

УДК 656.073

ИССЛЕДОВАНИЕ РИСКОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ
TRANSPORT ENTERPRISE RISK STUDY

Куделько А.Ю.

Научный руководитель – Александрова С. А., ст. преподаватель
Белорусско-Российский университет, г. Могилев, Беларусь
kudelkoanna8@gmail.com

A. Kudelko

Supervisor – Aliaksandrava S., Senior lecturer
Belarusian-Russian University, Mogilev, Belarus

Аннотация. В статье рассмотрены риски в деятельности автотранспортного предприятия, произведена их оценка, определены наиболее значимые риски, требующие реализации мер по их управлению.

Annotation. The article examines the risks in the activities of a motor transport company, evaluates them, identifies the most significant risks that require the implementation of measures to manage them.

Ключевые слова: риски, оценка рисков, транспортное предприятие.
Keywords: risks, risk assessment, transport company.

Введение.

Риски свойственны деятельности любого предприятия, в том числе транспортного. Как правило, все виды рисков взаимосвязаны и оказывают влияния на деятельность предпринимателя. При этом изменение одного вида риска может вызывать изменение большинства остальных.

Существует большое количество факторов, которые оказывают влияние на деятельность и результативность компаний. Исследователи делят их на две большие группы: внешние и внутренние факторы.

Оценка риска является важнейшей составляющей общей системы управления предприятием. Она представляет собой процесс определения количественным или качественным способом величины (степени) риска.

Основная часть.

На основе изучения теоретических положений и методов оценки риска была выполнена оценка выраженности разных видов рисков

деятельности конкретного автотранспортного предприятия – филиала «Автомобильный парк №20» ОАО «Миноблавтотранс». Предприятие является региональным перевозчиком, осуществляет перевозки в пределах Червенского района Минской области. Предметом его деятельности являются грузовые и пассажирские перевозки, однако преимущественно оно оказывает услуги по перевозке пассажиров.

В процессе функционирования объект исследования сталкивается с разнообразными рисками. Для филиала «Автомобильный парк №20» ОАО «Миноблавтотранс» была выполнена оценка рисков, которая состояла из трех этапов.

На первом этапе был составлен перечень разнообразных видов рисков, с которыми сталкивается предприятие.

На втором этапе были исключены риски, являющиеся, по предварительной оценке аналитика, наименее существенными, не оказывающими существенного влияния на работу предприятия.

На третьем – для каждого из оставшихся рисков была дана оценка их вероятности и степени опасности.

Вероятность риска оценивалась в трёх градациях: малая (соответствует вероятности их возникновения в 0-20%), вероятная (20-60%) и высоко вероятная (60-100%). Оценка вероятности риска проводилась на основе изучения экспертных мнений, прежде всего специалистов, которые работают на предприятии и имеют представление о фактической частоте, с которой встречаются те или иные рисковые ситуации.

Оценка степени опасности риска выполнялась с точки зрения возможных отрицательных последствий в деятельности предприятия и позволила разделить риски на три группы: не опасные, допустимые и опасные.

По данным из таблицы 1 видно, что по вероятности возникновения специалисты большую часть рисков отнесли к маловероятным, и только один вид риска характеризуется высокой вероятностью – риск, связанный с изношенностью подвижного состава, что является наиболее уязвимым местом предприятия.

По степени опасности, риски распределились на три группы более равномерно, пять рисков были отнесены к неопасным, четыре вида – к опасным, три – к допустимым.

Таблица 1 – Результат оценки рисков предприятия

Описание риска	Вероятность возникновения риска, %				Степень опасности риска	
	Малая (0-20%)	Вероятно (20-60%)	Высоко вероятно (60-100%)	Неопасный	Допустимый	Опасный
Изношенность подвижного состава			+		+	
Низкое качество сырья, материалов, запасных частей	+				+	
Недостатки в организации труда		+		+		
Чрезвычайные ситуации	+					+
Отказы в работе новой техники	+					+
Падение и неустойчивость спроса	+			+		
Колебания курсов валют, инфляция	+			+		
Изменение величин транспортных тарифов	+			+		
Нехватка рабочей силы		+		+		
Травматизм	+					+
Происшествия, аварии на объектах транспорта	+					+

По итогам оценки можно определить значимость каждого из рисков по сочетанию двух критериев – вероятности и величины потерь. В группу наиболее существенных рисков попадают те, у которых высокая вероятность возникновения и высокая степень опасности. В группу рисков, требующих наименьшего внимания либо наименее значимых, входят неопасные риски с малой

вероятностью. Это позволяет построить карту рисков, в которой степень каждого риска продемонстрирована визуально с помощью цветовой шкалы, интенсивность окраски при этом соответствует степени риска, как показано на рисунке 1.

		Степень опасности		
		неопасный	допустимый	опасный
Вероятность возникновения	0-20%	<ul style="list-style-type: none"> низкое качество сырья, материалов, запасных частей падение и неустойчивость спроса колебания курсов валют, инфляция изменение транспортных тарифов <p>1</p>	<ul style="list-style-type: none"> низкое качество сырья, материалов, запасных частей <p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> чрезвычайные ситуации отказы в работе новой техники травматизм аварии на объектах транспорта <p>3</p>
	20-60%	<ul style="list-style-type: none"> нехватка рабочей силы <p>4</p>	<p>5</p>	<p>6</p>
	60-100%	<p>7</p>	<ul style="list-style-type: none"> изношенность подвижного состава <p>8</p>	<p>9</p>

Рисунок 1 – Карта выраженности рисков

На рисунке 1 видно, что наибольшее количество рисков относятся к наименее опасное поле «1». В поле «9» нет ни одного риска, что можно оценить положительно. Также пустыми остались поля «5», «6» и «7». Это позволяет сделать вывод об относительно невысоком уровне рисков в деятельности предприятия.

Поля «2» и «3» требуют внимания, так как, несмотря на то, что риски характеризуются низкой вероятностью, они могут повлечь существенные потери.

Выполненная оценка может быть несколько субъективной в связи с тем, что отсутствуют единые критерии отнесения рисков в какую-либо из групп, а также недостаточностью информационной базы для оценки, из-за чего в большей степени приходится полагаться на опыт и

субъективные оценки экспертов. Однако, несмотря на это, она позволяет определить «узкие» места, требующие срочного и наибольшего внимания со стороны руководителя.

Заключение.

Таким образом для управления подавляющим большинством рисков анализируемого предприятия достаточно мер текущего контроля и управления, принятых на предприятии на данный момент.

Наибольшее внимание следует уделить рискам, связанным с высокой изношенностью парка подвижного состава предприятия. При разработке плана технического обслуживания, финансирования и обновления, следует предусмотреть меры по модернизации и обновлению парка, а также сформировать источники финансирования расходов на реализацию предложенных мер. При отсутствии изменений в ближайшие годы ситуация может ухудшиться и данные риски перейдут в более опасное поле.

Литература

1. Рыхтикова, Н.А. Анализ и управление рисками организации: Учебное пособие / Н.А. Рыхтикова. – М.: Инфра-М, 2015. – 128 с.
2. Уродовских, В.Н. Управление рисками предприятия: Учебное пособие / В.Н. Уродовских. - М.: Вузовский учебник, 2018. – 320 с.
3. Бадалова, А.Г. Управление рисками деятельности предприятия / А.Г. Бадалова, А.В. Пантелеев. – М.: Вузовская книга, 2015. – 236 с.
4. Мамаева, Л.Н. Управление рисками: Учебное пособие / Л.Н. Мамаева. – М.: Дашков и К, 2013. – 256 с.
5. Куркина, П.К. Исследование и оценка рисков транспортного предприятия при организации перевозочного процесса / П.К. Куркина, С.А. Александрова // Общество. экономика. культура: актуальные проблемы, практика решения: сб. науч. ст. / Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики; под общ. ред. д-ра экон. наук Г.М. Гриценко. – Барнаул: Изд-во СПБТУиЭ, 2021. – С. 124-127.

Представлено 05.11.2021