеціненні купівельної спроможності грошей, тоді підприємство несе втрати. Дефляційні ризики виникають при зростанні дефляції, тоді йде падіння рівня цін, як наслідок, підприємство отримує менше доходів. Валютні ризики пов'язані зі зміною валютних різниць. При різкій та непередбачуваній зміні курсу валют підприємство несе втрати або повну неплатоспроможність. Ризик ліквідності – ситуація коли компанія не в змозі розрахуватися по своїм зобов'язанням, проявляється перед усім у перевищенні оборотних активів над короткостроковими зобов'язаннями.

Інвестиційні ризики – це вірогідність втрат при інвестиційній діяльності, вони можуть відобразитися на повній або частковій втраті власного капіталу або недоотримання запланованого прибутку. До інвестиційних ризиків можна віднести наступні підвиди економічних ризиків: ризики втраченої вигоди, ризик зниження доходності, ризики прямих фінансових втрат.

Ризик втраченої вигоди виникає при понесенні фінансових втрат з приводу невиконання деяких заходів. Ризик зниження доходності пов'язується зі зменшенням розмірів відсотків або дивідендів по інвестиціям. Може виникнути процентний ризик, коли йде перевищення відсоткових ставок які треба сплатити по залученим коштам над ставками по наданим кредитам. Кредитний ризик настає, коли позичальник не має можливості виплатити кредитору основний борг та відсотки по ньому.

До ризиків прямих фінансових втрат можна віднести наступні підвиди економічних ризиків: біржовий ризик, селективний ризик, ризик банкрутства.

Біржові ризики являються небезпечними та актуальними при здійсненні біржових угод. Селективні ризики виникають при невірному формуванні видів вкладу капіталу для інвестицій. Ризик банкрутства постає перед підприємством при можливій повній втраті власного капіталу при неправильних інвестиціях.

Висновки з цього дослідження. Складена класифікація економічних ризиків, дає підстави стверджувати, що економічні ризики несуть значний обсяг загроз для економічної безпеки підприємства, тому питання подальшого досконалого вивчення саме економічних видів ризиків є актуальним і перспективним.

Список літератури.

1. Бакаєв Л.О., Карась О.О. Управління ризиками на залізничному транспорті. Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті – ЕКУЖТ 2014: Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції. – К.: ГЕТУТ, 2014. – с. 287.
2. Карась О.О. Класифікація ризиків залізничного транспорту / О.О. Карась // Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», - К.: ДЕТУТ, 2014, Вип. 29 – с. 95-103.
3. Рачинська А.В. Сутність та класифікація ризиків на залізничному транспорті / А.В. Рачинська // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – К.: Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет, 2016. - № 11.
4. Панченко О.І. Класифікація ризиків на залізничному транспорті як основа формування системи економічної безпеки його функціонування / О.І. Панченко // Збірник наукових праць ДЕТУТ Серія «Економіка та управління». – К.: ДЕТУТ, 2012. Вип. 19 – с. 84-93.

5. Журавель К.В. Сутність та класифікація ризиків при транспортному обслуговуванні на залізничному транспорті / К.В. Журавель // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка». – 2008. - № 628. – С. 95-100.

6. Бобыль В.В. Страхование как инструмент управления рисками железнодорожного транспорта / В. В. Бобыль, А. А. Матусевич // Экономика и менеджмент: от вопросов к решениям : сб. науч. тр. по итогам междунар. науч. -практ. конф. (25 октября 2018 г) / Федерал. центр науки и образования Эвэнсис.– Томск, 2018. – Вып. III. – С. 8 – 12.

References.

1. Bakaiev L.O. and Karas' O.O. (2012), "Risk management in railway transport", *Materyaly IX Mezhdunarodnoj nauchno-praktycheskoj konferentsyy "Problemy ekonomiky y upravleniya na zheleznodorozhnom transporte"* [Materials of the IX International Scientific and Practical Conference "Problems of Economics and Management in Railway Transport"], IX Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferenciya "Problemy ekonomiki i upravleniya na zheleznodorozhnom transporte" [IX International Scientific and Practical Conference "Problems of Economics and Management in Railway Transport"], State University of Economics and Technology of Transport, Kiev, Ukraine, pp. 287.

2. Karas' O.O. (2014), "Classification of railway transport risks", *Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnyj universytetu transport*, vol. 29, pp. 95-103.

3. Rachyns'ka A. V. (2016), "The essence and classification of risks in railway transport", *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 11, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5267> (Accessed 25 Aug 2020).

4. Panchenko O.I (2012), "Classification of risks in railway transport as a basis for the formation of a system of economic security of its functioning", *Ekonomika ta upravliannia*, vol. 19, pp. 84-93.

5. Zhuravel' K.V. (2008), "The essence and classification of risks in transport services in railway transport", *Visnyk natsional'noho universytetu "L'vivs'ka politehnika"*, vol. 628, pp. 95-100.

6. Bobyl', V.V. and Matusevych A.A. (2018), "Insurance as a risk management tool for railway transport", *Ekonomika i menedzhment: ot voprosov k resheniyam : sbornik nauchnyh trudov po itogam mezhdunarodnoj nauchno - prakticheskoy konferencii* [Economics and management: from questions to solutions: collection of scientific papers on the results of the international scientific and practical conference], Mezhdunarodnaya nauchno -prakticheskaya konferenciya [International scientific and practical conference], Tomsk, Russia, 28 Oct. 2018, pp. 8-12.

Стаття надійшла до редакції 19.12.2020 р.