УДК 656.615.003

В.В. Жихарева, Д.В. Куликов

Одесский национальный морской университет

**ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИЕ РИСКИ
ПРЕДПРИЯТИЙ ПОРТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

V.V. Zhikhareva, D.V. Kulykov

Odessa national marine university

**ENTREPRENEURIAL RISKS OF COMPANIES
OF PORT ACTIVITY**

Выполнена идентификация видов рисков портовой деятельности с учетом специфики работы морских портов и предприятий портовой деятельности в Украине. Построена классификация рисков. Особое внимание уделено рыночному и налоговому рискам в деятельности морских портов Украины.

Ключевые слова: риск, предприятие, морской порт, стивдорная компания, классификация, анализ, оценка.

Виконано ідентифікацію видів ризиків портової діяльності з урахуванням специфіки роботи морських портів і підприємств портової діяльності в Україні. Побудовано класифікацію ризиків. Особлива увага приділена ринковому і податковому ризикам у діяльності морських портів України.

Ключові слова: ризик, підприємство, морський порт, стивідорна компанія, класифікація, аналіз, оцінка.

Modern enterprise port activity is a business entity that performs the work of port, and provides port services. For businesses of port activity should be classified as stevedoring, terminal companies, warehouses, etc.

© Жихарева В.В., Куликов Д.В., 2016

Risk management becomes increasingly important today for enterprises of port activity.

Risk management can be described as a set of methods, techniques and measures that allow a certain degree of risk events to predict and take measures to eliminate or reduce the negative effects of such events.

The most important part of qualitative risk analysis is their classification. The paper proposes the following classification of the risks associated with the work of port operations companies: economic risks, political risk, technical and technological risks, organizational and management risks, risks of force majeure, legal risks.

Nature of risks is characterized. The classification of the risks associated with the work of port activities (stevedoring companies, terminal operators, traditional ports) is constructed. Tax risks are considered, their function, the causes. Special attention is paid to market risks and tax risk in activities of seaports in Ukraine.

Keywords: risk, enterprise, sea port, stevedoring company, classification, analysis, evaluation.

Постановка проблемы. Даже в самых благоприятных экономических условиях для любого предприятия всегда сохраняется возможность наступления кризисных явлений. Такая возможность ассоциируется с риском. Риск присущ любой сфере человеческой деятельности, что связано с множеством условий и факторов, влияющих на положительный исход принимаемых людьми решений. В последнее время проявляется все больший интерес к риску, изучению приемов и методов управления риском. Все это становится особенно актуальным в связи с резким ростом активности и масштабов стихийного экономического рынка, принимающего глобальный характер, вовлечением все большего числа мелких и средних предпринимателей, увеличением количества видов риска и тяжести их последствий. Высокий уровень нестабильности внешней среды, в которой функционируют предприятия портовой деятельности, обуславливает важность изучения методов управления рисками. На этапе качест-

венного анализа рисков необходимо идентифицировать основные факторы риска, оказывающие влияние на деятельность предприятий портовой деятельности.

Обзор последних исследований и публикаций. Методологические аспекты исследования рисков рассматривались в трудах таких ученых: Бадалова А.Г. [1], Гранатуров В.М. [4], Клейнер Г.Б. [10], Найт Ф.Х. [14], Сараева И.Н. [18]. Влияние факторов риска на деятельность предприятий морского транспорта рассматривалось в работах Болдыревой Т.В. [2], Жихаревой В.В. [6], Кибик О.М. [8], Минаковой С.М. [13]. Для каждого типа предприятий необходима разработка собственной классификации рисков, так как факторы риска существенно зависят от специфики деятельности и призваны обеспечить эффективное управление предприятием.

Постановка задачи. Целью статьи является идентификация различных видов рисков на предприятиях портовой деятельности с учетом специфики работы предприятий портовой деятельности в Украине и их классификация.

Основной материал исследования. Современным предприятием портовой деятельности является субъект хозяйствования, который выполняет портовые работы и предоставляет портовые услуги. К предприятиям портовой деятельности следует относить стивидорные, терминальные компании, складские комплексы и т.д.

Таким образом, на территории современного морского порта могут функционировать различные предприятия портовой деятельности. Среди указанных предприятий на территории Украины наиболее высокими темпами развиваются стивидорные компании различных форм собственности.

Управление рисками приобретает сегодня все большую актуальность для предприятий портовой деятельности, так как неопределенность факторов внешней среды вынуждает предприятия портовой деятельности искать эффективные способы управления рисками.

Результатом качественного анализа рисков является описание неопределенностей, причин, которые их вызывают и, как результат, рисков на предприятиях портовой деятельности. Важнейшей частью качественного анализа рисков является их классификация.

Предлагается следующая классификация рисков, связанных с работой предприятий портовой деятельности (стивидорных компаний, терминальных операторов, традиционных портов).

1. Экономические риски включают рыночный риск, риск, связанный с поставками перегрузочного оборудования, валютный, процентный и инфляционный риск.

Рыночный риск обусловлен изменением спроса на стивидорные услуги, изменением уровня портовых сборов и рыночных тарифных ставок на ПРР в регионе, что может привести к снижению эксплуатационных доходов предприятия; изменением цен на энергоносители, что может привести к существенному росту эксплуатационных издержек. Рыночный риск для предприятий портовой деятельности является одним из существенных видов риска с точки зрения возможности негативного влияния на прибыль.

Уровень тарифов на ПРР, ставок плат за хранение грузов является важным фактором конкурентоспособности морских портов и стивидорных предприятий, работающих на их территориях. Сегодня в украинских портах осуществлена либерализация тарифов на ПРР, стивидорные компании могут самостоятельно устанавливать аккордные ставки на переработку грузов. При этом необходимо учитывать уровень ставок в конкурирующих портах региона и расходы грузоотправителей по всей логистической цепочке.

Риск, связанный с поставками перегрузочного оборудования, может возникнуть в случаях несвоевременных поставок заказанного оборудования, поставок оборудования с дефектами, что, в свою очередь, может привести к снижению темпов грузопереработки и негативно отразиться на финансовых результатах деятельности.

Валютный риск связан с тем, что денежные потоки предприятия портовой деятельности (эксплуатационные доходы, эксплуатационные и капитальные расходы) могут колебаться из-за резких изменений курса национальной валюты. Этот вид риска снижен за счет того, что в Украине ставки портовых сборов и тарифов на ПРР устанавливаются в долларах США.

Процентный риск связан с колебаниями уровня банковских процентных ставок при кредитовании приобретения элементов портовой инфраструктуры, что приводит к изменению стоимости заемных средств.

Инфляционный риск может быть вызван ростом темпов инфляции. При росте уровня инфляции, получаемые денежные доходы обесцениваются с точки зрения реальной покупательной способности быстрее, чем растут. В таких условиях предприятие несет реальные потери.

2. Политический риск связан с возможными убытками предприятий вследствие нестабильной политической и экономической ситуации, сменой руководства на уровне предприятия и на уровне отрасли по политическим причинам, несовершенной транспортной и портовой политики государства. К сожалению, все перечисленные виды рисков сегодня характерны для морской отрасли Украины.

3. Техничко-технологические риски включают риски, связанные с ущербом вследствие нарушения хода производственного процесса, например, вследствие выхода из строя портового перегрузочного оборудования, и риски, связанные с ответственностью перед третьими лицами (ущерб, нанесенный грузам, судам, окружающей среде, здоровью работников предприятия и т.п.).

4. Организационно-управленческие риски включают риск, связанный с планированием инвестиций, риск, связанный с эксплуатационной деятельностью, кадровые и финансовые риски. Риск, связанный с планированием инвестиций, включает маркетинговый и информационный риск.

Кадровый риск. Говоря о рисках на предприятиях портовой деятельности, правомерно выделить ту часть рисков, которая возникает вследствие проявления качеств и поведения персонала. Более того, анализ природы внутренних рисков позволяет сделать вывод о том, что источником возникновения большинства из них является именно человеческий фактор.

Финансовые риски обусловлены принятием неверных решений в сфере финансовой независимости предприятия, структуры и использования капитала и прибыли.

5. Риски форс-мажор связаны с действием непреодолимой силы (стихийные бедствия, военные действия, забастовки, революция и т.п.).

6. Правовые риски включают налоговый риск, риск, связанный с возможностью изменения трудового законодательства, риски, связанные с изменением законодательства по охране окружающей среды, криминальные риски (хищение, вскрытие контейнеров), риски связанные с общим правовым регулированием в портовой сфере.

В числе предпринимательских рисков, оказывающих серьезное влияние на работу предприятий портовой деятельности в Украине, следует выделить налоговые риски, которые относятся не только к финансовым рискам, но и к рискам нефинансовым (связанным с уголовной ответственностью).

Налоговый риск включает опасность для субъекта налоговых правоотношений понести финансовые и иные потери, связанные с процессом налогообложения, вследствие негативных отклонений для данного субъекта от предполагаемых им, основанных на действующих нормах права, состояниях будущего, из расчета которых им принимаются решения в настоящем.

Налоговые риски возникают и в случае недостаточной проработки налогового законодательства, нечеткости его отдельных положений. В этом случае налоговые риски налогоплательщика возникают в связи с применением ими рискованных схем минимизации налогообложения, попытками использовать в своих интересах двойственность положений налоговых законов, а также

из-за проведения хозяйствующим субъектом неэффективной налоговой политики.

В современных неустойчивых социально-экономических условиях проводимая государством агрессивная налоговая политика в совокупности с менталитетом украинского общества ведут к налоговым рискам на макро и микроуровнях, так как налогообложение касается всех видов деятельности и всех хозяйствующих субъектов, то и влияние оказывается под воздействием различных внешних и внутренних факторов.

Налоговые риски, представляющие собой разновидность финансовых рисков, являются неотъемлемой составляющей финансово-хозяйственной деятельности предприятий, где основным признаком налоговых рисков остается вероятность наступления негативных последствий, которые делятся на две группы:

- материальные потери (убытки, недополучение доходов, прибыли);
 - негативные события (правового, социального, психологического и другого характера).
- Причинами возникновения налоговых рисков являются:
- нечеткость и подвижность налогового законодательства;
 - противоправные действия или бездействия государственных органов;
 - ошибки налогоплательщиков при планировании бизнеса;

- несовпадение декларируемых действий предприятия с фактическими; человеческий фактор (ошибки компетенции, технические ошибки, игнорирование законодательных ограничений, низкий уровень информированности об изменениях налогового законодательства) и др.

Предприятие не может по своему усмотрению изменять налоговое, бухгалтерское или какое-либо иное законодательство, т. е. у него отсутствует возможность управлять налоговыми рисками непосредственно через внешние факторы. Однако ему необходимо своевременно отслеживать изменения этих факторов и

принимать соответствующие меры по их учету при осуществлении предпринимательской деятельности.

В настоящее время суммарная налоговая нагрузка на государственные порты в Украине составляет более 90 % от чистой прибыли [3]! Налоговая нагрузка на тонну перерабатываемого груза растет. Например, по информации руководства государственной стивидорной компании «Ольвия», работающей в Николаевском регионе, суммарный уровень налогов составил 80 грн./т в 2015 году и 500 грн./т в 2016 году. Денежный поток компании отрицательный, средств на капитальные вложения нет. О какой конкуренции на рынке может идти речь, если налоговая нагрузка для госпредприятий в несколько раз выше, чем для частных компаний? И сколько времени осталось портам до полного банкротства, обвинений менеджмента в неэффективности и продажи за минимальную цену олигархическим кланам? Под угрозой выполнение работодателями обязательств по выплате заработной платы, так как основные фонды, в том числе фонд оплаты труда, формируются из чистой прибыли предприятия.

Министр инфраструктуры, признавая наличие проблемы, на совещании с представителями морехозяйственного комплекса в начале июня 2016 года заверил, что Мининфраструктуры инициирует в Кабмине отмену отчисления 75 % прибыли для госоператоров. Но пока результатов нет, как нет и уверенности, что резолюция министерства поможет переломить надвигающийся дедлайн для государственных портов.

При этом порты своевременно оплачивают налоги. Администрация морских портов Украины уплатила 3,107 млрд. гривен налогов в 2015 году, далее идут ГП «Морской торговый порт Южный» – 930 млн. гривен, ГП «Морской торговый порт Черноморск» – 454 млн. гривен, ГП «Мариупольский морской торговый порт» – 353 млн. гривен, ГП «Одесский морской торговый порт» – 334 млн. гривен [26].

Одним из серьезных проявлений правового риска в Украине является отсутствие комплексного научно-обоснованного подхода к формированию системы портовых сборов, которая

учитывает государственные интересы по регулированию ценообразования на услуги морских портов, потребности портов по содержанию и развитию портовой инфраструктуры в условиях конкуренции на рынке транспортных услуг, а также интересы стивидорных операторов.

Необходимо учесть, что доля портовых сборов может составлять больше половины в структуре годовых эксплуатационных расходов по судну, что обуславливает выбор грузоотправителем, оплачивающим перевозку, оптимальных, с точки зрения логистических расходов, маршрута и портов захода. Уровень портовых сборов влияет на количество судо-заходов, объем переработки грузов и уровень доходов предприятий портовой деятельности.

В украинских портах в последние годы было несколько значительных изменений уровня портовых сборов, произошли они, как правило, без глубокого экономического анализа деятельности портов, сравнения уровня сборов с иностранными портами региона на предмет их конкурентоспособности, прогнозирования зависимости между уровнем портовых сборов и динамикой грузооборота. Все это привело к существенному повышению ставок портовых сборов и их отклонению от адекватного уровня, обеспечивающего покрытие расходов портов и конкурентоспособный уровень ставок. Наиболее ярким примером было увеличение уровня портовых сборов в 2008 году, когда ставки были повышены единовременно более чем в полтора раза исключительно на основе соотношения между курсами основных валют относительно гривны, которое сложилось на тот период времени.

После вступления в силу Закона «О морских портах Украины» [7] частные операторы получили доступ к причалам на основании договоров аренды, концессии, совместной деятельности. Также использовались договоры сервитута, применение которых вызвало ряд экономико-правовых проблем [25]. Плата за сервитут не относится к числу государственных регулируемых тарифов и взимается за время пользования причалами на условиях договора сервитута, не зависит от видов и объемов грузов, ко-

торые проходят через причалы, ее сложно спрогнозировать из-за изменения объемов грузов, которые проходят через конкретный причал на протяжении определенного периода. Сегодня частные стивидоры используют преимущественно договоры сервитута, а государственные стивидорные компании осуществляют плату за доступ к причалу.

Что касается ставок причального сбора, в Украине они были установлены на уровне, который позволял покрыть лишь 5 % расходов по содержанию причальных сооружений [19]. В начале 2016 года Кабинет министров Украины согласовал разработанные Министерством инфраструктуры тарифы на услуги по обеспечению доступа портового оператора к причалам Администрацией морских портов Украины (АМПУ), за исключением причалов, которые используются стивидорами на основании договора аренды, концессии или совместной деятельности [21]. По оценкам разных портовых операторов, которые работают в Украине, в сравнении с арендой или сервитутом плата за доступ к причалу на порядок выше [21].

Одним из факторов, который отрицательно влияет на транзитную привлекательность портовой инфраструктуры, являются фиксированные ставки портовых сборов [15], тогда как в большинстве европейских портов они определяются по формулам на дифференцированной основе с учетом типов судов, частоты судо-заходов на протяжении года, объема груза, вида судоходных линий и других факторов. Любое повышение уровня портовых сборов должно быть в пределах, обеспечивающих уровень конкурентоспособности портов в регионе. Снижение портовых тарифов должно компенсироваться в макроэкономическом аспекте ростом доходов от перевалки дополнительных объемов грузов и перевозок сопредельными видами транспорта.

Качественный подход, не позволяющий измерить степень риска, является основой для проведения количественной оценки риска. После идентификации факторов риска необходимо определить их значимость и количественное влияние на результат деятельности предприятия. После идентификации и количест-

венной оценки рисков возможно принятие решений по снижению их воздействия, необходимо разработать стратегию управления рисками.

Выводы. Идентификация видов рисков на предприятиях портовой деятельности позволила выделить экономические риски, политический риск, технико-технологические, организационно-управленческие, правовые риски и риски форс-мажор. Качественный подход является базой для количественного анализа риска и принятия решений по минимизации его уровня.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бадалова А.Г. Система управления рисками: методология, организационно-информационное обеспечение, эффективность внедрения: Монография. – М.: «Станкин», «ЯНУСК», 2007. – 328 с.
2. Болдырева Т.В. Моделирование процессов анализа риска в инвестиционной деятельности судоходных компаний: дис. на соиск. уч. степени канд. эконом. наук: 08.03.02. – Одесса: ОГМУ, 2001. – 193 с.
3. Глуценко А. Государственные морские порты просят Кабмин снизить налоги. Кабмин против [Электронный ресурс] – Режим доступа до документа: <http://bmtport.com.ua/wp-content/uploads/2016/07/BP-22.07-3.pdf>
4. Гранатуров В.М. Управление предпринимательскими рисками: вопросы теории и практики / В.М. Гранатуров, И.В. Литовченко. – Одесса: МЧП «Эвен», 2005. – 204 с.
5. Донець Л.І. Економічні ризики та методи їх вимірювання. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 312 с
6. Жихарева В.В. Теория и практика инвестиционной деятельности судоходных компаний: Монография. – Одесса: ИПРЕЕД НАН України, 2010. – 480 с.

7. Закон України «Про морські порти України» № 4709-VI від 17.05.2012 [електронний ресурс] – Режим доступу до документа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
8. Кибик О.Н. Предприятия портовой деятельности: развиваемся по системе/О.Н. Кибик, А.В. Кравченко // Судоходство. – 2007. – № 7-8 (120). – С. 45-47.
9. Кібік О.М. Економіка портового господарства: Навч. посібник. – Одеса: ОНМУ, 2004. – 280 с.
10. Клейнер Г.Б. Предприятие в нестабильной экономической среде: риски, стратегия, безопасность / Г.Б. Клейнер, В.Л. Тамбовцев, Р.Л. Качалов. – М.: Экономика, 1997. – 288 с.
11. Котлубай О.М. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України: Монографія / За заг. ред. О.М. Котлубая // Одеса: ИПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
12. Крыжановский С.В. Морские торговые порты Украины в рыночных условиях: Монография / С.В. Крыжановский. – Одесса: Астропринт, 2008. – 184 с.
13. Минакова С.М. Методологические основы реструктуризации морских торговых портов Украины. – Одесса, 2011. – 152 с.
14. Найт Ф.Х. Риск, неопределенность и прибыль. – М.: Дело, 2003. – 33 с.
15. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про портів збори» № 316 від 27.05.2013 р., редакція від 29.12.2015 р. [електронний ресурс] – Режим доступу до документа: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13/para2#n2>.
16. Примачев Н.Т. Экономическая стратегия эффективного развития морских торговых портов / Н.Т. Примачев, О.Н. Степанов. – Одесса: Консалтинг, 1998. – 192 с.

17. Савчук В.П. Оценка эффективности инвестиционных проектов. – К.: Альт-Инвест, 2003. – 240 с.
18. Сараєва І.Н. Системне моделювання процесу ідентифікації підприємницьких ризиків: Монографія. – Одеса: Фенікс, 2007. – 223 с.
19. Соколов М. Плата за использование портовой инфраструктуры. Причалы [электронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. – 30 января 2015 года – Режим доступа к статье: http://cfts.org.ua/opinions/plata_zh_ispolzovanie_prichalov_72
20. Стратегические направления развития украинских портов / [В.И. Чекаловец, Е.В. Меркт, Е.Г. Пустовит, Н.В. Яровая, Н.Г. Гребенник] // Вісник. – 2002. – № 6. – С. 138-147.
21. Тарифы на доступ стивидоров к причалам АМПУ вступят в силу с 2016 года [Электронный ресурс] // Транспорт. – 2016. – №2 (899). – Режим доступа к статье: <http://transport-journal.com/news/taryfyi-nados-tup-styvydorov-k-prychalam-ampu-vstupyat-v-sylu-s-2016-hoda/>
22. Халиновская Н.А. Совершенствование управления предприятия портовой деятельности Украины в рыночных условиях / Н.А. Халиновская, А.А. Лобастов // Економічні інновації. – 2011. – № 46.
23. Чекаловец В.И. Эволюция мировой портовой системы и ее влияние на стратегию развития морских торговых портов Украины // Транспорт. – 2003. – № 25-26, 28. – С. 54-62.
24. Чекаловец В.І. Реструктуризація портового господарства України: проблеми, принципи та основні напрямки / В.І. Чекаловець, І.М. Олефір, О.Г. Пустовіт // Економіст. – 2004. – № 2. – С. 42-45.

25. Шмекер К. Причальный сбор в системе цен международных портов [Электронный ресурс] / К. Шмекер // Порты Украины. – 2015. – № 1. – Режим доступа к статье: <http://portsukraine.com/node/3961>
26. Вовк С. Восемь транспортных предприятий вошли в Топ-100 налогоплательщиков Украины [Электронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. – 11 ноября 2016 года – Режим доступа к статье: http://cfts.org.ua/news/2016/11/11/vosem_transportnykh_predpriyatiy_voshli_v_top_100_nalogoplatelshikov_ukrainy_37457

Стаття надійшла до редакції 05.12.2016

Рецензенти

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Фінансово-економічна безпека, облік та аудит» Одеського національного морського університету **Л.В. Ширяєва**

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри «Економічна теорія і підприємництво на морському транспорті» Національного університету «Одеська морська академія» **М.Т. Примачов**