

Особенности классификации и управления предпринимательскими рисками автотранспортных предприятий

Светлана Владимировна Кузнецова

Сочинский государственный университет, Россия
354000, Краснодарский край, Сочи, ул. Советская, 26а
Соискатель
E-mail: svetochs@mail.ru

Аннотация. В статье отражено значение транспортной отрасли в рекреационной сфере, приведены особенности классификации и управления предпринимательскими рисками автотранспортных предприятий. Сформулировано понятие риска транспортного предприятия. Отмечена особая роль в рамках управления предприятием создания специфической системы (подсистемы) управления, основывающейся на познании экономической сущности риска на транспорте. На основании анализа задач и функций управления предприятием определены основные группы и виды рисков, встречающиеся в автотранспортной деятельности предприятий-перевозчиков, осуществляющих регулярные автобусные перевозки. Сделан вывод о существенном влиянии рисков на деятельность автотранспортных предприятий и определены методы снижения предпринимательских рисков.

Ключевые слова: транспорт; сущность риска; классификация рисков; влияние рисков; организация подсистемы риск-менеджмента.

Введение. Транспорт в рекреационной сфере является важнейшим элементом, обеспечивающим жизнедеятельность производственно-хозяйственного комплекса курортной и туристской дестинации.

В городе Сочи сохраняется тенденция устойчивого экономического роста. Социально-экономическое развитие Сочи сопровождается увеличением спроса на транспортные услуги со стороны населения и экономики.

В таблице 1 представлены основные показатели по перевозке пассажиров на маршрутах регулярного сообщения на территории Краснодарского края (в том числе города Сочи).

Таблица 1

Перевозка пассажиров и пассажирооборот транспортом общего пользования на территории Краснодарского края

Показатель	2009 год	2010 год	2010 год/2009 году,%	2011 год	2011 год/2010 году,%
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования (автобусами) Краснодарского края, млн. человек	278,5	254,8	91%	309,3	121%
<i>в том числе город Сочи, млн. человек</i>	6,3	4,4	69%	5,0	115%
Пассажирооборот транспорта общего пользования Краснодарского края, млн. пасс.-км	3523	3537	100%	4260	120%
<i>в том числе город Сочи, млн. пасс.-км</i>	89,1	90,1	101%	88,8	99%

Так, объем перевозок предприятий пассажирского транспорта в целом по Краснодарскому краю в 2011 г. по сравнению с 2009 г. возрос с 278,5 млн человек до 309,3 млн человек на городских маршрутах и пассажирооборот на пригородных маршрутах – с 3523 млн пасс.-км. до 4260 млн пасс.-км., что составляет в среднем 16% [1].

Особое значение в рамках развития города приобретает транспорт в связи с подготовкой города Сочи к зимним Олимпийским играм 2014 года.

Поэтому цель исследования состоит в разработке научно-практических рекомендаций по управлению предпринимательскими рисками автотранспортных предприятий с учетом особенностей перевозочной деятельности.

Обсуждение. Основными инструментами управления и контроля над рынком транспортных услуг в городе Сочи в настоящее время являются:

- регулирование тарифов на перевозку пассажиров;
- утверждение маршрутной сети и заключение договоров на осуществление пассажирских перевозок по ней.

Косвенным инструментом управления и контроля над рынком транспортных услуг является компенсация выпадающих доходов от перевозки льготных категорий пассажиров со стороны бюджетов различных уровней и компенсация убытков от осуществления перевозок пассажиров по тарифам на проезд для населения, установленным ниже себестоимости услуг автотранспортных предприятий.

Таким образом, необходимо рассматривать риски, относящиеся к операционным, договорным, логистики, недостаткам финансового обеспечения.

В условиях рыночной экономики риск – ключевой элемент предпринимательства. Риском принято считать «действие наудачу в надежде на счастливый случай». Характерные особенности риска – неопределенность, неожиданность, неуверенность, предположение, что успех придет.

В соответствии с ГОСТ Р 51897-2002 «Менеджмент риска» риск – это сочетание вероятности события и его последствий. Термин «риск» обычно используют только тогда, когда существует возможность негативных последствий. В некоторых ситуациях риск обусловлен возможностью отклонения от ожидаемого результата или события [2].

В то же время риск как экономическая категория – это опасность возникновения непредвиденных потерь ожидаемой прибыли, дохода или имущества, денежных средств в связи со случайным изменением условий экономической деятельности, неблагоприятными обстоятельствами [3].

В соответствии с уставом автомобильного транспорта, утвержденным Федеральным законом РФ от 07.11.2007 №259-ФЗ, перевозчик – юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз управомоченному на их получение лицу [4].

Таким образом, транспорт оказывает специфические услуги, связанные с перемещением товаров или людей в пространстве.

Из этого вытекает актуальная задача автомобильного транспорта – нахождение оптимальных вариантов объема перевозок по обслуживанию предприятий и организаций всех отраслей хозяйства и оказанию услуг населению, а также определению потребности в подвижном составе.

Учитывая изложенное, сформулируем понятие риска транспортной организации.

Риск транспортного предприятия, на наш взгляд, – это объективная невозможность, неспособность и (или) неумение транспортной организации избежать либо минимизировать угрозы своему бизнесу, уменьшив неопределенность во внешней и внутренней среде, с помощью принципа опережающего отражения.

Управлять риском означает иметь возможность снизить его до определенного, допустимого для данного транспортного предприятия уровня [5].

Автотранспортному предприятию необходимо учитывать вероятность возникновения того или иного вида риска на всех стадиях производственного процесса от закупки подвижного состава, топлива, материалов, запасных частей и агрегатов до реализации транспортных услуг.

Поэтому, на наш взгляд, необходим менеджмент риска, или специфическая система (подсистема) управления, основывающаяся на познании экономической сущности риска, разработке и реализации стратегии отношения к нему в предпринимательской деятельности на транспорте.

Различные аспекты теории менеджмента на транспорте в своих трудах исследовали Ю.В. Буралев, Н.Н. Громов, Н.А. Козлова, А.В. Курбатова, А.Г. Мартынов, П.В. Метелкин, Е.И. Павлова, В.А. Персианов, А.К. Покровский, Н.С. Усков, Т.В. Федина, Л.С. Федоров, Е.В. Черпакова и др. Проблеме построения системы риск-менеджмента на предприятии посвящены работы таких ученых, как К.В. Балдин, Я.Д. Вишняков, Л.П. Гончаренко, В.Ю. Резниченко, Г.С. Ступаков, Г.С. Токаренко, Л.Н. Тэпман и др.

Принципиальным для крупных и малых предприятий является выбор самой формы организации риск-менеджмента на предприятии. Для крупных и средних предприятий наиболее предпочтительным является создание в структуре аппарата управления структурного подразделения (отдела или службы), которое в зависимости от сложности системы управления бизнесом на данном предприятии выводится на финансового директора либо на начальника финансово-экономического управления данного предприятия. На малых предприятиях риск-менеджером предприятия является первый руководитель, поэтому он может использовать более эффективную форму организации риск-менеджмента (с позиции удельных затрат на 1 рубль снижения степени того или иного риска) – услуги профильной консалтинговой организации.

Следует также отметить, что конкретная модель организации риск-менеджмента на предприятии существенно зависит от степени важности для конкретного предприятия проблемы разрешения риска (избежание – разработка мероприятий, которые полностью исключают конкретный вид риска; удержание – оставление риска за предприятием; передача – передача ответственности за риск кому-то другому) и проблемы снижения степени риска (управление качеством – способность заблаговременно предвидеть и решать возникающие вопросы, связанные с рисками; диверсификация – распределение капитала между различными объектами вложения, которые непосредственно не связаны между собой; хеджирование – заключение срочных контрактов и сделок; управление капиталом).

Учитывая изложенное, система риск-менеджмента – это взаимосвязанное выполнение функций предприятия в рамках рисков, характерных для данного бизнеса [6].

Согласно данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Краснодарскому краю, число убыточных организаций в 2010 г. составило 33,6% (в том числе «транспорт и связь» – 10,1%), в 2011 г. – 23,0% (в том числе «транспорт и связь» – 34,1%), в 2012 г. – 21,6% (в том числе «транспорт и связь» – 34,4%) от общего числа организаций [7].

Это наглядно демонстрирует то, насколько актуальна для российских предприятий и организаций проблема обеспечения финансовой устойчивости и платежеспособности, которая напрямую корреспондируется с проблемой организации адекватной системы управления рисками и рисковыми вложениями капитала. Поэтому именно эта система считается необходимым элементом более общей системы эффективного менеджмента на предприятии.

Учитывая изложенное, можно говорить о существенном влиянии рисков на деятельность автотранспортных предприятий.

К факторам риска на транспорте можно отнести необоснованность тарифов, нерациональность маршрутов, логистика маршрутов, заключение неудачных договоров, необеспеченность бюджетного финансирования.

Таким образом, по нашему мнению, можно предложить следующие группы рисков, присущие предприятиям автомобильного транспорта:

- риски от оказания транспортных услуг;
- риски от эксплуатации автотранспорта;
- риски, возникающие при взаимодействии с перевозчиками, автовокзалами и автостанциями по перевозке пассажиров автотранспортом общего пользования;
- риски, связанные с осуществлением кассового и диспетчерского обслуживания перевозок.

Основные виды рисков, встречающиеся в автотранспортной деятельности предприятий-перевозчиков пассажиров на городских и пригородных маршрутах города Сочи, представлены в таблице 2.

Таблица 2

Риски автотранспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров на городских и пригородных маршрутах города Сочи

<i>Виды рисков</i>	<i>Определения</i>	<i>Разновидности рисков</i>	<i>Способы воздействия на риск</i>
Производственный	Риск нарушений производственного процесса	-технический -организационный -риск форс-мажорных обстоятельств	-диверсификация -резервирование средств на покрытие непредвиденных расходов -страхование -выбор технической политики с ориентацией на требования стандартов и нормативов -проверка работоспособности и надежности оборудования -обновление подвижного состава и постоянных устройств
Инновационный	Риск разработки, внедрения и освоения новой техники и технологий	-инвестиционный -кредитный -лизинговый	-диверсификация -лимитирование -резервирование средств на покрытие непредвиденных расходов -страхование -проверка пригодности партнеров для совместных операций -проверка работоспособности и надежности оборудования
Коммерческий	Риск в процессе реализации услуги и осуществления коммерческих сделок	-имущественный -риск невыполнения обязательств	-диверсификация -лимитирование -резервирование средств на покрытие непредвиденных расходов -страхование -проверка пригодности партнеров для совместных операций
Финансовый	Риск при осуществлении и финансовых сделок	-инфляционный -кредитный -процентный -налоговый -риск законодательных изменений	-лимитирование -резервирование средств на покрытие непредвиденных расходов -страхование -проверка пригодности партнеров для совместных операций
Социальный	Риск, связанный с кадровым потенциалом	-профессиональный -риск необеспеченности кадрами -риск разглашения коммерческой тайны	-страхование -проведение инструктажа по охране труда -профессиональный отбор сотрудников -инструктаж о неразглашении коммерческой тайны
Экологический	Риск, связанный с негативным воздействием на природу	-природно-естественный -техногенный	-страхование -проверка работоспособности и надежности оборудования -применение природоохранного оборудования

Производственный риск. Особенно сильно риск затрагивает производственную сферу деятельности автотранспортных предприятий. Это связано со старением парка подвижного состава (автобусов) и постоянных устройств транспорта, отсталостью его технической базы; снижением требований по охране труда, техники безопасности и экологической безопасности; нарушением правил перевозок пассажиров на городских и пригородных маршрутах города Сочи; использованием топливно-энергетических и сырьевых ресурсов, не соответствующих стандартам качества, а также сбоями в его поставках, отсутствием резервов провозных и пропускных способностей, отклонением по нормам и срокам в процессе технического обслуживания, ремонта автобусов и медицинского осмотра водителей; ошибками в диспетчеризации производства; чрезвычайными ситуациями и т.п. В результате возрастает возможность невыполнения автотранспортными предприятиями своих обязательств по перевозке пассажиров на городских и пригородных маршрутах, а также повышается риск возникновения и опасность транспортных происшествий [8].

Инновационный риск. Внедрение нововведений на автотранспортных предприятиях, осуществляющих перевозку пассажиров на городских и пригородных маршрутах города Сочи (особенно в рамках подготовки города Сочи к зимним Олимпийским играм 2014 года) также является трудным и рискованным делом. Это связано с большими размерами инвестиций в транспортно-дорожном комплексе на приобретение современного подвижного состава или его модернизацию, автоматизацию и механизацию работ (в том числе внедрение, применение и обслуживание системы ГЛОНАСС), организацию безопасного движения.

Так, из бюджета города Сочи на отрасль «Транспорт» в 2011 г. было направлено 449,2 млн руб., в том числе безвозмездные перечисления муниципальным организациям – 431,3 млн руб., поступление нефинансовых активов – 1,0 млн руб., что составляет от уровня соответствующего показателя за 2010 г. 120%. В 2012 г. было направлено 841,6 млн руб., в том числе безвозмездные перечисления муниципальным организациям – 208,2 млн руб., поступление нефинансовых активов – 609,6 млн руб., что превышает соответствующий показатель 2011 г. в 1,87 раз.

Вложенные средства могут не окупиться и привести, с одной стороны, к значительным убыткам для предприятия, а с другой – для бюджета города Сочи – к неэффективному использованию бюджетных средств.

Коммерческий риск. Предпринимательская деятельность на транспорте обусловила возникновение коммерческого риска как на стадии создания, так и при дальнейшем функционировании предприятий.

На уровень коммерческого риска большое влияние оказывает изменение объемов спроса, которое приводит к колебаниям объемов перевозок; недобросовестность партнеров (смежников); потери имущества.

Как было представлено выше в таблице 1, объем перевозок предприятий пассажирского транспорта в целом по Краснодарскому краю и в частности в городе Сочи в 2011 г. по сравнению с 2010 г. возрос на 21% и 15% соответственно. Однако снижение объемов спроса может привести к потерям, а как следствие, к увеличению фактической себестоимости перевозки одного пассажира, так как величины ожидаемых значений прибыли будут завышены, а реально полученные результаты окажутся ниже, что и создает рисковую ситуацию.

Финансовый риск. Большое значение в сфере финансовой деятельности предприятий автотранспорта имеют кредитный и процентный риск. Кредитный риск учитывает возможности невыполнения клиентами своих финансовых обязательств перед транспортным предприятием за выполненную перевозку. Кредитный риск возникает также при передаче транспортных средств по лизингу. Компания-лизингодатель рискует, передавая подвижной состав на условиях аренды лизингополучателю – транспортной фирме.

Социальный риск. Он возникает при подборе, расстановке и увольнении кадров, комплектовании первичных коллективов, распределении ответственности в процессе принятия решений, мотивации труда. На транспорте условия и режимы труда персонала имеют существенные отличия по сравнению с теми, которые характерны для работников других отраслей хозяйства. Эти отличия вытекают из особенностей транспорта как сферы производства, которые сводятся к следующим: непрерывный характер работы,

взаимозависимость всех служб и подразделений, многообразие видов деятельности, высокая динамичность современных транспортных средств, большая степень самостоятельности и ответственности за результаты работы экипажей во время рейса, сезонность перевозок и др. Перечисленные особенности повышают риск в процессе производственной деятельности на транспорте.

Социальные риски связаны с имуществом, несчастными случаями, внезапными событиями, профессиональной ответственностью. Слабая профессиональная компетентность перевозчиков приводит к ошибкам в управлении транспортными средствами, авариям и, как следствие, имущественному ущербу.

В Российской Федерации по данным Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России за 12 месяцев 2012 г. совершено 203597 дорожно-транспортных происшествий (ДТП). С участием лицензируемых автобусов зарегистрировано 6485 ДТП. По вине водителей лицензируемого пассажирского автотранспорта за 12 месяцев 2012 г. совершено 2354 ДТП (в 2011 г. – 2127 ДТП), рост к аналогичному периоду прошлого года составил 10,7%.

Основной причиной дорожно-транспортных происшествий при перевозках пассажиров автобусами является нарушение водителями Правил дорожного движения [9].

Принимаемые на транспортные предприятия работники должны предварительно пройти профессиональный отбор. Профессиональный отбор и медицинское освидетельствование работников как при поступлении на работу, так и периодическое в процессе трудовой деятельности позволяют влиять на уровень риска и устранить профессиональную непригодность как одну из причин социального риска. Работники транспорта, находящиеся под воздействием вредных производственных факторов, в значительной степени подвержены риску профессиональных заболеваний и травматизма.

Лица, занятые управлением подвижным составом на всех видах транспорта, имеют высокую нервно-эмоциональную напряженность труда. Повышенный уровень шума на рабочих местах работников многих специальностей, запыленность производственных помещений и мест производства работ, присутствие отработанных газов транспортных средств в зоне дыхания людей составляют вредность производства и также обуславливают социальный риск [10].

Экологический риск. Транспортная деятельность сопряжена с высокой степенью зависимости от природных факторов. Большое влияние на характер движения транспортных средств оказывают метеорологические условия, которые могут значительно осложнить и даже приостановить работу транспорта. К ним относятся температура, давление, влажность воздуха, наличие ветра, осадков, тумана, грозы, а также продолжительность солнечного сияния, температура и состояние почвы, высота снежного покрова и др. Объекты транспорта, участвующие в производственной деятельности, не обладают стопроцентной надежностью. В связи с этим возникает риск техногенных аварий и катастроф, которые сопровождаются мощным негативным воздействием на природу. Транспортные процессы относятся к экологически опасным, то есть таким, которые приводят к биологическим, механическим и физико-химическим загрязнениям экологических систем.

Рельеф местности города Сочи определяет повороты дороги, крутые подъемы и спуски, которые вызывают изменения характера и условий движения, повышают опасность в управлении транспортным средством.

Заключение. Следует отметить, что автомобильный транспорт города Сочи, в частности автобусные перевозки, характеризуется в динамике увеличением спроса на транспортные услуги со стороны населения и экономики.

Исходя из особенностей автотранспортной отрасли города Сочи, нам удалось определить группы рисков, присущие предприятиям автомобильного транспорта. Кроме того, определены основные виды рисков, встречающиеся в автотранспортной деятельности предприятий-перевозчиков пассажиров на городских и пригородных маршрутах города Сочи, и обозначены способы воздействия на указанные риски. Рекомендовано создать подразделение по управлению рисками, отвечающее за прогнозирование, организацию, анализ и контроль.

Автотранспортным предприятиям необходимо учитывать вероятность возникновения того или иного вида риска на всех стадиях производственного процесса, что позволит

руководителям избежать больших потерь, сохранить устойчивую позицию на рынке предоставления услуг по перевозке на городских и пригородных маршрутах города Сочи. Для этого в процессе управления необходимо применять способы снижения рисков: избегание, удержание, передача, управление качеством, диверсификация, хеджирование, управление капиталом.

Примечание:

1. Статистические данные Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Краснодарскому краю [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://krsdstat.gks.ru>

2. Государственный стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 51897-2002 «Менеджмент риска».

3. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. 2-е изд., испр. М.: ИНФРА-М, 1999. 479 с.

4. Федеральный закон Российской Федерации от 07.11.2007 №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного транспорта».

5. Михалев В.Д. Формирование системы управления рисками транспортных предприятий и организаций. Фундаментальные исследования. 2011. № 12 (часть 3) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.rae.ru/fs/?section=content &op=show_article&article_id=7981787](http://www.rae.ru/fs/?section=content&op=show_article&article_id=7981787)

6. Менеджмент перевозок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.centralts.ru/menedzhment-perevozok.html>

7. Российский статистический ежегодник [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078

8. Менеджмент на транспорте: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др.; Под общ.ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. М.: Издательский центр «Академия», 2003. 528 с.

9. Официальные данные Главного управления обеспечения безопасности дорожного движения МВД России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/>

10. Веретенникова Д.А. Основные виды рисков в деятельности современных автотранспортных предприятий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://pk.napks.edu.ua/library/compilations_vak/eiu/2010/1/p_107_114.pdf

UDC 656.072

Motor Transport Enterprises' Entrepreneurial Risks Classification and Management

Svetlana V. Kuznetsova

Sochi State University, Russia
26a, Sovetskaya street, Sochi city, 354000
PhD student
E-mail: svetochs@mail.ru

Abstract. The article examines the significance of transport sector in recreational sphere, states the features of motor transport enterprises' entrepreneurial risks classification and management. The notion 'motor transport enterprise's risk' was defined. The special role of management system (subsystem) in terms of enterprise management, basing on the acknowledgement of transport risk economic essence was justified. Major risk groups and types of motor carriers, conducting regular transport services were detected, basing on the analysis of enterprise management objectives and functions. The conclusion that risks significantly affect transport enterprises was made and the methods to reduce entrepreneurial risks were defined.

Keywords: transport; risk essence; risk classification; risk influence; risk management subsystem organization.