

казенных учреждений, единый план счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций, внедрение которого позволит существенно сэкономить бюджетные средства, соответствовать потребностям пользователей бухгалтерской (финансовой) отчетности и уровню развития науки и практики бухгалтерского учета.

Библиографический список

1. **Российская Федерация.** Законы. «Об образовании в Российской Федерации»: федер. закон: принят Гос. Думой 29 дек. 2012 г. № 273-ФЗ // Российская газета. – 2012. – 31 дек., № 303. – С. 2.

2. **Российская Федерация.** Законы. «О бухгалтерском учёте»: федер. закон: принят Гос. Думой 6 дек. 2011 г. № 402-ФЗ // Офиц. материалы для бухгалтера. Комментарии и консультации. – 2012. – № 2.

3. **Приказ** Минфина РФ от 01.12.2010 г. № 157н «Об утверждении единого плана счетов бухгалтерского учета для органов государственной власти (государственных органов), органов

местного самоуправления, органов управления государственными внебюджетными фондами, государственных академий наук, государственных (муниципальных) учреждений и Инструкции по его применению» с изменениями, внесенными приказом Минфина России от 12 октября 2012 г. № 134н. – М.: КНОРУС, 2011. – 112 с.

4. **Приказ** Минфина от 06.12.2010 г. № 162н «Об утверждении плана счетов бюджетного учета и инструкции по его применению» // Российская газета. – 2011. – 24 февр., № 26. – С. 13.

5. **Приказ** Минфина от 16.12.2010 г. № 174н «Об утверждении плана счетов бухгалтерского учета бюджетных учреждений и Инструкции по его применению» // Российская газета. – 2011. – 24 февр., № 39. – С. 3.

6. **Приказ** Минфина от 23.12.2010 г. № 183н «Об утверждении плана счетов бухгалтерского учета автономных учреждений и Инструкции по его применению» // Российская газета. – 2011. – 5 мар., № 47. – С. 9.

7. **Указания** о порядке применения бюджетной классификации РФ: утв. приказом Минфина РФ от 21.12.2011 г. № 180 // Российская газета. – 2011. – 21 дек., № 80.

УДК 656

М. Г. Капитульский, Н. К. Румянцев

Петербургский государственный университет путей сообщения

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИЕ РИСКИ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ БИЗНЕСОМ

Рассмотрены основные факторы предпринимательских рисков в сфере управления транспортным бизнесом.

Предложены методы управления с целью предотвращения рисков. Предложенный подход к предпринимательским рискам в сфере управления транспортным бизнесом связан с пересмотром приоритетов управления данным сектором экономики.

Рассмотрены фундаментальные принципы, выработанные для руководства субъекту управления. Определены основные внешние и внутренние факторы риска, приемы для их снижения.

управление, транспорт, факторы риска.

Введение

Отсутствие адаптированных к российским условиям подходов к построению си-

стемы риск-менеджмента является одним из основных препятствий для его встраивания в процесс управления компанией. Это подтверждает целый ряд исследований, много-

численных опросов и опыт специалистов-практиков. Очевидно, что необходимость управления рисками признается практически всеми руководителями и тем не менее явно ощущается недостаток формализованных методик и процедур риск-менеджмента.

Общеизвестно, что для обеспечения эффективной деятельности компании в долгосрочной перспективе система целей компании должна включать цели роста, развития, финансового результата и уровня риска. Необходимость первых трех элементов системы целей осознана собственниками и менеджерами давно.

Тема риска в управлении стала актуализироваться в последнее десятилетие и только в настоящее время осуществляется постепенный переход к новой модели риск-менеджмента и смена парадигмы управления. Претерпевают изменения концепция риска, научная база, концептуальная модель управления и управленческие механизмы. Как отражение этой новой идеологии сформировалась концепция корпоративного риск-менеджмента, разработанная зарубежными специалистами и практиками в области экономики и менеджмента, целью которой является обеспечение стратегической защиты от рисков и повышение потенциала создания стоимости, а функциями – планирование, организация, стимулирование, контроль. Новая парадигма управления предполагает расширение принципов риск-менеджмента и применение новых методов и инструментов диагностики и управления рисками [1].

Анализ работ отечественных и зарубежных авторов в области управления рисками показывает их разнонаправленность, а попытки их систематизации наталкиваются на множество спорных моментов. Вместе с тем нельзя не отметить, что теория и практика управления риском в транспортном бизнесе выработали ряд фундаментальных принципов, которыми следует руководствоваться субъекту управления, это принципы:

– максимизации, предусматривающий стремление к наиболее полному охвату риско-

вых экспозиций и обуславливающий уменьшение степени неопределенности;

– минимизации, означающий сведение к минимуму как спектра возможных рисков, так и степени их влияния на деятельность компании;

– адекватности, выражающийся в осознанной и быстрой реакции на изменения, вызванные ситуацией риска и возможностью его возникновения;

– действия, отражающий сознательное желание субъекта принимать решения в условиях неопределенности и риска [2].

В любом виде бизнеса существует набор определенных параметров, которые показывают способность к достижению целей в области развития, окупаемости и рентабельности. Предпринимательские риски могут быть определены как вероятное уменьшение количественных и ухудшение качественных показателей бизнеса [3].

Внешние факторы риска – это такие явления, события, организации и люди, которые извне влияют на бизнес и являются причинами вероятных потерь.

Полную и точную картину влияния внешних факторов на транспортный бизнес составить практически нереально, так как ситуация на рынке и в мире постоянно меняется. Можно лишь выделить основные факторы и оказать на них нужное воздействие.

Основными внешними факторами являются:

- 1) фактор конкуренции;
- 2) региональная экономическая ситуация;
- 3) национальная экономическая ситуация;
- 4) техногенные ситуации;
- 5) природные катаклизмы;
- 6) социальные ситуации;
- 7) политическая ситуация;
- 8) ситуация на финансовых рынках;
- 9) правовая ситуация в сфере бизнеса;
- 10) криминогенность.

Внутренние факторы риска – это причины предпринимательских потерь внутри бизнеса.

Внутренние причины рисков в основном появляются из-за несовершенства структуры транспортной фирмы, ошибок в управлении

бизнесом, недостаточности мотивации на добросовестный труд у персонала, а в редких случаях даже намеренное вредительство, воровство, предательство сотрудников [4].

Перечислим несколько внутренних факторов рисков транспортного бизнеса:

- 1) операционно-технологические;
- 2) административно-управленческие;
- 3) инженерно-научные;
- 4) организационно-структурные;
- 5) криминального свойства;
- 6) человеческий фактор.

В зависимости от возможного результата риски можно разделить на две большие группы: чистые и спекулятивные.

Чистые риски означают возможность получения отрицательного или нулевого результата. К этим рискам относятся:

- 1) естественно-природные;
- 2) экологические;
- 3) политические;
- 4) транспортные;
- 5) коммерческие (имущественные, производственные, торговые).

Спекулятивные риски выражаются в возможности получить как положительный, так и отрицательный результат. К этим рискам относятся, например, финансовые риски, являющиеся частью коммерческих рисков.

Методы управления рисками в транспортном бизнесе весьма разнообразны: избегание их, удержание, передача, снижение степени.

Избегание риска означает простое уклонение от мероприятия, связанного с риском. Однако избегание риска для инвестора зачастую означает отказ от прибыли.

Удержание риска – это оставление риска за инвестором, т. е. на его ответственности. Так, инвестор, вкладывая венчурный капитал, заранее уверен, что он может за счет собственных средств покрыть возможную потерю венчурного капитала.

Передача риска означает, что инвестор передает ответственность за риск кому-то другому, например страховой компании.

Для понижения степени риска применяются различные способы.

1. Диверсификация – процесс распределения инвестируемых средств между различ-

ными объектами вложения капитала, которые непосредственно не связаны между собой, с целью снижения степени риска и потерь доходов. Диверсификация позволяет избежать части риска при распределении капитала между разнообразными видами деятельности.

2. Получение дополнительной информации о выборе и его результатах.

3. Лимитирование – установление лимита, т. е. предельных сумм расходов, продажи, кредита и т. п. Лимитирование является важным приемом снижения степени рисков.

4. Самострахование означает, что предприниматель предпочитает подстраховаться сам, нежели покупать страховку в страховой компании.

5. Страхование выражается в том, что инвестор готов отказаться от части доходов, чтобы избежать риска, т. е. готов заплатить за снижение степени риска до нуля [5].

При выборе конкретного средства разрешения риска транспортное предприятие должно исходить из следующих принципов:

- нельзя рисковать больше, чем это может позволить собственный капитал;
- нельзя рисковать многим ради малого;
- следует предугадывать последствия риска [6].

Завершающим этапом анализа средств снижения риска является определение общего плана управления риском проекта. Этот план должен включать: результаты идентификации всех областей риска проекта, перечень основных идентификаторов риска в каждой области; результаты рейтинговой оценки индикаторов риска, отражающих их значимость для достижения целей проекта; результаты статистического анализа риска, анализа чувствительности и глобального анализа риска принятия проекта; рекомендуемые стратегии снижения риска в каждой сфере деятельности, связанной с реализацией проекта; перечень процедур, обеспечивающих мониторинг рисков предпринимательского проекта.

Влияние рисков будет неизменно сказываться на всех сторонах работы компании, значительно ухудшая его финансовое положение, производственные, сбытовые воз-

возможности, способность отвечать по своим обязательствам и т. п.

По данным таблицы, разница объемов грузоперевозок без учета принципов по управлению риском и объема грузоперевозок с учетом принципов составляет 16427,3 млн т, а разница по объемам пассажирских перевозок составляет 29 619,9 млн человек.

Основные данные взяты из «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», а также вычислены путем анализа потерь и убытков транспортных компаний за указанный период времени. Уделяя должное внимание принципам управления рисками, о которых говорится выше, можно избежать большого количества потерь сразу по нескольким направлениям, на что указывает рисунок. Он показывает, что дает минимизация основных факторов риска, особенно влияющих на успех предприятия, таких как фактор конкуренции, фактор техногенных ситуаций, человеческий фактор, фактор природных катаклизмов, фактор криминального свойства и организационно-структурные

факторы; методами удержания, избегания и страхования рисков (см. рис.).

Заключение

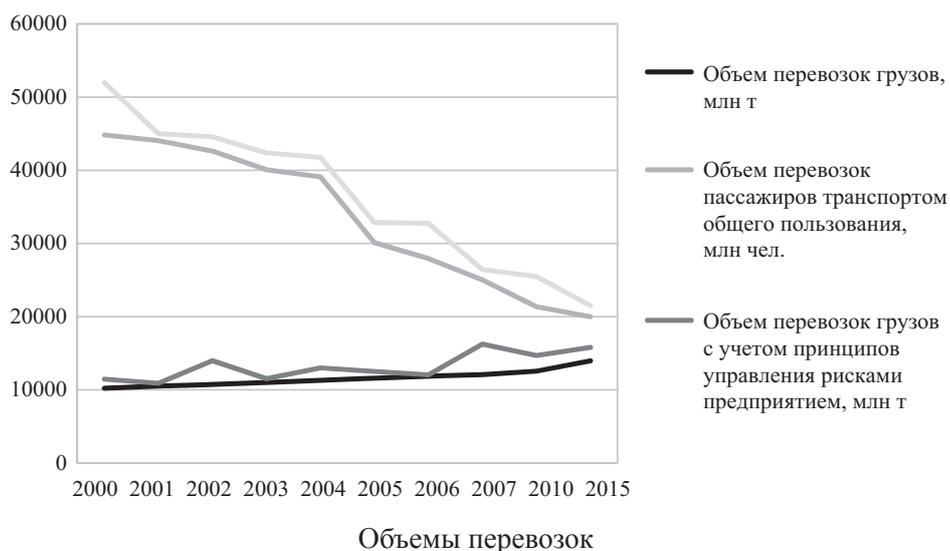
Вышеизложенное подтверждает актуальность и необходимость создания на предприятии эффективной системы управления рисками и мониторинга рынка сбыта.

Транспортное предприятие, заинтересованное в снижении возможных потерь, связанных с рисками, должно:

- оценить возможные убытки, связанные с рисками;
- принять решение о том, соглашается ли оно на определенные риски, т. е. несет ответственность по ним, отказывается от них или передает часть или всю ответственность по ним другим субъектам;
- по тем рискам или той части рисков, которые остаются, фирма должна разработать программу управления ими, основной целью которой является снижение возможных потерь.

ТАБЛИЦА. Статистика объема перевозок

Год	Объем перевозок грузов, млн т	Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования, млн чел.	Объем перевозок грузов с учетом принципов управления рисками предприятием, млн т	Объем перевозок пассажиров с учетом принципов управления рисками предприятием, млн чел.
2000	10 217,6	44 835,3	11 448,9	51 983,1
2001	10 502,4	44 041	10 892,1	45 001,4
2002	10 721,3	42 608	13 984,5	44 569,5
2003	10 964	40 067,9	11 529,7	42 378
2004	11 299	39 107,6	12 988,3	41 767,5
2005	11 606,1	30 109,2	12 506,8	32 864
2006	11 821,3	27 942,2	12 056	32 740,9
2007	12 068,8	25 023,2	16 239,4	26 421,7
2010	12 544,3	21 357,8	14 689,2	25 474,5
2015	13 960,6	19 988,5	15 797,8	21 500
Итого	115 705,4	335 080,7	132 132,7	364 700,6



Метод уклонения от рисков заключается в отказе от ненадежных партнеров и рискованных проектов.

Полное устранение риска невозможно в силу целого ряда причин как объективного, так и субъективного характера (например, отсутствие полной информации, постоянны изменения конкретного рынка). Несмотря на значительный потенциал потерь, который несет в себе риск, он является источником возможной прибыли [7].

Не нужно забывать, что риски присутствуют на протяжении всего времени существования предприятия и что предпринимательства без риска не бывает. Просто необходимо научиться правильно оценивать степень рисков и вовремя принимать решения по их предотвращению и устранению.

Таким образом, транспортным компаниям на стадии разработки классификации рисков целесообразно разделить их на категории в зависимости от источников возникновения, направления деятельности (бизнес-процессы), учитывать сферу возникновения рисков, длительность и степень их воздействия.

Библиографический список

1. Развитие института предпринимательства и предпринимательские риски в транспортном комплексе : автореф. дис. ... канд. экон. наук / В. С. Горин. – М., 2011. – 28 с.
2. Формирование системы управления рисками транспортных предприятий / К. Т. Джурбаев, П. В. Шеметов // Успехи современного естествознания. – 2011. – № 12. – С. 640–644.
3. Риск-менеджмент организации / Н. Б. Ермазова. – М. : Альфа-Пресс, 2009. – 240 с.
4. Управление рисками в транспортно-логистическом бизнесе / Г. А. Левиков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cprspb.ru/bibl/economi/41.htm>.
5. Принцип системности, системный подход и общая теория систем / В. Н. Садовский // Системные исследования. – М. : Наука, 1978. – 389 с.
6. Управление процессами в транспортно-логистических системах / Под ред. А. Г. Некрасова. – М. : МАДИ, 2011. – 127 с.
7. Проблемы риска в управленческой деятельности / В. В. Черкасов. – М. : Спутник, 2009. – 320 с.