

ТРАНСПОРТНЫЕ РИСКИ И СПОСОБЫ ИХ МИНИМИЗАЦИИ

RISKS OF TRANSPORT AND WAYS TO REDUCE THEM

COROLIOV Danil, student, Specialitatea: EG

Academia de Studii Economice din Moldova,

Republica Moldova, Chișinău, str. Bănulescu-Bodoni 61, www.ase.md

E-mail: coroliov.danil@ase.md

Abstract. *The article will consider the concepts of transport risk management, as well as the effectiveness of such management, the factors affecting the degree of risk and methods to minimize them. The article uses methods of comparison, analysis, observation with the study of basic structures and types of transport risk control. The author focuses on the fact that an important role in the effective conduct of business is the prevention and analysis of factors that may affect the degree of risk. The study, based on which there is an opportunity to get a subjective assessment of the need to take into account the factors, causes and conditions. The purpose of this article is to identify the causes that may increase the level of risk, ways to minimize them, as well as identify how to classify transport risks according to international standards. The relevance of this topic now caused by many world events, seriously affecting both domestic trade in a certain range of countries and foreign trade caused by the global crisis. Specialists in business activities can use this article.*

Key words: *Transport risks, risk factors, risk classification, minimization, insurance*

JEL CLASSIFICATION: M19

Понятие транспортных рисков: в предпринимательстве **риски** занимают важнейшую роль и тесно взаимосвязаны с получением прибыли, поскольку влияют на эффективное функционирование предприятия и имущество, которым оно владеет.

Для предприятий, занимающихся транспортировкой сырья, товара или какого-либо груза, важную роль играют именно **транспортные риски**, а их правильное регулирование и будет диктовать дальнейшую судьбу предприятия.

Транспортные риски могут возникать на фоне ряда причин:

— **Политические**, которые могут быть связаны с законодательством гос-ва, или же военными действиями на его территории.

— **Технические** - представлены состоянием техники используемой при перевозке груза, т.е. её состоянием, необходимость ремонта.

— **Социальные** – вероятностью утраты/порчи груза из-за воздействий со стороны злоумышленников.

— **Коммерческие** связаны с реализацией перевозимого груза, примером может служить невыполнением другой стороны обязательств по контракту.

Существуют 4 классификатора по степени ответственности: **Е, F, C, D**. [1] Где **Е** – обязует продавца хранить у себя товар, до его получения покупателем, который в последствии несёт риск транспортировки товара.

▪ **F** представляет собой 3 ситуации передачи рисков:

FCA – передача товара в условленном месте, передаёт дальнейшие риски на покупателя;

FAS – достижение товаром определённого порта перекладывает ответственность на покупателя;

FOB – ответственность с продавца снимается с момента выгрузки им товара.

▪ **D** транспортные риски берёт на себя продавец:

DES – передача рисков происходит на борту судна от покупателя к продавцу;

DDV – риски от продавца переходят покупателю с момента доставки продавцом товара до территории покупателя;

DEQ – передача рисков происходит именно в порту разгрузки;

DDP – доставка происходит за счёт покупателя, а передача риска наступает так же как в случае **DDV**.

▪ С включает в себя риски, при которых продавце в кач-ве экспортёра не берёт на себя рисков:

CFK – продавцу необходимо лишь оплатить транспортировку, а риск сохранности товара на лежит покупателе;

CPT – ответственность между сторонами разделена, а её передача обусловлена местом – промежутком;

CIP – условия передачи схожие с **CPT**, однако продавец обеспечивает страхование груза;

CIF – условия передачи схожие с **CFK**, однако продавец обеспечивает страхование рисков.

Существует большое количество факторов, влияющих на степень транспортного риска, из которых важнейшими являются: условия договора, маршрут следования, климат, погрузка, наличие необходимого оборудования и т.д.

➤ **Условия при заключении договора** – именно они определяют момент передачи рисков, а также пункты связанные с передачей ответственности между контрагентами в процессе транспортировки груза.

➤ **Маршруты** – выбор маршрута, которому будет следовать используемый транспорт влияет не только на время доставки, но также и на его сохранность.

➤ **Климат** – именно этот фактор должен быть досконально изучен перед отправкой груза, который является скоропортящимся, или же нуждается в создании определённых условий для сохранения его качества.

➤ **Погрузка** – к данному фактору может относиться как качество погрузки, которая может повлиять на порчу груза в процессе транспортировки, так и использование необходимого оборудования при погрузке, для его сохранности.

Для минимизации ущербов существуют некоторые “приёмы”, а как таковое – правила, которым должен следовать предприниматель во избежание возрастания степени транспортного риска. [2] К таким правилам/метода могут относиться:

▪ **Соблюдение законодательства** гос-ва, как например необходимость оплаты ввозных акцизов. Исходя из этого пункта, стоит отметить, что указанные действия могут быть и действиями, связанными со **своевременной подготовкой** необходимого пакета документов.

▪ **Грамотное составление договора**, которое может сократить для предпринимателя часть рисков, но при этом способствовать добросовестному выполнению им своих обязательств.

▪ **Оценка** – это учёт ранее изложенных факторов, влияние которых можно сократить путём выбора альтернатив, или же полностью отказаться от предложенных вариантов.

▪ Если же предприниматель всё же пользуется услугами по транспортировке грузов, одним из вариантов минимизации рисков в данной области может послужить – **выбор более выгодного и надёжного варианта** на рынке.

▪ **Страхование** – к данному инструменту предприниматель может прибегнуть во избежание форс-мажорных ситуаций.

Страхование рисков – является одним из наиболее эффективных инструментов в вопросе минимизации рисков.

Путём страхования можно чётко указать случаи, наступление которых позволит предпринимателю возместить причинённый ущерб, но и тем же образом возложить ответственность на другое лицо, ответственность которого указана в договоре. (в случае использования курьерской службы)

Страхования может позволить предпринимателю обезопасить себя от трёх главных рисков:

- 1. Утраты груза**
- 2. Порчи груза**
- 3. Задержки доставки**

ВЫВОД

Исходя из вышеизложенного можно сделать выводы о необходимости проведения определённого анализа действий по предупреждению транспортных рисков, а главной идеей могут выступать – способы минимизации таковых, при учёте всех факторов и условий. Из этого следует, что предприниматель, желающий вести свою деятельность в сфере транспортировки грузов, должен обратить ещё большее внимание на такие вещи как: причины возникновения рисков, факторы, влияющие на их рост, источники этих рисков, а для дальнейшего управления рисками – методы их минимизации.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. ИСС в международной торговле Дж. Кутзее, Инкотермс: Развитие и правовой характер - краткий обзор, 13 *Stellenbosch Law Review* 2002, п. 116
2. Д. М. Стэйлтон, V. Лоб, Д. О'Брайен, EXW, FOB или FCA. Выбор правильных Инкотермс и почему это важно для морских грузоотправителей, 81 *Журнал транспортного права, Логистика & политика* 2014, п. 248 Дата доступа – 26.07.2023
https://www.international-arbitration-attorney.com/ru/icc-incoterms-in-international-trade/#_ftnref2
3. *Knight, F. H.* (1921) Risk, Uncertainty and Profit, Chicago: Houghton Mifflin Company Дата доступа – 25.07.2023
https://www.econlib.org/library/Knight/knRUP.html?chapter_num=2#book-reader

Coordonator științific: DOROGAIA Irina, conf. univ., dr.
Academia de Studii Economice din Moldova,
Republica Moldova, Chișinău, str. Bănulescu-Bodoni 61, www.ase.md
E-mail: dorogaia.irina.ion@ase.md