

подсанкционных товаров, однако в условиях низких мировых цен на калийные удобрения вопрос реализации проекта (в части финансирования российскими банками) остается нерешенным.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Информация о введенных санкциях в отношении Республики Беларусь (Белорусская торгово-промышленная палата) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.cci.by/probiznes/mezhdunarodnye-sanktsii-aktualnaya-informatsiya/>. – Дата доступа : 01.04.2024.

2 Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://www.belstat.gov.by/>. – Дата доступа : 01.04.2024.

3 Беларусь: краткий экономический обзор (Банк развития Республики Беларусь) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://brrb.by/about/analitik/>. – Дата доступа : 01.04.2024.

4 Транспорт и логистика в Беларуси (Официальный интернет-портал Президента Республики Беларусь) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://president.gov.by/ru/belarus/economics/osnovnye-otrasli/sfera-uslug/transport-i-logistika>. – Дата доступа : 01.04.2024.

A. KOLESNIKOV, A. KOLEDA

Belarusian State University of Transport, Gomel

THE IMPACT OF THE SANCTIONS POLICY ON THE EXPORT OF TRANSPORT SERVICES IN THE REPUBLIC OF BELARUS

УДК 656.07:338.2

О. В. КОРИШЕВА, Е. В. КАПОШЕНКОВА, Г. И. КАЛЮФАНОВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Риск-менеджмент требует принятия оперативных решений в условиях неопределенности и высокодинамичной среды. Знание базовых приемов управления риском, умение трезво оценивать экономическую ситуацию и способность обнаружить спектр альтернатив служат основой для принятия эффективных управленческих решений для снижения степени существующих угроз. Сфера транспорта, в частности, сегмент грузовых железнодорожных перевозок, подвергается влиянию широкого спектра внешних и внутренних факторов, рисков и угроз, что формирует необходимость своевременных и эффективных решений в сфере управления рисками.

Сравнительный анализ методов управления рисками хозяйствующих субъектов в сфере грузовых железнодорожных перевозок был проведен на примере крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава: АО «Первая грузовая компания» (ПГК), АО «Федеральная грузовая компания» (АО «ФГК»).

ПГК при управлении рисками использует достаточно широкий спектр методов. Во-первых, распространенная форма метода диверсификации – диверсификация. ПГК имеет диверсифицированный вагонный парк: полувагоны – около 67 % парка, крытые вагоны – около 22 % парка и хоппер-цементовозы – около 7 % парка, что позволяет разнообразить грузовую базу. Такая реализация метода диверсификации позволяет снизить риск резкой потери или сокращения доходов из-за снижения перевозок определенного вида груза, что наблюдается в периоды экономических кризисов у узкоспециализированных транспортных организаций, осуществляющих перевозку одного вида грузов.

Кроме того, ПГК диверсифицировала направления деятельности, открыв для себя мультимодальные перевозки в Сибири, а также использовала метод управления риском – предотвращение ущерба (смягчение риска), для чего открыла собственные вагоноколесные мастерские для капитального ремонта железнодорожных колес и ввела в эксплуатацию колесно-роликовый цех в городе Заринске. Также ПГК оперативно применила на практике метод уклонения от риска, когда вышла из подсегмента малокубовых крытых вагонов.

АО «ФГК» – дочерняя компания госхолдинга «Российские железные дороги». Управление рисками – часть общей системы корпоративного управления АО «ФГК». В современных реалиях требования к управлению рисками растут, с целью соответствия им в АО «ФГК» проведен ряд мероприятий по организации и обеспечению эффективного функционирования Системы управления рисками и внутреннего контроля (СУРиВК). Следует выделить сформированную комплексную комплаенс-систему, представляющую собой систему мер внутреннего контроля, направленных на предупреждение и предотвращение нарушений законодательства, соблюдение рекомендаций регуляторных органов и иных комплаенс-требований в различных сферах деятельности, что является методом предотвращения или минимизации риска.

В 2022 году команда Федеральной грузовой компании оперативно реагировала на стремительно меняющиеся реалии – переориентацию грузопотоков, разворот логистики, диверсификацию грузовой базы – и продемонстрировала готовность к максимально быстрому принятию решений, что позволило обеспечить устойчивость АО «ФГК» на рынке оперирования грузовым подвижным составом с сохранением стабильных позиций одного из его лидеров» [2]. Диверсификация грузовой базы позволила избежать негативных последствий и достичь положительной динамики выполнения маржинального дохода АО «ФГК». Кроме того, АО «ФГК» развивает контрейлерные и

мультимодальные перевозки, а в рамках импортозамещения приобретаются инновационные средства связи российского производства.

ПГК и ФГК – ключевые игроки в сфере грузоперевозок, соответственно сталкиваются с рисками, которые присущи этому сегменту рынка. Обе компании имеют ряд общих ключевых рисков, таких как коммерческие, финансовые, рыночные и правовые (регуляторные) риски, однако у них также есть специфические риски, связанные с особенностями их бизнес-моделей, клиентской базы и другими факторами. Методы их управления рисками различаются. ПГК использует систему COSO (модель COSO внутреннего контроля представляет собой методiku управления компанией, направленную на обеспечение эффективности и продуктивности деятельности, правильное составление финансовой отчетности и соблюдение законодательных норм), в то время как ФГК применяет «3 линии защиты» (данная модель координирует процессы управления рисками и внутреннего контроля за счет четкого определения и разграничения соответствующих функций и обязанностей). Различие в подходах отражает уникальные корпоративные культуры и стратегические цели каждой компании, подчеркивает важность индивидуализированного подхода к управлению рисками, что является неотъемлемой частью успешного бизнеса. Это особенно важно в условиях неопределенности, когда экономическая среда может меняться быстро и неожиданно. Таким образом, управление рисками является одним из ключевых инструментов обеспечения экономической безопасности предприятия, позволяющим предотвратить возможные убытки и повысить надежность и стабильность хозяйствующего субъекта в условиях неопределенности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Коришева, О. В.** Анализ методов управления рисками хозяйствующего субъекта в сфере транспорта / О. В. Коришева, Е. В. Капошенкова, Г. И. Калюфанов // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. тр. Междунар. науч.-практ. конф. / под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова, З. П. Межох. – М. : РУТ (МИИТ), 2023. – С. 151–155.

2 Годовой отчет АО «ФГК» за 2022 год [Электронный ресурс] // Федеральная грузовая компания. – Режим доступа : <https://railfgk.ru/upload/iblock/556/r8y3ug9ih4cw3ky0hkcje6dmzb889nti.pdf>. – Дата доступа : 31.03.2024.

3 Новости Первой грузовой компании [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pgk.ru/press-room/news/>. – Дата доступа : 31.03.2024.

O. KORISHEVA, E. KAPOSHENKOVA, G. KALYUFANOV
Russian university of transport (MIIT), Moscow

COMPARATIVE ANALYSIS OF RISK MANAGEMENT METHODS OF BUSINESS ENTITIES IN THE FIELD OF FREIGHT RAIL TRANSPORTATION