

МЕСТО ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В РИСК-МЕНЕДЖМЕНТЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

М.О. Куликова, А.П. Першина
Томский политехнический университет
mok6@tpu.ru

Введение

На сегодняшний день практически ни одна сфера деятельности не обходится без использования информационных технологий, в том числе такие важные области жизнедеятельности, как производство и управление. ИТ прочно укрепились в нашей жизни, и это не напрасно, ведь они способствуют повышению эффективности, четкой организации рабочих процессов, правильному распределению ресурсов и т.д. Особенно это важно для предприятий, функционирующих в условиях рыночной экономики.

Условия и особенности управления предприятием среднего бизнеса – транспортной компанией

Структура управления любой организации может быть представлена системно (рис.1).



Рис. 4. Структура управления

В автотранспортной компании (АТК) в качестве объекта управления выступает, прежде всего, автопарк с обслуживающим персоналом (водители, автомеханики, грузчики, охранники и т.д.). Субъект управления имеет достаточно сложную иерархическую структуру (рис.2).



Рис. 2. Организационная структура АТК

Деятельность АТК определяется многими факторами: уровень профессионализма и ответственности специалистов, техническое состояние и частота профилактического осмотра автотранспорта, наличие запчастей и ГСМ и т.д.

Помимо внутренних факторов, влияющих на все протекающие процессы, есть еще и внешние,

которые не зависят от управленческих решений, могут проявляться с различной долей вероятности и ведут к неблагоприятным последствиям (к упущенной выгоде, убыткам, отсутствию значимого результата). Такие факторы называются рисками.

Для АТК такими рисками могут быть повреждение груза, ДТП, неплатежеспособность клиента и т.д. Очень важно помнить, что выполнение рейса также сопряжено с целым рядом проблем для автотранспорта.

Риски автотранспортной компании

В данной работе мы предлагаем следующую классификацию рисков, характерных для транспортной компании и проявляющихся в процессе перевозки грузов:

1. Природно-естественные риски.

Во-первых, в данную категорию попадают климатические риски, включающие в себя время года, погодные условия, географические особенности местности (например, ландшафт: гористая местность или равнина, лесная зона или степная и т.д.). Также сюда входят стихийные бедствия такие, как землетрясения, наводнения, пожары (например, лесные пожары), бури и др.

2. Риски, связанные с человеческим фактором

Не стоит забывать и об обычном человеческом факторе. Любому человеку, а в данном случае водителю, управляющему транспортным средством, свойственны ошибки, вызванные его психологическим или физическим состоянием. Это может быть обыкновенная усталость, вызванная этим пониженная внимательность и замедленная реакция, которые могут привести к аварийным ситуациям. Также человек может быть психологически не подготовлен к стрессовым ситуациям и сразу же подвержен панике, которая мешает быстрому принятию решения и совершению рациональных действий. Поэтому с особой тщательностью следует подходить к отбору персонала.

3. Риски, связанные с дорогой

Этот вид рисков включает в себя множество подвидов:

- риски, связанные с состоянием дорожного полотна (качеством дорожного покрытия, степенью его изношенности, а также протяженностью каждого из участков);

- риски, связанные с пробками на дороге, которые могут быть вызваны различными причинами: это и непогода, и аварии, и ремонтно-строительные работы и даже неудачно спроекти-

рованные дороги, например, ширина дорожного полотна;

• риски, связанные с регулированием движения: количеством светофоров и качеством синхронизации этих светофоров между собой;

• риски, связанные с наличием на маршруте железнодорожных переездов.

4. Риски, связанные с состоянием транспортного средства

Немалую роль играет состояние самого транспортного средства, которое осуществляет перевозку товара. Учитывается год его выпуска, техническая исправность, срок службы, производитель, вместительность.

5. Логистические риски.

Это риски, непосредственно связанные с состоянием перевозимого груза. Речь идет об опасности его утраты, возникшей, например, в результате кражи, или повреждения, появившегося вследствие аварии или неаккуратности водителя во время транспортировки, либо вследствие непрофессиональной упаковки или погрузки/разгрузки товара.

Управление рисками в автотранспортной компании

Каждый из перечисленных рисков, вовремя незамеченный и неучтенный при принятии управленческих решений приведет к неоправданным временным задержкам доставки груза, что может привести к срыву договорных сроков доставки, это неминуемо повлечет дополнительные финансовые затраты. Логистические риски для компании также связаны с дополнительными расходами, направленными на компенсацию стоимости утраченного груза или его части. Некоторые ситуации кому-то могут стоить даже жизни.

В связи с этим следует, что управление рисками (риск-менеджмент) имеет огромное значение для успешного функционирования АТК. Мировой экономический кризис 2008-2010 гг. остро обозначил проблему недооценки рисков и низкий уровень эффективности внутрифирменного риск-менеджмента, в том числе в отечественных транспортных компаниях, объемы деятельности которых, сократились, по различным данным, от 7 до 10 %.

В настоящий момент эффективный риск-менеджмент реализуют менее 10% транспортных компаний, треть компаний практически не уделяют внимания вопросам оценки и управления рисками, остальные практикуют фрагментарный и эпизодический риск-менеджмент как реакцию на возникшие проблемы. Эффективное управление рисками как сложно структурированным объектом

требует системного подхода с привлечением современных информационных технологий.

Заключение

Понятие риск-менеджмента, или управления рисками, появилось в нашей стране сравнительно недавно и еще только набирает популярность. В то время как на западе эффективность и оправданность такого подхода давно доказана.

Разработка информационной системы на основе непрерывной, интегрированной и расширенной модели управления рисками направлена на выявление рисков, определение их приоритетности и места в классификационной группе, формирование рискового профиля компании, его динамики, формирование альтернатив управленческих решений и наилучшего выбора. Актуальность такого подхода не вызывает никаких сомнений. Риск-менеджмент, поставленный на научную основу, позволит разработать стратегию управления компании, направленную на достижение наилучших результатов с помощью оптимального решения.

Таким образом, основная цель информационной системы управления риском на транспортном предприятии заключается в следующем: повысить эффективность управления за счет своевременного выявления угроз как общей безопасности предприятия, так и достижению конкретных плановых показателей результата путем осуществления превентивных мер по нейтрализации выявленных угроз.

Литература

1. Риск – менеджмент (методология управления рисками в организации): учебное пособие / Н.Н.Макарова. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2009. – 88 с.
2. Риск-менеджмент на предприятиях промышленности и транспорта: учебное пособие / А. Покровский. Изд-во КноРус, 2011. – 160 с.
3. Основы риск-менеджмента/ М.Круи, Д.Галэй, Р.М. Марк. Изд-во Юрайт, 2011. – 400 с.
4. Джабраилов А.Э., Моргунов В.И. Маркетинг. Логистика. Транспортно-складские логистические комплексы. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2010. — 388 с.
5. Горин, В.С. Развитие института предпринимательства и предпринимательские риски в транспортном комплексе. Автореф... дисс. канд. экон. наук. [Текст] / В.С. Горин. — М., 2011. — 28 с.
6. Джурбаев, К.Т. Формирование системы управления рисками транспортных предприятий / К.Т. Джурбаев, П.В. Шеметов // Успехи современного естествознания. – 2011. – № 12 – С. 640-644.