

RISK- MANAGEMENT AS A FACTOR OF TRANSPORT COMPANIES

INVESTMENT APPEAL

Skobeleva I.P.¹, Legostaeva N.V.², Makarova V.A.³©

^{1,2}Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

³National research University Higher School of Economics

Russia

Abstract

The article presents the importance of investment development and increasing of the investment attractiveness of Russian shipping companies, the necessity of providing an effective solution to the problem of risk management as relevant components of an overall management system based on the development and implementation of standards of risk management, taking into account international experience and the specifics of the waterway transport companies

Keywords: risk-management, standard, investment attractiveness, model, transport companies, waterway.

Аннотация

В статье представлена значимость инвестиционного развития и повышения инвестиционной привлекательности компаний судоходного бизнеса России, необходимость создания для решения этой проблемы эффективного риск-менеджмента как актуальной компоненты общей системы управления на основе разработки и внедрения стандартов риск-менеджмента, учитывающих мировой опыт и специфику деятельности компаний водного транспорта.

Ключевые слова: риск-менеджмент, стандарт, инвестиционная привлекательность, модель, транспортные компании, водный транспорт.

Развитие транспортных компаний с позиций современной финансово-экономической аналитики требует выделения ключевых измерений, демонстрирующих коренные характеристики разносторонних аспектов функционирования компаний и составляющих фундамент оценки деятельности и принятия управленческих решений. Ключевые экономические измерения компании можно представить в виде системы координат – ресурсы, риск, результаты (рис.1).

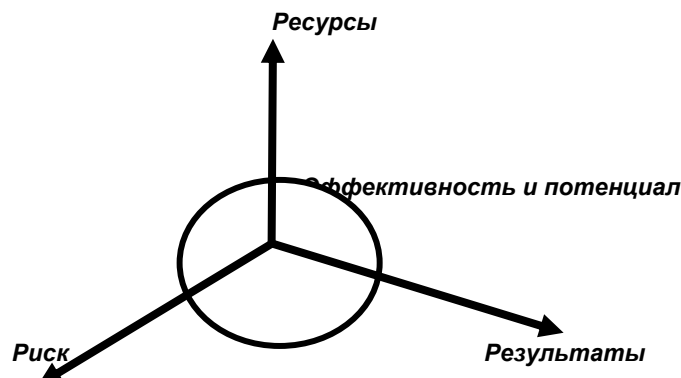


Рис.1. Ключевые экономические измерения компании

Выделенные векторы, рассматриваемый каждый в отдельности, измеряют определенные корневые характеристики компании, отражая специфические проблемы в соответствующей области. Взятые в совокупности они отражают качество финансово-экономического состояния компании и возможную траекторию ее движения, а именно, эффективность, инвестиционную привлекательность и потенциал развития компании [6].

Все более высокую значимость, соответствующую современной бизнес-среде функционирования российских компаний, приобретает вектор рисков, сопровождающих их текущую деятельность и стратегическое развитие. Это определяется как общемировой тенденцией нарастания скорости изменения внешней среды бизнеса и адаптивной динамикой бизнес-моделей, так и ярко выраженной спецификой российской экономики - дисперсностью конкурентного пространства (жесткой и возрастающей конкуренцией в одних отраслях в сочетании с монополизацией в большинстве экспортно-ориентированных секторах), высоким уровнем инфляции и коррупции в стране, неэффективным налоговым законодательством, невысоким качеством менеджмента, непрозрачностью деятельности компаний.

Эффективность функционирования экономических систем разного уровня, отраслей и отдельных компаний во многом определяется проводимой в их рамках инвестиционной политикой. Это в полной мере относится и к транспорту, в том числе морскому и речному, потребность в инвестициях которого весьма высока.

Почти во всех отраслях российского транспортного комплекса в настоящий момент сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования.

Так, износ материально-технической базы водного транспорта по отдельным группам основных средств достиг 55- 70 % и продолжает нарастать. Состояние многих технических средств водного транспорта подошло к критическому уровню; значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая - приближается к этому сроку. Возраст относительно новых гидротехнических сооружений внутреннего водного транспорта варьируется в пределах от 25 до 52 лет. В эксплуатации также находятся сооружения, построенные более 100 лет назад (12 %). Средний возраст морских судов под российским флагом превышает 24 года (расчётный срок службы 25-35 лет), тогда как в мире такой показатель составляет 18 лет.

По состоянию на 2012 год судов с возрастом до 5 лет в российском судоходстве насчитывалось лишь 6 %, в то время как с возрастом более 21 года – 75 %, выше 30 лет – 27 %. Такое критическое положение является следствием недостаточного инвестирования в развитие и обновление флота, а также в инфраструктуру водного транспорта, его снижение в период мирового экономического кризиса 2008-2010 гг.

Специфической особенностью водного транспорта, как объекта инвестирования, является высокая капиталоемкость и длительный период окупаемости капитальных вложений. В этой связи привлечение как отечественных, так и зарубежных инвестиций является необходимым условием эффективного развития российских компаний водного транспорта, что актуализирует проблему обеспечения их инвестиционной привлекательности.

Являясь интегральной характеристикой объекта инвестирования, инвестиционная привлекательность включает такие составляющие как положение компании с позиции роста стоимости бизнеса, доходности инвестиций и уровня рисков.

В современной науке и практике сформировалось несколько подходов к оценке инвестиционной привлекательности компаний. Первый подход базируется на показателях оценки финансово-хозяйственной деятельности и конкурентоспособности. Второй использует понятия инвестиционного потенциала, инвестиционного риска и методы оценки инвестиционных проектов. Третий основывается на оценке стоимости предприятия (рис.2.)

Комбинация подходов и методов в процессе оценки инвестиционной привлекательности, повышает вероятность того, что итоговый показатель будет объективным отражением инвестиционной привлекательности компании [2].

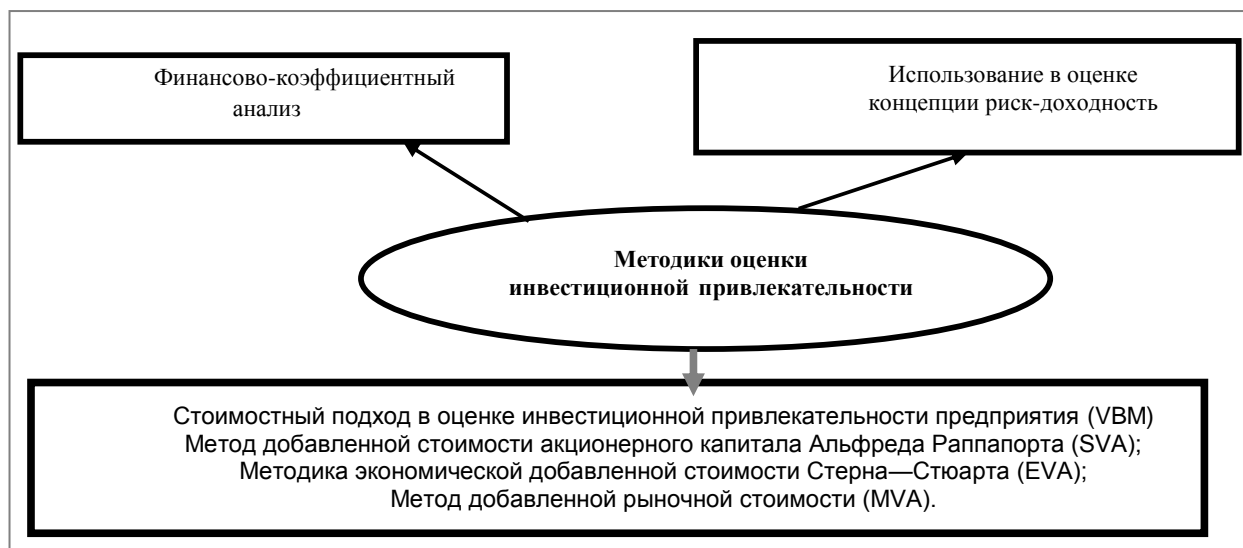


Рис.2 Современные подходы к оценке инвестиционной привлекательности

Каждая методика, использующая определенный инструментарий оценки инвестиционной привлекательности, имеет свои достоинства, недостатки и границы применения (табл. 1).

Таблица 1

Сравнительный анализ методик оценки инвестиционной привлекательности компании

Элементы методики	Авторы конкурирующих методов оценки инвестиционной привлекательности компании			
	Щиборщ К.В.	Ендовицкий Д.А.	Севрюгин Е.В.	Валинурова Л.С.
Оценка финансового состояния	+	+	+	+
Оценка рыночного окружения организации	-	-	+	+
Оценка менеджмента организации	-	+	+	+
Определение интегрального показателя	+	-	-	-
Достоинства методики	Обобщенная количественная оценка	Отражение инвестиционного потенциала с позиции экономического анализа	Использована концепция стоимостного подхода	Учет внешних факторов и рисков
Недостатки методики	Нет оценки качественных показателей	Нет интегральной оценки	Нет интегральной оценки	Нет интегральной оценки

Одним из основных факторов оценки инвестиционной привлекательности выступает эффективность системы управления компанией. Эта тенденция отражается в фундаментальных теоретических исследованиях, которые непосредственно увязывают состояние организации, ее ключевые характеристики, включая инвестиционную привлекательность, с эффективностью ее менеджмента и подтверждается мировой практикой оценки.

Так, аналитики фондового рынка, оценивая инвестиционную привлекательность в рамках любой методики, уделяют существенное внимание не только финансовым показателям, но и состоянию внутрифирменного риск-менеджмента компании [10].

Для потенциальных инвесторов риск выступает в качестве индикатора неопределенности их выгод вследствие действия рискообразующих факторов, присущих конкретному бизнесу и вытекающих из особенностей его функционирования и потенциала развития.

Несмотря на повышенный уровень рискованного фона отечественных транспортных компаний, существенно снижающего уровень их инвестиционной привлекательности, действующая практика внутрифирменного управления рисками в данном секторе показывает, что в настоящее время полноценный риск - менеджмент реализуют менее половины транспортных компаний, треть компаний практически не уделяет внимания вопросам оценки и управления рисками, многие транспортные организации практикуют фрагментарный и эпизодический риск – менеджмент как реакцию на возникшие проблемы.

В частности, анализ опыта ряда российских судоходных компаний, осуществляющих процедуры риск-менеджмента, показал наличие существенных различий в подходах к пониманию риска, отсутствие реестра рисков, неоправданно узкий спектр контролируемых рисков в применяемых классификациях и методов их снижения (оптимизации), отсутствие регламента и внутрифирменного стандарта управления рисками.

Таким образом, можно резюмировать, что значительная часть отечественных компаний водного транспорта (особенно речных пароходств) не рассматривает наличие корпоративного риск-менеджмента как одного из важнейших атрибутов инвестиционной привлекательности. В то же время для большинства инвесторов проблемы корпоративного управления рисками являются одним из главных факторов, препятствующих принятию решений об инвестициях. Это в значительной степени сдерживает развитие российских судоходных компаний, рост их капитализации и конкурентоспособности, в том числе на международном уровне.

Преодоление сложившихся негативных тенденций в реализации инвестиционной модели развития транспортных компаний России требует, прежде всего, формирования комплексной системы корпоративного управления рисками (Enterprise Risk Management - ERM).

Созданная в интересах компании и ее стейкхолдеров ERM предотвращает утрату важных для развития бизнеса позиций, помогает избежать противоречий с законодательством, способствует сохранению репутационного депозита на рынке.

Создание комплексной системы корпоративного управления рисками позволяет разработать и внедрить в практику управления такие внутрифирменные документы, как «Политика управления рисками», «Карта рисков» и «Внутрифирменный стандарт риск-менеджмента» [5]. Современные реалии таковы, что именно эти документы включаются ведущими мировыми компаниями в активно используемую сегодня нефинансовую отчетность и представляют существенный интерес для инвестора.

Документ «Политика управления рисками», как правило, содержит следующие разделы: основные термины, стратегия управления рисками, процесс управления рисками, архитектура системы управления рисками и отчетность по рискам. В случае стандартизации процедур риск-менеджмента в компании документ «Политика управления рисками» может быть заменен внутрифирменным стандартом риск-менеджмента.

Карта рисков имеет более узкое содержание (отражает итог идентификации и оценки рисков) и представляет собой графическое описание их вероятности и значимости.

Нельзя не подчеркнуть, что практика институционального оформления риск-менеджмента в компаниях реального сектора экономики существует сравнительно недавно.

Впервые фундаментальный стандарт риск-менеджмента «AS/NZS 4360:1995 — Управление рисками» для нефинансового сектора был опубликован в 1995 г. Это положило начало активному развитию и внедрению комплексной модели управления рисками предприятия. В настоящее время наиболее широкое применение на практике нашли такие стандарты риск-менеджмента, как «FERMA» (Федерация европейских ассоциаций риск-менеджеров), COSO ERM, Новозеландский стандарт AS/NZS4360, Закон Сайбернса-Оксли и ISO 31000.

Стандарт FERMA формирует понятийную базу и описывает порядок действий по внедрению системы управления рисками с соответствующими разъяснениями и рекомендациями. Универсальность подходов FERMA не позволяет в полной мере учитывать специфику деятельности компании, поэтому используется в основном либо для создания систем управления рисками формально, либо совместно с другими методиками и стандартами [3].

В стандарте COSO ERM в отличие от «FERMA» особое внимание уделяется уточнению позиции риск-менеджмента в структуре организации, соотношению функций риск-менеджмента и внутреннего контроля для обеспечения гарантии достижения целей эффективности и результативности деятельности организации, достоверности финансовой отчетности, соблюдения законодательных и нормативных требований [9]. Стандарт отражает такие новые аспекты риск-менеджмента как расширение диапазона целей, включая стратегические, спектра средств реагирования на риск, концепцию риск-аппетита и толерантности к риску. В то же время стандарт COSO ERM достаточно сложен для использования риск-менеджерами, так как разработан аудиторами и направлен в значительной степени на повышение качества отчетности компаний.

Новозеландский стандарт AS/NZS4360 является узкоспециализированным, и применим в большей степени к управлению рисками проектов и рисками инноваций.

В настоящий момент базовым для российских компаний является стандарт ИСО 31000, который определяет риск как «эффект, который оказывает неопределенность на цели организации». Стандарт описывает принципы и основные составляющие бизнес-процессов риск-менеджмента, устанавливает концепцию риска, методы оценки и воздействия на риски; он позволяет сравнить действующую в компании модель риск-менеджмента и подходит для сравнения действующей в компании модели с международным опытом [8]. Нельзя не отметить тот факт, что действующая редакция стандарта ISO 31000 не включают в себя ряд важных понятий финансового риск-менеджмента («капитал под риском», «рентабельность с учетом риска»).

Анализ зарубежных стандартов показал, что в большинстве из них не представлены техники оценки риска с использованием методов финансовой математики, (Value at Risk (VaR) и иные концепции). Акцент делается в основном на экспертные оценки, применение которых большинством отечественных компаний затруднительно из-за отсутствия эффективного института экспертов, а в ряде случаев и финансовых возможностей.

В Российской практике широко известен Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 51897-2002 "Менеджмент риска. Термины и определения". В данном стандарте, однако, не рассматривается процесс управления рисками, организационная структура риск-менеджмента, что существенно снижает его значимость для практического применения.

Ключевые параметры основных стандартов представлены в табл.2.

Таблица 2

Ключевые параметры основных стандартов риск-менеджмента

Параметр	Стандарт		
	FERMA	COSO ERM	Закон Сарбейнса-Оксли
Цель	Снижение потерь от рисков	Соблюдение баланса риск-доходность	Управление финан-совыми рисками
Задачи	Определение концепции риска. Выявление факторов риска. Выбор методов анализа рисков. Разграничение обязанностей менеджера.	Определение уровня риска в соответствии со стратегией развития; Совершенствование процесса риск-менеджмента; Определение и управление совокупностью рисков; Поиск благоприятных возможностей(риск-шансов); Рациональное использование капитала.	Анализ точности исчисления доходов, Анализ затрат на рабочую силу и точности выполнения работ. Анализ управления активами и издержками. Анализ и контроль точности счетов. Анализ дебиторской и кредиторской задолженности
Способ управления	Взаимодействие различных структурных	Мониторинг и контроль процессов управления рисками	Внутренний контроль достоверности

рисками	подразделений организации		финансовой отчетности
---------	------------------------------	--	-----------------------

Одной из важных предпосылок необходимости внедрения внутрифирменных стандартов риск-менеджмента является недостаточная формализация процесса управления рисками в отечественных компаниях реального сектора (неудовлетворительная степень развития корпоративных документов, регламентирующих функции риск-менеджеров) [1].

В деятельности отечественных компаний водного транспорта, стандарты риск-менеджмента практически не используются. В то же время, являясь комплексным инструментом методического обеспечения управления рисками, стандарт призван обеспечить эффективность риск-менеджмента, его интеграцию в общую систему управления компанией, способствовать использованию информации о риске при принятии решений на всех уровнях управленческой иерархии, повышению прозрачности функционирования бизнеса, что является важным фактором роста инвестиционной привлекательности и развития транспортных компаний.

Проведенный авторами анализ и обобщение современной практики стандартизации процедур риск-менеджмента [4] позволяют предложить следующий формат модели внутрифирменного стандарта управления рисками для транспортных компаний (табл.3.)

Таблица 3

Формат модели внутрифирменного стандарта риск -менеджмента

•Элемент стандарта	•Содержание элемента
Концепция риска	Вариабельность фактических исходов деятельности компании (шансы, потери)
Принципы управления рисками	Системный подход. Интегрированность с общей стратегией Ответственность за управление рисками. Кросс-функциональное взаимодействие. Единый информационный канал. Разделение уровней принятия решений. Движение в процессе управления рисками снизу вверх и сверху вниз. Эффективность управления рисками путем мониторинга ключевых индикаторов рисков (КИР), разрабатываемых для каждой приоритетной области управления рисками.
Подход к формированию риск-аппетита	Привязка риск-аппетита к финансовым показателям компании, (ЕБИТДА, чистая прибыль) и к показателям качества предоставленных услуг
Процесс управления рисками	Постановка целей управления; идентификация рисков; ранжирование рисков; определение индексов рисков; построение карты рисков; выбор методов управления рисками; оценка эффективности управления рисками
Архитектура системы управления рисками	Многоуровневость по иерархии организационного управления - Совет директоров, Генеральный директор, линейный менеджмент
Содержание отчета по рискам	Паспорт риска Карта рисков Презентации для Генерального директора, Совета директоров и т.д.
Обмен информацией о рисках	Комитет по рискам

Содержание и структура внутрифирменного стандарта риск-менеджмента должны отражать точку зрения менеджмента компании на экономическое содержание и классификацию рисков, принципы управления рисками и этапы процесса риск-менеджмента.

По мнению авторов, концепция риска, принимаемая компанией, должна учитывать не только негативный, но и позитивный потенциал (риск-шанс). Для компаний водного транспорта данный подход актуализируется в связи с тем, что в рисковый профиль большинства предприятий данной сферы включены финансовые и инвестиционные риски, носящие селективный характер.

Принципы риск-менеджмента должны не только отражать общий подход к управлению, но и учитывать специфику данной сферы управленческой деятельности. В этой связи целесообразно, помимо принципов системности, интегрированности с общей стратегией и непрерывности управления рисками, включить в стандарт следующие принципы:

- ответственность за управление рисками - управление рисками является частью деятельности каждого сотрудника в рамках своей компетенции, знаний и имеющейся информации;
- кросс-функциональное взаимодействие – предусматривает коллегиальные решения как основу процесса управления межфункциональными рисками;
- единый информационный канал – обеспечение возможности информационной системы управления рисками своевременно и в полном объеме информировать владельцев риска;
- разделение уровней принятия решений - определение границы уровня принятия решений на основе риск-аппетита;
- движение в процессе управления рисками снизу вверх и сверху вниз - движение информации о рисках для принятия решений от низких уровней управления к высоким, а решений по управлению и контролю за их исполнением от более высоких уровней управления к более низким.
- экономическая эффективность управления рисками - осуществляется путем мониторинга ключевых индикаторов рисков (КИР), разрабатываемых для каждой приоритетной области управления рисками.

Одним из ключевых моментов управления рисками является определение подходов к формированию так называемого, риск-аппетита – предельной величины риска, которая приемлема для компании. В настоящее время разработаны различные индикаторы (и соответствующие критерии) определения границы толерантности к риску - отношение вероятных потерь к выручке, прибыли и чистым активам компании. Для компаний водного транспорта, отличающихся высокой капиталоемкостью, целесообразна привязка риск-аппетита к таким финансовым показателям как EBITDA и чистая прибыль, а также к качеству предоставляемых услуг, которое является одним из решающих факторов при выборе заказчиком перевозчика, определяя в значительной степени потенциальную конкурентоспособность транспортной компании.

Важной составляющей стандарта риск-менеджмента является отчетность по рискам, обязательными элементами которой являются паспорт ключевых рисков, содержащий информацию о них, мероприятия по управлению ими, реализовавшиеся риски, процедуры реагирования на рисковое событие, индикаторы риска.

Разработка и внедрение стандартов риск-менеджмента, учитывающих мировой опыт и специфику деятельности судоходного бизнеса, создает дополнительный существенный источник увеличения инвестиционной привлекательности капиталоемких компаний водного транспорта, обеспечивая потенциал их развития и повышения конкурентоспособности.

Литература

[1] Белоусова Л.В. Профессиональный стандарт «Управление рисками организации»: цели, задачи, необходимость // Генеральный директор: управление промышленным предприятием, №3 2011г.

[2] Иванов В.А., Авакян К.Г. Сравнительный анализ методик оценки инвестиционной привлекательности предприятия / В.А. Иванов, К.Г.Авакян // Вестник Удмуртского университета. – 2010.- Вып.3. – С. 22-28.

[3] Кравченко А.В. Основные принципы и преимущества системы управления рисками, интегрированной с бизнес-процессами // "Управление экономическими системами: электронный научный журнал" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uecs.ru/>

[4] Легостаева Н.В. Стандарты риск — менеджмента Материалы 4 (15) Международной конференции // «Роль финансово-кредитной системы в реализации приоритетных задач развития экономики». СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2011, с. 222 — 225

[5] Скобелева И.П. Легостаева Н.В.// Смена парадигм управления и переход к комплексному управлению предпринимательскими рисками в российских транспортно — экспедиторских компаниях. Балтийский экономический журнал НОУ ВПО «БИЭФ» 2009 №1

[6] Скобелева И.П., Легостаева Н.В. Риски в системе финансовых измерений компании. Материалы X111 межвузовской конференции «Теория и практика финансов и банковского дела на современном этапе». Ч.1 / Под ред. О.В. Гончарук и Н.А. Савинской. – СПб.: СПбГИЭУ, 2012.

[7] Стандарты управления рисками Federation of Risk Management Associations (FERMA) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ferma.eu>.

[8] ISO 31000:2009 Risk management — Principles and guidelines, 2009. 24p. URL: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=43170

[9] Enterprise Risk Management [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.erm.coso.org>.

[10] Daily деловая газета /Нефинансовая отчетность позволяет привлечь инвесторов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rbcdaily.ru/news/562949979656558>