

АВЕРИХІНА

Тетяна Володимирівна
t.v.averihina@mzeid.in

УДК 338.47: 658.5

УПРАВЛІННЯ ЛОГІСТИЧНИМИ
РИЗИКАМИ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ
ВАНТАЖІВ МОРСЬКИМ
ТРАНСПОРТОМ

АВЕРИХІН

Микола Максимович
tataus1973@gmail.comMANAGEMENT OF LOGISTIC RISKS FOR
THE TRANSPORT OF GOODS BY SEA
WAYк.е.н., доцент кафедри,
Одеський національний
політехнічний університетстудент, Одеський
національний політехнічний
університет

Розкрита суть управління логістичними ризиками при перевезенні вантажів морем. Розроблено рекомендації щодо організування процесу функціонування логістичної системи з урахуванням можливих ризиків і мінімізувати можливість їх виникнення.

Раскрыта суть управления логистическими рисками при перевозке грузов морем. Разработаны рекомендации по организации процесса функционирования логистической системы с учетом возможных рисков и минимизации возможности их возникновения.

The essence of the management of logistics risks for the carriage of goods by sea is disclosed. The recommendations on the organization of the process of functioning of the logistics system, taking into account possible risks and minimizing the possibility of their occurrence, are developed.

Ключові слова: логістика, ризики, управління, морський транспорт, транспортно-експедиторські послуги

Ключевые слова: логистика, риски, управление, морской транспорт, транспортно-экспедиторские услуги

Keywords: logistics, risks, management, marine transport, freight-forwarding services

ВСТУП

Однією з популярних логістичних послуг можна назвати контейнерні перевезення або ж перевезення вантажів морським транспортом. Незважаючи на за-
требуваність цей вид вантажоперевезення по праву вважається одним з найбільш складних через свою логістичну специфіку. В цьому сенсі зростають також логістичні ризики. А у сфері водного транспорту – об'єкту підвищеної небезпеки – ця дефініція набуває особливого значення. Поняття «ризик» у сучасних дослідженнях пов'язують з невизначеністю, непередбачуваністю та випадковістю майбутніх подій. Деякі дослідники поняття ризик пов'язують з ймовірністю втрати прибутку [1].

Відомий фахівець у сфері логістичних ризиків проф. Г.Л. Бродецький визначає місце логістичних ризиків поряд з виробничими, фінансовими, комерційними, інноваційними, економічними, транспортними і політичними. Важливою ознакою пропонується вважати «логістичну» специфікацію ризиків, тобто приналежність до конкретних видів потоків, за допомогою яких встановлюються і реалізуються зв'язки у системі [2]. За логістичними ознаками ризики кваліфікуються відповідно за їх приналежністю до конкретних видів потоків як базових логістичних категорій.

При перевезенні вантажів морем на логістичні ризики значний вплив робить морський транспорт – специфічна галузь (сфера) людської діяльності у системі народногосподарського комплексу.

Галузь морських перевезень України має складну

структуру, що складається з морських торговельних портів, судноплавних компаній, організацій, що забезпечують контроль і нагляд за безпекою судноплавства, судноремонтних заводів, органів, що забезпечують безпеку судноплавства, а також наукових установ. Україна має майже 20 морських портів на узбережжі Чорного та Азовського морів, а також ряд річкових портів на Дніпрі і Дунаї. Більшість портів займаються перевезеннями безтарних вантажів, і тільки 3 мають значний обсяг операцій з контейнерами.

На сьогодні участь України в світовій морській торгівлі обмежується 4,5 млн. т. вантажів від її загального обсягу. Саме такий обсяг вантажів перевозиться судами під Державним прапором України. Це відповідає рівню розвитку морської торгівлі, наприклад, Океанії.

В цілому, за останні 20 років частина вітчизняних перевізників експортно-імпортних вантажів в загальному обсязі скоротилася з 70 % до 7,5 %, що свідчить про необхідність розширення використання прогресивних технологій.

МЕТА РОБОТИ

Метою даної статті є вибір оптимального управління логістичними ризиками при перевезенні вантажів морем, визначення цих ризиків, їх оцінка, методи управління, що сприяють їх запобіганню.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Дана стаття базується на працях вітчизняних і зарубіжних вчених, а також на матеріалах періодичних видань, статистичних збірниках. У роботі були вико-

ристані методи порівняння та узагальнення, аналізу і синтезу, системний підхід тощо.

РЕЗУЛЬТАТИ

На морські перевезення припадає значна частка зовнішньоторговельних вантажів Україні. Морський транспорт є одночасно експортером послуг, перевозячи вантажі іноземних фрахтувальників. Але особливо важливе значення морський транспорт має для зв'язку нашої країни із зарубіжними країнами, часто будучи єдиним видом транспорту, що дозволяє підтримувати з ними зв'язок.

У порівнянні з іншими видами транспорту, морський має ряд переваг, що обумовлені його техніко-економічними особливостями: високою провізною здатністю, практично необмеженою пропускну здатністю, порівняно невеликими капіталовкладеннями для освоєння природних водних шляхів, незначними витратами палива, більш низькою, у порівнянні з іншими видами транспорту, собівартістю перевезень вантажів. Основною сферою застосування водного транспорту є міжконтинентальні перевезення вантажів в районах, що мають судноплавні річки і вихід до моря [2].

У системі морського транспорту зберігається ряд не вирішених проблем, відсутня необхідна комплексність в управлінні розвитком і функціонуванням його транспортної системи. У період реформ водний транспорт фактично не розглядався як єдиний об'єкт державного управління. Для першого покоління програм розвитку транспорту був характерний традиційний галузевий підхід. Елементи комплексного планування розвитку транспорту, яке застосовувалося в радянський період, були втрачені.

На даний час структурні перетворення на водному транспорті не завершені. Значною мірою збереглися організаційні структури і економічні механізми, властиві плановій економіці. Присутність держави у сфері транспортного бізнесу та державне регулювання окремих видів транспортної діяльності – надлишкові. Не завершено створення правової бази транспорту, адекватної ринковим умовам. Економічні та адміністративні механізми не завжди враховують специфіку транспортної діяльності в ринкових умовах. У використанні виробничих потужностей діючих інфраструктурних об'єктів спостерігається посилення нерівномірності. Зростання об'ємних показників транспортного сектора призвів до виникнення ряду проблем у розвитку транспортної інфраструктури та основних фондів в цілому, які, як показує досвід зарубіжних країн, будуть посилюватися у міру економічного зростання. Ці дисбаланси є не просто причиною незручностей – вони неприйнятні для зростаючої суспільної свідомості, суперечать концепції сталого розвитку.

Значна частина інфраструктурних об'єктів працює з перевищенням номінального завантаження. Разом з тим існують об'єкти, оптимальне завантаження яких не може бути досягнутим у середньостроковій перспективі. У більшості експлуатованих транспортних засобів, у тому числі і нових, недостатній технологічний рівень і техніко-економічні характеристики. У транспортній інфраструктурі найбільш істотно відставання в застосуванні сучасних транспортних

технологій, а також в інформатизації транспорту [3].

Наслідком цього на внутрішньому ринку є недостатня якість надаваних послуг, високий рівень витрат, збереження неприпустимо високих показників транспортної аварійності і негативного екологічного впливу транспорту.

У зв'язку з цим необхідно виділити основні фактори, що роблять безпосередній вплив на систему державного управління морським флотом у сфері логістичних ризиків:

- не завершене нормативне регулювання діяльності на морському транспорті;

- повільно йдуть процеси внесення змін у законодавство, що негативно відбивається на проведенні наглядових і контрольних заходів;

- залишаються неврегульованими багато питань застосування норм міжнародного права на території України;

- внутрішнє законодавство про технічний нагляд, про відповідальність за шкоду по забрудненню моря та ряд інших з точки зору суспільної безпеки вимагає в ряді випадків доопрацювання.

- не до кінця сформована методологічна основа практичної діяльності державних контролюючих органів;

- викликає побоювання рівень корупції в середовищі чиновників державних контрольно-наглядових служб водного транспорту;

- однією з найбільш гострих залишається проблема кваліфікованих кадрів, адже саме людський фактор у 70 % випадків є основним в аварійних ситуаціях на водному транспорті.

Кадрове забезпечення морської діяльності – найважливіша складова національної морської політики. Одним з найголовніших її принципів слід назвати збереження та вдосконалення підготовки кадрів.

Україна входить до числа країн, які є «постачальниками» моряків на світовий кадровий ринок. Парадокс полягає в тому, що свої потреби задовольняються за залишковим принципом. Беручи до уваги передбачуване зростання тоннажу російського флоту, а також потреби компаній, зайнятих видобутком вуглеводневої сировини на бурових платформах, проблема може обернутися справжньою кризою.

Вищеназвані факти змушують економістів розробляти методичні підходи до оцінки людського фактора у системі управління ризиками в судноплавних компаніях [4].

Дані свідчать про збільшення аварійності за всіма роками спостережень. Зниження аварійності – основне завдання, яке стоїть перед державою та її контролюючими органами в цій сфері.

Існує думка, що зростання аварійності значною мірою викликане загальним старінням флоту, середній вік суден якого становить 21–22 роки. І що з часом старі суди будуть списані, їх замінить нове поповнення, і рівень аварійності сам по собі знизиться до прийнятного. Але, по-перше, класифікаційні товариства стежать за безпекою судна протягом усього періоду його експлуатації, вимагаючи заміни елементів корпусу і деталей суднових механізмів, якщо їх зношення перевищують гранично допустимі значення. По-друге, частина аварійних випадків, таких як

зіткнення, посадка на міліну і ряд інших, безпосередньо не пов'язані з віком судна. Таким чином, ця думка представляється спірною, а значне зростання аварійних випадків за останні 10-15 років не може бути пов'язаним тільки з цим фактором.

Тим не менш, старіння морського транспортного судна обумовлює необхідність вирішення дуже важливих проблем практично для всіх суб'єктів торговельного мореплавства: судноплавних і страхових компаній, класифікаційних товариств, міжнародних організацій, що здійснюють контроль за безпекою мореплавання тощо. Зокрема, зважаючи на зниження економічної ефективності експлуатації морських суден у міру їх старіння, для судноплавних компаній важливого значення набуває вирішення питання про визначення оптимального терміну експлуатації судна і вироблення науково-обґрунтованого підходу до проблеми оновлення флоту. Перед страховими компаніями старіння морських суден ставить питання про обґрунтування розміру страхових премій в залежності від віку судна.

Вплив транспортних ризиків на ефективність логістичного ланцюга викликає необхідність виконання заходів, що обмежують небажані наслідки їх реалізації. Сукупність таких дій становить процес управління ризиками. Цей процес складається з певних процедур – визначення, вимірювання, контроль, фінансування (наприклад, право збереження майна, страхування, поділ ризиків). Їх метою є зменшення впливу негативних впливів на логістичні ланцюги доставки вантажів.

Керування транспортними ризиками повинно сприйматися як невід'ємна частина загального управління логістичною ланцюгом. Управління ризиками реалізується через узгоджені дії всіх учасників ланцюга.

Очевидно, що багатозначність факторів, які впливають на логістичні ризики при перевезенні вантажів морем, вимагають розробки моделі застосування практичними працівниками покрокової оцінки факторів, що виникають (або можуть виникнути) при аналізі морських логістичних ризиків.

Також реальним шляхом зниження числа ризикованих рішень, очевидно, може стати інформація для судового екіпажу і судовласників про ступінь ризику нанесення шкоди життю та здоров'ю людей, матеріальних збитків та забруднення навколишнього середовища при відмові основних елементів системи «судно-вантаж-людина».

На даний час чисельна оцінка ризику практично не проводиться або виконується тільки для окремих випадків. Знання «слабких місць» системи «судно-вантаж-людина» дозволило б екіпажу уникнути необґрунтованих ризиків. Враховуючи, що переважна більшість аварій та інцидентів пов'язано з людським фактором, дана інформація про найбільш імовірні небезпеки та їх розміри може зіграти вирішальну роль у забезпеченні безпеки мореплавання [5].

Таким чином, при впровадженні в практику чисельної оцінки логістичних ризиків можна очікувати зниження аварійності українських суден за рахунок прояву наступних факторів:

- по-перше, знання величини ризику (ступеня

безпеки) зменшує число необґрунтованих ризикованих рішень, дозволяючи судовому екіпажу та судовласнику передбачити додаткові заходи безпеки, що зменшує вірогідність виникнення аварійного випадку або розмір можливого від нього шкоди;

- по-друге, підвищується якість нагляду за суднами з боку інспекцій та органів державного контролю;

- по-третє, підвищується ефективність «Системи управління безпечністю» (СУБ), створеної відповідно до вимог МКУБ.

- по-четверте, з'являються додаткові економічні важелі щодо підвищення безпеки суден.

Як правило, споживач продукції віддає перевагу послугам (товарам) виробників, які відомих і які добре зарекомендували себе, або здійснює вибір на підставі оптимального для нього співвідношення ціна / якість. Тому фрахтувальник, швидше за все, вибере перевізника з прийнятним рівнем ризику. Це, в свою чергу, змусить перевізників з високим рівнем ризику підвищувати безпеку суден, щоб не втратити свій сектор на ринку перевезень. Крім того, страхові компанії зможуть уникнути необґрунтовано високих страхових виплат при страхуванні суден з високим рівнем ризику і призначати для них більш високі страхові ставки, що також стане стимулом для судовласників у підвищенні безпеки судна.

Підсумковим документом щодо оцінки ризиків може бути, наприклад, паспорт безпеки. Цей вид документа є інформаційним, що надає відомості про можливі небезпеки, пов'язані з даним об'єктом, продукцією або речовиною.

Формуляр / журнал / паспорт безпеки судна дозволить би сторонам, які мають відношення до морського транспорту (фрахтувальника, страховикам, судовому екіпажу, портовій владі і т.д.), отримувати інформацію про ступінь безпеки пропонованих їм послуг з вантажно-пасажирським перевезенням, а також знати найбільш уразливі місця.

Вищезазначений документ призначається для вирішення наступних завдань:

- визначення ризику виникнення аварійних випадків з нанесенням шкоди екіпажу, пасажиром, акваторії, судну і вантажу при відмові основних елементів (модулів) системи «судно-вантаж-людина»;

- оцінки можливих наслідків аварійних випадків;
- оцінки готовності екіпажу і технічних засобів судна до попередження виникнення аварійних випадків;

- оцінки ефективності заходів щодо зниження ризику виникнення і пом'якшення наслідків аварійних випадків.

Пропоновані підходи класифікації і визначення транспортно-логістичних ризиків у сфері перевезень вантажів морським транспортом дозволять працівникам транспортно-логістичних компаній приймати обґрунтовані стратегічні рішення у виборі маршрутів транспортування вантажів і транспортних засобів.

ВИСНОВКИ

Основними напрямками управління ризиками у логістичній діяльності при перевезенні морським транспортом можуть бути: формування єдиного комплексу методів і моделей прогнозування ризико-

вих потоків; моделювання надійності роботи окремого порту і ланцюжків поставок як цілісного механізму, що забезпечує отримання достовірної оцінки ресурсів і ринкової можливості; моделювання процесу управління ризиковими потоками з урахуванням організації, а також режиму руху матеріальних ресурсів і супутніх потоків.

Список використаних джерел

1. Яшків Д.С. Методи оптимізації в управлінні логістичними ризиками промислових підприємств / Д.С. Яшків // Економіка: реалії часу. – 2016. – № 5 (27). – 52–58.
2. Бродецкий Г.Л. Управление рисками в логистике: учеб. пособие. / Г.Л. Бродецкий. – М.: Академия, 2010. – С. 5–23.
3. Дороховський О.М. Проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України / О.М. Дороховський // Економіка и управление. – 2012. – № 5. – С. 60–65.
4. Дюмулен И.И. международная торговля услугами / И.И. Дюмулен. – М.: ЗАО «Скономика», 2003. – 315 с.
5. Гальчинський А.С. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015) Шляхом Європейської інтеграції / А.С. Гальчинський, В.М. Заєць та ін. – К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004. – 416 с.