

## ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ

Михалев В.Д.

*Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск,  
e-mail: weniainm@gmail.com*

Традиционные методы менеджмента не обеспечивают ожидаемого эффекта в управлении транспортными предприятиями, поскольку ориентированы, в большей степени, на относительно стабильную рыночную среду развитых стран. В настоящее время наблюдается существенное влияние рисков на деятельность российских транспортных предприятий. Управление риском транспортного предприятия основывается на концепции приемлемого риска, постулирующего возможность рационального воздействия на уровень риска, доведения и удержания этого уровня в допустимых границах. В статье исследуются подходы к определению экономической природы риска на транспорте, модель формирования поведения системы на основе формирования представлений о риске, предлагаются общая концепция и функциональная модель формирования системы управления рисками транспортного предприятия, конечной целью которой является обеспечение устойчивого функционирования транспортного предприятия.

**Ключевые слова:** риск, транспортное предприятие, система управления

## CREATION OF A SYSTEM OF RISK MANAGEMENT OF TRANSPORT ENTERPRISES AND ORGANIZATIONS

Mikhalev V.D.

*Siberian State University of means of communication, Novosibirsk, e-mail: weniainm@gmail.com*

Traditional management methods do not provide the desired effect in the management of transport enterprises, as targeted, more so at a relatively stable market environment developed countries. Currently there is a significant risk to the Russian transport industry. Risk management of transport enterprises based on the concept of acceptable risk, postulating the possibility of the sound effects on the level of risk, bringing and retaining that level within acceptable boundaries. This article explores approaches to measuring the economic nature of the risk in transport behaviour model system based on formation of risk perceptions, it is proposed that the general concept and functional model of risk management system of transport enterprises, whose ultimate goal is to ensure the sustained operation of the transport enterprises.

**Keywords:** the risk, transport enterprise, management system

В условиях современной российской действительности традиционные методы менеджмента не обеспечивают ожидаемого эффекта, поскольку ориентированы, в большей степени, на относительно стабильную рыночную среду развитых стран. Увеличение динамики внешней среды, уменьшение времени, отпущенного на принятие и выполнение решений, увеличение степени эксплуатации доступных ресурсов и обострение конкуренции предъявляют повышенные требования к системе управления транспортным предприятием. Требуется синтезировать обновление существующих систем управления, быстро реагируя на изменяющиеся условия рыночной среды. Встает вопрос о поиске критериев, по которым возможно было бы искать новую функцию управления. Правомерно утверждать, что одним из таких критериев может стать уровень риска.

Риски оказывают как деструктивное, так и конструктивное воздействие на управление организацией. Влияние рисков может вынудить субъект управления принять излишне осторожную стратегию уклонения от рисков, сдерживающую развитие объекта управления. Однако неопределенность

окружающей среды и принятие риска является дополнительным резервом развития транспортного предприятия и стимулирует к принятию решений, ориентированных на высокий, но оправданный риск.

В настоящее время наблюдается существенное влияние рисков на деятельность транспортных предприятий, а практических рекомендаций и научно обоснованных методов управления рисками явно недостаточно. В связи с этим исследование экономической природы риска на транспорте, классификация факторов, влияющих на уровень рисков, оценка экономических последствий их возникновения, разработка методик анализа и прогнозирования рисков, выработка методов управления и минимизации последствий рисков являются весьма актуальными вопросами.

Понятия неопределенности и риска составляют предмет исследования в целом ряде естественных и гуманитарных наук. Наиболее существенный вклад в развитие экономического аспекта теории риска внесли представители классической, неоклассической и кейнсианской экономической школы.

В классической теории предпринимательского риска (Дж. Милль, Н.У. Сениор)

он отождествляется с математическим ожиданием потерь, которые могут произойти в результате выбранного решения. Риск здесь ни что иное, как ущерб, который наносится осуществлением данного решения [5]. В 30-е годы нашего столетия экономисты А. Маршалл и А. Пигу разработали основы неоклассической теории предпринимательского риска, согласно которой при одинаковом размере потенциальной прибыли предприниматель выбирает вариант, связанный с меньшим уровнем риска. Таким образом, представители неоклассической теории риска обосновали позицию «противников риска», считающих, что участие в азартных играх, лотереях, пари – невыгодно [4].

Дж.М. Кейнс, напротив, обратил внимание на склонность предпринимателей принимать большой риск ради получения большей ожидаемой прибыли. Кроме того, им обоснована необходимость введения «издержек риска» для покрытия возможного отклонения действительной выручки от ожидаемой, а также выделены три основных вида риска, которые целесообразно учитывать в экономической жизни (риск предпринимателя или заемщика, риск кредитора и риск, связанный с возможным уменьшением ценности денежной единицы) [1].

Фундаментальный подход к категории риска представлен Ф. Найтом в работе «Риск, неопределенность и прибыль». Он различает два вида рисков: риски, объективная вероятность которых исчислима, и которые могут

быть застрахованы (такие риски становятся статьей издержек производства, вычитаемой из прибыли); и риски, объективная вероятность которых неисчислима, которые объясняют существование специфического дохода предпринимателей [6].

Предпринимательский риск – это многоаспектная категория, отражающая процесс подготовки и принятия решения в условиях неопределенности осуществления предпринимательской деятельности, возможность наступления неблагоприятного события, в процессе которого субъект, принявший решение, имеет возможность количественно и качественно оценить вероятность достижения предполагаемого результата и принять оптимальное решение для достижения поставленной цели [2, С. 75–78]. В данном определении риск представлен как составная категория, ключевыми понятиями которой являются возможность появления события; субъект, принявший решение; поставленная цель; возможные последствия.

Следует отметить, что, помимо объективной стороны, понятие риска зачастую несет в себе субъективные представления. Более того, в отдельных случаях гораздо важнее субъективная составляющая. На рис. 1 показана модель формирования поведения системы на базе представлений субъекта о риске [2, с. 114–117]. Характер восприятия субъектом неопределенности есть существенный аспект, который должен обязательно учитываться при оценке уровня хозяйственного риска.

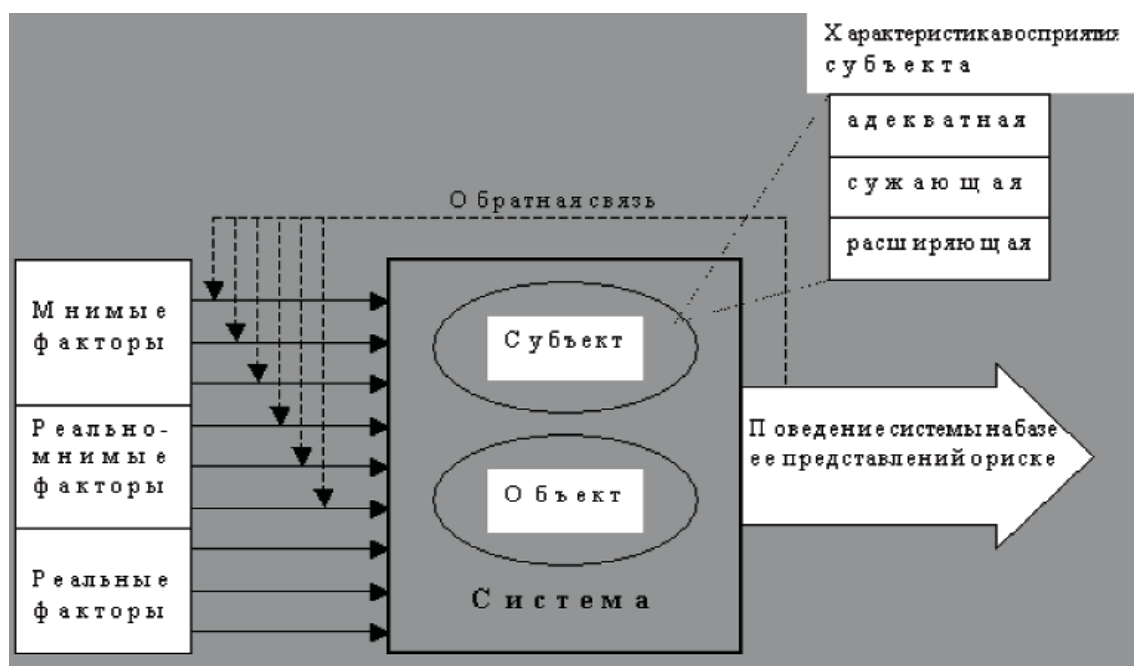


Рис. 1. Модель формирования поведения системы на основе формирования представлений о риске

Проведенный анализ позволил следующим образом сформулировать понятие риска транспортной организации.

Риск транспортного предприятия – 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. Данное определение риска транспортного предприятия указывает:

– во-первых, на наличие источника риска, как во внешней, так и во внутренней среде транспортных организаций;

– во-вторых, не сводит риск только к финансовым потерям организации, а вводит более широкое по объему понятие «угроза», увязывая его с наличием неопределенности;

– в-третьих, основано на ключевом управленческом принципе опережающего отражения и соответствующих ему механизмах, позволяющих своевременно выявлять различные риски и управлять ими.

Управлять риском означает иметь возможность снизить его до определенного, допустимого для данного транспортного предприятия уровня. Под транспортным предприятием будем понимать юридическое лицо, занятое хозяйственно-коммерческой деятельностью по перевозке грузов, пассажиров, багажа, хранению, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

Система управления рисками представляет собой упорядоченную совокупность таких мероприятий, как определение цели риска, выявление вероятности наступления рисков событий, расчет степени и величины риска, анализ окружающей обстановки, выбор стратегии управления риском и определение приемов управления риском, необходимых для целенаправленного воздействия (нейтрализацию или минимизацию) на риск.

На основе оценки механизма действия рисков может быть предложена общая концепция формирования системы управления рисками, конечной целью которой является обеспечение устойчивого функционирования транспортного предприятия (рис. 2).

Общая концепция формирования системы управления рисками транспортного предприятия включает в себя четыре этапа. Первый этап предполагает анализ основных видов рисков, входящих в комплекс рисков транспортного предприятия, определение силы их влияния на деятельность

предприятия, выявление наиболее значимых видов. Второй этап включает определение уровня рисков и возможной величины потерь, для того, чтобы определить рискоустойчивость основных показателей деятельности организации (их соответствие нормативным значениям) и целесообразность управленческих воздействий. Третий этап заключается в определении наиболее эффективного метода управления с целью обеспечения контроля над ситуацией риска, и при необходимости, выявления источников возмещения возможных сумм потерь. Четвертый этап представляет собой определение эффективности управленческих воздействий – оценку управления по рассчитанной оценке экономической эффективности страхования в случае применения данного метода управления рисками и по уровню экономической безопасности при использовании иных методов управления [3, с. 76].

Выполненные исследования позволяют сформулировать цель создания системы управления риском на транспортном предприятии: повысить эффективность управления за счет своевременного выявления угроз как общей безопасности предприятия, так и достижению конкретных плановых показателей результата путем осуществления превентивных мер по нейтрализации выявленных угроз.

Управление риском транспортного предприятия основывается на концепции приемлемого риска, постулирующего возможность рационального воздействия на уровень риска, доведения и удержания этого уровня в допустимых границах. Мониторинг риска осуществляется на основе регулярного построения профиля риска и отслеживания показателей, отражающих состояние наиболее значимых факторов риска.

Процесс управления риском транспортного предприятия и, в первую очередь, этап выявления факторов риска является большой по объему и трудоемкости задачей. Специфика управления риском транспортного предприятия заключается в поиске и нейтрализации аномальных явлений в деятельности транспортной организации, которые препятствуют достижению поставленных перед предприятием целей и не могут быть эффективно решены в рамках традиционных функциональных систем управления.

По нашему мнению, наиболее эффективной является система управления риском транспортного предприятия, построенная по двухуровневому принципу.

Необходимым условием создания предлагаемой системы является задание плановых показателей как для всего предприятия, так и для отдельных подразделений. Соответственно определяются факторы риска на уровне транспортного предприятия – верхний (первый) уровень управления риском. На уровне подраз-

делений формируется нижний (второй) уровень управления риском транспортной организации. На рис. 3 представлена схема функциональной модели системы риском транспортного предприятия. Отображенные на схеме функции соответствуют двум уровням: предприятия и подразделения.



Рис. 2. Общая концепция формирования системы управления рисками транспортного предприятия

Первый и второй уровень подсистемы управления риском являются, с одной стороны, взаимодополняющими, а с другой – могут работать автономно

и не зависят друг от друга. Совместная работа двух уровней наиболее эффективна и приводит к наилучшим результатам.

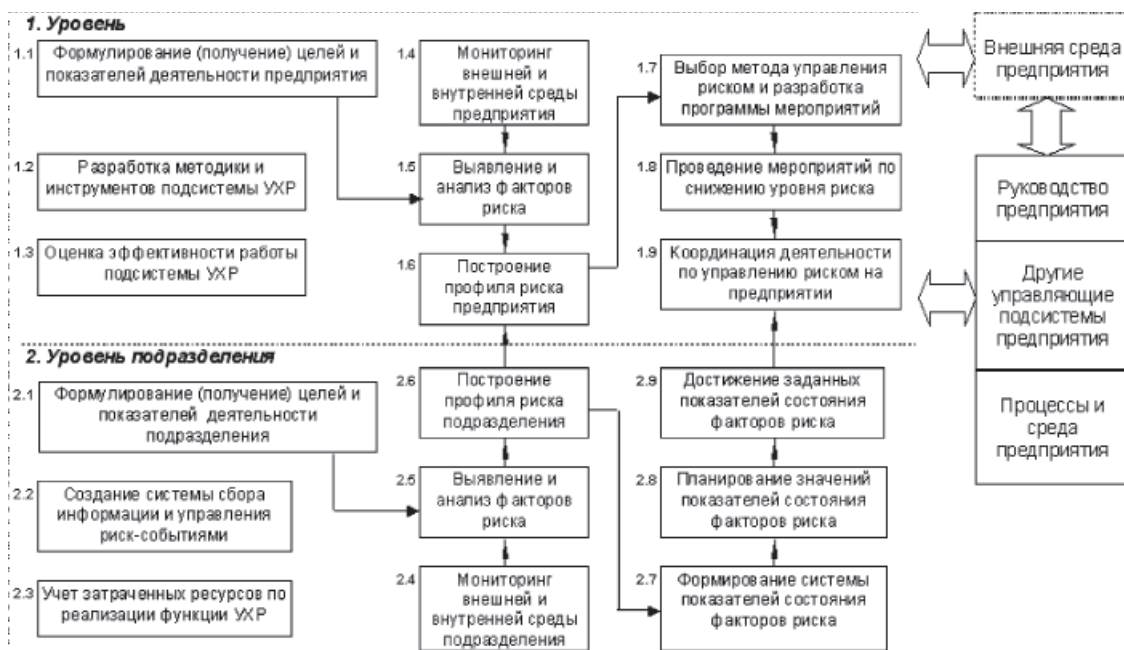


Рис. 3. Функциональная модель подсистемы управления риском транспортного предприятия

### Список литературы

1. Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег: пер. с англ. – М.: Прогресс, 1978.
2. Кривошеев С.С. Категория хозяйственного риска в системе планирования предприятия // Актуальные проблемы современной науки: Сб. статей. – Самара: Изд-во СамГТУ, 2003. – С. 114–117.
3. Мартынушкин А.Б. Формирование системы управления рисками в сельскохозяйственном предприятии // Учет и аудит в условиях перехода на международные стандарты: тезисы межвузовской научно-практической конференции, 14 декабря 2007 года. – Рязань: ООО «Экотекст», 2008. – С. 75–78.
4. Маршалл А. Принципы экономической науки. В 3 т. – М.: Прогресс, 1993.

5. Севрук В.Т. Банковские риски. – М.: Дело ЛТД, 1996. – 72 с.

6. Knight, F.H. Risk, Uncertainty and Profit. – Boston: Houghton Mifflin, 1921.

### Рецензенты:

Шеметов П.В., д.э.н., профессор кафедры ОНО ГОУ ВПО «Новосибирский государственный университет экономики и управления», г. Новосибирск;

Джурабаев К.Т., д.э.н., профессор, профессор кафедры менеджмента, ГОУ ВПО «Новосибирский государственный технический университет», г. Новосибирск.

Работа поступила в редакцию 21.09.2011.