



УДК 005.334:656.2

© *И. А. Щербакова, 2010*

## **ЗНАЧИМОСТЬ РИСКОВ В ТРАНСПОРТНОЙ КОРПОРАЦИИ**

*Щербакова И. А.* – канд. экон. наук, доц. кафедры «Финансы и кредит», тел.: (4212) 40-71-33, e-mail: ya-ida0402@mail.ru (ДВГУПС)

Неотъемлемым элементом корпоративного управления становится управление рисками. Особое значение оно приобретает в условиях углубляющегося международного финансового и экономического кризиса. В стратегии развития железнодорожного транспорта были отражены основные положения и виды рисков. Кризис и существенное падение объемов перевозок вносит изменения в структуру рисков. Дифференцированная производственная структура требует дифференциации рисков с учетом территориальной и функциональной специфики структурных подразделений корпорации.

Risk management becomes the integral element of corporate management. It takes on special significance under conditions of the deepening international financial and economic crisis. The principal provisions and kinds of risks have been reflected in the development strategy of railway transport. The crisis and the essential decrease in the volume of carriage make modifications in structure of risks. The differentiated structure of production requires differentiation of risks with an allowance of territorial and functional specificity of structural subdivisions of a corporation.

*Ключевые слова:* корпоративное управление, риск-менеджмент, стратегия управления, операционные риски, кредитные риски, риски ликвидности, карта рисков, индикаторы рисков.

По оценкам финансовых аналитиков, российской экономике в текущем году придется столкнуться с тремя основными угрозами: накопленными кредитными рисками, высоким уровнем инфляции, низким качеством участия в процессе глобализации. Отраслевое ранжирование задолженности выявило как наиболее рискованные предприятия среднего бизнеса торговли и строительства, на третьем месте – транспорт и связь (рисунок). Доля собственного капитала (менее 50 %), учитывая фондоемкий характер активов, говорит об отсутствии собственных оборотных средств, низкой ликвидности.

Падение промышленного производства продолжалось в первом квартале

2009 г., при этом его темпы пока увеличиваются. По данным статистики, в январе 2009 г. по сравнению с январем 2008 г. снижение объемов производства составило 16 %, по сравнению с декабрем оно достигло 19,9 %. Сокращение в январе наблюдалось по всем видам экономической деятельности: добыча полезных ископаемых снизилась на 3,6 %, обрабатывающие производства – на 24,1 %, производство и распределение электроэнергии, газа и воды сократилось на 7,0 %. Минэкономразвития ранее увеличило прогноз падения промышленного производства в РФ в 2009 г. до 5,7 с 3,2 % по предыдущему прогнозу (исходя из цены нефти в \$41 за баррель). Это непосредственно сказывается на падении объемов грузовых перевозок.



Кредитная зависимость по секторам экономики<sup>1</sup>

По данным Минэкономразвития, население в прошлом году потратило на покупку валюты 2 трлн руб. – вдвое больше, чем в 2007 г. Доля сбережений в рублевых депозитах и ценных бумагах упала в 34 раза – до 0,2 %. По оценке Росстата, денежные накопления населения (остатки рублевых вкладов, наличные рубли и ценные бумаги) за пять последних месяцев сократились на 832,9 млрд руб., или на 9,7 %, в том числе депозиты – на 754,4 млрд руб. (14,7 %). По данным Центрального Банка РФ, осенью рублевые депозиты сократились на 636 млрд руб., а валютные выросли на 268 млрд руб., причем 58 % снятых рублей население в банки не вернуло. В декабре каждый россиянин потратил на покупку валюты вдвое больше рублей, чем разместил на депозитах, для сравнения в декабре 2007 г. на депозитах было размещено в три раза больше средств, чем накоплено в валюте. В ноябре–декабре реаль-

<sup>1</sup> Источник: «Эксперт РА» по данным ЦБ РФ



ные доходы и зарплаты упали, задолженность по зарплате выросла за год на 75 % (до 4,7 млрд руб. на конец декабря). Сократились расходы на питание и товары первой необходимости (по данным обзоров «Левада-центра») в основном за счет покупки более дешевых товаров. Об ухудшении потребительских возможностей сообщили 49 %, в том числе о резком снижении своего потребительского статуса – 10 % опрошиваемых. Изменение объемов и структуры потребления отражается на сокращении пассажирских перевозок.

Прямые иностранные инвестиции, по данным Комиссии ООН по торговле и развитию (UNCTAD), в мире в 2008 г. сократились на 21 %, с до 1,83 трлн долл. в 2007 г. до 1,45 трлн долл. в 2008 г. Прогнозируется дальнейшее снижение в 2009 г. Отрицательное сальдо платежного баланса и дефицит государственного бюджета приводят к сокращению государственного финансирования инновационных проектов. При отсутствии собственных источников средств на обновление основных фондов это ставит под угрозу развитие инновационных программ отрасли. В условиях экономического спада для отрасли как инфраструктурного сектора существует временной лаг по снижению объемов перевозок, поэтому следует прогнозировать продолжение снижения объемов перевозок. С другой стороны, тарифные «ножницы»: рост цен на энергоносители, топливо и неадекватно низкое увеличение тарифов на перевозки как за счет существенного падения спроса, так и в связи с тарифными соглашениями приведет к снижению окупаемости в отрасли. Почти двукратное усиление инфляции (с 107,9 % в апреле 2007 г. индекс потребительских цен вырос до 115,1 % в апреле 2008 г.) сдерживает инвестиционную активность сильнее, чем высокий, но стабильный инфляционный фон.

Наметившаяся в экономике тенденция к сокращению количества посредников с целью снижения затрат может привести к снижению эффективности дочерних компаний в системе ОАО «РЖД», в области привлечения инвестиций за счет первичного размещения акций. Эти факторы существенно снижают возможности инвестирования в отрасль. Также может проявиться недостаточная обоснованность эффективности деятельности самих дочерних компаний, привлеченных по аутсорсингу. В связи с этим необходимо пересмотреть принципы выделения структурных подразделений и видов деятельности на самостоятельный баланс, с точки зрения стратегии развития отрасли и ограничений деятельности в условиях кризиса. Определенной корректировке должна быть подвергнута и классификация рисков развития железнодорожного транспорта.

В соответствии со стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. была произведена качественная оценка с использованием критериев вероятности возникновения риска и уровня его воздействия на реализацию Стратегии. Основное внимание было уделено социальным и операционным рискам, рассмотрены были также природно-климатические и техногенные факторы риска.

В стратегии к наиболее критическим рискам по совокупному влиянию были отнесены:

– Макроэкономические риски: нехватка финансовых средств как следствие опережающего роста цен в отраслях-поставщиках; низкая техническая и технологическая оснащенность отечественного машиностроения; дефицит государственных инвестиций в строительство и усиление железнодорожных линии.

– Операционные риски: снижение конкурентоспособности данного вида транспорта вследствие технического и технологического отставания; существенные структурные дисбалансы (не соответствие структуры вагонного парка структуре грузов, отставание развития инфраструктуры, переходов); недостатки прогнозирования грузопотоков (переключение мощных грузопотоков нефти и нефтепродуктов на трубопроводы); повышение экологической опасности транспорта вследствие высокого уровня физического и морального износа основных фондов; недостаточный объем инновационных разработок, ставящий под сомнение реализацию наиболее сложных железнодорожных проектов.

К рискам, имеющим значительное совокупное влияние, были отнесены макроэкономические и социальные риски:

– при реализации инерционного варианта социально-экономического развития;

– снижение объемов грузовых перевозок как вследствие изменения структуры валового внутреннего продукта, так и роста доли высокотехнологичных грузов, перевозимых на автомобильном транспорте;

– недостаточное развитие инфраструктуры смежных видов транспорта (портовых мощностей, складских терминалов и т. п.);

– сохранение существующей системы отраслевой дифференциации тарифного регулирования;

– снижение спроса на пассажирские перевозки вследствие ухудшения демографической ситуации;

– отток высококвалифицированных кадров из-за низкой заработной платы;

– дефицит трудовых ресурсов в регионах Сибири и Дальнего Востока. Природно-климатические и техногенные риски были отнесены к группе, имеющей незначительное совокупное влияние.

В условиях мирового финансово-экономического кризиса, во все большей степени захватывающего и экономику России, макроэкономические факторы приобретают все большее значение. Общий экономический спад наиболее негативно отражается и на инфраструктурных отраслях, с существенной долей основных фондов. Если рассмотреть представленные макроэкономические факторы, то в условиях экономического кризиса следует учитывать их дифференцированное влияние в территориальном, отраслевом и временном разрезах.

Для Дальневосточного региона особое значение имеет падение объемов и изменение структуры грузовых перевозок.

При проведении опроса среди специалистов и руководителей среднего



звена Дальневосточной железной дороги было выявлено, как изменилась значимость факторов риска с развитием мирового финансово-экономического кризиса (табл. 1), как дифференцирована оценка риска по структурным подразделениям (табл. 2). Различия в оценках вызваны, отчасти, влиянием кризиса, но в большей мере – спецификой территориального расположения региона, а также вида деятельности отдельных структурных подразделений. Так, наименьшую значимость, с точки зрения специалистов, в приведенном перечне имели дефицит государственных инвестиций в строительство и усиление железнодорожных линий, а также структурные дисбалансы вагонного парка и грузопотока (менее 30 % признали их влияние критически значимым).

Таблица 1

Оценка воздействия критических<sup>2</sup> факторов

| Наименование фактора  | Значимость по оценке специалистов отрасли, % |         |        |
|---|--|---------|--------|
|   | высокая                                      | средняя | низкая |
| <b>Макроэкономические</b>   |  |         |        |
| Нехватка финансовых средств как следствие опережающего роста цен в отраслях - поставщиках | 67,7   | 25,5    | 8,8    |
| Низкая техническая и технологическая оснащенность отечественного машиностроения           | 45,5   | 21,2    | 33,3   |
| Дефицит государственных инвестиций в строительство и усиление железнодорожных линий       | 23,5   | 26,5    | 50,0   |
| <b>Операционные</b>   |  |         |        |
| Снижение конкурентоспособности данного вида транспорта                                    | 55,9   | 26,4    | 17,7   |
| Существенные структурные дисбалансы вагонного парка и грузопотока                         | 28,1   | 34,4    | 37,5   |
| Повышение экологической опасности транспорта  | 35,5   | 35,5    | 29     |
| Недостаточный объем инновационных разработок  | 45,2   | 38,7    | 16,1   |

Наиболее критическими факторами специалистами были признаны: нехватка финансовых средств как следствие опережающего роста цен в отраслях-поставщиках, снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта (признали соответственно 67,7 и 55,9 % опрошенных).

<sup>2</sup> В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

Анализируя дифференцированность оценок по структурным подразделениям, следует отметить, что при оценке операционных рисков следует учитывать деление по видам производства: основное производство (первые три позиции) и подсобно-вспомогательное. Влияние таких факторов может быть опосредовано и оценено как менее существенное, либо связано с конкретными проблемами вида производственной деятельности подразделения, а не дороги в целом.

Таблица 2  
Дифференциация оценки воздействия факторов по дирекциям<sup>3</sup>

| Наименование рисков   | 1 <sup>4</sup> | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|----------------|---|---|---|---|---|---|
| <b>Макроэкономические</b>   |                |   |   |   |   |   |   |
| Нехватка финансовых средств как следствие опережающего роста цен в отраслях-поставщиках | Н              | Н | В | В | В | В | С |
| Низкая техническая и технологическая оснащенность отечественного машиностроения         | В              | В | В | В | Н | В | С |
| Дефицит государственных инвестиций в строительство и усиление железнодорожных линий     | Н              | В | С | В | Н | Н | В |
| <b>Операционные</b>   |                |   |   |   |   |   |   |
| Снижение конкурентоспособности данного вида транспорта                                  | В              | С | В | С | В | Н | В |
| Существенные структурные дисбалансы вагонного парка и грузопотока                       | В              | С | С | С | Н | С | С |
| Повышение экологической опасности транспорта  | В              | В | С | С | Н | С | С |
| Недостаточный объем инновационных разработок  | В              | - | С | С | С | В | Н |

Среди макроэкономических показателей наибольший разброс оценок в обеих группах подразделений отмечен по фактору недостаточности финансовых ресурсов в результате опережающего роста цен в отраслях-поставщиках и дефицита государственных инвестиций в строительство и усиление железнодорожных линий.

По операционным – снижение конкурентоспособности данного вида транспорта. Управление рисками дифференцировано по их значимости: кри-

<sup>3</sup> В – высокий уровень воздействия; С – средний уровень воздействия; Н – низкий уровень воздействия;

<sup>4</sup> Дирекции представлены выборочно: 1 – НОД; 2 – пригородных перевозок; 3 – локомотивное депо; 4 – ШЧ; 5 – Дирекция тепловодоснабжения; 6 – ПЧ; 7 – путевое хозяйство.



тические риски – это риски, требующие первоочередных мер по их предотвращению. Помимо наиболее критических рисков, Стратегия отражает риски, характер влияния которых в долгосрочном периоде будет носить существенный (значительный) характер. Эта группа рисков требует осуществления регулярного мониторинга с целью заблаговременного выявления негативной динамики развития.

Для своевременного выявления и предотвращения рисков формируется система индикаторов, позволяющая оценивать и анализировать причины, приводящие к развитию негативных сценариев. К основным индикаторам макроэкономических рисков стратегического развития железнодорожного транспорта были отнесены:

- опережающая динамика цен в топливной промышленности, черной металлургии и электроэнергетике;
- отставание динамики показателей технической модернизации основных предприятий машиностроения от интенсивности развития железнодорожного транспорта;
- снижение запланированного объема государственных инвестиций.

Индикаторами операционных рисков были определены:

- соотношение динамики структуры валового внутреннего продукта и динамики изменений структуры вагонного парка;
- изменение структуры и объемов перевозок по различным направлениям;
- динамика показателей износа основных фондов железнодорожного транспорта;
- соотношение показателей технической оснащенности и уровня развития технологий на железнодорожном транспорте и других видах транспорта;
- динамика показателей развития трубопроводного транспорта;
- интенсивность инновационных разработок и уровень их использования при реализации инфраструктурных проектов.

Основным индикаторами возникновения социальных рисков признаны динамика темпов роста и структуры населения, а также динамика численности трудоспособного населения в регионах Сибири и Дальнего Востока, где планируется реализация крупных инфраструктурных проектов.

Мониторинг факторов и индикаторов риска будет эффективным в случае их обоснованного и своевременного выявления. Особого внимания заслуживают и следующие моменты:

- измерение факторов должно осуществляться не только в стоимостном, но и натуральном (условно-натуральном выражении);
- необходимо учитывать взаимовлияние (положительное или отрицательное) факторов;
- необходимо определить «точку отсечения» – при каком значении влияние факторов можно считать незначительным;
- установить периодичность пересмотра перечня факторов.

В качестве натурального индикатора динамики экономики предлагаем использовать потребление энергии. Достоинством такого индикатора является натуральный характер, возможность дифференциации по различным параметрам: территории, видам производств, оперативность получения информации, достоверность. К недостаткам следует отнести то, что затраты на электроэнергию не носят всеобщего характера – существуют и другие энергоносители (например, различные виды топлива). Само потребление электроэнергии может носить как переменный, зависящий от объемов производства, так и постоянный характер. Нет механизма получения такой информации от коммерческих посредников. Но эти проблемы решаемы.

С целью повышения достоверности и оперативности измерения индикаторов необходимо использовать государственный заказ на получение и обработку такой информации на конкурсной основе. Необходима и разработка механизма ответственности разработчиков за предоставление недостоверных оценок и прогнозов. Мировая практика показала, что далеко не всем известным аналитико-статистическим агентствам можно доверять. Кроме того, такая информация о тенденциях развития экономики, дифференцированная по отраслям и территориям, будет востребована и коммерческими предприятиями, и региональными органами управления.

Особого внимания заслуживает и политика в области инвестирования: практическое отсутствие налоговых льгот и дифференциации налогообложения для фондоемких отраслей и предприятий, инвестирующих собственное развитие, делает инвестирование в этом случае экономически неэффективным. При высоких ставках кредитования, несмотря на снижение до 15 % (не облагаемых налогом на прибыль) для приоритетных отраслей, доходность большинства инвестиционных проектов в производства является крайне низкой для производителей. Привлекая кредит под 15 %, необходимо обеспечить среднюю рентабельность инвестиций не менее 27 % (12 + 15 %), а это уже уровень эффективности инноваций, т. е. инвестиций более доходных, но и существенно более рискованных. Механизма же стимулирования инновационных проектов в рамках отраслей, регионов, да и страны в целом у нас нет. Если и создаются банки инноваций, что является редкостью для регионов, то существенная финансовая поддержка практически отсутствует.

Свободные инвестиционные средства (Фонда национального благосостояния, субсидированные кредиты банкам) размещаются в иностранные валюты, приносят спекулятивный доход, но не способствуют развитию реальной экономики. Часть сбережений населения также может быть направлена на развитие экономики, но при гарантиях государства. Одним словом, есть и потребность производства в ресурсах, есть и свободные ресурсы, но существующий механизм регулирования направлений денежных потоков не позволяет им совпасть в полной мере.