



DOI: <http://dx.doi.org/10.15688/jvolsu3.2014.6.13>

УДК 336.7

ББК 65.262.3

АДАПТАЦИЯ СПОСОБОВ И МЕТОДОВ МИНИМИЗАЦИИ РИСКОВ К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОКАЛЬНЫХ ПЛАТЕЖНЫХ СИСТЕМ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

Авдаев Маусар Юшаевич

Старший преподаватель кафедры финансов и кредита,
Чеченский государственный университет
tfkn@mail.ru
ул. А. Шерипова, 32, 364907 г. Грозный, Российская Федерация

Аннотация. В условиях активизации развития платежных систем на общественном пассажирском транспорте в России приобретают особую актуальность проблемы управления рисками. Выделены носители риска, источники их возникновения; представлена характеристика частных рисков отдельных участников в системе общественного пассажирского транспорта. Обоснованы и структурированы направления управления рисками применительно к платежной системе на общественном транспорте.

Доказано, что на выбор конкретных способов управления рисками в локальных платежных системах на общественном транспорте будет оказывать влияние характер встраивания платежной системы в сферу общественного транспорта территории, временной характер действия рисковых компонентов, обусловленная совершенствованием организационно-экономических и технологических факторов смена этапов развития платежных систем, оценка последствий реализации рисков. В работе обоснована возможность использования и адаптации традиционных способов (избежание риска, компенсация риска, снижение степени риска, передача риска, распределение риска между участниками) и методов управления рисками в платежных системах на общественном транспорте по стадиям разработки и функционирования платежной системы для процессингового центра, пассажирских автотранспортных организаций, финансового центра и пассажиров (плательщиков). Аргументированы направления интеграции локальных платежных систем общественного транспорта в национальную платежную систему с учетом возникающих рисков в деятельности ее участников.

Ключевые слова: платежные системы, локальные платежные системы, риски, минимизация рисков, общественный пассажирский транспорт.

Стратегические интересы государства в платежной сфере состоят в том, чтобы обеспечить транспарентность финансовых потоков, развить банковскую розничную сеть, сократить общие издержки обращения и способствовать повышению финансовой грамотности населения и доступности

для граждан современных инновационных финансовых услуг. Конкуренция глобальных и частных платежных систем в соответствии с потребностями экономики создавала условия для количественного роста и качественного расширения платежных систем различных видов.

Создание и развитие механизмов локальных платежных систем на общественном транспорте является инновационным, высокотехнологичным и востребованным направлением экономической социально-ориентированной деятельности, сопряженной с неоднозначностью перспектив развития, альтернативностью итоговых параметров, техническими и иными ограничениями, что определяет необходимость оценки и управления рисками. Объективное существование рисков ситуаций и возникающих неопределенностей, присутствующих в деятельности участников транспортной платежной системы, приводит к появлению качественно разнородных рисков, непринятие во внимание которых может не только снизить эффективность и финансовую устойчивость всей платежной системы, но и привести к ее финансовой несостоятельности.

Ввиду тесной взаимосвязи участников получает развитие точечное возникновение рисков, которое в дальнейшем трансформируется в передачу рисков по цепочке от одного участника платежной системы к другому. Поэтому с развитием локальных платежных систем на первый план выходит необходимость адаптации традиционных способов управления рисками, а также методов их минимизации к структурной и функциональной специфике платежных систем на общественном транспорте.

В процессе управления рисками ключевую роль играет обоснованный выбор одного или нескольких вариантов снижения уровня риска, от которого и зависит эффективность минимизирующих действий. Если в отношении финансовых субъектов (банков и других финансовых посредников) вопросы управления рисками проработаны достаточно детально и регламентированы Банком России и в ряде случаев базельскими документами, то в отношении локальных платежных систем на общественном транспорте общих стандартов управления рисковыми компонентами нет. Собственно перечень рисков и потенциальных источников их возникновения также однозначно не установлен. Поэтому разнородным по характеру деятельности и экономическим интересам участникам локальных платежных систем на общественном транспорте приходится самостоятельно разрабатывать либо адаптировать существующие методы управ-

ления рисками [3]. Но практически применимые методы управления рисками (авансовые платежи, традиционные виды обеспечений, страховые инструменты) не способны полноценно решить задачи комплексного снижения вероятности возникновения нежелательных событий в локальной платежной системе. В результате их применение увеличивает удельные издержки платежных операций, вызывает необоснованное перераспределение ответственности за возникновение риска с одного участника платежных отношений на другого и в конечном счете на потребителя услуг общественного транспорта.

Для определения способов снижения совокупных системных рисков необходимо четко представлять: 1) перечень носителей рисков, 2) источники возникновения рисков, 3) характер частных рисков отдельных системных участников. Носителями рисков выступают субъекты локальной платежной системы на общественном транспорте: организационный центр (орган государственной и/или муниципальной власти, инвестиционная компания), финансовое звено (банковская или инвестиционная компания, финансовые посредники), технологическое звено (поставщики технологий и оборудования, процессинговый центр), производительное звено (пассажирские перевозчики, аутсорсинговые компании), потребители транспортных услуг (пассажиры и плательщики).

Предлагаемые направления управления рисками применительно к платежной системе на общественном транспорте выделены и структурированы на рисунке по видам: передача риска, компенсация (превентивное упреждение) риска, качественное и/или количественное снижение степени риска, избежание рисков ситуации, распределение риска между субъектами системы.

На выбор способов снижения рисков в каждом конкретном случае, на наш взгляд, может оказывать влияние характер следующих процессов:

– Встраивание платежной системы в сферу общественного транспорта города, региона и т. п. В данном процессе участвуют орган исполнительной власти, инвестор, поставщики технических средств, разработчики платежных технологий, пассажирские автотран-



Рисунок. Предлагаемые направления риск-менеджмента в платежной системе на общественном транспорте

Примечание. Составлено автором.

спортивные предприятия, отношения которых носят тесно коррелирующий характер, ввиду чего риски, возникающие в одном очаге, последовательно передаются (набирая силу или ослабляясь) от одного субъекта к другому в ходе осуществления операций (см. рисунок).

Например, ошибки инвестора на начальной стадии выбора объекта могут на этапе тестирования или посттестового функционирования платежной системы привести к невозможности дальнейшего использования оборудования и технологий. Актуальность этого риска высока в свете перспектив создания в России национальной платежной системы, охватывающей всю социальную сферу [1].

– Возможность встраивания локальной платежной системы на общественном транспорте в формирующуюся национальную платежную систему, где актуализируется упомянутый ранее характер передачи рисков от одного субъекта платежной системы к другому.

– Временное действие рисковых компонентов. В процессе функционирования платежной системы на транспорте часть рисков, актуальных на стадии внедрения системы, утрачивает свое, уступая место рискам, связанным с процессами эксплуатации системы. В свою очередь, эксплуатационные риски качественно видоизменяются при вхождении транспортной платежной системы в национальную. Риски могут усиливаться в периоды повышенной нагрузки системы (во внутрисуточные периоды пиковых максимумов перевозок пассажиров общественным транспортом). Следовательно, перечень рисков не является четко определенным и статичным во времени.

– Смена этапов развития платежных систем на общественном транспорте, связанная с совершенствованием организационно-экономических и технологических вопросов деятельности (от этапа зарождения до «зрелого» функционирования индивидуально и в рамках

национальной платежной системы). При смене этапов меняется состав субъектов платежной системы и носителей рисков, соответственно, характеристики рисков и оптимальные способы минимизации их последствий.

– Оценка последствий реализации рисков. Реализация экономических рисков приводит к компенсируемым денежным потерям и не является критической. Значительно большие последствия несут в себе репутационные потери, а также тот факт, что практически все риски локальных платежных систем на общественном транспорте и частные риски их участников имеют социально-экономический характер.

С учетом указанных обстоятельств представим специфику применения отдельных способов минимизации рисков в локальных платежных системах на общественном транспорте.

Процесс избежания риска как способ его снижения подразумевает отход от операций, несущих данный риск. Это направление снижения риска, как наиболее простое, позволяет избежать потенциальных убытков и неопределенности применительно к наиболее значимым рискам, но данные действия на практике будут означать кардинальный отказ от внедрения и функционирования платежной системы. Однако в случае с данным типом платежных систем, ориентированных на приоритетное решение социальных проблем, возможно лишь приостановление деятельности системы с ее возвратом в стадию отладки и тестирования. При ликвидации источника сверхнормативных коммерческих рисков и рискованной коррекции функционирования системы может быть возобновлено на прежних параметрах допустимых рисков.

Конструктивную роль при осуществлении оценки рисков и управления им в платежных системах играет практика компенсации риска, которая относится к более предпочтительной группе упреждающих методов. Компенсация риска позволяет создать специфические механизмы предупреждения возникновения нежелательной ситуации у каждого отдельного участника и у платежной системы в целом. К наиболее эффективным методам этого типа применительно к внедрению платежной системы на транспорте мы относим

комплексную экспертизу (инвестиционный анализ) проекта создания платежной системы и стратегическое планирование.

Осуществляя стратегическое планирование, создатели платежной системы должны принимать во внимание стратегию управления рисками, подразумевающую следование установленным предельно допустимым критериям рисков по каждому их виду. Элементами такой стратегии должны стать мероприятия, позволяющие уменьшить возможный риск. Основой указанных мероприятий могут быть экспертная качественная и количественная оценка частных и совокупного рисков, анализ социально-экономической среды функционирования субъектов платежной системы, оценка применения нормативно-правовой базы. Принимая во внимание выявленные тенденции, участники платежной системы могут предусмотреть соответствующие меры для компенсации потерь от изменения традиционных условий осуществления деятельности в рамках платежной системы.

В развитие способа компенсации рисков можно предложить адаптацию группы способов минимизации степени риска. Из существующих методов риск-менеджмента, предполагающих сокращение степени риска, для участников платежной системы на общественном транспорте мы считаем целесообразным применение диверсификации, общесистемного и индивидуального резервирования, установления количественных пределов показателей (лимитирования), обслуживания финансовых операций финансовым участником системы. В общем виде эти способы минимизации рисков платежной системы предусматривают уменьшение общей вероятности и величины финансовых и иных потерь за счет обоснованных воздействий на уровень рисков по отдельным направлениям деятельности и уровням ответственности. По нашему мнению, способствовать данному целевому ориентиру должно укрепление системообразующих отношений и связей между участниками платежной системы на общественном транспорте, что согласуется с потребностями создания национальной платежной системы.

Содержание диверсификации в нашем случае следует рассматривать широко, подразумевая не только разложение операции

между участниками платежной системы, но и включая территориальное и операционное рассредоточение деятельности, взаимодействие с широким кругом производителей услуг и финансовых учреждений. Реализуя принцип диверсификации, необходимо принимать во внимание параметры эффективности по каждому направлению его формирования с позиции полноты выполнения социальных задач, развития транспортной пассажирской сети, качественного улучшения оказываемых услуг, минимизации рисков, обеспечения приемлемой нормы доходности для каждого участника в процессе внутрисистемного ценообразования.

Одной из главных мер, направленных на снижение финансовых рисков, мы считаем общесистемное резервирование (децентрализованное создание резервных (страховых) фондов в рамках транспортной платежной системы), а также индивидуальное резервирование, регламентированное правилами участия в платежной системе. Общесистемные резервы может создавать и хранить финансовый участник платежной системы путем аккумуляции непропорциональных отчислений других участников в соответствии со степенью задействования в источнике происхождения риска. Целевое назначение резервов состоит в покрытии непредвиденных расходов, ликвидации платежного разрыва при десинхронизации платежей внутри системы и поступлений бюджетных компенсаций по перевозке льготных пассажиров, нивелировании последствий технико-технологических нарушений в механизме системы и др.

Лимитирование рисков локальной платежной системы, как один из предлагаемых методов, состоит в регламентации максимально допустимых уровней рисков по отдельным участникам платежной системы – пассажирской автотранспортной организации, процессинговому центру, агентам (субагентам) по продажам проездных билетов, обслуживающему банку. В рамках правил платежной системы для каждого из них требуется регламентация функций и ответственности в разрезе осуществления каждой стадии производственно-финансового (платежного) цикла системы [2, с. 51].

В качестве метода снижения уровня риска может использоваться практика «связыва-

ния» платежно-расчетных операций участников системы в едином обслуживающем банке (финансовом центре платежной системы) либо группе взаимосвязанных банков (холдинге) – по примеру Центра финансовых технологий, который является разработчиком платежной системы «Золотая Корона» и инициатором создания пилотных проектов транспортных платежных карт. Преимущества внутреннего обслуживания счетов с позиций снижения степени риска для платежной системы состоят в усилении контроля за движением средств в системе, повышении прозрачности финансовых потоков, однако при этом возможно повышение уровня финансовых рисков, связанных с недиверсифицированностью финансовых операций.

Передача риска как способ риск-менеджмента для локальной платежной системы на общественном транспорте будет означать передачу последствий риска внешним экономическим субъектам при обеспечении приемлемого уровня риска. Передача риска может осуществляться совокупностью методов страхования (имущества, гражданской ответственности, недополученной прибыли, неплатежеспособности участников и др.), а также внешнего гарантийного обеспечения со стороны третьих лиц, государственного или муниципального органа власти, поддерживающего реализацию социального проекта платежной системы на общественном транспорте. По нашему мнению, государственные и муниципальные гарантии являются одним из предпочтительных методов минимизации рисков, но сложно реализуемым на практике ввиду бюджетных ограничений. С точки зрения теории гарантии являются инструментом активизации инвестиционной деятельности в социально значимых секторах экономики. Соответственно гарантия должна распространяться на ограниченный пакет рисков, связанных с неуправляемыми (внутренними действиями участников платежной системы) рисками изменений законодательства, налоговых норм, обеспечением бюджетных трансфертов и межбюджетных взаимоотношений и другими рисками, источниками которых выступают непосредственно государственные и муниципальные органы власти. В соответствии с этим для получения гарантии требуется выполнение

специальных конкурсных условий на основе жесткой законодательной регламентации.

Процессы создания и функционирования платежной системы на транспорте обуславливают необходимость распределения последствий негативных событий между всеми участниками: процессинговым центром, пассажирскими автотранспортными предприятиями, обслуживающим банком и другими, что позволяет минимизировать ключевые риски в процессе установления и реализации совокупности отношений, охватывающих систему платежей. Поэтому эффективным дополнением к предложенным вариантам минимизации рисков может стать распределение риска между участниками платежной системы, означающее передачу части риска, наиболее имманентно присущего, другому участнику на основе регламентации договорных отношений. Передача ответственности за риск осуществляется в соответствии с принципами компетентности, наибольшей информированности и ответственности. Например, технологические риски целесообразно перераспределять на разработчика технологии и процессинговый центр; технические риски перекладываются на производителя платежного (в том числе принимающего) оборудования. Распределение отдельных видов рисков между участниками платежной системы на транспорте можно рассматривать не только в качестве самостоятельного способа их минимизации, но и как производный инструмент от способа диверсификации рисков [4, с. 73].

Конкретными методами распределения рисков между участниками локальной платежной системы общественного транспорта могут быть разработка общего финансового плана платежной системы на основе частных планов ее субъектов, минимизация информационной асимметрии (неопределенности) для каждого участника, реализация гарантийных обязательств по обслуживанию процессинговой техники и технологий.

Принятый в последние годы ориентир на активизацию создания национальной платежной системы в России вызывает необходимость перспективного видения рисков, которые могут возникнуть у действующих и вновь образующихся локальных платежных систем. Существует мнение, что в процессе фор-

мирования национальной платежной системы для обеспечения конкурентоспособности локальные платежные системы будут объединяться и вливаться в общенациональную структуру на основе унифицированных правил и стандартов [1].

Стратегические интересы России в платежной сфере, особенно в контексте принятых в последнее время экономических санкций, состоят в обеспечении безопасности, независимости, динамичности и стабильности движения финансовых потоков, развитии финансовой (в том числе банковской) инфраструктуры, сокращении транзакционных издержек обращения в экономике, повышении финансовой грамотности и активности населения (в том числе инвестиционной).

На протяжении последних лет в России активизируется реализация процессов создания единой национальной платежной системы, которая предполагает формирование инфраструктурного каркаса в рамках принятого закона о национальной платежной системе. За основу общероссийской платежной системы предполагается принять действующую сеть системообразующих банков с государственным участием. Так, в качестве одного из вариантов рассматривается создание Сбербанком собственной платежной системы на основе специализированных региональных центров обработки данных, которые консолидированы между собой и объединены биллинговой системой. Соответственно рискованный акцент смещается в направлении управления специфическими банковскими рисками и выбора методов и способов их минимизации преимущественно в банковской карточной сфере.

Особенностями национальной платежной системы, определяющими специфику возникновения рисков и минимизации их последствий, должны стать единые форматы, нормативы и правила платежного оборота, разработка обоснованных и конкурентоспособных тарифов на обслуживание. Поскольку государство в лице Банка России выступает регулятором денежного обращения, то оно будет являться гарантом платежной системы. Преимущества единой платежной системы заключаются также и в том, что отечественные участники платежного рынка получают дополнительные преференции и бу-

дут иметь новые конкурентные возможности для вытеснения глобальных платежных систем. Таким образом, следуя стратегической установке о необходимости формирования общенациональной платежной системы, целесообразно рассматривать платежные системы на общественном транспорте как частное направление развития единого платежного пространства, а также развития экономики территории. Создаваемые локальные платежные системы общественного транспорта при интеграции в национальную платежную систему должны адаптироваться к возникновению указанных новых рисков, своевременно идентифицировать их и вырабатывать резистентность к ним.

Соответственно для обеспечения состоятельности процессов формирования национальной платежной системы за счет локальных платежных систем требуется выработка и апробация механизмов управления рисками. При этом необходимо учитывать:

1. Наличие цепной реакции передачи рисков от одного участника к другому.
2. Ужесточающиеся требования стандартизации рисков и их количественных нормативов.
3. Возникновение новых рисков, связанных с укрупнением систем и их качественным совершенствованием.

Таким образом, игнорирование неизбежно возникающих рисков в деятельности участников локальной платежной системы на общественном транспорте непосредственно влияет как на снижение эффективности деятельности системы, так и приводит к нарушению ее целостности и финансовой несостоятельности. Системный характер проводимых операций обуславливает наличие тесной корреляции между действиями одного участника и проецированием рисков на других участников платежной системы. Поэтому с развитием локальных платежных систем на транспорте актуализируются вопросы управления рисками как важнейшего инструмента в рамках стратегии качественного развития платежной сферы государства – формирования суверенной национальной платежной системы. Предложенные механизмы адаптации традиционных способов и методов управления рисками к специфике деятельности участников платежных систем на общественном транспорте по-

зволят избежать финансовых и репутационных потерь и смягчить последствия трансляции рисков от одного участника к другому.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Коробейникова, О. М. Актуализация рисков локальных платежных систем на современном этапе формирования национальной платежной системы / О. М. Коробейникова, Д. А. Коробейников // *Современные технологии управления*. – 2014. – № 09 (45). – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://sovman.ru/all-numbers/archive-2014/september2014/item/284-actualization-the-risks-local-payment-systems-on-the-present-stage-of-the-national-payment-system.html>. – Загл. с экрана.
2. Коробейникова, О. М. Лимитирование рисков в локальных платежных системах / О. М. Коробейникова // *Инновационный вестник Регион*. – 2012. – № 4. – С. 51–55.
3. Коробейникова, О. М. Риски в локальных платежных системах / О. М. Коробейникова // *Вестник Евразийской академии административных наук*. – 2012. – № 2 (19). – С. 113–120.
4. Коробейникова, О. М. Способы и методы минимизации рисков в локальных платежных системах / О. М. Коробейникова // *Финансы и кредит*. – 2012. – № 17. – С. 66–74.

REFERENCES

1. Korobeynikova O.M., Korobeynikov D.A. Aktualizatsiya riskov lokalnykh platezhnykh sistem na sovremennom etape formirovaniya natsionalnoy platezhnoy sistemy [Actualizing the Risks of Local Payment Systems at the Modern Stage of National Payment System Formation]. *Sovremennye tekhnologii upravleniya*, 2014, no. 09 (45). Available at: <http://sovman.ru/all-numbers/archive-2014/september2014/item/284-actualization-the-risks-local-payment-systems-on-the-present-stage-of-the-national-payment-system.html>.
2. Korobeynikova O.M. Limitirovanie riskov v lokalnykh platezhnykh sistemakh [Limiting the Risk in Local Payment Systems]. *Innovatsionnyy vestnik Region*, 2012, no. 4, pp. 51-55.
3. Korobeynikova O.M. Riski v lokalnykh platezhnykh sistemakh [The Risks in Local Payment Systems]. *Vestnik Evraziyskoy akademii administrativnykh nauk*, 2012, no. 2 (19), pp. 113-120.
4. Korobeynikova O.M. Spособы i metody minimizatsii riskov v lokalnykh platezhnykh sistemakh [Methods and Techniques of Risks Minimization in Local Payment Systems]. *Finansy i kredit*, 2012, no. 17, pp. 66-74.

**THE ADAPTATION OF WAYS AND METHODS
OF RISK MINIMIZATION IN LOCAL PAYMENT SYSTEMS
IN PUBLIC TRANSPORT**

Avdaev Mausar Yushaevich

Assistant Professor,
Department of Finance and Credit,
Chechen State University
tfkn@mail.ru
A. Sheripova St., 32, 364907 Grozny, Russian Federation

Abstract. The problems of risk management gain special relevance in the conditions of payment systems development in public passenger transport in Russia. The risk carriers as well as the sources of their occurrence are revealed; the characteristics of private risks of individual participants in the system of public passenger transport are presented. The directions of risk management in relation to the payment system in public transport are reasoned and structured.

It is proved that the choice of specific ways to minimize the risks in local payment systems in public transport is conditioned by the following factors – the nature of the payment system integration in public transport areas, the temporary nature of risk components effect due to the improvement of organizational, economic and technological factors, the change of the stages of payment systems development, the evaluation of risks effects. The article reasons the possibility of using and adjusting traditional ways (risk evasion, risk compensation, decrease in risk level, risk transfer, distribution of risk between participants) and the methods of risk management in the payment systems in public transport according to the stages of their development and functioning for the processing center, passenger motor transport organizations, financial center and passengers (payers). The authors justify the directions of integrating the local payment systems of public transport in the national payment system, taking into account the risks involved in the activity of its members.

Key words: payment systems, local payment systems, risks, risk minimization, public passenger transport.