

УДК 330.34

КЛАССИФИКАЦИЯ И ОЦЕНКА ХОЗЯЙСТВЕННЫХ РИСКОВ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Малахова В.В.

В статье рассмотрены особенности хозяйственных рисков, возникающих в деятельности транспортных организаций региона, и на этой основе предложена классификация хозяйственных рисков и методы их оценки.

Ключевые слова: хозяйственный риск, транспортная организация, методы оценки, управленческое решение, технико-экономические показатели, региональные особенности.

Проводимые в стране экономические реформы, процесс формирования и развития предпринимательства вызвали необходимость исследования целого ряда вопросов, которым ранее не уделялось достаточного внимания. К их числу относятся вопросы теории и практики управления хозяйственным риском в деятельности транспортных организаций.

Практически полный отказ государства от поддержки транспортной отрасли, ломка сложившегося хозяйственного механизма объективно повышают стохастичность условий производства и изменчивость всей экономической среды. Сегодня транспортные организации оказались один на один со стихией рынка, и риск стал неизбежным фактором, который необходимо учитывать при принятии управленческих решений. В этой связи, существенно возрастает роль оценки и управления хозяйственным риском на основе исследования факторов и источников его возникновения.

Хозяйственные риски на автомобильном транспорте - сложные и многоплановые явления. Их источники имеют различную природу, а последствия характеризуются широким разнообразием проявлений.

Вопросы управления экономической деятельностью автотранспортных предприятий рассматриваются в работах Н. М. Васильева [1], Н. Н. Громова [2], Л. Б. Миротина [3], Е. Ф. Тихомирова [4] и др. Однако хозяйственные риски на автомобильном транспорте изучены специалистами по экономике автомобильного транспорта относительно мало, по сравнению с рисками, составляющими предмет логистики и других наук, изучающих автомобильный транспорт. Среди многочисленных работ по этой проблеме можно указать на исследования В.А. Логинова [5], Г.И. Пустинской [6] и О.А. Пешковой [7].

В этих работах даны различные определения рисков, рассмотрены производственные и некоторые другие виды экономических рисков. Однако проблема хозяйственных рисков на автомобильном транспорте изучена недостаточно глубоко, поскольку имеет место разрозненность научных представлений о методах оценки и управлении хозяйственными рисками автотранспортных организаций.

Целью статьи является обоснование классификации экономических рисков на автомобильном транспорте и их оценка с учетом отраслевых особенностей хозяйственных рисков автотранспортных организаций в условиях неопределенности рыночной конъюнктуры.

В современных условиях для того, чтобы быть устойчиво конкурентоспособным и получать стабильный доход транспортные организации должны принимать стратегические и тактические решения в условиях неустойчивости и неопределенности. В этой связи особую актуальность приобретает изучение сущности и содержания категории «хозяйственный риск».

Существует ряд разнообразных толкований и определений данной категории. Проведенные исследования показали, что различные определения хозяйственного риска не противоречат, а в какой-то степени дополняют друг друга. В них есть несколько общих характерных черт, присущих данной категории: хозяйственный риск непосредственно связан с принятием управленческих решений, которые осуществляются в условиях неопределенности; каждое альтернативное решение имеет собственную вероятность; риск связывают с возможностью понести потери или убытки.

Однако, кроме вышеперечисленных, при определении категории «хозяйственный риск» следует учесть еще несколько принципиально важных моментов.

Во-первых, хозяйственный риск – это не только возможность потерь, но и возможность выигрыша. В связи с этим хозяйственный риск имеет две стороны: прямую – в случае благоприятных последствий приня-

того решения - получение дополнительного выигрыша, и обратную в случае неблагоприятных последствий - получение убытков.

Во-вторых, неопределенная ситуация не обязательно создает хозяйственный риск. Рисксовая ситуация создается применительно к тем или иным индивидуумам или группам людей, принимающим решения, только тогда, когда принятые решения будут отрицательно влиять на результаты хозяйственной деятельности. Хозяйственный риск на автомобильном транспорте - это возможность несоответствия характеристик экономического состояния объекта (автотранспортной организации или иной хозяйственной единицы автотранспортной отрасли) ожидаемым (альтернативным) значениям с точки зрения лица, принимающего решения.

Основными особенностями хозяйственных рисков на автомобильном транспорте являются: высокая степень неопределенности качества услуг и состояния средств труда, связанная с технологией. Частично она объясняется влиянием множества случайных факторов, вызванных течением основного технологического процесса (перевозок) вне территории автотранспортной фирмы; большая изменчивость условий, вызываемая особенностями предмета труда: разнообразием и непостоянством клиентуры и номенклатуры грузов. Это особенно характерно для наиболее универсального вида перевозок - автомобильного транспорта, обладание свойством перемещения в пространстве и времени. Причем, риски перемещаются не только в физическом пространстве, но и переносятся в процессе перевозок на различных экономических агентов (грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, экспедитор и т.п.); сравнительно низкая, по сравнению с другими видами транспорта, подверженность рискам экономической неэффективности функционирования. Это обусловлено высокой эффективностью перевозок на короткие расстояния, гибкой технологией, сравнительно низкой фондоемкостью перевозочного процесса; высокие темпы морального износа основных фондов, что приводит к высоким издержкам.

Особенности функционирования автотранспорта региона как социально-экономической системы определяют и методы оценки хозяйственных рисков, которые следует использовать при принятии программ развития автомобильного транспорта региона. К ним относятся:

1. Метод оценки метауровневых (отраслевых) автотранспортных хозяйственных рисков, субъектами которых являются все участники рынка автомобильных перевозок. Они возникают из-за несоответствия ожидаемых или плановых результатов этого рынка: степени монополизации и концентрации капитала; эластичности и других характеристик спроса и предложения в отрасли; темпов инфляции и устойчивости тарифов; сбалансированности рынка; качества услуг; доступности каналов продвижения услуг; качества рабочей силы и уровня занятости в отрасли; уровня совершенства правовых основ бизнеса и оптимальности налоговой политики; политической и социальной стабильности в отрасли; ликвидности и платежеспособности транспортных организаций; темпов научно-технического прогресса в технологиях; состояния материально-технической базы; инвестиционной привлекательности отрасли и др.

Отраслевые автотранспортные риски зависят от изменения ликвидности имущества транспортных организаций отрасли, возраста капитала, фондовооруженности труда, амортизационной политики и т.д., что в совокупности влияет на эффективность работы, мобильность капитала в отрасли и другие отраслевые показатели. Для правильной оценки этих рисков необходимо на основе ретроспективного анализа определить тенденцию развития парка автомобилей по видам деятельности за ряд лет и их модельные значения (тренды). На основе проведенного анализа установлено, что отклонения от тренда роста численности автомобильного парка наиболее существенны для парка легковых автомобилей (среднее квадратичное отклонение от тренда 0,6 тыс. а/м.), что может быть объяснено влиянием на этот показатель движения рынка легковых автомобилей, значительным сегментом которого являются домашние хозяйства, у представителей которых могут быть весьма изменчивые предпочтения. Риск отклонения от тенденции в меньшей степени характерен для парка грузовых автомобилей (среднее квадратичное отклонение от тренда 0,35 тыс. а/м.), что объясняется менее эластичным спросом на рынке товаров производственного назначения, каковым в основном является рынок грузовиков. Монопольное положение государственного сектора на рынке автобусных услуг влияет на стабильность развития и незначительный риск отклонения от тенденции очень медленного развития автобусного парка автомобилей (среднее квадратичное отклонение от тренда 0,15 тыс. а/м.).

2. Метод оценки региональных автотранспортных хозяйственных рисков. Эти риски связаны с проблемой экономической эффективности существования самого автомобильного транспорта как вида деятельности региона. Предполагается, что функционирование автотранспорта экономически более или менее эффективно на некотором отрезке времени сейчас и в будущем. Возможность отклонения тех или иных параметров

данной гипотезы от их ожидаемых значений составляет данный вид автотранспортных хозяйственных рисков, объектом которых является автомобильный транспорт как вид хозяйственной деятельности в масштабах региона. Здесь субъектом выступают различные сообщества в лице отраслей и физических лиц. В региональной транспортной системе возникновение рисков определяется неоптимальностью принимаемых решений, влияющих на развитие и функционирование автомобильного транспорта (например, решений о долгосрочных инвестициях в развитие автомобилестроения и автодорожного комплекса в рамках региона), из-за возможной их экономической неэффективности (например, возможности отклонения среднего по отрасли уровня нормы прибыли от ожидаемых или приемлемых значений). Поэтому с целью изучения региональных рисков предложена схема анализа динамики производственных рисков на примере деятельности автомобильного транспорта АР Крым в целом и отдельно по видам перевозок (табл. 1). Анализ данных по автомобильному транспорту АР Крым, представленный в таблице 1., показал, что среднесписочное число автомобилей является достаточно колеблемым показателем, несмотря на запланированные решения руководства.

Таблица 1.

Динамика технико-экономических показателей и оценка уровня производственного риска автомобильного транспорта АР Крым

Показатели	Значения					Риск отклонения технико-экономических показателей от тренда (%)
	2000	2001	2002	2003	2004	
Среднесписочное число а/м, тыс. шт.	39,5	36,2	33,0	31,6	29,9	
Модельные значения (тренд), тыс. а/м	39,78	35,62	33,2	31,47	30,13	
Отклонения от тренда, тыс. а/м	-0,28	0,58	-0,2	0,13	-0,23	0,9
в т.ч. грузовые	27,8	25,0	22,1	20,5	18,9	
Модельные значения (тренд), тыс. а/м	28,19	24,33	22,07	20,47	19,23	
Отклонения от тренда, тыс. а/м	-0,39	0,67	0,03	0,03	-0,33	1,6
Автобусы, тыс. а/м	5,9	5,7	5,4	5,0	4,8	
Модельные значения (тренд), тыс. а/м	6,02	5,54	5,26	5,06	4,9	
Отклонения от тренда, тыс. а/м	-0,12	0,16	0,14	-0,06	-0,1	2,2
Легковые, тыс. а/м	5,8	5,5	5,5	6,1	6,2	
Модельные значения (тренд), тыс. а/м	5,74	5,58	5,62	5,86	6,3	
Отклонения от тренда, тыс. а/м	0,06	-0,08	-0,12	0,24	-0,1	2,2

В целом по автомобильному рынку риск отклонения от тренда среднесписочного числа автомобилей составляет 0,9%, по легковому парку 2,2%, по автобусному 2,2%, а по грузовому парку – 1,6%. Причины такой ситуации те же, что и у общей тенденции - отсутствие воспроизводства основных фондов. Данный анализ производственных рисков показал, что риск, связанный с изменениями основных фондов острее всего выражен для парка легковых автомобилей и автобусов, что отражает как тенденции физического износа машин, так и приоритеты транспортных организаций региона.

3. Метод оценки макроуровневых автотранспортных хозяйственных рисков. Эти риски связаны с отклонениями параметров развития регионального транспорта в масштабах национальной экономики, с учетом развития смежных отраслей, от их ожидаемых или планируемых значений. Здесь большую роль играют факторы, определяющие тенденции развития инфраструктуры автомобильного транспорта, состояния дорожного фонда, темпы научно-технического прогресса в автомобилестроении, дорожном строительстве, безопасности движения, и транспортно-экспедиционном обслуживании. Источники и субъекты риска, его оценка и управление им аналогичны случаю региональных рисков, но с учетом национального масштаба.

Например, вариация среднегодовых значений доли каждого вида перевозок в общем объеме перевозок

пассажиры характеризует степень возможности отклонений емкости занятого сегмента рынка относительно среднего уровня, т.е. риск колебаний емкости рынка перевозок, которые (колебания), в свою очередь, влияют на число транспортных организаций региона, на конкурентоспособность пассажирского автомобильного транспорта среди прочих видов транспорта и, следовательно, на его экономическую эффективность - с учетом возможности ее достижения (рис.1, рис. 2).

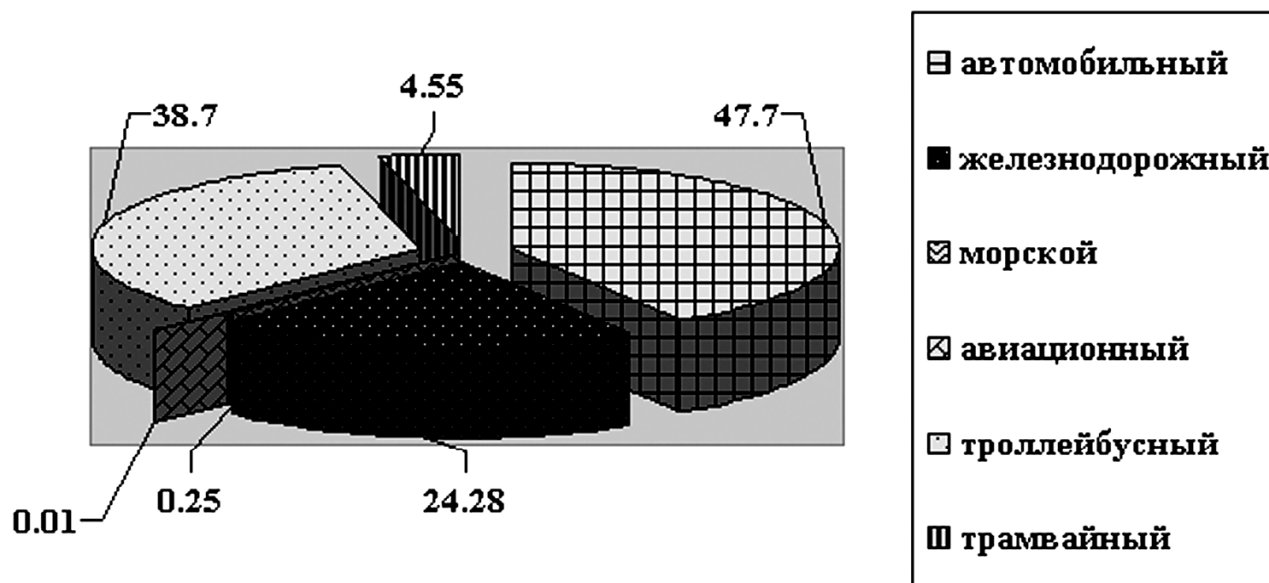


Рис. 1. Структура рынка пассажирских перевозок АР Крым по средним объемам перевозок в 2000 - 2004 гг.

Рис. 2 отображает структуру рынка пассажирских перевозок АР Крым, оцененную по средним объемам перевозок в 2000-2004 гг. на основе данных Главного управления статистики АР Крым. На рис. 3 представлены риски колебания доли сегментов рынка пассажирских перевозок для автомобильного и других видов транспорта (т.е. вариация доли каждого вида транспорта на рынке пассажирских перевозок в % от среднего уровня этой доли за период).

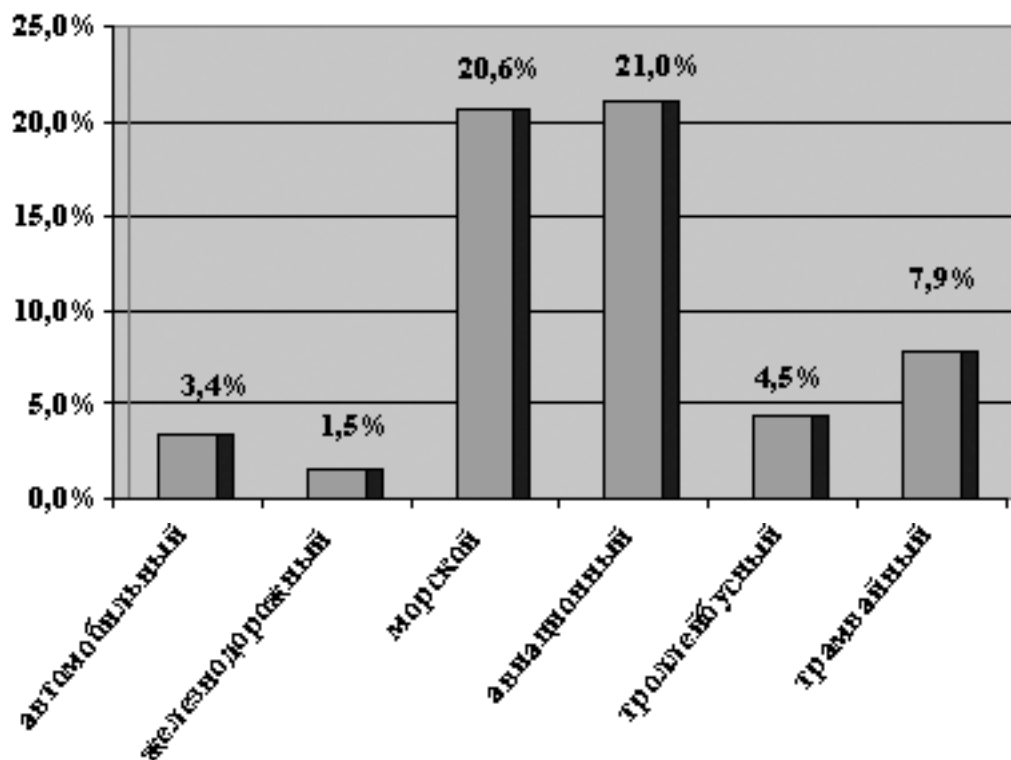


Рис.2. Вариация доли различных видов транспорта на рынке пассажирских перевозок АР Крым по данным за 2000-2004 гг. в % от соответствующих средних уровней.

Из рис. 2 можно сделать вывод, что для автомобильного транспорта, преобладающего на рынке перевозок пассажиров, значительные по абсолютной величине изменения объема рыночного сегмента несущественно влияют на изменения доли на рынке, в отличие от всех других видов пассажирского транспорта, особенно морского и авиационного, сегменты которых в натуральном измерении незначительны, и даже небольшие колебания объемов перевозок составляют весьма значительную их часть. Это свидетельствует об устойчивом положении автомобильного транспорта на рынке пассажирских перевозок, что позволяет принимать решения на разных уровнях управления, адекватные реальному положению дел, например, при планировании инвестиций в автотранспортный комплекс АР Крым.

Для оценки хозяйственных рисков в процессе их учета при принятии управленческих решений предлагаются методы оценки хозяйственных рисков на основе классификации их видов и причин возникновения:

1. Метод оценки риска экономической неэффективности функционирования автомобильного транспорта как отрасли (событие R1). Причинами возникновения данного вида риска могут быть: неприемлемые для автотранспортного предприятия условия договора (например, тарифы) - событие B11; уменьшение объемов перевозок автомобильным транспортом (по сравнению с другими видами транспорта) - событие A11; увеличение цен на горюче-смазочные материалы - событие B12; изменение ставок налогообложения - событие B13; повышение уровня инфляции - событие B14; уменьшение спроса на услуги автотранспорта - событие A12.

Тогда вероятность наступления события R1 можно определить следующим образом:

$$P(R1) = P(A_{11} + B_{12} + \dots + B_{1q_1} + A_{1q_1}) = \sum_{j=1}^{q_1} P(A_{1j} + B_{1q_1}); \quad (1)$$

где q_1 — количество учитываемых причин появления события R1, A_{ij} — внутренние причины возникновения данного риска, B_{ij} — внешние причины данного риска.

2. Метод оценки риска снижения объемов реализации транспортных услуг (событие R2). Причинами появления данного вида риска могут быть: физическое старение подвижного состава автомобильного парка - событие A21; ухудшение качества оказываемых услуг - событие A22; повышение цен и тарифов на услуги автотранспорта - событие A23; потеря выгодных контрактов - событие A24; противодействия конкурентов - событие B21; снижение уровня предпринимательской активности в регионе - событие B22.

Тогда вероятность наступления события R2 выражается следующим образом:

$$P(R2) = P(A_{21} + B_{21} + \dots + B_{2q_1} + A_{2q_2}) = \sum_{j=1}^{q_2} P(A_{2q_2} + B_{2q_1}); \quad (2)$$

где q_2 - количество учитываемых причин появления события R2

3. Метод оценки риска физического и морального износа основных фондов транспортной организации (событие R3). Причинами появления данного вида риска могут быть: несовершенный механизм финансирования автотранспортных организаций - событие B31; преобладание автомобилей, срок эксплуатации которых превышает 10 лет – событие A31; отказ оборудования - событие A32; отсутствие (несвоевременность) поставок запасных частей - событие B32; повышение цен на запчасти - событие B33; разрыв хозяйственных связей с постоянными поставщиками - событие A33; замедление темпов списания единиц подвижного состава - событие A34.

Тогда вероятность наступления события R3 можно определить по следующей формуле:

$$P(R_3) = P(A_{31} + B_{31} + \dots + B_{3q_3} + A_{3q_3}) = \sum_{j=1}^{q_3} P(A_{3j} + B_{3q_1}); \quad (3)$$

где q_3 - количество учитываемых причин появления события R3.

4. Метод оценки риска неполучения внешних инвестиций и кредитов (событие R4). Причинами появления данного вида риска могут быть: невыгодные условия инвестирования (кредитования) - событие B41; распространение негативной информации о фирме - событие B42;

ухудшение общей экономической ситуации в регионе (государстве) - событие В43; недостаточная реклама - событие А41; падение курса акций предприятия - событие А42.

Тогда вероятность наступления события R4. выразится следующей формулой:

$$P(R4) = P(A_{41} + B_{41} + \dots + B_{4j} + A_{4q_4}) = \sum_{j=1}^{q_4} P(A_{4j} + B_{4j}); \quad (4)$$

где q_4 - количество учитываемых причин появления события R4.

5. Метод оценки риска срыва собственных хозяйственных планов или инновационных проектов (событие R5). Причинами появления данного вида риска могут быть: недостаток финансовых средств - событие А51; снижение уровня предпринимательской активности в регионе - событие В51; малокомпетентная работа управленческих и других служб - событие А52; ошибки при принятии решений - событие А53; непредвиденные изменения в отношениях с хозяйственными партнерами - событие В52; плохие погодные условия - событие В53; технические аварии - событие А54; утечка квалифицированных кадров - событие А55; забастовки - событие А56.

Тогда вероятность наступления события R5:

$$P(R5) = P(A_{51} + B_{51} + \dots + B_{5j} + A_{5q_5}) = \sum_{j=1}^{q_5} P(A_{5j} + B_{5j}); \quad (5)$$

где q_5 - количество учитываемых причин появления события R5

6. Метод оценки риска неверного прогнозирования ситуации или получение неверных данных (событие R6). Причинами появления данного вида риска могут быть: неоптимальное распределение финансов при планировании - событие А61; отсутствие непрерывного прогнозирования рыночной среды - событие А62; плохой рыночный мониторинг - событие А63; противодействие конкурентов - событие В61; использование дезинформации - событие А64; нестабильность налоговой политики государства - событие В62; низкий уровень управления предприятием - событие А65.

Тогда вероятность наступления события R6:

$$P(R6) = P(A_{61} + B_{61} + \dots + B_{6q_6} + A_{6q_6}) = \sum_{j=1}^{q_6} P(A_{6j} + B_{6q_6}); \quad (6)$$

где q_6 - количество учитываемых причин появления события R6.

7. Метод оценки риска неэффективности действующей организационной структуры предприятия (событие R 7). Причиной появления данного вида риска могут быть: устаревшая или неверно спроектированная организационная структура предприятия - событие А71; отсутствие квалифицированных управленческих кадров - событие А72; ошибки менеджеров - событие А73; отсутствие службы маркетинга - событие А74; отсутствие внедрения новых способов организации труда - событие А75;

Тогда вероятность наступления события R 7:

$$P(R 7) = P(A_{71} + B_{71} + \dots + B_{7q_7} + A_{7q_7}) = \sum_{j=1}^{q_7} P(A_{7j} + B_{7q_7}); \quad (7)$$

где q_7 - количество учитываемых причин появления события R7.

ВЫВОДЫ

Таким образом, предложенная классификация рисков и методы их оценки учитывают особенности функционирования транспортных организаций и могут служить основой для разработки механизма формирования управленческих решений в современных динамичных условиях хозяйствования. Так как актуальность проблемы учета хозяйственных рисков в деятельности транспортных организаций не вызывает сомнений, то дальнейшие исследования будут направлены на создание экономико-математической модели управления рисками транспортных организаций на этапе принятия управленческих решений.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Васильев Н. М. К вопросу о критерии экономической эффективности автомобильного транспорта // Проблемы повышения эффективности автомобильного транспорта - М.: Транспорт, 1988. - с. 5-16.
2. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте. - М.: Транспорт, 1990. – 235 с.
3. Менеджмент на транспорте в условиях рынка / Миротин Л. Б., Быков А. М., Мещеряков В. О., Мишина И. Е., Никулина Е. В., Павлов А. В.. - М.: ЭКМИ, 1995. - 151 с.
4. Тихомиров Е.Ф. Характеристики продукции автомобильного транспорта и их отражение в тарифах // Совершенствование хозяйственного механизма автомобильного транспорта и дорожного хозяйства: Сб. науч. тр. - М.: МАДИ, 1984. - с.17-23.
5. Логинов В. А. Обоснование выбора управленческих решений с учетом риска на автотранспортном предприятии: Автореф. дисс. канд. эконом. наук. - М.,- 1994. -18 с.
6. Пустинская Г.И. Планирование работы грузового автотранспортного предприятия в условиях хозяйственного расчёта с учётом факторов риска: Автореф. дисс. канд. эконом. наук. - М., МАДИ, 1990. – 18с.
7. Пешкова О. А. Управление риском предпринимательской деятельности на грузовом автомобильном транспорте. Автореф. дис... канд. эконом. наук - М.: МАДИ (ТУ), 1996. -18 с.
8. Статистический сборник « Транспорт и связь Крыма», - Симферополь: ГКСУ ГКС АРК, 2004.