

Ризики в логістичних процесах

Гапчак Т.Г.

Вінницький національний аграрний університет

В статті аналізується зміст та причини виникнення невизначеності в логістичних системах, систематизовано класифікаційні ознаки ризиків логістичних процесів. Запропоновано основні заходи компенсації, зниження та запобігання логістичним ризикам.

Ключові слова: логістична система (ЛС), невизначеність, ризик, форс-мажорні обставини, ризик-менеджмент, Інкотермс.

Вступ. При логістичному обслуговуванні товари зазнають безліч впливів в результаті виробничо-технологічних операцій, а загальне число операцій в логістиці збільшується в багато разів - збільшуються кількість і розмір ризиків, різноманітних за своєю природою, але всі вони за місцем виникнення і характером класифікуються як логістичні. У кожній функціональній сфері бізнесу є власний «набір» специфічних ризиків, але в ЛС, крім традиційного набору, виникають особливі логістичні види ризиків. Зниження їх величини, скорочення видів залежить від вирішення низки прагматичних проблем, таких, як, наприклад, визначення виду ризиків, які можуть виникнути при виконанні логістичних операцій або функціонуванні логістичної системи (ЛС).

Питанням ідентифікації, класифікації та управління ризиками підприємств в ринкових умовах присвячені праці таких українських вчених як Вітлінського В.В., Крикавського Є.В., Ревенка В.Л., Пономаренка Л.А., Окландера М.А., Християнівського В.В. та інших; авторів зарубіжжя Бауерсокса Д.Ж., Геофріна А.М., Еппена Г.Д., Ерленкотера Д., Ламберта Д. М., Ліндерса М., Форрестера Д., Шнайдера Л.В., Янга Д. та ін.

Постановка завдання. Метою даного дослідження є аналіз змісту та причин виникнення невизначеності в логістичних системах, систематизація

класифікаційних ознак ризиків логістичних процесів, а також встановлення основних заходів щодо компенсації, зниження та запобігання логістичним ризикам.

Результати дослідження. При розгляді питань управління функціонуванням і розвитком ЛС істотна увага повинна приділятися одній з характеристик зовнішнього середовища - невизначеності.

Ризики в ЛС можуть походити від внутрішніх та зовнішніх чинників. До внутрішніх (ендогенних) чинників можна зарахувати технологічні ризики при виконанні таких логістичних функцій, як зберігання, транспортування, сортування та агрегування матеріальних і нематеріальних потоків. Рівень ризику при виконанні цих функцій пов'язаний із виробничим потенціалом та організацією технологічних операцій комплектування, сортування, передпродажної підготовки, рівня предметної та технологічної спеціалізації, наявності кваліфікованого адміністративного та виробничого персоналу, кооперативних зв'язків, рівня техніки безпеки тощо.

До зовнішніх (екзогенних) чинників належать ризики, до яких відкрита ЛС. До зовнішніх систем можна зарахувати транспортну, фінансову, демографічну, геополітичну системи та споживчі уподобання. Це, наприклад, обсяг попиту, дефіцит запасів на складі через затримки транспортних засобів, зупинки виробництва постачальників, інфляційні процеси, дії конкурентів, політичні та економічні кризові явища, екологічні вимоги, митні пільги, режим найбільшого сприяння, можливість діяти у вільних економічних зонах, зміни в податковій політиці держави. [4, с.56]

У світовій практиці до 50% комерційних операцій зазнають невдачі через недостатню увагу до проблеми ризиків. Дослідження з метою виявлення та ідентифікації ризиків, пов'язаних з транспортуванням, показують, що 75% всіх виникаючих ризиків викликані людськими помилками - недостатньою підготовкою, втомою, індивідуальними психоемоційними якостями, порушеннями правил і вимог роботи на певних робочих місцях або за виконання певних логістичних функцій.

В логістиці в даний час діяльність з виявлення, ідентифікації та оцінки ризиків поки не отримала спеціальної оцінки. Виникнення ризикових ситуацій з ускладненням логістичного процесу неминує привертати пильну увагу до проблем управління логістичними ризиками.

Систематизувавши всі класифікаційні ознаки, можна виділити наступні основні групи ризиків в процесі функціонування логістичних систем: політичні, макроекономічні, комерційні, ризики реалізації, ризики митного оформлення, транспортні. Слід детальніше зупинитися на наведених групах ризиків. Класифікацію ризиків логістичних систем наведено на рисунку 1.

Політичні ризики - це можливість виникнення збитків чи скорочення розмірів прибутку, що є наслідком державної політики. Таким чином, політичний ризик пов'язаний з можливими змінами в курсі уряду, змінами в пріоритетних напрямках його діяльності. Політичні ризики можна розділити на чотири групи:

1. ризик націоналізації та експропріації;
2. ризик трансферту, пов'язаний з можливими обмеженнями на конвертування місцевої валюти;
3. ризик розриву контракту через дії влади країни, в якій знаходиться компанія-контрагент;
4. ризик втрати майна внаслідок страйків, масових заворушень, військових дій.

Макроекономічні ризики. При проведенні зовнішньо-економічних логістичних операцій необхідно враховувати фактори ризиків, пов'язані з платіжним потенціалом країни-дебітора, і тому потрібен, перш за все, аналіз макроекономічних показників країни і аналіз ринкового потенціалу. До них відносяться:

1. внутрішня економіка країни;
2. економіка країни партнера;
3. заборгованість держави (внутрішня і зовнішня).



Рис.1. Класифікація ризиків логістичних систем

Інформацію про макроекономічні ризики можна отримати, використовуючи регулярні публікації консалтингових фірм, що спеціалізуються на оцінках ризиків. Деякі з них, в основному закордонні, наприклад, "Frost and Sullivan Inc.", "Business International Corporation", "BERI" та інші публікують звіти, збірники щодо інвестиційного клімату в зарубіжних країнах і політичного ризику.

Комерційний ризик - зриви поставок, неготовність вантажу в термін, порушення термінів, невиконання фінансових зобов'язань сторін у ЛС. Крім зазначених ризиків, в дану групу можна також віднести:

1. Ризики, обумовлені порушеннями техніки безпеки і пожежної безпеки;
2. Ризики розкрадань;
3. Ризики екологічні (подія з товаром або невідповідність його властивостей упаковці, яка може завдати шкоди навколишньому середовищу);
4. Технічний ризик - відмова і поломка транспортних засобів і, як наслідок, можливі затримки доставки вантажу і підвищення ймовірності інших ризиків;
5. Ризики, причиною яких є низька кваліфікація контрагентів у ЛС, - халатність, втрата документів, їх затримка і т.п.;
6. Ризик втрати майна через стихійні лиха, несприятливі умови транспортування;
7. Ризик цивільної відповідальності від нанесення шкоди третім особам. [2, с.383]

Ризики реалізації - це ризики, що виникають у процесі реалізації товарів і послуг, вироблених або куплених компанією (підприємцем). Вони складають найбільш широку групу різних видів ризиків. Ступінь можливості виникнення ризиків реалізації становить; близько 20% і залежить від кожної конкретної операції.

Основними причинами виникнення ризиків реалізації є:

1. зниження обсягів реалізації в результаті падіння попиту або потреби на товар, що реалізується фірмою, витіснення його конкуруючими товарами, введення обмежень на продаж;
2. підвищення закупівельної ціни товару в процесі здійснення проекту;
3. непередбачене зниження обсягів закупівель, у порівнянні з наміченим, що зменшує масштаб всієї операції і збільшує витрати на одиницю об'єму реалізованого товару (за рахунок умовно постійних витрат);
4. втрати товару;
5. втрати якості товару в процесі обігу, що призводить до зниження його ціни;

6. підвищення витрат в результаті виплати штрафів, непередбачених мит і відрахувань, що призводить до зниження прибутку та ін.

Ризики митного оформлення включають в себе:

1. несвоєчасність проведення сертифікації товару;
2. неправильний розрахунок митних зборів, акцизів, ПДВ і т.д.;
3. недотримання вимог щодо заповнення документів по зовнішньо-економічних операціях;
4. незадовільний інформаційне забезпечення угоди і пов'язане з ним невиконання вимог нормативних актів і вказівок митних установ;
5. неправильний вибір транспортного засобу, що не відповідає вимогам Митної конвенції МДП.

Ризики вибору партнера. Вибір партнера (посередника) у ЛС також дозволяє знизити ризики, пов'язані з незнанням обставин і умов його діяльності. Багато західних моніторингові фірми радять в цьому випадку використовувати правило 5 «С»:

- Характер (character) - репутація в діловому світі, відповідальність і готовність виконати зобов'язання.

- Фінансові можливості (capacity) - здатність погасити позику, кредит чи інший борг за рахунок поточних грошових надходжень або продажу активів.

- Майно (capital) - величина і структура акціонерного та статутного капіталу.

- Забезпечення (collateral) - види і вартість активів.

- Загальні умови (conditions) - стан кон'юнктури та інші фактори зовнішнього середовища.

Крім того, необхідно перевіряти можливості логістичних контрагентів за допомогою власної системи інформації або професійних систем типу Due Diligence. Інформацію про реальне фінансове становище клієнта або контрагента можна отримати в консалтингових компаніях, відділеннях корпорації Dun & Bradstreet, в довідниках - «Адреса Європа» (150 тис. виробників в 15 країнах),

«Закордонні виробники», в інформаційних комерційних базах - «Інтерконсультант», F & S Index plus Text International.

Транспортні ризики. До даної групи логістичних ризиків відносять:

а) ризики, пов'язані безпосередньо з транспортуванням вантажу на конк-ної перевізному засобі, включаючи пожежі, дорожньо-транспортні пригоди, угон або пропажу транспортного засобу, вибухи, пошкодження при навантаженні, укладанні, вивантаженні, прийомі товару; втрату або пошкодження тари, упаковки, втрату або неправильне оформлення документів, халатність персоналу і т.д.;

б) ризики, що впливають на вантажі ззовні: ДТП, клімат, заборони влади, неплатоспроможність або банкрутство субпідрядників, помилки в оформленні процедур платежів, затримка в дорозі, втрата або пошкодження вантажу при зберіганні, складуванні та інші операції на складах і при підготовці до транспортуванні, висока концентрація вантажу, низький рівень кваліфікації працівників;

в) ризики, що впливають на зовнішні об'єкти через пригоди з вантажем: жертви аварій, нещасний випадок, пошкодження власності підрядника, пошкодження чужого майна, митні ризики і т.д.;

г) інші ризики, витрати на порятунок і аварію, ліквідацію наслідків, витрати на сюрвейєра або юриста та інші витрати.

Одним із способів управління логістичними ризиками є правильне застосування базисних умов постачання - INCOTERMS. [2, с.364]

Базисні умови поставки (терміни) - всього 13 - згідно INCOTERMS-2000 можна розбити на 4 основні групи:

E-terms - покупець приймає на себе всі ризики з початком навантаження (EXW). Ризики, що відносяться до цієї групи, припускають наявність такої ситуації, коли фірма-постачальник тримає товар, призначений для зовнішнього використання (наприклад, продаж), на своїх власних складах. У цьому випадку ризики, пов'язані зі зберіганням товару (навіть після того моменту, коли гроші за нього вже надійшли), несе продавець (постачальник).

F-terms - покупець приймає всі ризики після передачі товару основному перевізнику (FCA, FAS, FOB).

FCA (Free Carrier A - name of the place) - ризик і відповідальність продавця переносячи на покупця у момент передачі товару в заздалегідь встановленому місці.

FAS (Free Along Side Ship) - ризик і відповідальність продавця за товар переносяться на покупця у момент передачі товару в попереднього.

FOB (Free On Board) - ризик і відповідальність продавця за товар переносячи на покупця у момент відвантаження товару з борту корабля.

C-terms - покупець приймає ризики з моменту завантаження на основний транспорт (CFR, CIF, CPT, CIP).

CFR (Cost and Freight) - продавець оплачує вартість транспортування до порту прибуття, але ризик і відповідальність за цілісність і збереження товару й додаткові витрати бере на себе покупець, при цьому перенесення ризиків та відповідальності за них відбувається в момент завантаження корабля.

CIF (Cost, Insurance, Freight) - цей вид ризику означає, що до обов'язків з випадки CFR продавець повинен забезпечити і оплатити страховку ризиків під час транспортування.

CPT (Carriage Paid To) - продавець і покупець ділять між собою (не обов'язково в рівних долях) можливі ризики.

CIP (Carriage and Insurance Paid To) - ризики переходять від продавця до покупця у визначеними проміжному пункті транспортування, і при цьому продавець забезпечує і сплачує вартість страховки товару.

D-terms - передбачає такі ситуації, в яких всі ризики, пов'язані з транспортуванням товару, лягають на продавця. Ця група поділяється на п'ять підгруп (DAF, DES, DEQ, DDU, DDP).

DAF (Delivered At Frontier) - продавець приймає на себе ризики до певного державного кордону, після цього вони переходять на покупця.

DES (Delivered Ex Ship) - передача ризиків продавцем покупця відбувається на борту корабля.

DEQ (Delivered Ex Quay) - передача ризиків відбувається від продавця до покупця у момент прибуття товару в порт завантаження.

DDU (Delivered Duty Unpaid) - продавець приймає на себе всі ризики, пов'язані з транспортуванням до моменту відвантажені товари на склад покупця.

DDP (Delivered Duty Paid) - продавець несе відповідальність за ризики до певного (раніше обумовленого в контракті) місця на території покупця, але останній оплачує їх страховку.

Незважаючи на введення INCOTERMS-2000 - базисних умов поставки, в транспортному бізнесі при оформленні договорів перевезення все ще достатньо часто застосовуються також умови INCOTERMS-90 і INCOTERMS-80, EOT (Free on truck), FOR (Free on rail), а в мультимодальних - door-to-door - від дверей до дверей. При морських перевезеннях контейнерів розповсюджується термін CY-CY (container yard-container yard), що рівносильно перевезення контейнера з вантажем з контейнерного терміналу порту відправлення морем до контейнерного терміналу порту призначення.

Висновки. Отже, аналіз причин виникнення та систематизація результатів оцінки, як правило, дозволяють надалі прийняти рішення про заходи компенсації, зниження або запобігання логістичного ризику. В основі таких заходів лежать існуючі та постійно модифікуємі методи. До їх числа можна віднести наступні:

1. Диверсифікація - розподіл інвестуємих коштів між різними об'єктами вкладення капіталу в ЛС, які безпосередньо не пов'язані між собою, що сприяє зниженню ризику і зменшення втрат.

2. Передача ризику (зниження ризику) - передавальна сторона (трансферу) передає ризик приймаючій стороні (трансфер) на основі укладання контракту. Широко застосовується при укладанні будівельних контрактів, оренду, лізинг, в договорах зберігання, перевезення, продажу, обслуговування, постачання, доручення, факторингу (під уступку грошової вимоги), біржових угодах.

3. Лімітування - встановлення граничних сум витрат, продажу, кредиту і т.п. Використовується банками при видачі позик, підприємствами при продажу

товарів у кредит, інвесторами при визначенні сум вкладень капіталу. Лімітування може розглядатися і як метод обмеження ризику.

4. Страхування - передача або розподіл ризиків, що виникають у однієї особи, між низкою осіб. Використовується відповідно до чинного законодавства в різних країнах - подвійне страхування, перестраховування, самострахування.

5. Усунення ризику - відмова від деяких видів діяльності, пов'язаних з ризиком.

Література

1. Логистика автомобильного транспорта: Учеб. пособие/ В. С. Лукинский, В. И. Бережной, Е. В. Бережная и др. - М.: Финансы и статистика, 2004. — 368с.
2. Захаров К.В., Бочарников В.П., Липовский В.В., Захаров А.К., Циганок А.В. Логистика, эффективность и риски внешнеэкономических операции. - 2-е изд., доп.- К.: Эльга, Ника-Центр, 2004. - 260с.
3. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под общ. и научн. редакцией проф. В.И. Сергеева. — М.: ИНФРА-М, 2005. - 976с.
4. Ревенко В.Л., Євченко Є.В. Операційний хеджінг ризиків у логістичних системах// Економіст №9, вересень 2006р.
5. Устенко О.Л. Теория экономического риска: Монография.- К.:МАУП, 1997.- 164с.

Summary

UCC: 656.13.07 (075.8)

Risks in logistic processes/ Gapchak T.G.

The article analyzes the meaning and causes of uncertainty in logistics systems, risk classification is given. The basic measures compensation, reduction and prevention of logistics risks.

Key words: *logistics system (LS), uncertainty, risk, force majeure, risk management, Incoterms.*