

МЕТОДЫ ОЦЕНКИ РИСКОВ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

Начало XXI в. ознаменовалось одним из наиболее важных событий в политической и экономической жизни Европы — расширением границ Европейского союза за счет включения в него новых стран, в том числе и Польши, что необходимо учитывать при разработке стратегии развития экономики республики как на глобальном уровне, так и на уровне отдельных производственных систем. Исходя из географического положения республики, можно предположить, что одним из наиболее важных направлений развития экономического потенциала страны станут трансграничные транспортные логистические системы — терминалы, центры, пограничные переходы и т.п.

Следует отметить, что трансграничные транспортно-логистические системы в Беларуси находятся в начальной стадии создания. Несмотря на то, что деятельность данных систем в большинстве ее видов не поддается коммерциализации и находится под контролем государства, тем не менее, исключить риск полностью не удастся, в связи с чем представляется целесообразным выявить и оценить риски, присущие трансграничным транспортным терминалам, как на стадии разработки соответствующих инвестиционных проектов, так и дальнейшего их мониторинга.

Под риском в данном исследовании понимается возможность наступления с определенной долей вероятности нежелательного для данного трансграничного транспортного терминала события, влекущего за собой потерю части ресурсов, недополучение доходов или возникновение дополнительных расходов в результате осуществления запланированной деятельности по сравнению с прогнозными сценариями. Проведенные исследования показали, что для данных систем характерна высокая взаимозависимость политического, экономического, отраслевого рисков. Возникновение одной рискованной ситуации неизбежно влечет за собой проявление следующих, что порождает отрицательный мультипликативный эффект. Например, увеличение таможенных тарифов и фискальных сборов (экономический риск) влечет за собой уменьшение грузопотоков через территорию Республики Беларусь (отраслевой риск), а следовательно:

- уменьшение поступлений соответствующих сборов и пошлин в бюджет (фискальный риск);
- недозагрузку трансграничного транспортного терминала (риск конкретной трансграничной системы);
- уменьшение доходов коммерческих структур, обеспечивающих нормальное функционирование трансграничного транспортного терминала (коммерческий риск) и т.п.

Анализируя природу рисков, присущих трансграничным транспортным терминалам, можно выделить:

- систематические риски — к ним система может подготовиться заранее и минимизировать возможные потери (реконструкция одного из каналов, профилактика компьютерной сети и т.д.);

- несистематические риски — для предотвращения потерь, связанных с ними, система должна располагать некоторыми резервами: техническими, финансовыми, кадровыми.

Наличие тех или иных факторов, обуславливающих возникновение рисков трансграничного транспортного терминала, определяется:

- экономической и политической ситуацией на мировых рынках;
- международными соглашениями, двусторонними договорами и т.д.;
- внешней и внутренней организационной средой (прогрессивные формы организации ВЭД, стратегия и тактика государства в развитии таможенного дела, меры экономической политики, качество транспортных коридоров и т.д.);

- внутренней организацией процесса таможенной переработки грузов (наличием на терминале различных институциональных, социальных структур, предоставляемых ими видов деятельности, слаженности их работы, наличием и качеством технических средств таможенного контроля, экспертизы и связи, информационных систем, систем пограничного контроля, обеспечивающих условия погранично-таможенного регулирования транспортных потоков);

- управлением инвестиционным проектом на отдельных стадиях жизненного цикла (территориальное расположение трансграничных терминалов, качество проекта, возможности предоставления дополнительных услуг, возможности совместного погранично-таможенного контроля в рамках трансграничного сотрудничества и т.д.).

Реализация проекта по созданию трансграничного транспортного терминала, равно как и его последующее функционирование, связаны с необходимостью количественной или качественной оценки возможных рисков и расчетом их допустимого уровня на основе одного из приемлемых для конкретного случая методов:

- *экспертного анализа риска*;
- *дисперсионно-ковариационного анализа*. Для оценки риска в рамках данной группы методов могут использоваться следующие статистические показатели и модели: размах вариации, дисперсия, отрицательная полудисперсия, среднеквадратическое отклонение, коэффициент вариации;

- *аналитического метода анализа риска*, а, в частности, следующие показатели и модели: относительная и критическая доходность (рентабельность); экстремальные и диапазон значений экономических показателей; дисконтирование по более высокой ставке с учетом надбавки за риск; метод достоверных эквивалентов;

- *вероятностного анализа риска* (основаны на определении уровня вероятности наступления событий, которые могут привести к убыт-

кам). Для оценки риска в рамках данной группы методов могут использоваться следующие показатели и модели: вероятности потерь; мода, медиана, коэффициент асимметрии и эксцесс распределения вероятности потерь; графические методы (анализ кривой распределения вероятности потерь и кривой вероятности превышения определенного уровня потерь).

На практике также возможно сочетание данных методов с элементами других приемов оценки уровня рисков, например, с дисперсионно-ковариационными и аналитическими методами:

- *методы многофакторного анализа риска* (основаны на определении уровня рискованности при помощи не одного, а нескольких показателей, которые отражают различные стороны функционирования хозяйственных систем и могут использоваться с учетом их значимости). К данной группе можно отнести следующие модели: модель ценового арбитражирования; скорринговые модели; модель тарификационной оценки привлекательности инвестиций;

- *методы теории игр* (применяются при допущении известности величин вероятности и ограниченности возможных вариантов реализации событий). Для оценки риска используются коэффициент Вальда, коэффициент Сэвиджа, коэффициент Гурвица, коэффициент Коффмана, модель стратегии минимакса;

- *методы имитационного моделирования* — построение графов и дерева решений, сетевое моделирование, метод сценариев, метод Монте-Карло;

- *методы балансового моделирования*. Для оценки риска в рамках данной группы методов могут использоваться анализ чувствительности критериев эффективности, анализ целесообразности затрат.

Отсутствие необходимой базы данных в Республике Беларусь делает невозможным использование количественных методов для оценки уровня риска трансграничных транспортных терминалов. В связи с чем особое значение приобретают качественные методы, реализация которых связана с подбором репрезентативной группы экспертов.

Одним из наиболее простых в исполнении является метод SWOT, позволяющий количественно обработать качественную информацию и оценить уровень риска, присущий анализируемой системе. Использование данного метода при проектировании и дальнейшем мониторинге трансграничного транспортного терминала в г. Бресте, позволило:

- построить вектор вероятности стратегического успеха;
- оценить стратегию развития терминала;
- оценить уровень возможного риска.

Проведенные исследования позволили положительно охарактеризовать избранную стратегию функционирования терминала, равно как выбор места реализации проекта, что в совокупности позволило определить вероятность стратегического успеха в размере 0,92 при пониженном уровне риска.