

приятый до 65 %. Она будет сохраняться и в перспективе по причине высокого износа оборудования (в среднем по предприятиям он составил 70 %), неполной загрузки производственных мощностей. В настоящее время необходимо акцентировать внимание на повышении качества выпускаемой продукции, а не на изменение ее номенклатуры, перечень которой уже достаточно широк. Этим объясняется снижение удельного веса увеличения мощностей за счет данного фактора: по отношению к 2000 г. он сократился более чем в 2 раза. Процент оборудования, снятого с консервации, к общему увеличению мощностей также уменьшается. Это связано с низкими темпами завершения начатого ранее строительства новых и расширения действующих цехов. Расширение действующих предприятий, как правило, относится к небольшим предприятиям, коэффициент загрузки которых приближается к 100 %, и имеющим четко налаженные связи на рынке сбыта.

Изучение показало, что приоритетными направлениями инвестиций с целью интенсификации является первоочередное и ускоренное развитие материальной базы, повышение технического уровня производства, в том числе внедрение высокопроизводительных технологических линий, совершенствование качества продукции.

ОЦЕНКА ИНСТРУМЕНТАРИЯ УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ РИСКАМИ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

Ю.В. Криводуб, аспирант

Академия управления при Президенте Республики Беларусь (г. Минск)

Экономический риск на автомобильном транспорте — это возможность несоответствия характеристик экономического состояния объекта (автотранспортного предприятия или иной хозяйственной единицы автотранспортной отрасли) ожидаемым (альтернативным) значениям с точки зрения лица, принимающего решения.

Особенности экономических рисков на автомобильном транспорте накладывают свой отпечаток на управление в этой сфере бизнеса.

Во-первых, следует отметить высокую степень неопределенности качества услуг и состояния средств труда, связанную с технологией. Частично она объясняется влиянием множества случайных факторов, вызванных течением основного технологического процесса (перевозок) вне территории автотранспортной фирмы.

Во-вторых, большая изменчивость условий вызывается особенностями предмета труда: разнообразием и непостоянством клиентуры и номенклатуры грузов. Это особенно характерно для наиболее универсального вида перевозок — автомобильного транспорта.

В-третьих, на транспорте риски наиболее явно обладают свойством перемещения в пространстве и времени. Причем, риски перемещаются не только в физическом пространстве, но и переносятся в процессе перевозок на различных экономических агентов (грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, экспедитор и т. п.).

Кроме того, необходимо учитывать, в каком психологическом состоянии водитель выходит в рейс, что в конечном итоге может повлиять на результат финансово-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия.

Всегда существует разумный баланс между стремлением к безопасности и необходимыми для ее обеспечения ресурсами. Стремиться к абсолютной безопасности за счет чрезмерного расхода ресурсов, в том числе, трудовых так же неразумно, как и пренебрегать опасностью без ее анализа. Для всякой практической ситуации существует основанное на объективных рисках, располагаемых ресурсах и субъективных оценках рациональное или оптимальное (наилучшее) соотношение между уровнем опасности и расходуемыми на обеспечение безопасности ресурсами.

Достичь абсолютной безопасности при перевозке опасных грузов практически невозможно. В большинстве европейских стран принята концепция приемлемого риска, рассматриваемого как определенный компромисс между безопасностью и затратами на ее достижение.

Рассматривая управление рисками на автотранспортных предприятиях важно помнить, что управление риском достигается за счет расхода ресурсов (людских, финансовых, времени и др.), которые резервируются и отвлекаются из производственной сферы.

Не секрет, что в настоящий период большинство автотранспортных предприятий г. Минска сталкивается с дефицитом денежных средств, в связи с чем, целесообразно (и ряд предприятий идет на это) привлечение средств.

За 2006 г. убыток по городским и пригородным перевозкам по КУП «Минсктранс» составил 26,962 млрд руб., что на 25,242 млрд руб. меньше, чем в 2005 г. (52,204 млрд руб.).

При этом закупка автобусов по договорам финансовой аренды (лизинга) еще больше увеличивает убытки предприятия от реализации, так как амортизация по приобретаемым автобусам на условиях финансовой аренды (лизинга) начисляется ускоренным методом (за три года на себестоимость продукции относится 99 % стоимости автобусов).

За 2006 год из средств местного бюджета КУП «Минсктранс» в виде субсидий на возмещение затрат пассажирского транспорта выделено 224,1 млрд руб., что на 56,9 млрд руб. больше, чем за соответствующий период 2005 года (167,2 млрд руб.). При этом возмещение затрат КУП «Минсктранс» собственными доходами по сравнению с 2005 годом уменьшилось с 37 до 36,8 %.

Коммунальным пассажирским транспортом за 2006 год перевезено 804,4 млн пассажиров, что на 3,3 % меньше, чем за 2005 год (832 млн чел.).

Снижение пассажирских перевозок коммунальным транспортом по отношению к 2005 г. связано с приближением социальной сферы к месту проживания минчан, увеличения количества личных автомобилей и ведомственного транспорта, маршрутных такси — государственной формы собственности и безбилетных пассажиров.

Кроме того, необходимо отметить, что при действующих тарифах окупаемость перевозок составляет только 36,8 % (за 2005 год — 37 %).

Сложившийся уровень окупаемости связан, в первую очередь, с недостаточным уровнем возмещения затрат на перевозки, доходами от оплаты пассажирами проезда.

Из изложенного можно сделать вывод, что экономический риск на автомобильном транспорте связан и с возможным несоответствием характеристик экономического состояния автотранспортного предприятия (в том числе и с необходимым уровнем возмещения затрат на перевозки, увеличением оплаты за проезд) ожидаемым (альтернативным) значениям, в том числе и результатам финансово-хозяйственной деятельности.

С целью выявления факторов неопределенности на автомобильном транспорте (для структуризации проблемы управления экономическими рисками с учетом отраслевой специфики) предлагается дополнительная классификация специфических автотранспортных экономических рисков.

Транснациональные (мировые) автотранспортные экономические риски связаны с проблемой экономической эффективности существования самого автомобильного транспорта как вида деятельности.

Предполагается, что функционирование автотранспорта экономически более или менее эффективно на некотором отрезке времени сейчас и в будущем. Возможность отклонения тех или иных параметров данной гипотезы от их ожидаемых значений составляет данный вид автотранспортных экономических рисков.

Объектом риска является автомобильный транспорт как вид хозяйственной деятельности в масштабах мировой экономики.

Субъектом выступает международное сообщество в лице международных организаций, например, союзов перевозчиков, комиссий ООН, МБРР и других неправительственных и государственных органов разных стран и сообществ (например, ЕС). Международное сообщество рискует оптимальностью принимаемых решений, влияющих на развитие и функционирование автомобильного транспорта (например, решений о долгосрочных инвестициях в развитие автомобилестроения и автодорожного комплекса в рамках ЕС) из-за возможной экономической неэффективности этого вида транспорта (например, возможности отклонения среднего по отрасли уровня нормы прибыли от ожидаемых или приемлемых значений).

Источники риска напрямую связаны с направлением и скоростью технического прогресса, а также зависят от сопутствующих глобальных и других проблем (экологические

проблемы, безопасность движения, энергетический кризис, высокая концентрация труда и капитала в таких тесно связанных с транспортом отраслях, как автомобилестроение и автострахование), а также изменения предпочтений и психологических сдвигов в обществе.

Экономический рост мирового хозяйства обуславливает рост грузовых и пассажирских потоков; с другой стороны, в настоящее время экономики цивилизованных стран стремятся развиваться все более за счет роста объемов нематериального производства.

Технический прогресс постоянно повышает возможность замещения различных передаваемых благ, т. е. темпы технического прогресса в отраслях, потребляющих транспортные услуги, иногда оказываются выше темпов прогресса на транспорте, и, следовательно, транспортные издержки относительно дорожают и транспортный процесс становится экономически менее эффективным.

Эффективный автомобильный транспорт с гибкой технологией и сравнительно низкой фондоемкостью производства (перевозочного процесса) значительно менее других существующих видов транспорта подвержен рискам экономической неэффективности функционирования, о чем свидетельствуют высокие темпы автомобилизации.

В то же время, напряженность экологических проблем, связанных с работой автомобильного транспорта, высокие требования к безопасности движения, ускорение технического прогресса ведут к высоким альтернативным издержкам, высоким темпам морального износа основных фондов, к активным поискам новых видов и средств транспортировки, которые могут и, возможно, должны вытеснить в будущем автомобиль и автомобильный транспорт.

Макроуровневые (национальные) автотранспортные экономические риски заключаются в отклонении параметров развития отрасли в масштабах национальной экономики, с учетом развития смежных отраслей, от их ожидаемых или планируемых значений. Здесь большую роль играют факторы, определяющие тенденции развития инфраструктуры автомобильного транспорта, состояния дорожного фонда, темпы научно-технического прогресса в автомобилестроении, дорожном строительстве, безопасности движения, и транспортно-экспедиционном обслуживании.

Источники и субъекты риска, его оценка и управление им аналогичны случаю мировых рисков, но с учетом национального масштаба.

Например, вариация среднегодовых значений доли каждого вида перевозок в общем объеме перевозок пассажиров характеризует степень возможности отклонений емкости занятого сегмента рынка относительно среднего уровня, т.е. риск колебаний емкости рынка перевозок, которые (колебания), в свою очередь, влияют на число фирм в отрасли, на конкурентоспособность пассажирского автомобильного транспорта среди прочих видов транспорта (а, следовательно, на его экономическую эффективность — с учетом возможности ее достижения).

Фактически, риск колебаний емкости рынка перевозок является одним из проявлений риска экономической неэффективности функционирования автомобильного транспорта как отрасли (макроуровневого риска) и влияет на перелив капитала и число банкротств.

Попытки адаптации экономических агентов к ситуациям с неопределенностью, движение их к равновесным состояниям, влекут осознанное или неосознанное управление риском. На смену способу управления риском путем самообучения и интуитивного балансирования в пространстве альтернатив приходят научно обоснованные практические методы рискowego менеджмента, позволяющие повысить эффективность управления не только за счет снижения ущерба от риска, но и за счет разумного использования шансов обогатиться в рискованных ситуациях.

Во многих крупных фирмах имеется специальный менеджер по риску. Менеджер по риску занимается вопросами определения степени риска всех видов финансовой деятельности, выбором вида страхования и т. д.

Два фундаментальных факта имеют место при управлении риском:

- 1) всякое возможное снижение риска требует использования ресурсов (закон природы);
- 2) пригодные для снижения риска ресурсы ограничены (закон общества).

Принимая во внимание эти факты, для управления риском следует руководствоваться комбинацией трех принципов.

1. Демократизм. Риск должен быть по возможности распределен среди населения, что в принципе, обычно политически приемлемо. Но это приводит к неэффективному (с точки зрения других критериев) размещению пригодных для снижения риска ресурсов.

2. Эффективность затрат. Снижающие риск ресурсы должны использоваться там, где удельный риск на единицу вложенных средств снижается максимально. В некоторых случаях данный принцип, возможно, политически неприемлем.

3. Равный риск — равная выгода. В распределении риска и выгоды (от какой-либо частной деятельности) среди населения должно быть равенство, насколько это возможно. Это политически привлекательный, но трудно реализуемый принцип.

Разумное, не догматическое, но конструктивное применение этих, иногда противоречащих друг другу, принципов в сочетании с грамотным использованием современного инструментария должно обеспечить социально приемлемый и экономически эффективный положительный результат от реализации принятых решений по управлению экономическим риском на автомобильном транспорте.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ САХАРНОЙ ОТРАСЛИ И ПУТИ ЕГО НАРАЩИВАНИЯ

А.А. Курляндчик, аспирант

Белорусская государственная сельскохозяйственная академия (г. Горки)

Одним из ключевых факторов, который будет способствовать эффективному функционированию сахарной отрасли, является грамотная инвестиционная политика. Разработка и принятие инвестиционных решений должны обязательно строиться на основе изучения инвестиционного потенциала отрасли.

В экономическом смысле инвестиционный потенциал выражает систему экономических отношений между хозяйствующими субъектами в процессе и по поводу способности привлечь требуемый объем инвестиций и эффективно их использовать в условиях конкурентной рыночной экономики.

С практической точки зрения инвестиционный потенциал выступает источником и ускорителем эффективного расширенного воспроизводства на всех уровнях хозяйствования. Чем больше инвестиционный потенциал и чем эффективнее он используется, тем больше привлекательность инвестиций. В целях изучения инвестиционных процессов в сахарной отрасли, нами была проанализирована динамика освоения инвестиций в основной капитал (рисунок 1).

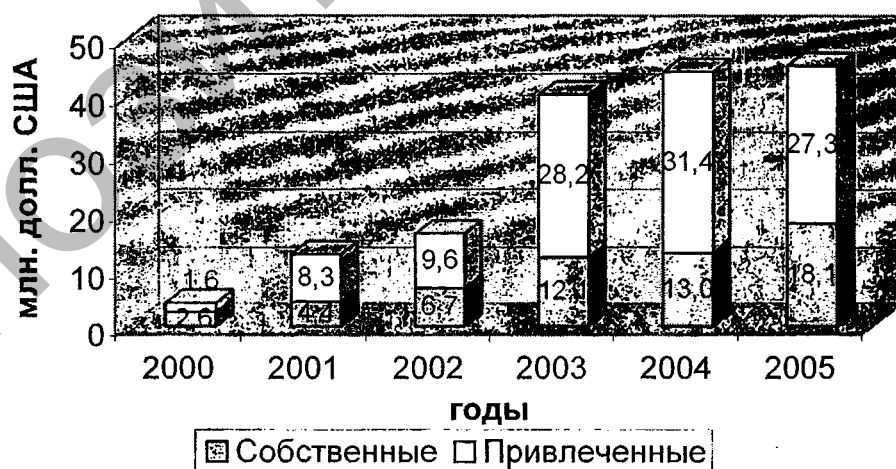


Рисунок 1 — Динамика освоения инвестиций в основной капитал предприятиями сахарной промышленности за 2000–2005 годы

Из данных рисунка 1 видно, что на предприятиях сахарной промышленности четко прослеживается тенденция увеличения объемов инвестиций в основной капитал, а в последние три года данный рост особенно интенсивен. Так, если в 2000 году общий объем инвестиций составил 4,2 млн долларов США, то к 2005 году данный показатель составил 45,4 млн долларов США. Активизация инвестиционной деятельности произошла за счет су-