

УДК 338.27

СОСТАВЛЕНИЕ КАРТЫ РИСКОВ ТРАНСПОРТНО-
ЭКСПЕДИЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ
MAPPING THE RISKS OF FREIGHT FORWARDING
ORGANIZATIONS OF THE BREST REGION

Е.Л. Шишко

Брестский государственный технический университет,

г.Брест, Беларусь

E. Shishko

Brest state technical University, Brest, Belarus

В статье рассматриваются общие вопросы составления карты рисков транспортно-экспедиционных организаций Брестской области.

The article deals with the General issues of risk mapping of freight forwarding organizations of the Brest region.

ВВЕДЕНИЕ

Наряду с большинством белорусских предприятий транспортно-экспедиционные предприятия столкнулись с множеством проблем в своей деятельности, причем речь идет не только об экономических рисках, но и политических.

В условиях кризиса всегда проявляются недостатки и слабые стороны в деятельности предприятия. Как правило, выживают сильнейшие, средние игроки либо уходят с рынка, либо сохраняют свои позиции, перестроив бизнес-процессы, чтобы выжить, а мелкие или прекращают деятельность, или работают с небольшой прибылью. Примером может послужить убытки предприятия, понесенные в результате осуществления деятельности по договорам на различные виды услуг из-за неграмотно составленных юристами формулировок или незамеченных ими же «подводных камней» в условиях договора. Данный пример показывает очень упрощенно коммерческие риски, вызванные некомпетентной деятельностью кадров. Ввиду всех обозначенных выше факторов целесообразным видится построение карты рисков для транспортно-экспедиционных организаций (рис.1). В данной таблице в области, выделенной бледно серым цветом, показаны риски, имеющие наибольшее значение. В категорию с высо-

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

кой степенью вероятности наступления рисковогó события и с серьезными последствиями вошли валютные риски, риски недобросовестности контрагентов, а также кредитные риски. Валютные относятся к категории внешних, на которые практически невозможно оказывать влияние. Риски контрагентов и кредитные риски хоть и поддаются влиянию, однако также взаимодействуют с внешней средой. Проверка работы контрагента может оградить предприятие от недобросовестных субъектов хозяйствования.



Рисунок 1 – Пример карты рисков транспортно-экспедиционного предприятия

Кредитный риск подразумевает отсутствие выплат по контрактам, а также просрочки по выплатам. [1]. В категорию со средней степенью вероятности попадает коммерческий риск, подразумевающий упущенные выгоды в результате ухудшения состояния экономики и сужения на этом фоне объема предоставляемых услуг. Категория рисков со средней степенью последствий и высокой частотой возникновения включает производственные риски, а также риски сохранности груза. Производственный риск подразумевает риски, связанные с техническим состоянием транспорта. [1]. Риск сохранности груза можно снизить путем его страхования. В группу средней степени опасности были помещены риски, связанные с политической ситуацией в стране, штатным персоналом и их действиями, страновой риск и селективный. Страновой риск заключается в усложнении осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в конкретной стране. Селективный риск подразумевает возможные последствия от непродуманного вложения денежных средств в проект. В категорию рисков с низкой степенью опасности относятся имуще-

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

ственные риски и риск, связанный с лжепредпринимательской деятельностью контрагентов. Внутрихозяйственный риск расположен в данной группе с учетом предположения о том, что предприятие может прямым способом воздействовать на собственную внутреннюю среду и управлять этими рисками [1]. Рассчитаем предполагаемый экономический эффект от управления кредитным риском, связанным с неплатежами контрагентов по договорам транспортных предприятий. Информация о количестве судебных процессов крупнейших транспортно-экспедиционных организаций Бреста была получена из открытых источников сети Интернет. Также были рассчитаны ключевые показатели по судебным разбирательствам (табл.1).

Таблица 1 – Данные по судебным разбирательствам транспортно-экспедиционных организаций РБ

Наименование организации	Кол-во судов	Кол-во ответчиков	Период судебных разбирательств	Кол-во судов на 1 ответчика	Кол-во судов, в среднем в год	Затраты на оплату гос. пошлины
Брествнештранс	45	23	2010-2015	2,0	9,0	4600
Брестинтертранс	2	1	2011	2,0	2,0	200
Бресттрансконсалт	5	3	2011-2013	1,7	2,5	600
Талант	26	14	2010-2017	1,9	3,7	2800
Транзит	7	5	2013-2017	1,4	1,8	1000
Трансконсалт	18	8	2010-2016	2,3	3,0	1600
Среднее значение				~2	~3	1800

Далее согласно статистическим данным РБ и данным были отобраны и рассчитаны показатели, характеризующие деятельность транспортно-экспедиционных организаций Брестчины (табл. 2).

Согласно расчета предполагаемый экономический эффект от снижения объема дебиторской задолженности составит: При снижении на 5%: Для предприятия – высвобождение 12,3 тыс. евро в год. Для организаций области – высвобождение 1204 тыс. евро в год. При снижении на 10%: Для предприятия – высвобождение 24,6 тыс. евро в год. Для организаций области – высвобождение 2408 тыс. евро в год.

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

Таблица 2 – Характеристика субъектов хозяйствования транспортной отрасли Брестской области

	2015	2016	2017
Число организаций транспорта Брестской области, ед.	1510	1511	1511
Из них грузовой автомобильный транспорт, ед.	981	982	982
Из них организации, осуществляющие транспортно-экспедиционную деятельность (ТЭО)	98	98	98
Объем транспортно-экспедиционных услуг на 1 ТЭО в Республике Беларусь, млн. евро	1,80	1,59	1,43
Дебиторская задолженность ТЭО, млн. руб. в год	11325	14677	18029
то же, в млн. евро в год	1,06	1,25	1,33
% просроченной дебиторской задолженности	11,10	14,90	18,50
Просроченная дебиторская задолженность на 1 ТЭО, тыс. евро, в год	117,34	185,60	245,71

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Из полученных результатов можно сделать вывод, что своевременное и предварительное исследование деятельности контрагента, включая финансовое состояние, наличие судебных разбирательств, наличие или отсутствие задолженностей по оплате труда, отчислениям налоговых платежей и других аспектов хозяйственной деятельности позволит эффективнее использовать ресурсы предприятий и направить их на развитие деятельности и получение дохода.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бартон, Л. Комплексный подход к риск-менеджменту: стоит ли этим заниматься / Л.Бартон, Г. Шенкир, Л Уокер. – М.: Изд. дом Вильямс. – 2003. – 366с.