

РИЗИКИ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ КОМПАНІЙ

Оскільки сьогодні діяльність транспортно-експедиторських компаній (ТЕК) пов'язана з наданням послуг з логістики це потребує значних змін, які забезпечать ефективну роботу компанії, але з другого боку ТЕК піддаються значним ризикам. Серед ризиків з яким стикаються ТЕК можна виділити:

- ризик помилки персоналу. Ризики персоналу – це ймовірність втрат, пов'язаних із використанням трудових ресурсів на підприємстві, тобто ризик втрат, зумовлений можливими похибками працівників, шахрайством, недостатньою кваліфікацією, відсутністю стійкості штату організації, можливістю негативних змін у трудовому законодавстві тощо. Це можуть бути ризики управлінського персоналу щодо прийняття рішень та можуть бути ризики основного операційного персоналу – експедиторів. Виділяють дві категорії помилок експедитора: документальні та організаційні.

До перших належать неякісні інструкції, що даються вантажовідправнику для заповнення перевізних документів, основними з яких є залізнична накладна і морський коносамент. Такого роду помилки в першу чергу призводять до затримок вантажів митними органами, а при перетині сухопутного кордону часті випадки неприйняття контейнерів з вантажами залізничними адміністраціями сусідніх держав. Також варто виділити помилки, пов'язані з незнанням експедитором специфіки митного оформлення експортно-імпортних вантажів і особливих властивостей вантажу, що перевозиться. Тут і ліцензування, квотування, санітарні сертифікати, а також отримання дозволів від державних органів, контролюючих ввезення/вивезення продукції подвійного призначення.

До других належить погане знання специфіки роботи автомобільного, морського і залізничного транспорту та технологічні нестиковки, як-то: несвочасне подання контейнерів під навантаження, несвочасне букирування місць на судах. Дуже часті прорахунки при формуванні наскрізний ставки для клієнта, коли в процесі перевезення «абсолютно несподівано» вилазять непередбачені витрати, які експедитор намагається перекласти на клієнта, що вкрай несприятливо позначається на взаєминах та репутації компанії.

Для подолання чи уникнення цих ризиків потрібно пропонується проводити такі заходи: проведення серйозного і усестороннього відбору кадрів, формування корпоративності працівників, тобто вживання заходів по створенню у них відчуття приналежності до організації з тим, щоб вважати її «своєю», і у разі утруднень звертатися за допомогою до компанії, а не шукати її на стороні, введення прогресивної системи матеріального і інших видів стимулювання, додатково «прив'язуючих» працівника до компанії, створення і зміцнення в компанії морально-психологічного клімату, перешкоджаючого виникненню надзвичайних подій, проведення періодичних атестацій працівників, підвищення кваліфікації, формування «командного духу», згуртованості, страхування відповідальності перед третіми особами [1];

- ризик, пов'язаний з помилками або затримками в роботі контрагентів. В своїй діяльності ТЕК найчастіше співпрацює з представниками портової адміністрації, стивідорними компаніями, контролюючими органами та агентами морської лінії. Найбільш часто помилки виникають при роботі з агентами морських ліній. Для подолання цих ризиків необхідно контролювати та перевіряти роботу всіх учасників процесу перевезення, а також страхувати вантаж;

- ризик відмови або поломки транспортного засобу при навантаженні або розвантаженні товару. Для подолання чи мінімізації ризику потрібно страхування вантажу, транспортних засобів та відповідальності перед третіми особами. Крім того, необхідно передати функції з ремонту техніки спеціальним ремонтним компаніям на умовах аутсорсингу;

- ризик зниження попиту на послуги. Цей ризик може бути пов'язаний зі зниженню якості послуг, діяльністю конкурентів, зі змінами в роботі клієнтів-вантажовласників. Для подолання цього ризику потрібна наявність інформації – достовірної, своєчасної та повної. Тому необхідно проводити аналіз транспортних ринків за сегментами, ринку логістичних послуг, запроваджувати новітні логістичні методи та технології, що зможе підвищити конкурентоспроможність послуг компанії;

- ризики зниження контейнеропотоку компанії, пов'язаний з попереднім ризиком та залежить від діяльності конкурентів та працівників компанії. Сьогодні ринок транспортного експедитування перенасичений великою кількістю компаній і позиції кожної з них досить нестабільні, тому завжди існує ризик зниження обсягів послуг компанії, крім того, працівники компанії переходять до більш великих компаній разом з клієнтською базою. Для подолання цього ризику необхідно застосовувати знижки в роботі з клієнтами, постійно проводити аналіз діяльності конкурентів, та застосовувати системи заохочення працівників, вихід на нові регіональні ринки;

- ризики зниження ліквідності компанії, пов'язаний зі зниженням здатності фінансувати взяти на себе зобов'язання, коли настає момент їхньої ліквідації, тобто час покривати грошовими ресурсами вимоги контрагентів, а також вимоги забезпечення. Для подолання цих ризиків необхідно планувати фінансову діяльність компанії, ввести систему бюджетування, здійснювати контроль за дебіторською заборгованістю;

- ризики втрати або пошкодження вантажу при стихійних лихах, несприятливих умов транспортування або зберігання. Для подолання цього ризику потрібно страхування вантажів, майна, здоров'я та життя працівників, повністю перекладаючи свій ризик на страхову компанію або на відповідних гарантів [2];

- ризик, пов'язаний з тим, що клієнти не виконують свої обов'язки в строк (порушення контрактних умов оплати). Експедитор діє від імені та за рахунок клієнта, тому більшість оплат від клієнта здійснюється наперед, але існують випадки коли клієнт просить відстрочку платежу. Для подолання цих ризиків необхідно створювати резерв

коштів для покриття рахунків, надавати відстрочку платежу тільки добре перевіреним клієнтам, страхувати фінансові ризики;

- ризик, пов'язаний з поломкою, комп'ютерної техніки та іншого обладнання, за допомогою якого здійснюється обслуговування. Для подолання потрібно слідкувати за станом комп'ютерної техніки, швидка заміна чи її налаштування, потрібно в штаті компанії мати висококваліфікованого співробітника для налаштування техніки;

- ризики несвоєчасної інформації, дезінформації, ризики втрати комерційної інформації. Такі ризики часто дуже важко виявити, проте масштаб збитків, заподіяних ними, є значним та прихованим, а тому може виявлятися протягом тривалого періоду. Щоб уникнути виникнення ризиків цієї групи, необхідно спроектувати ефективну інформаційну систему як основний елемент менеджменту підприємства та системи управління економічним ризиком.

Ризик несвоєчасної інформації пов'язаний із застосуванням застарілих для прийняття та виконання певного управлінського рішення даних. Внаслідок дезінформації можливі збитки, зумовлені навмисним або операційним перекрученням інформації (помилки, пов'язані зі збоями в функціонування комп'ютерних інформаційних систем), яка використовується у виробничо-господарській діяльності організації.

Ризик надлишкової інформації спричиняє збитки, пов'язані з витрачанням додаткових ресурсів на її обробку як непотрібної у подальшій діяльності. Ризик неповноти інформації пов'язаний із втратами через прийняття та виконання управлінських рішень на основі неповної інформації. Ризик втрати комерційної інформації проявляється у вигляді збитків, яких організація зазнає в результаті операційної втрати чи розголошення працівниками підприємства комерційної інформації. Ризик дублювання інформації – це ймовірність виникнення збитків як результати додаткових витрат на отримання, обробку та зберігання інформації, яка вже є у розпорядженні організації [3].

Для подолання цих ризиків необхідно вживати організаційних заходів, які сприяють збереженню комерційної і іншої службової таємниці. Кожен працівник повинен володіти тільки тією інформацією, яка необхідна йому для якісного і успішного виконання своїх обов'язків (і не більше). Прояв інтересу до відомостей, що виходять за рамки службової компетенції, не повинно залишатися без уваги колег. Про них слід негайно інформувати службу безпеки і керівництво організації.

Таким чином, ТЕК необхідно шукати шляхи для подолання або мінімізації цих ризиків шляхом створення системи управління ризиками.

Список використаної літератури:

1. Левчук А. Транспортно-експедиторский бизнес в Украине / А. Левчук // Транспорт и логистика. – № 1 (10). – 2005. – С. 2-4.
2. Котлубай О.М. Основи економіки й організації сервісної діяльності в торговельному мореплаванні/ О.М. Котлубай, В.Г. Кухарчик. - Одеса: ППРЕД НАН У, 2009. – 197 с.
3. Экономика морского транспорта: Учебник / [Жихарева В.В., Котлубай А.М., Кибик О.Н., и др.]; под ред. В.В. Жихаревой. – Х.: «БУРУН КНИГА», 2012. – 480 с.