В условиях рыночных отношений, при наличии конкуренции и возникновении порой непредсказуемых ситуаций, хозяйственная, производственная или коммерческая деятельность невозможна без рисков.

**Понятие и виды риска**

*Риск в предпринимательстве* – это вероятность того, что предприятие понесет убытки или потери, если намеченное мероприятие (управленческое решение) не осуществится, а также, если были допущены просчеты или ошибки при принятии управленческих решений. Предпринимательский риск можно подразделить на производственный, финансовый и инвестиционный.

Производственный риск связан непосредственно с хозяйственной деятельностью предприятия. Под *производственным риском* обычно понимают вероятность (возможность) невыполнения предприятием своих обязательств по контракту или договору с заказчиком, риски в реализации товаров и услуг, ошибки в ценовой политике, риск банкротства.

*Финансовый риск* – это вероятность наступления ущерба в результате проведения каких-либо операций в финансово-кредитной и биржевой сферах, совершения операций с ценными бумагами, т.е. риск, который следует из природы финансовых операций. К финансовым рискам относятся кредитный риск, процентный риск, валютный риск, риск упущенной финансовой выгоды.

*Кредитный риск* связан с неуплатой заемщиком основного долга и процентов, начисленных за кредит. *Процентный риск* – опасность потерь коммерческими банками, кредитными учреждениями, инвестиционными фондами в результате повышения процентных ставок, выплачиваемых ими по привлеченным средствам, над ставками по предоставленным кредитам. *Валютные риски* отражают опасность валютных потерь, связанных с изменением курса одной иностранной валюты по отношению к другой, в том числе национальной валюты при проведении внешнеэкономических, кредитных и других валютных операций. *Риск*, *упущенной финансовой выгоды* определяется вероятностью финансового ущерба, который может возникнуть в результате неосуществления какого-либо мероприятия или остановки хозяйственной деятельности. В инвестиционной деятельности предприятия можно выделить *риск инвестирования* в ценные бумаги, или «портфельный риск», который характеризует степень риска снижения доходности конкретных ценных бумаг и сформированного портфеля ценных бумаг, а также *риск новаторства*. Новые проекты содержат три вида рисков:

* риск, связанный с техническими нововведениями;
* риск, связанный с экономической или организационной стороной производства;
* риск, определяемый «молодостью предприятия».

Риски могут быть классифицированы и по иным признакам. Так, например, выделяют риски чистые и спекулятивные, динамические и статические, абсолютные и относительные. Чистые .риски означают возможность получения убытков или нулевого результата. Обычно к ним относят производственные и инвестиционные риски. *Спекулятивные риски* выражаются в вероятности получения как положительного, так и отрицательного результата. Финансовые риски, например, считаются спекулятивными рисками.

*Динамический риск* – это риск непредвиденных изменений вследствие принятия управленческих решений или изменений, произошедших в экономической, политической и других сферах общественной жизни. Такие изменения могут привести как к потерям, так и к дополнительным доходам. *Статический риск* – это риск потерь вследствие нанесения ущерба собственности, а также потерь дохода из-за недееспособности организации. Этот риск может привести только к потерям.

*Абсолютный риск* оценивается в денежных единицах (рублях долларах и т.д.); *относительный риск* – в долях единицы или в процентах. Например, риск в предпринимательстве можно измерить абсолютной величиной – суммой убытков и потерь и относительной величиной – степенью риска, т.е. мерой вероятности неосуществления намеченного мероприятия или недостижения намеченного уровня прибыли, дохода, цены. Оба показателя необходимы и несут соответствующую информацию – абсолютного и относительного риска.

факторы предпринимательского риска по смысловому принципу, вне зависимости от того, где возникают данные факторы - во внешней или внутренней среде, - наиболее вероятные виды предпринимательского риска с учетом специфики автотранспортного производства могут быть представлены, по мнению автора, в виде нескольких логических блоков.  
Результат логического анализа и концептуального обоснования проблемы позволяет выявить семь видов риска, в совокупности составляющих понятие предпринимательского риска применительно к особенностям автомобильного транспорта, вызываемых рассмотренными факторами внутренней и внешней среды: 1) политический риск; 2) риск возникновения стихийных явлений; 3) риск возникновения несчастных случаев; 4) технико-эксплуатационный риск; 5) риск, связанный с влиянием личности; 6) организационно-экономический риск; 7) финансовый риск ( см. Рис.2.6).  
  
  
Виды предпринимательского риска на грузовом AT  
  
г Виды предпринимательского риска ^ на автомобильном транспорте  
  
  
Политический риск  
  
  
  
Стихийные явления  
  
  
  
Несчастные случаи  
  
  
  
Технико-эксплуатационный риск  
  
  
  
Риск, связанный с влиянием личности  
  
  
  
Организационно-экономический риск  
  
  
  
Финансовый риск Рис.2.6  
  
Каждый из видов предпринимательского риска обусловлен факторами, вызывающими данный вид риска :  
Таблица 2.1 Виды и факторы предпринимательского риска на грузовом автомобильном транспорте  
  
Вид риска Факторы риска 1.   
6. Организационно- 6.1. Нерациональная организационная экономический риск структура АТП 6.2. Неверная кадровая политика 6.3. Несовершенство методов управления производством 6.4. Неэффективная работа: 6.4.1. дирекции; 6.4.2. службы эксплуатации; 6.4.3. технической службы; 6.4.4. службы МТС; 6.4.5. коммерческой службы; 6.4.6. экономической службы; 6.4.7. бухгалтерии 6.5. Нерациональная производственная программа 6.6. Неоптимальная структура парка 6.7. Неэффективное расходование ресурсов 6.8. Недооценка конкурентов 6.9. Недостаточное изучение спроса  
  
Вид риска Факторы риска 6.10. Неверно выбранная тарифная политика 6.11. Недостаточное использование рекламы 7.Фннансовый риск 7.1. Неверная финансовая политика 7.2. Воздействие инфляции 7.3. Изменение ставок налогов 7.4. Возникновение обязательств перед кредиторами . 7.5. Возникновение просроченной дебиторской задолженности 7.6. Неверные инвестиционные решения 7.7. Вероятность банкротства   
Политический риск исходит из внешней среды, окружающей предприятие на макроуровне. Это - риск изменения политической обстановки, угрозы политической нестабильности, ухудшения международной и внутренней обстановки, войн и вооруженных конфликтов. Поскольку политика в России определяет макроэкономический курс, политическая нестабильность приводит к экономической нестабильности, и наоборот, - к факторам политического риска в данном случае отнесены резкое изменение курса законодательной и исполнительной власти, а также риск забастовок. Политическая, экономическая и социальная нестабильность порождает риск возникновения забастовок в сфере непосредственной деятельности предприятия - на самом автотранспортном предприятии, у поставщиков материальных ресурсов и клиентов - потребителей автотранспортных услуг. По терминологии . страхования забастовки также относятся к факторам политического риска, поскольку они, в свою очередь, приводят к обострению политической ситуации в стране. По результатам проведенного среди работ  
  
ников предприятий автомобильного транспорта Московского региона социологического опроса /112/, мнение опрошенных распределилось следующим образом: большинство опрошенных директоров автотранспортных предприятий (42,4%) считают, что забастовки являются крайней мерой, которая не должна затрагивать систему жизнеобеспечения региона, с ними согласны 23,7% опрошенных специалистов АТП и 20,9% водителей; более трети опрошенных специалистов (39,5%) и водителей (43,0%) полагают, что забастовки являются крайней мерой, но они допустимы, когда нет иного выхода, 26,9% директоров думают так же; 15,7% специалистов и 12,8% водителей заявляют о допустимости забастовок как одной из форм защиты интересов работников; лишь 12,8% опрошенных специалистов и 8,1% опрошенных водителей считают забастовки недопустимыми, процент директоров в данном случае выше - 26,9%.  
  
Общая политическая ситуация в стране становится причиной криминализации, внедрения организованных преступных структур во все отрасли экономики; на автомобильном транспорте это проявляется в усилении криминогенной ситуации на дорогах, что особенно опасно для международных перевозок, поскольку практически каждое предприятие вынуждено платить регулярные платежи местным криминальным структурам, реальной становится опасность террористических актов.  
Стихийные явления вызываются природными факторами непреодолимой силы, находящимися во внешней природной среде и противодействовать этим обстоятельствам можно, предварительно застраховавшись от них. Наиболее существенными факторами риска в данном разделе применительно к предприятиям автомобильного транспорта можно считать: неблагоприятные погодные условия (дождь, снег, град и т.п.); пожары вследствие причин непреодолимой силы; стихийные бедствия в виде землетрясений, наводнений, ураганов, шквалов и т.п.  
Риск возникновения несчастных случаев . т.е. происшествий в отсутствие виновных, можно отнести к воздействию элементов внешней среды на мезоуровне в виде технических, технологических проявлений, которые сопутствуют повседневной деятельности предприятия и являются источниками предпринимательского риска, возникающего вследствие стечения обстоятельств. Учитывая специфику автомобильного транспорта, факторы риска можно представить следующим образом:  
- ДТП вследствие аварийной ситуации на дороге;  
- ДТП вследствие негативного состояния дорожного покрытия ( поскольку на практике очень сложно доказать вину дорожно-строительных организаций, этот вид риска отнесен к несчастным случаям);  
- Несчастные случаи на производстве.  
Результатом несчастного случая может быть ущерб, нанесенный:  
  
а) здоров работника автотранспортного предприятия (  
иногда приводящий к потере жизни);  
б) подвижному составу и оборудованию АТП;  
в) прочему имуществу АТП;  
г) нанесение ущерба вследствие невозможности выполнения  
обязательств перед клиентами из-за несчастного случая.  
Технико-эксплуатационный риск . во-первых, можно охарактеризовать как риск возникновения технических неисправностей, вызванных как недосмотром технической службы, так и возникающих в процессе эксплуатации основных производственных фондов в условиях, не соответствующих установленным нормам ( например, неправильная загрузка подвижного состава). Следствием неисправностей может быть как отказ подвижного состава, не приводящий к дорожно-транспортным происшествиям, так и дорожно-транспортные происшествия, причиной которых является техническая неисправность или износ транспортного средства вследствие эксплуатации . Кроме того,  
  
существует риск отказа другого оборудования автотранспортного предприятия вследствие неисправности или нарушения правил эксплуатации - ремонтного и вспомогательного. Таким образом, факторы риска в данном случае исходят как из внутренней среды предприятия, в основном, из-за плохой работы технической и эксплуатационной служб, а также нарушения правил эксплуатации отдельными работниками, так и из внешней среды (скажем, качество дорожного покрытия, не соответствующее нормам, приводит к преждевременному износу подвижного состава).  
Во-вторых, технический риск связан с научно-техническим прогрессом, который приводит к преждевременному моральному старению основных фондов производственного назначения ( прежде всего, подвижного состава). На этот вид риска, вызванный объективным ходом развития науки и производства, нужно, видимо, смотреть философски, т.к. его избежать нельзя. Факторы риска в данном случае исходят из внешней среды.  
  
Риск, связанный с влиянием личности вызывается человеческий фактором - основнымй источником социального риска, исходящего из внутренней среды и внешней среды, непосредственно окружающей предприятие.  
Факторы риска, связанного с влиянием личности, это, прежде всего, некомпетентность или низкая квалификация руководящий работников предприятия, специалистов, водителей и ремонтно-вспомогательного персонала.  
Некомпетентность администрации и специалистов, несоответствие их уровня рыночным условиям имеет следствие в виде принятия необоснованных управленческих решений по всем аспектам деятельности автотранспортного предприятия.  
Низкая квалификация водителей приводит к возникновению аварийной ситуации на дороге, в результате чего может возникнуть дорожно-транспортное происшествие. Отказу подвижного состава, а  
  
также повышению аварийности способствует неудовлетворительное состояние подвижного состава из-за плохого качества ремонта, что связано с низкой квалификацией ремонтных рабочих.ДТП может возникать не только по вине водителя автотранспортного предприятия, но и из-за других участников дорожного движения, среди которых прочие водители, пешеходы, инспекторы ГАИ.  
Недобросовестность партнеров, клиентов, поставщиков - это невыполнение взятых на себя обязательств перед автотранспортным предприятием вследствие расхода предназначенных для расчета с автотранспортным предприятием средств на другие нужды, ответственность за данное невыполнение несут лица, подписывающие соглашения с АТП. Предупредить появление этого фактора риска можно, предварительно выяснив финансовое состояние контрагента, уровень его платежеспособности.  
Недобросовестность кадров - это их непорядочность, следствием которой является воровство имущества предприятия ( бензин, запчасти, прочее имущество), так называемые "левые рейсы" и т.п.; сотрудничество персонала с конкурентами и криминальными структурами.  
  
Уход квалифицированных работников с АТП в настоящее время является очень важной проблемой, что связано с изменением массового сознания, переориентацией многих людей в работников более простых в технологическом и организационном отношении видов деятельности с большими заработками. Предупредить уход квалифицированных кадров поможет рациональная политика социальной защиты работников.  
Пьянство среди персонала - актуальная для автотранспортных предприятий проблема, стимулирующая появление всех факторов риска, исходящих из внутренней среды автотранспортного предприятия. Для искоренения влияния этой пагубной привычки необходим более тщательный отбор кадров, что сейчас не всегда возможно из-за ухода высококвалифицированных кадров, а также изменение менталитета общества в целом.  
Неправомерные действия должностных лиц, с которыми наиболее часто приходится сталкиваться автотранспортному предприятию оказывают негативное влияние на функционирование предприятия в целом. Среди должностных лиц - представители местной администрации, Госавтоиспекции, налоговых органов, таможни.  
Организационно-экономический риск, по мнению автора, - это риск, связанный прежде всего с субъективным фактором принятия решений о тактике , стратегии и организации деятельности предприятий автомобильного транспорта лицами, имеющими на это полномочия. Организационно-экономический риск - это риск потери имущества предприятия вследствие неадекватной реакции управляющего на сложившуюся ситуацию. Например, изменение цены на автомобильные перевозки после принятия субъективного решения руководства может вызвать неожиданное для автотранспортного предприятия изменение спроса, вызванное изменением конъюнктуры рынка и усилением конкуренции, которые в данном случае являются объективными факторами. Недооценка конкурентов и недостаточное внимание к вопросам изучения состояния рынка приводят к неверной ценовой политике и снижению спроса на перевозки, что, в свою очередь, приводит к потере имущества предприятия недополучения прибыли. Т.е., в данном случае, объективный и субъективный факторы тесно взаимосвязаны, но главенствующим все-же остается субъективный. Значительным элементом продвижения услуг на рынок является реклама, значение которой чаще всего недооценивается. Для автотранспортных предприятий можно рекомендовать рекламу, информирующую и напоминающую потенциальных потребителей о предприятии и услугах, которое оно предоставляет. Важным фактором является правильный выбор средства распространения рекламы, среди которых реклама в средствах  
 массовой информации, наружная реклама, выпуск специальных рекламных материалов в виде печатной продукции, почтовая реклама. Наверное, для автотранспортных предприятий наименее дорогостоящей и достаточно информативной является реклама на транспортных средствах данного пред приятия.  
Финансовый риск можно определить как угрозу потери финансовых ресурсов автотранспортного предприятия. Управление финансами на крупных предприятиях осуществляет финансовый отдел или менеджер по финансам, а на средних и мелких предприятиях, в лучшем случае, экономическая служба, в худшем - бухгалтерия. Источниками финансового риска являются как внутренняя среда предприятия, так и внешняя среда, факторы риска внутренней и внешней среды взаимообусловлены. Факторы финансового риска можно представить следующим образом:  
Неверная финансовая политика или полное отсутствие финансовой политики.  
Налоговый фактор связан с возможными изменениями ставок налогов , введением новых налогов, что достаточно часто происходит. Известно, что в настоящее время в России действует 43 федеральных налога и более 60 видов местных налогов и сборов. Этот вид риска тесно связан с политическим риском, чаще всего его нельзя предусмотреть.  
Риск возникновения обязательств - это риск, связанный с возможностью невыполнения автотранспортным предприятием своих обязательств перед кредиторами, в качестве которых выступают кредитные учреждения, клиенты, поставщики, государство( риск задолженности по налогам) и внебджетные фонды . Вызывается как объективными, так и субъективными факторами, связанными с налоговым риском, с риском возникновения просроченной дебиторской задолженности, инвестиционным риском. Довольно часто возникают обязательства перед клиентами, когда вследствие каких-либо обстоятельств,

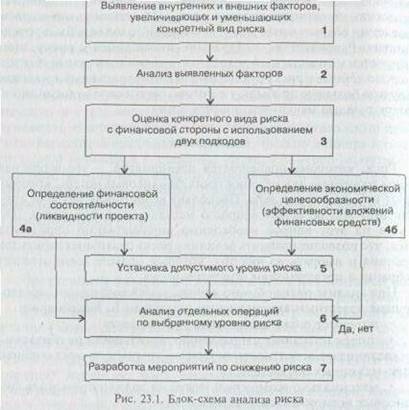
**Анализ риска**

Риск, которому подвергается предприятие, – это вероятная угроза разорения или несения таких финансовых потерь, которые могут остановить все дело. Поскольку вероятность неудачи присутствует всегда, встает вопрос о методах снижения риска. Для ответа на этот вопрос необходимо количественно определить риск, что позволит сравнить величину риска различных вариантов решения и выбрать из них тот, который больше всего отвечает выбранной предприятием стратегии риска.

При анализе риска обычно используются допущения, предложенные известным американским экспертом Б. Берлимером:

* потери от риска независимы друг от друга;
* потеря по одному направлению деятельности не обязательно увеличивает вероятность потери по другому, за исключением форс-мажорных обстоятельств;
* максимально возможный ущерб не должен превышать финансовых возможностей участника.

Общая схема проведения анализа риска представлена на рис. 23.11.



Анализ рисков можно подразделить на два дополняющих друг друга вида: качественный и количественный.

Качественный анализ позволяет определить факторы и потенциальные области риска, выявить возможные его виды. Количественный анализ направлен на то, чтобы количественно выразить риски, провести их анализ и сравнение. При количественном анализе риска используются различные методы. В настоящее время наиболее распространенными являются:

* статистический метод;
* анализ целесообразности затрат;
* метод экспертных оценок;
* аналитические методы;
* метод аналогий;
* анализ финансовой устойчивости предприятия и оценка его платежеспособности.

**Методы количественного анализа риска**

Статистический метод заключается в изучении статистики потерь и прибылей, имевших место на данном или аналогичном предприятии, с целью определения вероятности события, установления величины риска. *Вероятность* означает возможность получения определенного результата. Например, вероятность успешного продвижения нового товара на рынке в течение года составляет – 3/4 а неуспех – 1/4. *Величина*, или *степень*, *риска* измеряется двумя показателями: средним ожидаемым значением и колеблемостью (изменчивостью) возможного результата.

Среднее ожидаемое значение связано с неопределенностью ситуации, оно выражается в виде средневзвешенной величины всех возможных результатов [*Е* (*х*)], где вероятность каждого результата (*А*) используется в качестве частоты или веса соответствующего значения (*х*). В общем виде это можно записать так:

*Е* (*х*) =*А1х1* + *А2х2*+ ... + *Аnхn*,.