

ACOPERIREA RISCULUI ÎN TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL

A. Șușu-Țurcan

Universitatea Agrară de Stat din Moldova

„Hazardul guvernează mai mult de jumătate din acțiunile noastre, iar noi dirijăm restul”

(Nicolo Machiaveli)

INTRODUCERE

Tranziția de la un sistem economic la altul presupune reforme esențiale în toate domeniile de activitate. În economia de piață orice activitate economică prezintă un grad mai mare sau mai mic de risc, pe când sfera relațiilor internaționale este foarte mult supusă riscurilor. Viața economică, ca și viața în general, este plină de riscuri, care te urmează la tot pasul.

Cuvântul “risc”, în sensul adevărat al traducerii, însemna adoptarea unei decizii, efectele caruia sunt necunoscute în caz ca nu sunt sigure. O acțiune economică este nesigură și, deci, riscantă atunci când efectele se obțin în mai multe alternative, fără a se cunoaște probabilitatea realizării fiecărei alternative.

Riscul devine o frână în calea expansiunii comerciale, putându-se vorbi chiar de impactul permanent între forța de expansiune a exportului și forța riscului. Acest impact necontrolat duce la îngreunarea procesului de decizie, la îngustarea volumului de afaceri.

REZULTATE ȘI DISCUȚII

În domeniul Relațiilor comerciale externe, întreprinderea tinde să realizeze o eficiență maximă, activitatea ei desfășurându-se sub amenințarea permanentă a producerii riscului, care se amplifică pe măsura diversificării producției și serviciilor, precum și a deverului de desfacere.

Orice activitate economică este plină de riscuri, însă dacă riscul nu este controlat atunci devine o frână a activității. Este bine cunoscută teza, că la risc mare, - profit mare, la profit mic – risc mic, cine nu riscă nu câștigă.

Pe baza acestor elemente putem să concluzionăm că asumarea riscului are raționalitate economică. De aceea răsplata pentru risc este răsplata pentru curaj, acțiune, competență și spiritul întreprinzător.

Problematika studierii riscurilor în transporturile internaționale este strâns legată de ameliorarea activității externe a țării. Evaluarea riscurilor ce afectează această activitate și ne va da posibilitate de a crește eficiența acestei activități.

Analizând situația în domeniul transportului în Republica Moldova putem face concluzia că țara noastră intră în grupa țărilor cu un volum mic de transportări de mărfuri și pasageri, iar din anul 1997 evoluția are o descreștere vădită a activității transporturilor de mărfuri în general (trendul de demonstrare micșorarea anuală de 0,67 mil.tone) (vezi fig.1), și a transporturilor de pasageri (micșorarea anuală este de 11,8 mil.pasageri) (vezi fig.2).

Riscurile transporturilor sunt unele din cele mai importante la export, deoarece mărfurile aflate în circuitul comerțului extern sunt expuse în timpul transportării la multe pericole care pot să împiedice sosirea lor la destinație sau să le afecteze calitativ și cantitativ.

Cele mai caracteristice riscuri ce pot apare în transporturile internaționale sunt determinate de: Utilizarea unui ambalaj necorespunzător;

- Depozitarea prelungită în condiții de insecuritate;
- Mărfurile neadecvate;
- Insuficiența pregătirii mijloacelor de transport;
- Încărcarea mărfurilor în mijloace de transport nepotrivite pentru specificul lor;
- Transportări neglijente, et.

Exportatorul trebuie să evite pe cât se poate de posibil aceste riscuri pentru a nu pierde partenerii de business. El trebuie de asemenea să ducă un control al calității produsului exportat de la calitatea materiei prime și până la sfârșitul ciclului de producție. Produsul trebuie să aibă un ambalaj corespunzător și un marcaj corect și bine determinat.

În procesul de administrare a riscurilor apar o serie de întrebări. Una dintre cele mai evidente este următoarea: Ce ar fi bine pentru întreprindere: să-și asume un anumit tip de risc sau să îl transfere?

Evitarea riscului este metoda cea mai simplă și radicală în sistemul gestionării riscurilor, deoarece ea permite de a evita incertitudinea și pierderile posibile. Însă, odată cu acesta se pierde și posibilitatea de a primi profit, deoarece este cunoscută dependența inversproporțională a acestor variabile. Iată de ce refuzul nejustificat de la proiectul (evenimentul) legat de risc, duce la pierderile neutilizării posibilităților. Dar trebuie de menționat faptul că evitarea unor riscuri poate provoca apariția altora. De exemplu, refuzarea riscului transportării aviatice a mărfurilor pune în fața antreprenorului problema transportării acvatice, rutiere sau feroviare.

În raport cu precizia de a fi prevăzute și acoperite, deosebim două categorii de riscuri: **riscuri asigurabile** și **riscuri neasigurabile**.

Riscuri asigurabile sunt acea categorie de întâmplări prevăzute cu o precizie rezonabilă ca urmare a existenței unor informații acumulate în timp cu privire la producerea faptelor respective, care pot fi prelucrate și interpretate și, de aceea, pentru această categorie există posibilitatea asigurării.

Riscuri asigurabile se pot la rândul lor să fie clasificate în:

- **Riscuri generale:** incendiu, explozie, esuare, naufragiu.
- **Riscuri speciale,** ce se pot produce ca acțiune a oamenilor: război, închidere de fabrici, răscoală, stare de război etc.

Riscurile neasigurabile - sunt acele categorii de riscuri ce nu pot fi acoperite prin asigurări, deoarece ele nu pot fi analizate și prognosticate prin calculul statistic, de exemplu: viciile ascunse ale bunului asigurat, ambalarea necorespunzătoare ale mărfurilor asigurate, faptele săvârșite cu intenție etc.

Deși unele societăți de asigurare din Republica Moldova țin oarecum "secret" condițiile de asigurare pe care le practică, în cele mai multe țări cu experiență în asigurări acestea se publică, sunt la îndemână oricui și pot fi folosite ca referință de alte societăți. Pe plan internațional funcționează mari companii private, specializate în operațiuni de asigurare împotriva riscurilor ce decurg din derularea contractelor comerciale externe sau din incertitudinea existentă în perioada negocierii lor. Iată de ce este mai eficient de a investi o sumă de bani în vederea acoperirii riscurilor, deoarece în caz opus, probabilitatea pierderilor este mare, crescând și posibilitatea pierderii relațiilor de cooperare pe viitor. Chiar dacă, pe termen scurt, se implică costuri semnificative, pe termen lung, o atare decizie s-ar dovedi foarte benefică.

De aceea, asigurarea în transportul internațional, materializându-se în polița de asigurare, constă în aceea că o parte contractată, denumită asigurător (de regulă o companie internațională specializată), se obligă să despăgubească pe cealaltă parte, denumită asigurat, în cazul în care acesta a suferit o pagubă provocată de un risc specificat în momentul asigurării, în schimbul unei prime de asigurare pe care o plătește asigurătorul.

Asigurarea mărfurilor transportate pe mare este standardizată, iar asigurarea mărfurilor transportate pe cale ferată, aeriană sau rutieră, se bazează pe practica asigurărilor maritime, neexistând pentru aceste genuri de transport norme de drept uniformizate.

Un punct important îl constituie situația că revendicarea drepturilor de la compania de asigurare se poate face numai de către persoana către care au fost transferate riscurile, lucru precizat prin condiția de livrare a contractului de vânzare internațională și în numele căreia s-a făcut asigurarea.

Metoda asigurării contra riscurilor în transporturi este doar o singură metodă din multitudinea metodelor de micșorare a influenței riscurilor asupra afacerilor internaționale. Toate acestea metode având ca scop final în administrarea riscurilor obținerea unui profit mai mare, care poate fi atins numai la găsirea combinației optime risc-profitabilitate.

CONCLUZII

Prevenirea, atenuarea sau înlăturarea efectelor riscului impune întreprinderii efort material sporit, care, la prima vedere, micșorează rentabilitatea, fapt ce îndeamnă la tentativa de a rămâne sub guvernarea legilor hazardului. Dar cheltuielile care se fac sunt minore față de marile avantaje ce se obțin prin evitarea sau atenuarea pagubelor. În condițiile ocrotirii individului negociator se eliberează factorul psihologic de presiunea incertitudinii, crește puterea de negociere.

Acțiunile orientate spre limitarea sau minimizarea riscului în sistemul relațiilor economice trebuie să includă trei direcții:

1. Stabilirea consecințelor activității subiectului economic în situație de risc,
2. Dibăcia de a reacționa la posibilele consecințe nefavorabile ale acestei activități,
3. Elaborarea și întreprinderea de măsuri, cu ajutorul cărora ar putea fi neutilizate sau recuperate posibilele rezultate nefavorabile ale activității desfășurate.

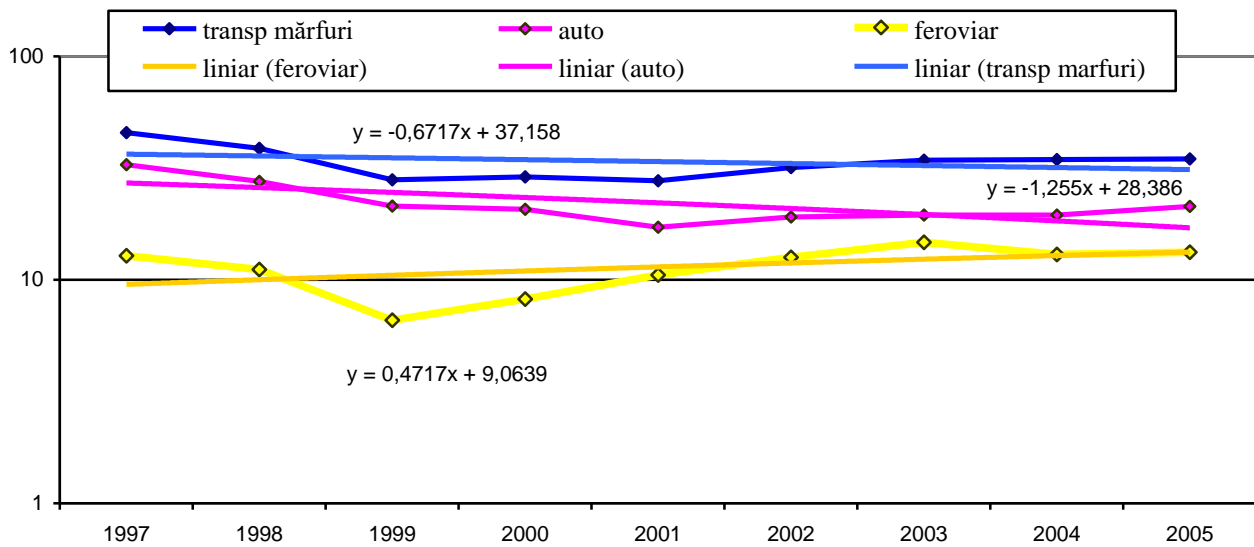


Figura 1. Dinamica și trendul transportării mărfurilor în general și pe moduri de transport în Republica Moldova.

Sursa: calculat de autor conform datelor BNS al RM. Anuarul statistic al BNS al RM 2005 pag.405-411.

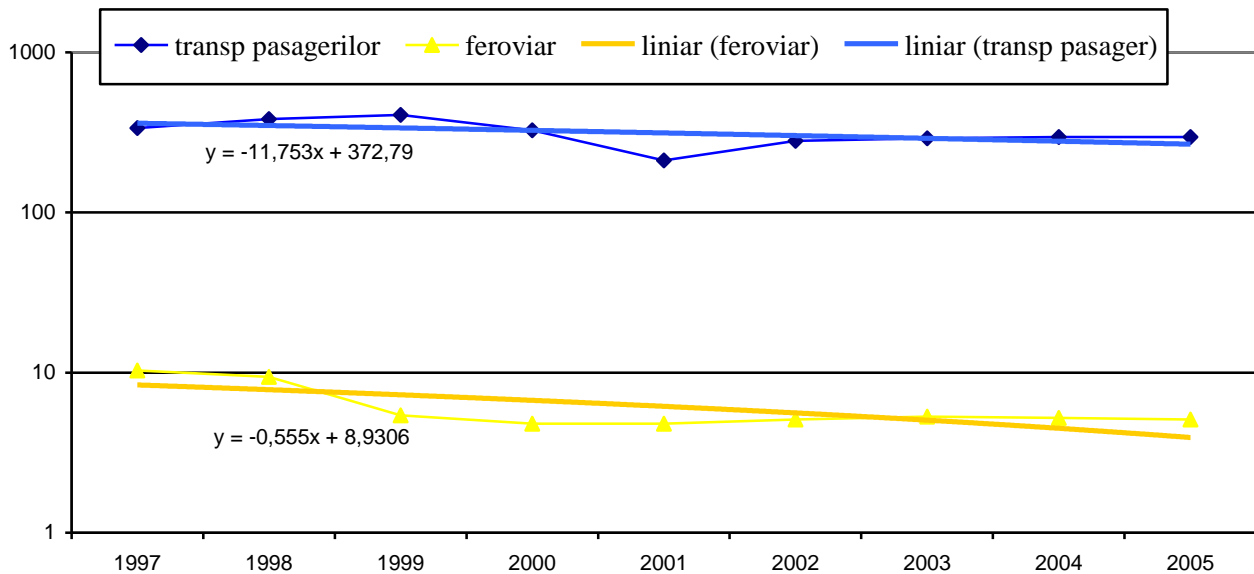


Figura 2. Dinamica și trendul transportării pasagerilor în general și pe moduri de transport în Republica Moldova.

Sursa: calculat de autor conform datelor BNS al RM. Anuarul statistic al BNS al RM 2005 pag.405-411.

Bibliografie

1. **Caraiani, G.** *Transporturi, expediții și asigurări internaționale.* Ed.All, București, 2001.
2. **Tomozei, V., Enicov, I., Oboroc, I.** *Riscuri și instrumente financiare de acoperire.* Chișinău, Evrica, 2002.
3. **Țurcan, A.** *Riscul - element intrinsec al economiei de tranziție.* Chișinău, ICȘITE, 2000.
4. **Popa, I.** *Tranzacții comerciale internaționale,* București, 1997.
5. *Anuarul statistic al RM.* Chișinău, 2005.
6. www.statistica.md

Aprobat spre publicare: 14.03.2006