

Урбановский Михаил Богданович

студент

Инженерная школа

ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

Шкарина Татьяна Юрьевна

канд. экон. наук, доцент, заведующая кафедрой

ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В СЕВЕРНЫХ ШИРОТАХ

***Аннотация:** авторами рассмотрены аспекты управления рисками в логистических процессах. В работе также выделены методы управления рисками.*

***Ключевые слова:** организация перевозок, морские контейнерные перевозки, северные широты, управление рисками.*

Аспекты управления рисками в логистических процессах, в том числе и при перевозках грузов контейнерами, очень многогранны и включают в себя огромное количество различных угроз и потенциально аварийных ситуаций, которые необходимо рассматривать.

Так, для того, чтобы выявить наиболее важные виды рисков, которые был проведен экспертный опрос представителей различных компаний и организаций, связанных с морским транспортом и логистикой. Оценки выставлялись по пятибалльной шкале, где 1 – минимальное значение, а 5 – максимальное.

Таблица 1

Наиболее важные виды рисков	Уровень важности (по 5-балльной шкале)	Эффективность управления на данный момент (по 5-балльной шкале)
Климатические	5	2
Операционные	5	3
Технические	5	5
Экологические	4	4

Юридические	3	4
-------------	---	---

Как видно из анализа, при перевозке контейнерных грузов в районах Севера именно климатические, операционные и технические риски являются самыми важными с точки зрения экспертов в области транспорта и логистика. Наибольшая проблема обстоит с управлением климатическим риском, так как управлению он не поддаётся и необходимо его полное принятие, но только с учётом проведения последовательной и комплексной работы по минимизации потенциальных угроз и исходящих от них вреда.

Технические и операционные риски также представляют большую угрозу эффективности и безопасности подобной работы, однако управление ими находится на качественно более положительном и высоком уровне благодаря современным разработкам и технологиям.

Экологические риски также остро обостряются в данной отрасли, особенно с учётом внедрения новых норм и требований к экологической безопасности судоходства. Следует помнить, что из-за особого статуса Арктических и северных вод, контроль за экологией в них обстоит очень строго.

Юридические риски в данном контексте главным образом связаны с понятийным аппаратом и статусом определённых территорий. В силу относительно невысокой значимости данных рисков для обеспечения транспортной работы в данном регионе и достаточно сбалансированного уровня управления ими на данный момент, рассматриваться в дальнейшем в работе они не будут.

Как правило, все ведущие судоходные компании, в независимости от размера флота, имеют собственную и адаптированную под свои нужды политику в области управления рисками. Так, такими системами пользуются в компаниях «Маэрск», «Феско» и «Совкомфлот».

К методам управления рисками относятся:

- отказ от риска (избежание риска);
- принятие риска на себя и страхование;
- снижение степени риска;
- передача риска.

1. Отказ от риска. Этот метод предусматривает уклонение от риска. В ходе выполнения операций также можно отказываться от риска, если риск выходит за пределы допустимых значений, но при этом следует помнить о договорных обязательствах фирмы, нарушение которых увеличит потери предприятия. Данный метод применим не ко всем рискам, так как есть риски, избежать которые невозможно. В случае с морскими контейнерными перевозками в северных широтах данный метод можно использовать крайне ограниченно, так как отказ от большого количества рисков приводит к фактическому отказу от выполнения транспортной работы. Единственным реально представляющимся случаем для внедрения данного метода является его принятие для минимизации потенциального вредного воздействия от климатического риска. Так, на практике это представляется в отказе от судоходства в вышеуказанных северных широтах в зимний период, когда навигация закрыта.

2. Принятие риска на себя. Риски принимаются предприятием без каких-либо трансформаций. Принятие риска может быть запланированным и незапланированным, что означает: дособытийные затраты на риск на предприятии могут быть предусмотрены или нет. Вторым вариантом принятия риска на себя является страхование. Этот метод применяется, если риски редкие, но значительные по объему. Это способ передачи риска специализированной компании, которая, аккумулируя средства страхователей, создает фонды денежных средств для компенсации потерь, возникающих из-за реализации принятых на страхование рисков. По договору страхования страховая компания компенсирует риски, чем снижает финансовые последствия рисков, случившихся с ее клиентом или выгодоприобретателем (в случае страхования ответственности). Страхование целесообразно, если вероятность реализации риска невысока, а размер возможного ущерба достаточно большой (вплоть до катастрофического).

Главным образом на практике это видно на примере страхования как самого судна, груза, так и жизни и здоровья членов экипажа. Принятие всех рисков в опасных условиях севера в данном случае является полностью

запланированным, и страхование является наиболее оптимальным способом по уменьшению потенциального вреда.

3. Метод сокращения возможных потерь. Этот метод предполагает принятия риска на себя, но с учетом проведения каких-либо мер воздействия на риск: разделения или объединения рисков, проведения превентивных мероприятий, которые приводят к снижению вероятности наступления риска и (или) к уменьшению потерь от риска.

Суть разделения риска состоит в максимальном сокращении возможных потерь на одно рисковое событие. При этом число контролируемых объектов, на которые могут воздействовать риски, может возрастать.

В конкретно рассматриваемом примере данный метод лучше всего отображается при работе с техническими рисками. Крайне сложный технический и технологический процесс разбивается на составные части, и на каждой из них внедряется определённое решение, позволяющее в конечном итоге повысить общий уровень управления рисками. При корректном внедрении такого метода, количество и степень тяжести потерь на один риск уменьшаются и увеличивается число объектов, устройств и задач, на которых внедряется усиленный контроль в области их корректного функционирования и уменьшения пагубного воздействия от рисков.

Передача риска. Если риска не удаётся избежать или полностью устранить угрозу, и принимать на себя его считается нецелесообразным и неоправданным, то этот риск возможно передать. С точки зрения судоходства в районах севера, частичной передачей риска может являться проход судов в специальном караване, формируемом из грузовых судов и ледоколов, которые обеспечивают им безопасную проводку во льдах на определённом отрезке пути.

Выделение первостепенных рисков и использование методов по их управлению, а также декомпозиция типового прохода контейнерного судна через данные территории на отдельные этапы позволяет сформировать систему управления рисками, которую возможно будет применять при проведении подобной транспортной работы.