

УДК 656.062

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В СОЗДАНИИ
И ФУНКЦИОНИРОВАНИИ ТРАНСГРАНИЧНОЙ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ
RISK MANAGEMENT SYSTEM IN THE CREATION
AND OPERATION OF A CROSS-BORDER TRANSPORT
AND LOGISTICS SYSTEM

Ю.А. Копко

Белорусский национальный технический университет
г. Минск, Беларусь
Yu. Kopko
Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

Трансграничные транспортно-логистические системы (ТТЛС) в Беларуси находятся в начальной стадии развития, в связи с чем представляется целесообразным рассмотреть риски и эффективность на стадии бизнес-планирования инвестиционных проектов.

Cross-border transport and logistics systems in Belarus are in the initial stage of development, and therefore it seems advisable to consider the risks and effectiveness at the stage of business planning of investment projects.

ВВЕДЕНИЕ

Реализация любого инвестиционного проекта, в том числе и по созданию трансграничных таможенных логистических терминалов, всегда несет в себе элементы новизны и неопределенности, что предопределяет возможность возникновения рисков ситуаций, приводящих к значительным потерям, оценить которые в стоимостном выражении зачастую невозможно. Несмотря на то, что деятельность ТТЛС в большинстве ее видах не поддается коммерциализации и находится под контролем государства, тем не менее, исключить риск полностью не удастся. Все это требует разработки мероприятий по учету и оценке рисков ТТЛС, их мониторингу и управлению ими, поскольку достаточно часто они накладываются друг на друга, порождая отрицательный мультипликативный эффект. Так, например, увеличение таможенных тарифов и фискальных сборов может повернуть грузопотоки из РБ на транспортные коридоры сопредельных

государств, что с одной стороны уменьшит прямые поступления в бюджет от деятельности погранично-таможенных служб, а с другой – приведет к уменьшению доходов и налоговых выплат коммерческих структур, функционирующих как на территории ТТЛС, так и на прилегающих к ней территориях (кафе информационные центры, гостиницы, авторемонтные мастерские и т.д.).

УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В СОЗДАНИИ И ФУНКЦИОНИРОВАНИИ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ.

Все вышеперечисленное требует детерминации понятия «риск» к понятию ТТЛС и системного подхода к его анализу.

Вместе с тем следует отметить, что в настоящее время отсутствует стандартное определение риска, равно как и единая его классификация. Однако, вне зависимости от определения, риск всегда включает три составляющие:

- неопределенность события. Риск существует только в том случае, когда есть многовариантность исходов. Например, изменение направлений транспортных потоков может привести к недостаточной загрузке терминала;

- потери - один из исходов обработки транспортных средств всегда является нежелательным. Например, контрабанда, которую не удалось пресечь;

- безразличность. Риск обязательно должен быть неприемлем для какого-либо физического или юридического лица, функционирующего в рамках ТТЛС, либо связанного с ней логистическими цепочками (договорами), которое будет стремиться предотвратить его любыми путями. Например, порча товара из-за значительных очередей на переходах нежелательна для грузоперевозчиков, получателей и отправителей, поскольку влечет за собой потерю возможного дохода.

Основываясь на определении риска как возможности наступления события, нежелательного для данной ТТЛС, выражающегося в вероятной потере части своих ресурсов, недополучении доходов или появлении дополнительных расходов в результате осуществления запланированной деятельности по сравнению с прогнозными вариантами, которые могут произойти в течение определенного периода времени, - можно принять за основу следующую классификацию:

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

- политический;
- экономический;
- отраслевой (связан с особенностями функционирования ТТЛС);
- проектный (связан с особенностями проекта),
- данной трансграничной транспортной логистической системы (зависит от ее конкретных особенностей).

Все вышеперечисленные риски, с точки зрения возможности управления ими, подразделяются на две группы (рисунок 3.7).

- управляемые (диверсификационные);
- неуправляемые (недиверсификационные).

И те, и другие могут носить систематический или случайный характер, быть кратковременными или постоянными во времени и приводить к незначительным или масштабным потерям. Наиболее рискованной является ситуация, возникающая под воздействием случайных факторов В отличие от систематически возникающих явлений, к которым система может подготовиться заранее и минимизировать возможные потери (реконструкция одного из каналов, профилактика компьютерной сети и т.д.), несистематические факторы несут в себе значительную потенциальную угрозу, для предотвращения которой ТТЛС должна располагать некоторыми резервами - техническими, финансовыми, кадровыми. С точки зрения ТТЛС, данные факторы можно классифицировать следующим образом:

- 1) случайные факторы социально - политического порядка;
- 2) случайные факторы технического порядка;
- 3) случайные факторы технологического порядка;
- 4) случайные факторы организационного порядка;
- 5) случайные факторы природно-климатического порядка.

Наличие тех или иных факторов, вызывающих риск, определяется, как:

- экономической и политической ситуацией на мировых рынках;
- международными соглашениями, двухсторонними договорами;
- внешней и внутренней организацией среды (прогрессивные формы организации ВЭД, стратегия и тактика государства в развитии таможенного дела, меры экономической политики, качество транспортных коридоров и т.д.);

– управлением инвестиционного проекта по созданию ТТЛС на отдельных стадиях жизненного цикла (территориальное расположе-

ние терминалов, качество проекта, возможности предоставления дополнительных услуг, возможности совместного погранично-таможенного контроля в рамках трансграничного сотрудничества и т.д.).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ риска позволяет снизить степень его воздействия на конечные результаты. В общей массе рисков, с которыми сталкивается ТТЛС в результате своей деятельности, можно выделить те, которые легко поддаются оценке, и те, которые измерить невозможно. Вместе с тем, реализация проекта по созданию ТТЛС, равно как и ее последующее функционирование, связаны с необходимостью количественной или качественной оценки возможных рисков и расчетом их допустимого уровня с использованием одного из приемлемых для конкретного случая методов.

Качественная оценка достаточно проста и включает в себя определение возможных видов риска и факторов, их вызывающих. Она осуществляется, как правило, на стадии разработки бизнес-плана инвестиционного проекта ТТЛС с использованием методов экспертных оценок, SWOT и т.п.

Внедрение системы управления рисками в таможенном деле способствует достижению требуемого уровня и динамики развития внешнеэкономических отношений государства, более тесному взаимодействию таможенных служб стран торговых партнеров и участников ВЭД.

ЛИТЕРАТУРА

1. Рубахов, А.И., Головач, Э.К. Коммерческие риски. -Брест: изд. БЛИ, 1999. –340с.
2. Саркисов, С.В. Управление логистикой. – М.:ЗАО «Бизнес - школа Интел-синтез» 2001, - 416 с.