

Урбановский Михаил Богданович

студент

Инженерная школа

ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»

г. Владивосток, Приморский край

РИСК-ОРИЕНТИРОВАННЫЙ ПОДХОД К МОРСКИМ КОНТЕЙНЕРНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ В УСЛОВИЯХ СЕВЕРА

***Аннотация:** в работе рассмотрена система управления рисками. Риск менеджмент как единая система управления рисками должна включать в себя программу контроля над выполнением поставленных задач, оценку эффективности проводимых мероприятий, а также систему поощрения на всех уровнях организации.*

***Ключевые слова:** риск-ориентированный подход, морские контейнерные перевозки, Север.*

Риск является основной угрозой для экономической безопасности предприятия. Несмотря на особую значимость анализа, и учета риска при осуществлении предпринимательской деятельности в отечественной экономической науке и практике хозяйствования данный феномен изучен недостаточно. Данные обстоятельства обуславливают необходимость исследования сущности рисков, с которыми сталкиваются российские предприятия в современных условиях экономики формирующихся рынков.

На современном этапе развития экономики проблема идентификации, классификации, оценки и учета рисков в логистике и экспедировании имеет существенное теоретическое и прикладное значение как важная составляющая часть теории и практики управления антикризисными технологиями. Управление риском представляет собой не что иное, как процесс, который в свою очередь не является одномоментным актом, а, следовательно, должен быть «встроен» в общий процесс принятия управленческих решений. На процесс принятия управленческих решений оказывают влияние случайные события, следовательно,

управление риском напрямую связано с неопределенностью внешней среды. Управленческие решения принимаются исходя из минимизации негативного воздействия случайных событий. Решения по минимизации риска принимаются в случае, если результаты деятельности не соответствуют намеченной цели, т.е. тогда, когда проявляется неблагоприятное влияние, вызванное случайными событиями. Научно обоснованная классификация рисков является тем основным этапом в системе риск-менеджмента компании, который позволяет четко определить место каждого риска в общей системе и создает возможность для эффективного применения соответствующих методов и приемов управления рисками, поскольку каждому риску соответствуют свои методы и инструментарий управления.

В настоящее время, перевозка широкой номенклатуры грузов морским транспортом по маршрутам, проходящим через высокие северные широты, только растёт. Это видно как из статистики по уровню и объёму каботажных (то есть без покидания государственной границы Российской Федерации) перевозок, так и по уровню грузов, перевезённых либо транзитом, либо напрямую до получателя по маршрутам, составляющим современный Северный морской путь.

Так, по данным Администрации Северного морского пути, общий объем перевозок грузов по итогам 2016 года по данному маршруту составил 7265,7 тыс. т, что на 34,7% больше чем в 2015 г. Всего же в 2017 году в акватории СМП морскими судами было перевезено 9 737 559 тонн различных грузов.

По данным Ассоциации морских торговых портов, за 11 месяцев 2017 года между портами Арктического бассейна было транспортировано 132,4 тыс. TEU. В целом же порты Арктики перевалили 135,9 тыс. TEU контейнеров. Таким образом, на долю каботажных перевозок приходится 97% всего контейнеропотока, а объем каботажных перевозок чуть увеличился (+0,8%).

Отсутствие теоретических исследований в сфере управления логистическими рисками при перевозке грузов морем, особенно в условиях севера, обуславливает актуальность темы и ее практическое значение.

Со времен представления в 1960 году традиционного двадцатифутового эквивалента, перевозка грузов в контейнерах стала самым популярным и важным способом перевозки грузов. В то же время, чем более популярным становилось это направление в логистике благодаря своим очевидным преимуществам, тем с большим количеством рисков приходилось сталкиваться всем участникам транспортного процесса в своей работе. В последние годы наметился стабильный рост интереса к управлению рисками и улучшению качества в цепи поставок грузов с различных аспектов. Перевозка грузов контейнерами тесно связана с большим количеством разнородных рисков, а так же следует помнить, что в силу особенностей любой цепи поставок, существует необходимость взаимодействия с другими лицами и организациями, таких как грузоотправитель, терминалы, экспедиторы, государственные службы и прочие. Сложный уровень взаимодействий между этими сторонами одного процесса, а так же их географическая удалённость друг от друга только способствует возникновению различных опасностей и рисков, которые могут негативно повлиять на показатели работы.

Таким образом, в данной сфере деятельности выделяют несколько основных и наиболее крупных категорий видов рисков:

1. Технические риски (связанные с работой судна, оборудования, их качества и уровня разработки, а также всей технологии процесса).
2. Экономические и бизнес- риски (риски, связанные с доходностью и привлечением инвестиций, а также связанные с природой этого бизнеса, изменением цен на данные услуги).
3. Операционные риски (связанные с работой контрагентов, то есть угроза нормальной операционной деятельности компании в результате действий других компаний).

Риск-менеджмент включает в себя идентификацию и обнаружение рисков, их анализ и их устранение.

Все операции, входящие в состав одного транспортного процесса, особенно в холодных климатических условиях, обладают потенциальными угрозами, несущими в себе различные по своей природе и потенциальной опасности риски.

Технические риски- риски, связанные с функционирования различных систем судна, начиная от машинного отделения и заканчивая средствами геолокации и обнаружения.

В различных моделях по управлению рисками в данных условиях можно выделить весомое количество рисков экономической природы. То есть ситуации, в которых владелец, арендатор или оператор судна понесут финансовые потери. В судоходстве и морской логистике, в независимости от района плавания судов, главный источник подобных рисков- биржевая стоимость средней перевозки одного типового двадцатифутового эквивалента, то есть стандартного двадцатифутового контейнера. От этого биржевого индекса будет зависеть и дальнейший расчёт ставки перевозки грузов. Также, при рассмотрении экономических рисков северной доставки грузов морем, необходимо рассматривать и стоимость альтернативных маршрутов. Так, на стоимость прохода Северным морским путём напрямую влияет стоимость прохода по Суэцкому каналу. Таким образом, для судовладельца или арендатора судна, неправильная оценка экономических рисков может существенно повлиять на его финансовое состояние.

К подобным рискам, как правило, относят всё, что связано со взаимодействием с другими компаниями, работающими в отрасли, смежных компаниях, без которых невозможно осуществить намеченный транспортный процесс. В рассматриваемой в данном случае ситуации по доставке грузов в контейнерах на северные территории морским путём потенциальными источниками рисков могут являться работы по судоремонту, обслуживанию и бункеровке судов. Неправильное исполнение данных работ и обязательств приводит к очень серьёзным последствиям, прямо влияющих не только на выполнение поставленной транспортной задачи, но и на жизнь и здоровье всех участников процесса.

Так, в рассматриваемых условиях северных широт, одной из потенциально рискованных ситуаций будет являться работа ледокола или ледоколов, обеспечивающих проводку так называемых «караванов» в тяжёлой ледовой обстановке.

В операционные риски в данной ситуации будет входить и всеобъемлющий человеческий фактор. Неправильные действия как плавсостава, так и береговых

сотрудников, связанных с эксплуатацией судна и управлением логистикой, могут привести к различным пагубным последствиям.

В данной ситуации считается правильным и необходимым добавить в состав операционных рисков ещё и климатические. В силу особенностей работы на высоких широтах, проводятся работы как при эксплуатации судна, так и ещё при его закладке и строительстве. Так называемый ледовый класс судна предполагает и устанавливает технические особенности и характеристика судна, что в свою очередь, вкупе с регулируемыми эту деятельность международными законами и конвенциями снижает риск аварийности на морском транспорте в тяжёлой ледовой обстановке из-за фактического отсутствия в таких условиях неподходящих судов.

Система управления рисками – часть процедур общего менеджмента компании. Поэтому должна соответствовать стратегии развития, политики, целям и институциональным особенностям функционирования предприятия. Как видно из перечисления всех типов рисков, их выделяют на каждом участке логистического процесса. Однако, в некоторых случаях предприятия расширяют подобную модель системы управления рисками под свои требования. 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 российской компании «Совкомфлот» и крупнейшей мировой контейнерной линии «Маэрск».

В заключении следует сделать вывод о том, что риск менеджмент как единая система управления рисками должна включать в себя программу контроля над выполнением поставленных задач, оценку эффективности проводимых мероприятий, а также систему поощрения на всех уровнях организации. Это увеличивает вероятность успеха, и минимизирует вероятность отклонения и неизвестности в достижении поставленных организацией целей. Процесс управления рисками должен быть интегрирован в общую культуру организации, принят и одобрен руководством, а затем донесен до каждого сотрудника организации как общая программа развития с постановкой конкретных задач на местах.

Таким образом, управление рисками в логистической цепи поставок – сложная многоаспектная задача и результаты её решения позволяют сбалансировать потенциальные потери и выгоды, избежать дорогостоящих ошибок и обеспечить стабильную работу логистических цепей с участием морского транспорта, а с учётом работы в северных широтах позволяют в значительной степени более качественно и масштабно выполнять социально и геополитически важные работы.

Список литературы

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море // Морская библиотека [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sea-library.ru/mkosps/48-mkosps-chast-a.html>
2. Международный Кодекс по охране судов и портовых средств // Транзас Консалтинг [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.trancons.ru/information/mezhdunarodnoe-zakonodatelstvo/mezhdunarodnyi-kodeks-po-ohrane-sudov-i-portovyh-sredstv-mk-osps-chast-a>
3. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения // Морская библиотека [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dallakian.narod.ru/kodeks/mkub/mkub.htm>
4. Руководство по оценке рисков судовых операций // Морская Литература [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.morkniga.ru/p820547.html>
5. ИСО-31000:2009 – Управление рисками.
6. ИСО-Руководство 73:2009, Управление рисками – Словарь.
7. Официальный сайт федерального государственного казенного учреждения «Администрация северного морского пути» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nsra.ru/>
8. Кодекс торгового мореплавания российской федерации: Офиц. текст / Российская Федерация [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/
9. Годовой отчёт группы компаний «Совкомфлот». – 2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.scf-group.com/investors/annualreport/>

10. ГОСТ Р ИСО 9001–2015. Системы менеджмента качества. Требования. Введ. 2015–09–28. – М.: Стандартинформ, 2015. – 79 с.
11. ГОСТ Р ИСО 31000–2010 Менеджмент риска. Принципы и руководство.
12. ГОСТ Р 27.302–2009 Надежность в технике. Анализ дерева неисправностей.
13. ГОСТ Р 51897–2002 Менеджмент риска. Термины и определения.
14. ГОСТ Р 51901.1–2002 Менеджмент риска. Анализ риска технологических систем.
15. ГОСТ Р 51901.11–2005 Менеджмент риска. Исследование опасности и работоспособности. Прикладное руководство.
16. ГОСТ Р 51901.12–2007 Менеджмент риска. Метод анализа видов и последствий отказов.
17. Samrat Ghosh & Christopher Rubly (2015) The emergence of Arctic shipping: issues, threats, costs, and risk-mitigating strategies of the Polar Code, *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 7:3, 171–182, DOI: 10.1080/18366503.2015.1093695
18. Chia-Hsun Chang. Container shipping risk management: a case study of Taiwan container shipping industry
19. Supply Chain Risk Management in the Container Liner Shipping Industry from a Strategic Point of View. Nurul Haqimin, Mohd Salleh, Ramin Riahi, Zaili Yang, Jin Wang. *European Journal of Business and Management* www.iiste.org ISSN 2222–1905 (Paper) ISSN 2222–2839 (Online). – Vol. 7. – №24. – 2015.