

12. Цымбалюк, С. Н. Методика оценки экономического потенциала предприятия в условиях развития рыночной экономики в России [Текст] // Креативная экономика. – 2011. – № 11 (59). – С. 38–44.
13. Морозова, Л. Э. Экспертные методы и технологии комплексной оценки экономического и инновационного потенциала предприятий [Текст] / Л. Э. Морозова, О. А. Бортник, И. С. Кравчук. – МГУС, 2009. – 81 с.
14. Юдина, Е. Н. Оценка доступности и надежности источников финансирования компании [Текст] / Е. Н. Юдина // Вестник Волгогр. гос. ун-та. Сер. 3, Экон. Экол. – 2013. – № 1 (22). – С. 181–186.
15. Катаев, А. В. Визначення конкурентоспроможності товарів виробничого призначення в системі маркетингу [Текст] / А. А. Катаєв // Економіка України. – 1997. – № 10. – С. 30–37.
16. Лещинский, Б. С. Нечеткий многокритериальный выбор объектов недвижимости [Текст] / Б. С. Лещинский // Вестник ТГУ. – 2003. – Вып. 269. – С. 116–119.
17. Чернышева, Г. Ю. Разработка инструментальных средств оценки конкурентоспособности промышленных предприятий на основе методов теории нечетких множеств [Текст]: автореф. дис. ... канд. экон. наук / Г. Ю. Чернышева. – Саратовский государственный социально-экономический университет. Волгоград, 2009. – 24 с.

Ідентифіковані ризики експортера (імпортера), які пов'язані з транспортуванням, на рівні підготовки попередніх рішень щодо постачань. Виділено дві підсистеми транспортної складової системи ризиків: ризики, які пов'язані з пропускною здатністю транспортної системи та провізною здатністю транспортних засобів; ризики, які пов'язані із змінами кон'юнктури ринку транспортних послуг. Для морської складової в транспортному забезпеченні охарактеризовані чинники ризику для різних базисів постачань та умов використання морських транспортних суден

Ключові слова: зовнішньоторговельна поставка, ризик, транспортне забезпечення, морський транспорт, транспортна система, чартер

Идентифицированы риски экспортера (импортера), связанные с транспортировкой, на уровне подготовке предварительных решений о поставках. Выделены две подсистемы транспортной составляющей системы рисков: риски, связанные с пропускной способностью транспортной системы и провозной способностью транспортных средств; риски, связанные с изменениями конъюнктуры рынка транспортных услуг. Для морской составляющей в транспортном обеспечении охарактеризованы факторы риска для различных базисов поставки и условий использования морских транспортных судов

Ключевые слова: внешнеторговая поставка, риск, транспортное обеспечение, морской транспорт, транспортная система, чартер

УДК 656.61.08

РИСКИ ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНЕШНЕ- ТОРГОВЫХ ПОСТАВОК

С. В. Шпилько

Аспирант

Кафедра «Организация таможенного контроля на транспорте»*

E-mail: sergeshp@mail.ru

О. Д. Вишневская

Старший преподаватель

Кафедра «Морские перевозки»*

E-mail: vishn.ol.24@mail.ru

*Одесский национальный

морской университет

ул. Мечникова, 34,

г. Одесса, Украина, 65011

1. Введение

Практически любой внешнеторговый контракт, объектом которого является товарная продукция, предполагает ее физическое перемещение от экспортера к импортеру, что, естественно, обуславливает необходимость решения вопросов, связанных с транспортировкой. В специальной литературе широкий круг вопросов, касающихся транспортных аспектов внешнеторговых поставок, определяют термином «транспортное обеспечение». Так, в [1] автор дает следующую трактовку: *транспортное обеспечение* - это система, представляющая совокупность технических, техноло-

гических элементов; экономических, правовых, организационных воздействий; форм и методов управления транспортными процессами и операциями.

Подчеркнем, что понятие «транспортное обеспечение» гораздо шире, чем «транспортировка», так как включает в себя множество сопутствующих организации и осуществлению транспортировки задач.

В [2] указано, что процесс *транспортного обеспечения* внешнеторговых сделок можно разбить на *три последовательные группы вопросов*, решаемых до заключения контракта купли-продажи, в процессе обсуждения сделки; во время ее реализации и после ее завершения. К первой группе вопросов, по мнению ав-

торов, относятся, прежде всего, проработка транспортных условий предстоящего договора купли-продажи, анализ конъюнктуры рынков транспортных услуг, тарифов и условий перевозки товара. Ко второй – непосредственно определение транспортных условий контракта и их реализация: планирование перевозок, организация упаковки, затаривания, маркировки товара, заключение договоров на перевозки товара по территории страны или за границей, оформление всей необходимой документации, страхование, декларирование, расчеты с перевозчиками и другие операции. В третьей группе в [2] относят вопросы, связанные с разрешением исков и споров, которые могут возникнуть между продавцом и покупателем, и между грузовладельцем и перевозчиком по транспортным аспектам контракта.

Таким образом, каждая группа вопросов обуславливает необходимость соответствующего методического обеспечения их решений.

2. Анализ литературных источников и выделение нерешенной части проблемы

Риски – неотъемлемый атрибут внешнеэкономических операций. В специальной литературе описываются различные совокупности рисков, присущих внешнеэкономической деятельности [1–5]. Риски, связанные с транспортировкой, являются обязательной их составляющей. В некоторых источниках, например [4], риски транспортировки относят также к группе коммерческих рисков независимо от того, осуществляется коммерческая деятельность на международном уровне или национальном.

Специфика временного аспекта каждого блока вопросов, связанных с транспортным обеспечением внешнеэкономических поставок, должна учитываться и в исследованиях рисков. Но, практически во всех источниках риски в процессах транспортировки внешнеэкономических грузов до подписания контракта рассматриваются исключительно с позиции базиса поставки [1–5], не затрагивая множество других вопросов (например, условий использования транспорта, многовариантность которых характерна для морского транспорта [6]).

Планированию перевозок после подписания контракта посвящено достаточное количество работ, связанных с разработкой математического инструментария, в основе которого – транспортные задачи в стохастической постановке [7, 8], предполагающие учет вероятностной природы объемов спроса, предложения, стоимостей перевозок. Однако, морская составляющая рассматривается лишь в отдельных публикациях (например, [8, 9]). Также в ряде исследований идентифицируются возможные потери, связанные с порчей груза или задержкой доставки [10], что характерно для оперативного уровня организации транспортировки. Разрешения исков и споров являются в большей степени юридическими вопросами, тем не менее, их последствия, в том числе, как факторы риска транспортного обеспечения должны учитываться на этапе предварительных решений, что также не рассматривается современными исследователями.

Таким образом, можно сделать вывод об актуальности обращения к проблеме идентификации рисков

транспортного обеспечения внешнеэкономических поставок с участием морского транспорта в стратегическом аспекте, то есть до подписания контракта.

3. Постановка задач исследования

Объектом данного исследования являются риски, которые могут быть учтены в процессе подготовки предварительных решений (до подписания контрактов) по выбору контрагентов и транспортному обеспечению внешнеэкономических поставок с участием морского транспорта.

Целью исследования является повышение эффективности транспортного обеспечения внешнеэкономических поставок за счет учета факторов риска на этапе предварительного планирования и, в дальнейшем, оценки их возможного влияния на эффективность внешнеэкономической сделки в целом.

Исходя из цели, сформулированы следующие задачи исследования:

- 1) определить специфику и сформулировать основные задачи организации транспортного обеспечения внешнеэкономических поставок на *стратегическом и оперативном уровнях*;
- 2) идентифицировать *основные факторы риска* экспортера (импортера) на стратегическом уровне рассмотрения транспортного обеспечения поставок;
- 3) охарактеризовать транспортную составляющую (с участием морского транспорта) системы рисков экспортера (импортера) на стратегическом уровне рассмотрения поставок.

4. Два уровня рассмотрения транспортного обеспечения внешнеэкономических поставок

Итак, проблема организации транспортного обеспечения внешнеэкономических поставок может рассматриваться до и после подписания контракта, что определяет два соответствующих уровня рассмотрения – стратегический и оперативный (тактический).

Стратегический уровень, как правило, оперирует значительными размерами поставок в рамках соответствующего отрезка времени (полгода, год), что предполагает планирование агрегированного характера – определения того, какими партиями, по каким укрупненным схемам, с помощью каких транспортно-технологических решений будут осуществляться поставки. В [7] к перечисленным задачам авторы добавляют также следующие: определение транспортных условий контракта (базиса поставки) и условий транспортного обслуживания (собственный или арендованный транспорт). С учетом того, что подобное рассмотрение проблемы, как правило, имеет место в ситуациях, когда условия транспортировки еще четко не определены, а экспортер (импортер) может решать данные вопросы вместе с задачей выбора рынков (для закупки или сбыта), поставщиков, потребителей до подписания внешнеэкономических контрактов, то в [7] такой подход к рассмотрению проблем организации транспортировки определили как *маркетинговый*, а проблема организации транспортного обеспечения в указанном контексте является *частью*

стратегических решений компаний-экспортеров (импортеров).

Развивая высказанную автором [7] идею, можно констатировать, что в рамках стратегического уровня рассмотрения организации транспортного обеспечения внешнеторговых грузов, интегрируются задачи маркетингового, коммерческого и, собственно, транспортного характера.

Маркетинговые задачи экспортера (импортера) связаны с определением рынков (закупки или сбыта), коммерческие – с определением транспортных условий контракта; а транспортные – с решением вопросов формирования систем доставки (схем транспортировки, технологий, размеров партий) и определения условий транспортного обслуживания.

В зависимости от специфики рассматриваемой ситуации или по мере уменьшения временного отрезка планирования поставок, маркетинговый и коммерческий аспекты могут перестать быть актуальными, и тогда остается, собственно, только транспортный.

Таким образом, в рамках стратегического отрезка времени проблема транспортного обеспечения внешнеторговых поставок может рассматриваться:

- 1) при заданных маркетинговых и коммерческих условиях;
- 2) в совокупности с коммерческими вопросами при заданных маркетинговых условиях;
- 3) в комплексе с маркетинговыми и коммерческими вопросами.

Оперативный (тактический) уровень рассмотрения транспортного обеспечения внешнеторговых поставок (в [7] авторы его определяют как логистический, хотя это не совсем, по нашему мнению, корректно, так как проблемы логистики могут рассматриваться как в рамках стратегических решений, так и оперативных) предполагает организацию транспортировки при четко заданных маркетинговых и коммерческих условиях в рамках отрезка времени, соответствующего оперативному уровню. На данном этапе, в частности, отсутствует проблема выбора: собственный или арендованный транспорт. В центре внимания – маршруты, операции, конкретные участники рынка транспортных услуг, т. е. используется информация с высокой степенью декомпозиции (рис. 1).

Единство маршрутов, операций транспортно-технологического процесса и состава участников транспортного обслуживания образует «систему доставки грузов» [11]. Таким образом, на стратегическом уровне формируется своеобразный «каркас» системы доставки внешнеторгового груза, а на оперативном уровне разрабатываются детализированная структура и характеристики данной системы.

Отметим, что одной из задач, которые возникают в связи с внешнеторговыми поставками, является за-

дача формирования складской сети (сети распределительных, логистических центров). Однако, данные вопросы являются частью стратегических решений в области логистики, и должны рассматриваться применительно ко всему товарному ассортименту компании-экспортера (импортера). Тем не менее, альтернативные варианты расположения складов (центров) могут использоваться в качестве входной информации при планировании транспортного обеспечения внешнеторговых поставок. Таким образом, логистические задачи могут также рассматриваться в совокупности с задачами организации транспортного обеспечения внешнеторговых поставок в рамках стратегического отрезка времени.



Рис. 1. Два уровня рассмотрения проблемы организации транспортного обеспечения внешнеторговых грузов

5. Специфика рисков экспортера (импортера) при участии морского транспорта в обеспечении поставок

Совокупность рисков и значимость каждого из них также меняются в зависимости от временного отрезка рассмотрения проблемы транспортного обеспечения. Так, для стратегического уровня преобладают *риски рыночного характера*. Действительно, на этом уровне транспортные вопросы рассматриваются интегрировано с проблемами выбора рынков, условий поставок и условий работы транспортных средств, то есть используется *входная информация* по:

- ценам на рассматриваемый товар в разных географических сегментах для разных партий (внешнеторговые поставки, опт, розница);
- объемам спроса – предложения;
- транспортным тарифам и ставкам;
- провозной способности транспортных средств;

- пропускной способности элементов транспортной системы;
- эксплуатационным затратам транспортных средств (в случае использования собственного транспорта или аренды судов, например, на условиях тайм-чартера);
- стоимостям транспортных средств (в случае рассмотрения перспектив использования собственного транспорта).

Соответственно, основные риски на данном уровне связаны с:

- изменениями цены на товар;
- изменениями объемов спроса-предложения;
- изменениями транспортных тарифов;
- изменениями провозной способности транспортных средств и пропускной способности элементов транспортной системы;
- изменениями эксплуатационных затрат транспортных средств.

Таким образом, на стратегическом уровне рассмотрения транспортного обеспечения риски экспортера (импортера) связаны с

- изменениями конъюнктуры рынка рассматриваемого товара;
- изменениями конъюнктуры транспортного рынка (рынка морских транспортных услуг);
- изменениями характеристик транспортной системы – пропускной способности элементов транспортной системы (железнодорожных станций, портовых терминалов и т.п.) и провозной способности транспортных средств.

Совокупность указанных рисков образует систему рисков, укрупненная структура которой представлена на рис. 2. Отметим, что многие виды рисков в рамках внешнеэкономической деятельности (например, политический, военный, усиления конкуренции и т.п.), проявляются, в конечном итоге, в изменениях конъюнктуры как рынка товара – объекта внешнеторговой сделки, так и рынка транспортных услуг, а, например, военный или политический риски могут повлиять и на изменение характеристик транспортной системы.



Рис. 2. Принципиальная структура системы рисков экспортера (импортера) на стратегическом уровне рассмотрения поставки

Отметим, что морские суда являются частью мировой транспортной системы, и, с учетом специфики состояния украинского морского транспорта, говорить о риске изменения провозной способности флота, как

элемента транспортной системы Украины, некорректно. Так, для перевозки внешнеторговых грузов в Украину (из Украины) используются суда как немногочисленных отечественных судовладельцев, так и зарубежных, то есть речь может идти о том, что в данный момент времени могут оказаться недоступными в нужном количестве суда определенной специализации и тоннажной группы в заданном регионе перевозок. Таким образом, для транспортировки внешнеторговых грузов морем характерны риски, связанные с транспортной системой Украины и мировой транспортной системой.

В свою очередь, *риски в рамках оперативного уровня* рассмотрения организации транспортировки, не связаны, как правило, с ценовыми факторами, а в данной плоскости *превалирует технологическая основа рисков (нарушения в протекании транспортно-технологических процессов)*:

- потери груза;
- не обеспечение сохранности груза (изменение качества);
- потери времени, связанные с природно-климатическими условиями, технической неисправностью транспортных средств и технологического оборудования, организационными проблемами и т.п.;

Тем не менее, на данном уровне присутствуют и риски превышения транспортных затрат, связанные, например, с простым транспортом. Итак, разрабатывая решения по организации транспортировки внешнеторговых грузов как на стратегическом уровне, так и на оперативном, следует учитывать возможное влияние ситуаций риска.

6. Характеристика морской транспортной составляющей системы рисков экспортера (импортера)

Выше было определено, что для рассматриваемой ситуации характерны *три группы рисков* (с точки зрения источника их возникновения): связанные с конъюнктурой рынка рассматриваемого товара, конъюнктурой рынка морских транспортных услуг, пропускной и провозной способностью элементов морской транспортной системы Украины и мировой морской транспортной системы (точнее, ее некой географической части, в рамках которой осуществляются поставки). Таким образом, для транспортировки внешнеторговых грузов морем характерны риски, связанные с транспортной системой Украины и мировой транспортной системой. На рис. 3 представлена подсистема рисков изменения характеристик транспортной системы в процессах доставки внешнеторговых грузов.

Рассмотрим более детально риски, обусловленные влиянием фрахтового рынка, рынка портовых услуг и рынка бункера, что в совокупности можно обобщить одним термином – рынка морских транспортных услуг.

Отметим, что множество рисков, связанных с изменениями конъюнктуры рынка морских транспортных услуг определяется тем, на каком базисе осуществляется поставка и на каких условиях осуществляется морская перевозка (рис. 4). В качестве базисов поставки на рис. 4 рассматривались те, которые наиболее часто встречаются на практике (CIF, FOB).

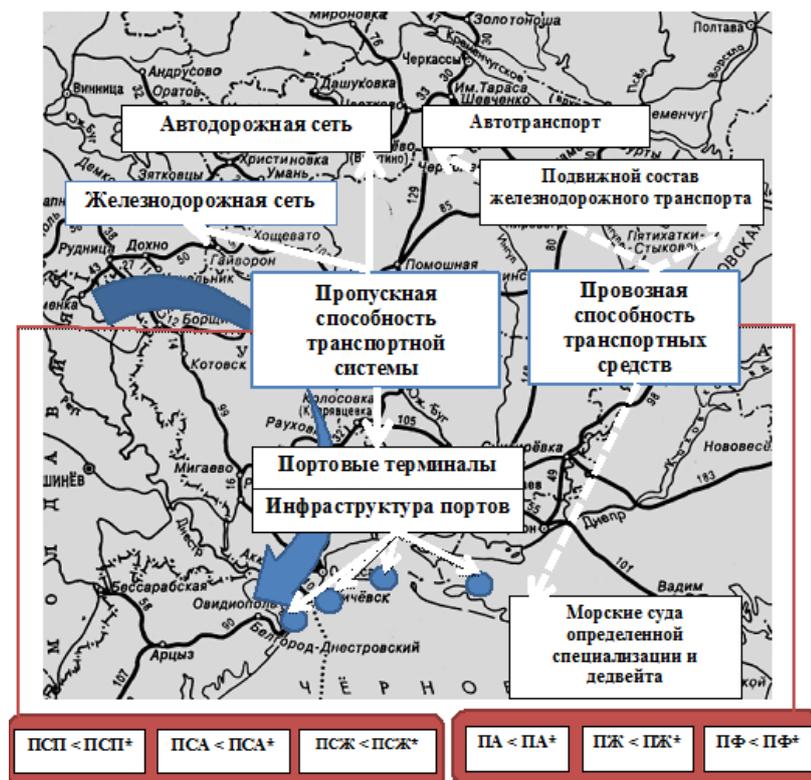


Рис. 3. Риски изменения характеристик транспортной системы: ПСП, ПСП*, ПСА, ПСА*, ПСЖ, ПСЖ* - соответственно, фактические и плановые пропускные способности портовой системы, автомагистралей, железной дороги; ПА, ПА*, ПЖ, ПЖ*, ПФ, ПФ* - соответственно, фактические и планируемые провозные способности автотранспорта, железнодорожного транспорта и флота

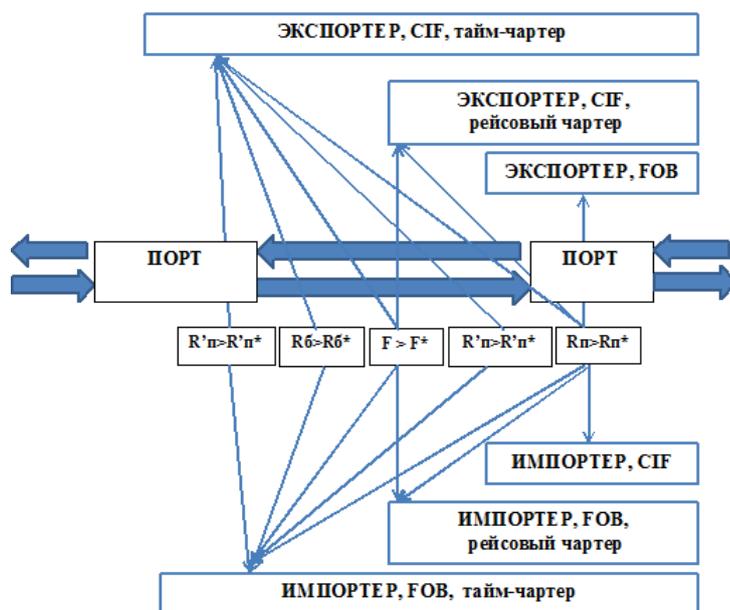


Рис. 4. Риски изменения конъюнктуры рынка морских транспортных услуг: F, F* – транспортный тариф, ставка фрахта (рейсовый чартер, тайм-чартер) – фактический и плановый; Rп, Rп* – расходы терминальные фактические и плановые; R'п, R'п* – расходы портовые по судну фактические и плановые; Rб, Rб* – расходы на бункер фактические и плановые

Если морская перевозка осуществляется на условиях рейсового чартера, то та сторона, на которой лежит ответственность по перевозке, подвержена риску увеличения ставки рейсового чартера.

Выступая в качестве перевозчика (тайм-чартерная аренда судна), импортер (экспортер) принимает на себя еще и риски судовладения (превышение эксплуатационных затрат, включающих затраты на бункер и портовые сборы и платы). При этом ставка тайм-чартера в момент заключения сделки может также быть выше планируемой.

Терминальные расходы, связанные с перегрузочными работами, хранением, а также урегулированием различных формальностей в порту, также могут оказаться выше планируемых (из-за колебания курса валют, или введения надбавок, что характерно, например, для контейнерных перевозок, и т.д.). Отметим, что данная система должна быть дополнена риском превышения стоимости наземной перевозки (от портов – до портов), что позволяет учесть не только риски изменения конъюнктуры рынка морских транспортных услуг, а и рынков смежных видов транспорта.

7. Выводы

Проблема организации транспортного обеспечения внешнеторговых поставок должна рассматриваться на двух уровнях – стратегическом и оперативном, каждый из которых связан с решением специфических задач и учетом соответствующей системы рисков в процессах планирования.

В результате исследования на базе системного подхода идентифицированы риски экспортера (импортера), связанные с транспортировкой, на уровне подготовки предварительных решений о поставках.

Выделены две подсистемы транспортной составляющей системы рисков:

- риски, связанные с пропускной способностью транспортной системы и провозной способностью транспортных средств;
- риски, связанные с изменениями конъюнктуры рынка транспортных услуг.

Для морской составляющей в транспортном обеспечении охарактеризованы факторы риска для различных базисов поставки и условий использования морских транспортных судов.

Литература

1. Внешнеэкономическая деятельность предприятия /под редакцией Л. Е. Стровского [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://bibliotekar.ru/vneshneekonomicheskaya-deyatelnost-2/index.htm>. – Дата доступа: 15.07.2014

2. Левяков, О. М. Риски внешнеэкономической деятельности [Электронный ресурс] / О. М. Левяков. – Режим доступа: <http://www.src-master.ru/article27188.html>. – Дата доступа: 15.07.2014.
3. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://library.if.ua/books/53.html>. – Дата доступа: 15.07.2014.
4. Коммерческие риски [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.risk24.ru/komriski.htm>. – Дата доступа: 15.07.2014.
5. Хохлов, Н. В. Управление риском [Текст] / Н. В. Хохлов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 239 с.
6. Сираев, А. Р. Исследование эффективности вариантов транспортного обеспечения внешнеторговых грузов [Текст] / А. Р. Сираев // Технологический аудит и резервы производства. – 2014. – Т. 5, № 3 (13). – С. 19–24.
7. Серая, О. В. Стохастическая транспортная задача. Континуальная модель [Текст] / О. В. Серая // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті. – Харків: ІКСЗТ, 2009. – № 1.
8. Постан, М. Я. Экономика-математические модели смешанных перевозок [Текст] / М. Я. Постан. – Одесса: Астропринт, 2006. – 376 с.
9. Онищенко, С. П. Специфика рыночных рисков и мероприятий по их снижению в современном судоходном бизнесе [Текст] / С. П. Онищенко, Т. Н. Шутенко // Актуальные проблемы экономики. – 2012. – №2(128). – С. 85–98.
10. Шпилько, С. В. Учет рисков транспортировки при формировании системы доставки груза [Текст] / С. В. Шпилько // Технологический аудит и резервы производства. – 2013. – Т. 5, № 3(13). – С. 59–62.
11. Смрковская, В. Ю. Моделирование процесса формирования схем доставки грузов [Текст] / В. Ю. Смрковская // Вестник ОНМУ. – 2007. – № 21. – С. 155–171.