

Портфельный риск автотранспортного предприятия

Казацкая Д.А.

Белорусский государственный экономический университет

Риски, ассоциируемые с конкретными активами или пассивами предприятия, не могут рассматриваться изолированно, так как любое экономическое решение должно анализироваться с позиции его влияния на изменение риска и доходности портфеля (совокупности активов и пассивов) предприятия – возможные сочетания этих решений могут значительно изменять характеристики портфеля в целом.

Портфельный подход предполагает восприятие активов и пассивов предприятия как элементов единого целого, сообщающих портфелю характеристики риска и доходности, что позволяет эффективно проводить анализ возможностей и оптимизацию параметров экономических рисков.

Риск – это возможность отклонения каких-либо величин от ожидаемых лицом, принимающим решение (ЛПР), значений. Риск можно определить как экономическую категорию, связанную с количественно определенной неуверенностью в результатах хозяйственной деятельности. *Экономический риск на автомобильном транспорте* – это возможность отклонения характеристик экономического состояния объекта (любого субъекта хозяйствования автотранспортной отрасли) от ожидаемых лицом, принимающим решение, значений.

Портфель – это набор активов (пассивов), который представляет собой составной актив (пассив), имеющий параметры риска и доходности, изменяющиеся под воздействием комбинации двух факторов: изменения состава портфеля и изменения риска и доходности составляющих портфель активов (пассивов) в связи с изменениями конъюнктуры и самих активов (пассивов).

Можно выделить пять этапов процесса управления портфелем:

- 1) определение инвестиционной политики;
- 2) поведение анализа ценных бумаг;
- 3) формирование портфеля;
- 4) ревизия портфеля;

5) оценка эффективности портфеля.

Диверсификация портфеля позволяет снижать несистематический риск изменения доходности или стоимости (волатильность) за счет низкого уровня корреляции доходностей активов, входящих в состав портфеля. Современная теория портфеля базируется на теории Г. Марковица, основанной на ней модели У. Шарпа, работах Д. Тобина и др.

По отношению к портфелям, состоящим из активов с фиксированным доходом, применяется другой подход. Снижение риска колебания приведенной стоимости портфеля обеспечивается путем иммунизации портфеля.

Финансовая инженерия для управления риском базируется на создании подходящих по определенным параметрам (доходности, волатильности, сроку, ликвидности) комбинаций активов, для чего используются различные производные финансовые инструменты – фьючерсы, форварды, опционы и др.

Для предприятия автомобильного транспорта вопрос согласования потоков ценностей возникает при появлении в портфеле привлеченных средств, вызванном дефицитом денежных средств на предприятии. В настоящий период большинство автотранспортных предприятий сталкивается с такой ситуацией, в связи с чем ряд предприятий идет на привлечение средств.

Ценные бумаги пока не вошли в постоянную практику портфельного менеджмента автотранспортных предприятий: денежные средства представлены почти исключительно средствами на расчетном и валютном счетах и кассой. Несмотря на то, что формирование портфеля ценных бумаг автотранспортного предприятия и управление им – это сложные, многогранные проблемы, многие предприятия уже пришли к пониманию необходимости их практической реализации.

С целью реализации портфельного подхода к управлению экономическими рисками автотранспортного предприятия предлагается рассмотреть портфель фирмы и его связь с результатами хозяйственной деятельности.

Понятия активов и пассивов определяются как категории портфельного подхода, т.е. материальные блага и обязательства, порождающие потоки материальных ценностей – доходов и расходов. Совокупность активов и пассивов (портфель) удобно представлять в виде единого финансового инструмента, характеризуемого наборами трех параметров: величинами оценок потоков материальных ценностей в денежном выражении, индуцированных активами и пассивами, знаками их направлений (положительным в случае поступления и отрицательным в случае выбытия ценностей), моментами исполнения (датами).

С точки зрения портфельного подхода результатом хозяйственной деятельности можно считать изменение чистой стоимости портфеля фирмы («цены фирмы», гудвилла), отражающей текущую или приведенную во времени стоимость порождаемых им доходов и расходов.

Цели функционирования автотранспортного предприятия могут быть различны в зависимости от предпочтений владельцев и других заинтересованных лиц (например, государственных органов). Такими целями могут быть: расширение номенклатуры транспортных услуг, увеличение объема перевозок, максимизация прибыли, захват новых рынков и др. При всем многообразии и даже противоречивости возможных критериев деятельности в качестве их обобщения можно рассматривать так или иначе понимаемую ЛПР эффективность.

Экономическая сущность портфельного риска автотранспортного предприятия (как и всякого риска) заключается в возможности ненаступления ожидаемых событий, в отклонении величины приведенной стоимости портфеля от ее ожидаемого значения. Портфельный подход в управлении риском предполагает конкретный вариант обобщения критериев экономической деятельности – приведенную стоимость портфеля, включающего активы и пассивы предприятия, индуцирующие потоки доходов и расходов.

Последствиями риска выступает возможная неоптимальность принятых управленческих решений. В связи с ростом интенсивности процесса принятия решений повышается

и актуальность проблемы управления риском. Периодичность принятия экономических решений связана с продолжительностью оборота средств, так как наиболее эффективное перераспределение ресурсов возможно только на определенных стадиях оборота в зависимости от технологии и ликвидности. Отраслевая принадлежность предприятия является признаком связанной формы капитала, и требование рациональности поведения состоит в том, что ЛПР должны постоянно принимать во внимание альтернативы его использования. Поэтому, чем короче срок оборачиваемости средств, тем чаще возникает проблема их оценки для альтернативного использования, и тем чаще возникает риск принятия неоптимальных решений из-за изменений стоимости портфеля.

Комплексное воздействие всех факторов неопределенности, проявляющихся в экономической сфере по отношению к предприятию автомобильного транспорта, оказывает влияние на формирование критериев эффективности управления капиталом. Различные производственные, кредитные и технические риски, с которыми сталкивается автотранспортное предприятие, играют существенную роль лишь тогда, когда они влияют на эффективность его работы. В конечном итоге эти риски учитываются в сложном риске эффективности и могут усиливать (или взаимно погашать) друг друга. С другой стороны, если рынок в той или иной степени эффективен, наличие или отсутствие информации воздействует на предпочтения и поведение экономических агентов. Индикаторы эффективности (рыночные нормы прибыльности или доходности) движутся соответственно. Неэффективность рынка означает несущественность информации и неопределенности для экономических агентов, что также позволяет рассматривать портфельный риск автотранспортного предприятия как суперпозицию экономических рисков, их результирующее проявление.

Все вышеизложенное позволяет сделать вывод об актуальности портфельного подхода при управлении экономической деятельностью предприятия.