

УДК 338.012

Идентификация рисков в международной транспортно-экспедиторской деятельности

ISSN 1812-5220
© Проблемы анализа риска, 2016

Е. В. Ценина,
Российский экономический
университет им. Г.В. Плеханова,
г. Москва

Т. Т. Ценина,
Санкт-Петербургский
государственный
экономический университет

Аннотация

В статье рассматриваются основные виды рисков транспортно-экспедиторской деятельности. Сбой в одном из звеньев логистической цепи автоматически повышает вероятность рисковой ситуации на всем протяжении цепи, поэтому необходимо строить логистическую цепь исходя из оценки устойчивости каждого звена, понимая, какова вероятность возникновения рисков в тех или иных операциях.

Ключевые слова: транспортно-экспедиторская компания, транспортно-экспедиторские услуги, управление рисками.

Содержание

Введение

1. Комплексное рассмотрение рисков
2. Выявление слабого звена цепи поставок

Заключение

Литература

Введение

Специфика правовых и экономических международных торговых отношений, неодинаковые внутригосударственные условия поставок товаров, различный уровень сервиса и информационного обеспечения перевозок, своеобразие транспортного законодательства и таможенных процедур в каждой стране усложняют связи между участниками транспортно-экспедиторской деятельности, что приводит к появлению рисковых ситуаций. Анализ и контроль рисковых ситуаций на каждом этапе перевозочного процесса являются одними из важнейших этапов менеджмента. Это связано с тем, что все транспортно-экспедиторские процессы взаимосвязаны и сбой в одном из процессов автоматически влияет на всю логистическую цепочку.

Транспортно-экспедиторский риск рассматривается как риск нарушения координации оптимальной работы участников перевозочного процесса в транспортно-экспедиторской деятельности, которое приводит к непредвиденным затратам (ущерб) или упущенной прибыли. Интересно, что, как показывают исследования, инструментарий, применяемый в практике управления субъектами хозяйствования в цепях поставок, в большинстве своем ориентирован на анализ

и оптимизацию затрат. Это отвечает основной цели логистики, выполнению правила: «с минимальными затратами нужный товар в нужное место и нужное время при должном уровне сервиса» [1]. Кроме того, если мы говорим о международных перевозках, то неопределенность, связанная с их организацией, может быть значительно выше, чем в пределах одного государства. Риски связаны с нестабильным спросом, сроками поставок, уровнями товарных запасов и заказов, производственными возможностями, спецификой таможенного администрирования, временем транспортировки, природными и человеческими факторами и т.д. Для того чтобы их снизить и обеспечить высокий уровень обслуживания, необходимо устранить источники нестабильности и неопределенности [2—4].

1. Комплексное рассмотрение рисков

При оказании экспедиторских услуг в полном объеме транспортная экспедиция подразумевает организацию перевозки грузов от двери склада грузоотправителя до двери склада грузополучателя (используется термин «от двери до двери»). В этом случае полный комплекс услуг по доставке груза включает:

- доставку от склада грузоотправителя на грузовую железнодорожную станцию, в порт, в аэропорт;
- погрузку в транспортное средство (автомобиль, вагон, корабль, самолет);
- оплату по тарифу за перевозку грузов;
- выгрузку из транспортного средства, например вагона на станции назначения;
- доставку груза автомобильным транспортом до склада грузополучателя.

В перечень транспортно-экспедиторских услуг входят:

- разработка по поручению клиента маршрута перевозки груза при перевозках несколькими видами транспорта (смешанные или так называемые мультимодальные и интермодальные перевозки);
- заключение договоров с другими экспедиторами и участниками перевозочного процесса для фрахтования морских и речных судов, самолетов, вагонов и автомобилей;
- оформление транспортных документов: транспортных накладных, коносаментов и дру-

гих документов, необходимых для доставки грузов по назначению;

- оплата тарифов за перевозку и других платежей и сборов;
- страхование грузов, участие в оформлении документов при повреждении, порче или недостаче грузов (так называемые несохраненные перевозки) [5];
- выполнение обязанностей таможенного брокера при перевозках экспортно-импортных грузов;
- информирование грузоотправителей о продвижении грузов, поиск грузов в случае их потери;
- организация при необходимости переадресовки грузов в пути следования;
- получение разрешений и оформление документов на перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов;
- другие услуги по поручению клиентов.

Рассмотренные выше функции и операции являются основными рычагами деятельности транспортно-экспедиторской компании. Современные тенденции приводят к тому, что работа компаний зависит от грамотной синхронизации всех участников перевозочного процесса.

Каждое звено логистической цепи подвержено рискам. Особенность состоит в том, что данные риски нельзя рассматривать отдельно друг от друга. В современной деловой среде, где организации и рынки образуют сложную взаимосвязанную глобальную сеть, риски могут возникать быстро, проявляя цепную реакцию на других рынках, кроме того, существует взаимное влияние рисков друг на друга [3, 6]. Подобный эффект определяется термином «логистическая синергия» [7]. На степень общего транспортно-экспедиторского риска оказывают влияние многие процессы, происходящие во время перевозки. Так, введение санкций Евросоюзом значительно повлияло на конфигурацию и функционирование цепей поставок. Многие участники были вынуждены переориентировать свои цепи поставок в сторону Азии или приостановить движение материальных потоков [8].

Необходимо научиться оценивать общий риск и минимизировать его, выявляя слабые звенья в логистической цепи.

Сбой в одном из звеньев логистической цепи автоматически повышает вероятность рисковой

ситуации на всем протяжении цепи. Именно поэтому необходимо уметь строить логистическую цепь исходя из оценки устойчивости каждого звена [3, 7].

2. Выявление слабого звена цепи поставок

Однако для того чтобы определять степень уязвимости звена и всей цепи поставок в целом, необходимо уметь проводить оценку рисков всех процессов, протекающих в цепи. Точность результата будет зависеть от количества процессов [5, 9].

В таблице представлены риски с соответствующими процессами, в которых они могут возникать

во время транспортно-экспедиторского обслуживания. Стоит подчеркнуть, что некоторые из причин их возникновения не зависят от решения менеджмента (ДТП, задержка рейса), однако реализация такого риска становится причиной появления риска повреждения груза или его задержки, что относит их к транспортно-экспедиторским. Таким образом, транспортно-экспедиторский риск не просто сопровождает логистические операции транспортировки, но и напрямую влияет на эффективность работы цепи поставок.

Выделим основные виды рисков, встречающихся при организации перевозочного процесса (см. таблицу).

Основные виды транспортно-экспедиторского риска

Таблица

| Этап | Функции | Характер услуг | Риск |
|--|---|--|--|
| I. Подготовка к процессу грузоперевозки | Консультации | 1. Предоставление клиенту информации о возможности перевозки. 2. Разработка оптимальных маршрутов и оценка стоимости перевозки. 3. Информационная поддержка по таможенному оформлению. 4. Иные справочные данные | 1. Получение недостоверной/неполной информации о грузе. 2. Неправильная оценка затрат на доставку груза. 3. Недостоверное информирование клиента по вопросам перевозки/таможенного оформления |
| | Подготовка документов к перевозке | 5. Заполнение поручения экспедитору (заявки). 6. Подготовка необходимых для транспортировки документов. 7. Подготовка необходимых документов для таможенного оформления. 8. Расчет таможенных платежей | 4. Указание недостоверных/неправильных данных в перевозочных документах. 5. Несоблюдение сроков предоставления документов в процессе перевозки |
| | Согласование форм оплаты с клиентом | 9. Выбор формы оплаты (предоплата, постоплата, залог и т. д.) | 6. Риск коррекции счета в процессе транспортировки. 7. Риск неоплаты |
| | Информирование агента в стране назначения об отправке груза | 10. Предоставление агенту информации о грузе, схеме перевозки, деталях таможенного оформления | 8. Риск неуведомления принимающего офиса. 9. Несоответствие документов требуемым в стране |
| II. Подготовка груза к основной отправке | Доставка груза от отправителя на консолидационный склад | 11. Согласование времени подачи машины на склад отправителя. 12. Прием товара по количеству. 13. Заполнение документов. 14. Физическое перемещение груза до консолидационного склада | 10. Опоздание машины. 11. Ошибка в заполнении экспедиторской расписки. 12. Повреждение груза во время транспортировки |
| | Обработка груза на консолидационном складе | 15. ПРР автомобиля. 16. Пересчет, взвешивание товара и сверка с документами. 17. Внесение фактических данных о грузе в информационную базу. 18. ПРР на складе. 19. Палетирование, маркировка. 20. ПРР на автотранспорт. 21. Подготовка транспортных документов | 13. Повреждение груза при ПРР. 14. Ошибка при занесении данных в информационную базу. 15. Повреждение, воровство и т. д. на складе. 16. Некачественное выполнение упаковки, маркировки т. д. 17. Неправильное распределение груза в автомобиле |

Таблица (окончание)

| Этап | Функции | Характер услуг | Риск |
|---|--|--|---|
| | Оформление основных транспортных документов | 22. Бронирование на рейс. 23. Оформление транспортных накладных | 18. Несоответствие бронирования информации по срокам, предоставленной клиенту. 19. Ошибка при заполнении либо несоответствие документов требованиям правил международных перевозок грузов |
| | Доставка груза в порт, аэропорт, ж/д станцию для основной отправки | 24. Физическое перемещение груза до места отправки. 25. ПРР в порту, аэропорту и сдача груза на склад | 20. Повреждение груза при доставке, ПРР. 21. Несоответствие документов для въезда машины, ПРР в порт, аэропорт и т. д. |
| | Оформление экспортных таможенных документов | 26. Предоставление в таможенные органы комплекта документов для экспорта | 22. Таможенные риски. 23. Риск сверхнормативного хранения груза на терминале |
| III. Основная отправка | Перевозка груза ж/д, авиа-, авто-, морским транспортом | 27. ПРР на борт судна. 28. Физическое перемещение. 29. ПРР в порту назначения | 24. Повреждение груза. 25. Несоответствие условиям перевозки данного груза. 26. Потеря груза при консолидации в других портах |
| | Размещение на терминале назначения | 30. ПРР на терминале. 31. Фитосанитарный контроль. 32. Размещение на терминале и подготовка документов | 27. Повреждение груза. 28. Риск непрохождения фитосанитарного и радиоактивного таможенного контроля. 29. Потеря документов на груз. 30. Сверхнормативное хранение груза на терминале |
| IV. Подготовка груза к финальной доставке | Таможенное оформление импортного груза | 33. Получение у получателя необходимых документов для регистрации и таможенного оформления груза. 34. Оплата пошлин, сборов, налогов и т. д. | 31. Таможенный риск |
| | Доставка груза на консолидационный склад | 35. Прием товара по количеству. 36. Заполнение документов. 37. Физическое перемещение груза до консолидационного склада | 32. Повреждение груза |
| | Обработка груза на консолидационном складе | 38. ПРР автомобиля. 39. Пересчет, взвешивание товара и сверка с документами. 40. Внесение фактических данных о грузе в информационную базу. 41. ПРР на складе. 42. Палетирование, маркировка. 43. ПРР на автотранспорт. 44. Подготовка транспортных документов | ... |
| V. Финальная стадия доставки груза | Доставка до клиента | | |
| | Оплата | | ... |
| | Закрытие документов | | |

Заключение

Транспортно-экспедиторский риск напрямую связан с предоставлением транспортно-экспедиторских услуг. Основной чертой транспортно-экспедиторского риска является тот факт, что его нельзя рассматривать отдельно в призме транспортного и экспедиторского риска. Это связано с тем, что компании, осуществляющие такого рода деятельность, должны анализировать данные области как единое целое с целью грамотной и синхронной координации перевозочного процесса. Необходимо стремиться к тому, чтобы чувствительность к рискам и их предотвращение обеспечивались за счет анализа и мониторинга в режиме реального времени. Управление рисками должно быть formalизовано во всех звеньях цепи, но при этом должно оставаться гибким [9] и даже при незначительных изменениях в цепи поставок обеспечивать возможность быстрого реагирования и адаптации.

Литература

1. Киреева Н.С. Инструменты логистики в контексте концепции создания добавленной стоимости // Российское предпринимательство. 2013. № 1 (223). С. 79—82.
2. Смирнова Е.А. Особенности управления трансграничными цепями поставок // Инновационная деятельность. 2014. № 2 (29). С. 66—69.
3. Ценина Е.В., Ценина Т.Т. Стратегия смягчения рисков в глобальных цепях поставок // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2014. № 5. С. 69—74.
4. Ценина Т.Т., Ценина Е.В. Развитие транспортно-логистических схем доставки внешнеторговых грузов // Логистика. 2016. № 5. С. 14—15.
5. Ценина Т.Т., Ценина Е.В. Организация и регулирование внешнеторговой деятельности: учеб. пособие. СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2012. С. 155—230.
6. Ценина Е.В., Коробейников Ю.В. Риски в логистике снабжения (на примере компаний, работающих на российском рынке) // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2014. № 2. С. 73—78.
7. Ценина Т.Т. Бизнеса круг, риски вокруг, диверсификация рисков в сфере бизнеса // Российское предпринимательство. 2005. № 2. С. 125—130.
8. Гвилия Н.А. Кластеризация как вектор повышения конкурентоспособности логистической инфраструктуры корпораций в современных условиях // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. Аналитический журнал. 2014. № 3. С. 60—65.
9. Ценина Т.Т., Ценина Е.В. Уровни сложности операций в цепях поставок и риск-менеджмент // Логистика: современные тенденции развития. Международной научно-практической конференции. 9—10 апреля 2015. СПб.: Изд-во ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, 2015. С. 367—369.

Сведения об авторах

Ценина Екатерина Владимировна: кандидат экономических наук, доцент кафедры предпринимательства и логистики РЭУ им. Г.В. Плеханова

Количество публикаций: 93, в том числе 1 монография и 3 учебных пособия

Область научных интересов: логистика, управление цепями поставок, управление рисками, оценка эффективности и оптимизация логистических систем, международные перевозки

Контактная информация:

Адрес: 117997, г. Москва, Стремянный пер., д. 36

Тел.: +7 (499) 236-80-30

E-mail: cakie@yandex.ru

Ценина Татьяна Тихоновна: кандидат экономических наук, доцент кафедры логистики и управления цепями поставок СПбГЭУ

Количество публикаций: 230 научных и учебно-методических работ, в т. ч. 161 научная работа и 69 учебно-методических работ, из них 18 учебных пособий

Область научных интересов: логистика, управление цепями поставок, управление рисками, организация и регулирование внешнеторговой деятельности, международные перевозки

Контактная информация:

Адрес: 192007, г. Санкт-Петербург, ул. Прилукская, д. 3

Тел.: +7 (812) 766-45-83

E-mail: cakie@yandex.ru