

Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của kinh tế quốc gia trong những năm gần đây, ngành Ngân hàng Việt Nam cũng đạt tốc độ tăng trưởng về mọi mặt. Nhiều ngân hàng mới được thành lập, các ngân hàng cũ liên tục mở thêm nhiều chi nhánh, các đợt tăng vốn liên tiếp diễn ra, giá cổ phiếu ngân hàng từng năm trong топ đầu trên thị trường chứng khoán v.v..., tất cả dường như vẽ lên một bức tranh tươi sáng, đầy áp kỳ vọng về một đà phát triển bền vững và thịnh vượng của ngành này.

Quản lý rủi ro vận hành Nhiệm vụ mới tại các NHTM Việt Nam

NGUYỄN DƯƠNG HIẾU (PHÒNG QUẢN LÝ RỦI RO VẬN HÀNH NHTMCP SÀI GÒN)

Tuy nhiên, bản chất của ngành kinh doanh ngân hàng là luôn phải đối mặt với nhiều loại rủi ro khác nhau, điều này đã được thực tế chứng minh tại mọi quốc gia. Trong một thị trường tài chính non trẻ như Việt Nam, hệ thống Ngân hàng Thương mại (NHTM) đóng một vai trò hết sức quan trọng trong việc điều hành các chính sách tài chính, tiền tệ của Nhà nước. Do đó, quản lý rủi ro trở nên vô cùng quan trọng đối với mọi NHTM. Tuy nhiên, thực tế là chỉ gần đây, việc quản lý rủi ro mới được quan tâm một cách thích đáng; theo đó được thực hiện một cách bài bản và có hệ thống ở các NHTM Việt Nam.

Đôi nét chung về rủi ro ngân hàng

Thế nào là rủi ro? Có rất nhiều định nghĩa khác nhau, song nhìn chung có thể nói rủi ro là khả năng xảy ra của một hiện tượng, sự kiện mà có ảnh hưởng tiêu cực đến sự hoàn thành một mục tiêu nào đó. Rủi ro trong bất kỳ lĩnh vực nào có thể được xem xét và đánh giá theo: a) tần suất có thể xảy ra (likelihood, frequency) và b) mức độ ảnh hưởng (impact). Là một ngành kinh doanh, đương nhiên ngân hàng cũng phải đối mặt với những rủi ro của nó. Nhận thức đầu tiên của giới ngân hàng thế giới đương nhiên là danh cho rủi ro tín dụng - rủi ro liên quan đến sản phẩm truyền thống của họ. Đây là loại rủi ro liên quan đến việc người đi vay không thể hoàn thành nghĩa vụ trả nợ cho ngân hàng - một

loại rủi ro hết sức phổ biến và dễ nhận diện ở tất cả các ngân hàng. Nhất là các ngân hàng dựa nhiều vào các sản phẩm kinh doanh truyền thống như tại Việt Nam chúng ta. Sau nữa, người ta bắt đầu ý thức được các rủi ro thị trường và thanh khoản: những rủi ro xảy ra do những biến đổi về lãi suất và tỷ giá trên thị trường tiền tệ trong và ngoài nước. Với quá trình toàn cầu hóa ngày một sâu rộng, rủi ro thị trường cũng trở nên rõ nét và đáng quan ngại hơn cho các NHTM cũng như các định chế tài chính khác.

Cho đến những năm 1970, rủi ro vận hành (operational risk, hay còn gọi là rủi ro tác nghiệp, rủi ro hoạt động) trong lĩnh vực ngân hàng vẫn chưa được nhìn nhận như là một loại rủi ro riêng biệt. Một cách đơn giản, người ta chỉ coi đây là một loại rủi ro "khác" (other risks), tức những rủi ro còn lại, rủi ro phụ nằm bên ngoài các nhóm, các loại rủi ro chính yếu đã được nhận diện như đã nói ở trên. Tuy nhiên, theo thời gian và sau những sự cố nghiêm trọng xảy ra do rủi ro vận hành tại các ngân hàng, các định chế tài chính cũng như các tập đoàn kinh tế lớn trên thế giới (có thể kể ra những cái tên "khét tiếng" như Enron, Worldcom, Barings Bank v.v...), người ta đã bắt đầu có một cái nhìn khác về rủi ro vận hành. Rõ ràng đây là một "loại" (type) rủi ro riêng biệt, với những đặc trưng hoàn toàn khác so với các loại rủi ro tín dụng, thị trường, thanh khoản hay pháp lý. Trong các loại rủi ro, rủi ro vận hành

tuy là loại rủi ro được người ta quan tâm đến sau cùng, song đây lại là loại rủi ro không hề nhỏ, có thể xảy ra mọi lúc mọi nơi, trên mọi khâu của quá trình tác nghiệp của ngân hàng.

Hiệp ước Basel II đưa ra định nghĩa sau về rủi ro vận hành: "Rủi ro vận hành là rủi ro xảy ra tổn thất do quy trình nội bộ kém hoặc thiếu sót, do con người, hệ thống, hoặc do các sự kiện bên ngoài. Định nghĩa này bao gồm các rủi ro luật pháp, song không bao gồm các rủi ro chiến lược và uy tín".

Như đã trình bày, phạm vi của rủi ro vận hành là khá rộng, trải dài trên tất cả các mặt hoạt động, tác nghiệp của một ngân hàng. Trong các tổn thất do rủi ro vận hành gây ra, một số có thể định lượng, song một số khác chỉ có thể định tính mà thôi. Chính vì lẽ đó, quản lý rủi ro vận hành gắn liền đã trở thành một phần quan trọng trong công tác quản lý rủi ro nói chung tại mọi định chế tài chính. Theo những điều tra và nghiên cứu từ nhiều nguồn khác nhau, người ta nhận thấy phần đáng quan ngại nhất trong rủi ro vận hành nằm ở sự thiếu sót trong quá trình kiểm soát nội bộ và kiểm soát quản lý trong tổ chức; điều này dẫn đến các thiệt hại về tài chính gây ra bởi lỗi sai, lừa đảo, làm ảnh hưởng xấu đến lợi ích của ngân hàng do các nhân viên hành động vượt quyền hay có vi phạm về đạo đức. Các khía cạnh khác của rủi ro vận hành, ngoài ra, lại liên quan tới sự cố về hệ thống IT, hay những sự cố khách quan và thảm họa xảy ra từ bên ngoài.

Nguyên nhân của rủi ro vận hành trong hoạt động ngân hàng

Rủi ro vận hành có thể có những nguyên nhân nội tại và ngoại lai. Các nhóm nguyên nhân chính là con người - hệ thống - quy trình - sự kiện bên ngoài. Basel II, trong một nỗ lực phân loại những rủi ro vận hành chủ yếu, đã phân biệt 7 nhóm sự cố có thể dẫn tới rủi ro vận hành như sau:

- Lừa đảo, vi phạm nội bộ
- Lừa đảo từ bên ngoài
- Công tác tuyển dụng và điều kiện làm việc
- Sự cố từ khách hàng, sản phẩm và quy trình
- Hư hỏng về tài sản vật chất
- Sự cố về hệ thống
- Lỗi khi xử lý nghiệp vụ

Tại các ngân hàng Việt Nam, nguyên nhân rủi ro vận hành lớn nhất chính là việc thiếu quy trình tuân thủ những quy trình đã có. Như chúng ta có thể dễ dàng nhận ra, với quá trình hội nhập, sản phẩm ngân hàng càng ngày càng phong phú và đa dạng, với nhiều sản phẩm phái sinh liên tiếp được giới thiệu bên cạnh những sản phẩm truyền thống là huy động và cho vay vốn. Tuy nhiên, với đà tăng trưởng mạnh mẽ này thì tiềm ẩn đằng sau một nguy cơ về rủi ro vận hành. Chẳng hạn, các sản phẩm mới liên tiếp được tung ra thị trường mà không qua một quá trình phê duyệt hiệu quả, trong đó bên cạnh hiệu quả kinh tế, các khía cạnh rủi ro cần được xét đến. Việc không tuân thủ quy trình, chính sách nội bộ của ngân hàng cũng là một nguyên nhân quan trọng của rủi ro vận hành. Hãy nhớ lại những vụ đổ bê vê tín dụng liên quan tới các công ty Minh Phụng, EPCO, Tân Trường Sanh v.v. trước đây, có một phần nguyên nhân là do các cán bộ ngân hàng (cả nhân viên và lãnh đạo) đã cố tình vi phạm các quy trình quy chế nội bộ trong xử lý khoản vay và xử lý nợ, dẫn đến tổn thất vô cùng lớn.

Biện pháp bước đầu để quản lý rủi ro vận hành

Các ngân hàng lớn trên thế

giới đã nỗ lực rất nhiều trong việc xây dựng cơ chế, sau đó là các chính sách, quy trình, rồi đến những công cụ và mô hình để quản lý rủi ro vận hành. Ở Việt Nam hiện nay, biện pháp đầu tiên có thể thực hiện và cần thiết thực hiện chính là xây dựng cho được hệ thống quy trình, quy chế chuẩn cho mọi sản phẩm, nghiệp vụ liên quan, và có cơ chế giám sát việc tuân thủ chặt chẽ những quy trình đó. Cần nhắc lại rằng hiện vẫn còn những khâu, những công việc, những nhiệm vụ được xử lý theo thói quen, cảm tính, theo những "chỉ thị miệng" và "bút phê" của các cấp lãnh đạo ngân hàng, đây chính là một nguy cơ lớn có thể xảy ra rủi ro vận hành sau này. Không chỉ nhân viên không nắm và làm theo quy trình là nguyên nhân rủi ro, mà ngay việc các cấp quản lý và lãnh đạo không nắm rõ, hoặc cố tình làm sai quy trình cũng gây nên rủi ro vận hành. Việc ngăn chặn những rủi ro vận hành trước mắt cần tiến hành song song theo hai hướng. Một mặt, các ngân hàng phải tập trung xây dựng hệ thống quy chế, quy trình đầy đủ, hiệu quả, bao phủ mọi hoạt động tác nghiệp, mọi sản phẩm dịch vụ. Mặt khác, phải làm sao để có cơ chế kiểm tra giám sát chặt chẽ việc tuân thủ quy trình; tuyên truyền đào tạo nâng cao ý thức cho mọi nhân viên, nhà quản lý, nhà lãnh đạo trong việc tuân thủ quy trình.

Thực trạng quản lý rủi ro vận hành hiện nay

Theo kết quả nghiên cứu của một nhóm công tác của Ủy ban Basel năm 1998 dựa trên điều tra mẫu khoảng 30 ngân hàng lớn trên nhiều nước khác nhau về quản lý rủi ro vận hành, có một số kết luận chung như sau:

- Các ngân hàng (cụ thể là HĐQT và ban lãnh đạo) càng ngày càng có ý thức hơn về tầm quan trọng của rủi ro vận hành, và theo đó là nhu cầu cấp thiết phải quản lý hiệu quả loại rủi ro này. Tất cả đều giao trách nhiệm quản lý rủi ro vận hành cho các trưởng bộ phận kinh doanh của họ. Khi xây dựng hệ thống quản lý rủi ro vận hành, họ cũng có

găng thiết lập kèm theo một hệ thống động viên, khen thưởng cho các cấp quản lý thực hiện quản lý rủi ro vận hành hiệu quả. Hệ thống động viên này có thể bao gồm: a/ 1 khoản dự phòng cho rủi ro vận hành; b/ đưa kết quả quản lý rủi ro vận hành vào trong kết quả đánh giá xếp loại khen thưởng thành tích cuối năm; hay c/ yêu cầu các nhà quản lý tại các đơn vị kinh doanh báo cáo trực tiếp về tổn thất rủi ro vận hành và các biện pháp khác phục lên những cấp quản lý cao nhất trong ngân hàng.

- Đa số ngân hàng được hỏi cho biết họ đang đi những bước đầu tiên của việc xây dựng khung mẫu về đo lường và quản lý loại rủi ro này. Rủi ro vận hành mới được xem là một rủi ro riêng biệt gắn đây, và rất ít ngân hàng thực hiện chế độ báo cáo định kỳ, thường xuyên về loại rủi ro này.

- Khác với rủi ro tín dụng và rủi ro thị trường, rủi ro vận hành mang tính nội tại (internal). Giữa yếu tố rủi ro vận hành (risk factors) và tính thường xuyên (frequency) của nó, cũng như quy mô tổn thất mà nó gây ra không hề tồn tại một sự liên quan mang tính hàm số, có thể xác định được rõ ràng về mặt toán học hay thống kê. Đa số ngân hàng thiếu những dữ liệu lịch sử về tổn thất rủi ro vận hành trong quá khứ, do trước nay chưa ai có ý thức thống kê những dữ liệu loại này. Tuy chưa có được những khung mẫu chuẩn để quản lý rủi ro vận hành như đối với rủi ro tín dụng và thị trường, các ngân hàng lại có tiếng nói chung trong việc xác định các yếu tố và chỉ số rủi ro vận hành, đó là: các chỉ số tự đánh giá của bộ phận kiểm soát nội bộ, các xếp hạng của Kiểm toán nội bộ, cũng như các chỉ số tác nghiệp khác như doanh số, số lần phạm lỗi, sự trôi sụt về thu nhập đối với 1 nghiệp vụ cụ thể v.v..

Đó là trên thế giới, còn tại thị trường ngân hàng ở Việt Nam thì sao? Tuy chưa có những điều tra cụ thể, chi tiết và hệ thống, nhưng có lẽ bức tranh toàn cảnh về quản lý rủi ro vận hành cũng không có mấy khác biệt so với

kết quả điều tra trình bày ở trên. Vấn đề đặt ra là: dù đại đa số ngân hàng Việt Nam ý thức rõ về tầm quan trọng của rủi ro vận hành, việc nghiên cứu và xây dựng các khung mẫu, chính sách, quy trình và công cụ quản lý loại rủi ro này một cách hiệu quả nhất hiện vẫn còn đang ở trong những giai đoạn hết sức sơ khai, còn nhiều mờ mịt và bở ngỡ. Trong khu vực Đông Nam Á, tình hình cũng tương tự. Chỉ gần đây, trong các kỳ Hội nghị Hội đồng Hiệp hội Ngân hàng ASEAN lần 36 (tháng 7/2007 tại Brunei) và lần 37 (tháng 11/2007 tại Hà Nội, Việt Nam), các hội thảo về Quản lý rủi ro tác nghiệp - vận hành mới được tổ chức và đưa vào chương trình nghị sự. Trong Hội thảo về Quản lý rủi ro vận hành tổ chức tại Hà Nội vào tháng 11/2007 vừa qua mà người viết bài này có dịp tham dự, có thể nhận thấy rõ thực trạng sơ khai của công tác quản lý rủi ro vận hành tại các ngân hàng trong khu vực, khi đa số ý kiến đều chỉ trình bày chung chung về những khái niệm, định hướng v.v... mà thiếu hẳn những trao đổi về những công cụ, quy trình cụ thể. Ngay việc thành lập kho dữ liệu tổn thất chung do rủi ro vận hành gây ra (tập hợp dữ liệu về tổn thất từ các ngân hàng khác nhau trên cơ sở thông tin mật và ẩn danh) cũng chỉ mới là ý tưởng, chưa triển khai ngay được. Hiện nay đa số các NHTM Việt Nam nay đã lập ra những phòng ban chuyên biệt để thực hiện quản lý rủi ro vận hành một cách tập trung, có bài bản và hệ thống. Tuy nhiên, công việc nhìn chung vẫn còn ở giai đoạn chấp chững bước đầu, rất cần sự tư vấn của các tổ chức tư vấn quản lý rủi ro từ nước ngoài.

Trong bối cảnh đó, bài viết này trình bày những điểm cơ bản, những nguyên tắc chung của quản lý rủi ro vận hành tại NHTM theo tinh thần của Hiệp ước Basel II và những khuyến cáo khác của Ủy ban Basel. Có thể điểm qua những khía cạnh sau đây của công tác ít nhiều còn khá mới mẻ đối với các NHTM Việt Nam này:

Giám sát của bộ máy quản

ly

Như trên đã nói, bộ máy quản lý của các ngân hàng đang dần nhận ra tầm quan trọng của quản lý rủi ro vận hành, từng bước coi đây là 1 chức năng quản trị riêng biệt, một số nơi đã dành kinh phí nhiều hơn cho việc này, giao trách nhiệm quản lý rủi ro vận hành cho những bộ phận riêng biệt. Tất nhiên bộ máy quản lý cấp cao chịu trách nhiệm cao nhất về quản lý rủi ro vận hành. Mọi ngân hàng đều đồng ý rằng trách nhiệm đầu tiên về quản lý rủi ro vận hành thuộc về các trưởng bộ phận tác nghiệp. Theo quan điểm này, người ta đòi hỏi các trưởng bộ phận kinh doanh, trưởng chi nhánh phải làm sao đảm bảo có 1 hệ thống quản lý rủi ro vận hành hiệu quả tại đơn vị mình. Hiện tại dự phòng cho rủi ro vận hành chưa áp dụng tại Việt Nam, tuy nhiên trong tương lai điều này chắc chắn sẽ thay đổi, giúp quản lý loại rủi ro này hiệu quả hơn.

Đo lường và giám sát rủi ro vận hành

Đo lường rủi ro vận hành (risk measuring)

Việc đo lường rủi ro vận hành đang ở những bước sơ khởi, chỉ có ít NH có hệ thống đo lường chính thức. Các phương pháp đo lường còn đơn giản, mang tính thử nghiệm, dù cũng có một vài NH đã áp dụng những kỹ thuật tiên tiến trong việc xác định quỹ dự phòng cho rủi ro vận hành.

Các yếu tố rủi ro vận hành đa số là nội tại (ví dụ: chỉ số đánh giá của kiểm toán nội bộ, doanh số, tỷ lệ lỗi sai, sự thay đổi về thu nhập v.v...), khác với các chỉ số của rủi ro tín dụng và rủi ro thị trường mang tính ngoại lai. Người ta không thấy có sự liên hệ rõ ràng giữa yếu tố rủi ro vận hành nói trên với quy mô và tình huống xuyên của tổn thất, do đó cũng khó xác định yếu tố nào là quan trọng. Đây chính là khác biệt giữa rủi ro vận hành với hai loại rủi ro kia (ví dụ: trong rủi ro thị trường - market risk, một thay đổi về giá cả (ngoại tệ) sẽ gây ra ảnh hưởng có thể tính được với tài sản của NH; hay trong rủi

ro tín dụng, khi chất lượng tín

cụng của người vay ảnh hưởng tới mức lãi suất...). Với rủi ro vận hành, khó mà xác định được mối liên hệ cụ thể giữa các yếu tố rủi ro với tổn thất do chúng gây ra.

Nhìn chung, người ta phân biệt hai loại rủi ro vận hành chính: một là những rủi ro xảy ra khá thường xuyên do những lỗi sai do nhân viên phạm phải, có tổn thất nhỏ; hai là những rủi ro không mấy thường xuyên, song có tổn thất lớn hoặc rất lớn.

Giám sát rủi ro vận hành (risk monitoring)

So với vấn đề đo lường thì hiện nhiều ngân hàng có cơ chế giám sát phong phú hơn. Họ giám sát doanh số, doanh thu, các chỉ số thống kê về lỗi sai, chậm trễ khi thanh toán v.v... Một vài ngân hàng giám sát chặt chẽ hơn, khi phân tích từng trưởng hợp rủi ro vận hành cụ thể, tìm ra nguyên nhân và hậu quả để trình lên ban lãnh đạo.

Kiểm soát rủi ro vận hành (risk control)

Nhiều kỹ thuật được áp dụng để quản lý và giảm thiểu rủi ro vận hành. Trong đó Kiểm soát nội bộ và Kiểm toán nội bộ là những biện pháp quan trọng nhất mà các ngân hàng đang áp dụng.

Cơ chế kiểm soát là rất đa dạng. Một số NH đặt ra những hạn mức rủi ro vận hành dựa theo những thước đo đã trình bày ở phần trên, một số lại áp dụng những cơ chế báo cáo về tiềm năng của rủi ro vận hành có thể xảy ra. Một số khác lại đánh giá cao tầm quan trọng của khả năng xử lý các tình huống bất thường trong vận hành như là 1 biện pháp để giảm thiểu rủi ro.

Chính sách và quy trình

Nhiều NH dành nhiều thời gian cho việc soạn thảo các quy trình mới, làm sao cho quy trình của các sản phẩm, các bộ phận khác nhau hài hòa và cùng áp dụng tốt. Một quy trình mới, được nhiều NH quan tâm là quy trình đánh giá sản phẩm mới (new product review process), trong đó bao gồm cả 3 chức năng kinh doanh, quản lý rủi ro và kiểm soát nội bộ đối với sản phẩm mới đó. Đây là việc rất quan trọng khi

các sản phẩm mới và sản phẩm phái sinh của NH xuất hiện mỗi lúc một nhiều.

Kiểm soát nội bộ

Sự quan tâm đến rủi ro vận hành một lần nữa khẳng định tầm quan trọng của công tác kiểm soát nội bộ tại NHTM, cũng như tiềm năng của việc phân tích lại vai trò của kiểm soát nội bộ trong quản lý và giảm thiểu rủi ro vận hành. Đa số ngân hàng hiện nay sử dụng kiểm soát nội bộ như là công cụ chính để quản lý rủi ro vận hành. Cụ thể là việc phân chia trách nhiệm, hệ thống báo cáo rõ ràng và quy trình đầy đủ. Theo nhiều ngân hàng, đại đa số rủi ro vận hành xảy ra do yếu kém của bộ phận kiểm soát nội bộ hay việc không tuân thủ quy trình làm việc.

Mấy năm gần đây nhiều ngân hàng đã xây dựng và phát triển các chương trình tự đánh giá (self-assessment programs). Nhiều dữ liệu để giám sát rủi ro vận hành đã được thu thập từ chính những kỹ thuật tự đánh giá của các đơn vị kinh doanh (business units). Cùng với các báo cáo đánh giá của kiểm soát nội bộ và kiểm toán nội bộ, đây được coi là các yếu tố để đánh giá một cách hiệu quả về rủi ro vận hành.

Quản lý rủi ro vận hành theo Basel II

Basel II đề ra ba phương pháp có mức độ chuyên nghiệp và chính xác từ thấp đến cao để các ngân hàng có thể áp dụng tính toán dự phòng rủi ro vận hành, tùy theo hoàn cảnh thực tế của mỗi ngân hàng. Đó là phương pháp chỉ số cơ bản (Basic Indicator Approach - BIA); phương pháp chuẩn hóa (Standardised Approach - SA); phương pháp đo lường nâng cao (Advanced Measurement Approach - AMA). Khi phát triển các hệ thống và thực hành quản lý rủi ro vận hành ngày càng chuyên nghiệp và tinh vi hơn, các ngân hàng được khuyến khích áp dụng các phương pháp nói trên theo hướng tăng "độ khó" lên. Tuy nhiên, một khi đã được chấp thuận áp dụng một phương pháp đo lường, ngân hàng không thể tự động trở lại với phương pháp

đo lường đơn giản hơn, nếu không được cơ quan giám sát (NHNN) cho phép. Bên cạnh đó, nếu một ngân hàng không đáp ứng được những tiêu chuẩn để áp dụng 1 phương pháp nào đó, cơ quan giám sát có thể yêu cầu họ trở lại với 1 phương pháp đơn giản hơn cho 1 phần hay toàn bộ hoạt động của họ. Chỉ khi nào những tiêu chuẩn trên được thỏa mãn, ngân hàng mới có thể áp dụng lại phương pháp chuyên nghiệp hơn.

1. Phương pháp chỉ số cơ bản
Theo phương pháp này, ngân hàng phải duy trì một mức vốn cho rủi ro vận hành (tức là dự phòng cho RRVH) theo một tỷ lệ α trung bình của tổng thu nhập (đương) trong ba năm gần nhất. Các con số liên quan đến những năm có tổng thu nhập âm hay bằng zero sẽ được loại ra khỏi cả tử số và mẫu số trong công thức tính sau đây:

$$KBIA = \frac{\sum (GI_{i-n} \times \alpha)}{n}$$

Trong đó

KBIA = chỉ phí DPRRVH theo phương pháp chỉ số cơ bản
GI = tổng thu nhập hàng năm (chỉ lấy số dương), trong ba năm gần nhất

n = số năm có thu nhập dương trong ba năm gần nhất

$$= 15\%, \text{ hệ số do Ủy ban}$$

Basel quy định, thể hiện tương quan giữa mức vốn yêu cầu của ngành với chỉ số cơ bản (ở đây là tổng thu nhập - GI)

Tổng thu nhập (GI, gross income) bằng tổng thu nhập ròng từ lãi suất (net interest income) với thu nhập ròng từ các khoản phi lãi suất (net non-interest income). Cách tính này phải: (i) bao gồm mọi loại dự phòng (ví dụ: dự phòng lãi suất không trả được), (ii) bao gồm chi phí hoạt động, kể cả chi phí thanh toán cho các nhà cung cấp dịch vụ thuê ngoài, (iii) loại trừ lãi/lỗ thực do mua bán chứng khoán trên sổ sách NH, và (iv) loại trừ các khoản mục bất thường và thu nhập từ bảo hiểm.

2. Phương pháp chuẩn hóa

Theo phương pháp chuẩn hóa, các hoạt động NH được chia làm 8 lĩnh vực lớn: tài trợ doanh nghiệp (corporate finance, bao

gồm mua lại và sáp nhập M&A, cổ phần hóa, bảo lãnh v.v.), kinh doanh ngoại tệ - chứng khoán (trading & sales, bao gồm cả nghiệp vụ nguồn vốn treasury, kinh doanh ngoại tệ), nghiệp vụ bán lẻ (retail banking), NHTM (commercial banking, bao gồm cả tài trợ thương mại, bảo lãnh, bao thanh toán - factoring, cho thuê - leasing v.v.), thanh toán chuyển tiền (payment & settlement), dịch vụ đại lý (agency services), quản lý tài sản (asset management), môi giới bán lẻ (retail brokerage). Trong từng lĩnh vực kinh doanh nêu trên, tổng thu nhập sẽ là chỉ số đại diện cho quy mô kinh doanh, và theo đó là mức độ rủi ro vận hành. Từ đó, dự phòng rủi ro vận hành cho từng lĩnh vực kinh doanh được tính bằng cách nhân tổng thu nhập với một hệ số α chia cho từng lĩnh vực.

Tổng chi phí dự phòng rủi ro tính bằng trung bình trong ba năm của chi phí dự phòng rủi ro vận hành của từng lĩnh vực kinh doanh. Trong từng năm cụ thể, nếu khoản dự phòng nào âm (do thu nhập của lĩnh vực kinh doanh đó là 1 số âm) thì sẽ được bù trừ với các khoản dự phòng dương của các lĩnh vực kinh doanh còn lại. Tuy nhiên nếu tính cả năm mà ra kết quả âm thì trong tử số của trung bình cộng ba năm sẽ tính bằng zero. Tổng chi phí dự phòng rủi ro vận hành theo phương pháp chuẩn hóa sẽ là:

$$KTSA = \frac{\sum (GI_{i-8} \times 1-8) \cdot 0}{1-3} \text{ Max}$$

Trong đó:

KTSA = chi phí dự phòng rủi ro vận hành theo phương pháp chuẩn hóa

GI-8 = tổng thu nhập cho từng lĩnh vực kinh doanh

β 1-8 = hệ số do Ủy ban Basel xác định, thể hiện tương quan giữa vốn yêu cầu và thu nhập của từng lĩnh vực kinh doanh. Giá trị β cho trong bảng sau:

3. Phương pháp đo lường nội bộ nâng cao (AMA)

Theo phương pháp này, chi phí dự phòng rủi ro vận hành sẽ tương đương với mức đo lường rủi ro của hệ thống đo lường rủi ro vận hành nội bộ mà ngân hàng áp dụng, theo

Lĩnh vực kinh doanh	Hệ số β
Tài trợ doanh nghiệp $\beta 1$	18%
KDNT & chứng khoán $\beta 2$	18%
Nghiệp vụ bán lẻ $\beta 3$	12%
Ngân hàng thương mại $\beta 4$	15%
Thanh toán chuyển tiền $\beta 5$	18%
Dịch vụ đại lý $\beta 6$	15%
Quản lý tài sản $\beta 7$	12%
Môi giới bán lẻ $\beta 8$	12%

những tiêu chuẩn định tính và định lượng cho AMA được trình bày chi tiết trong Hiệp ước Basel II. Việc áp dụng AMA phải được cơ quan giám sát phê chuẩn. Nói cách khác, khác với hai phương pháp trên, AMA cho phép ngân hàng áp dụng một hệ thống nội bộ để tính chi phí vốn cho quản lý rủi ro vận hành, dựa trên các mô hình, công cụ, thước đo... của mình, chứ không dựa trên những chỉ số α hay β do cơ quan giám sát (NHNN) "áp" xuống. Theo Basel, để được cơ quan giám sát (NHNN) phê chuẩn cho áp dụng AMA, một ngân hàng phải ít nhất thỏa mãn những điều kiện sau:

- HDQT và Ban lãnh đạo trực tiếp tham gia vào công việc giám sát quản lý rủi ro vận hành
- Ngân hàng có một hệ thống quản lý rủi ro vận hành hiệu quả, vững mạnh
- Có đủ nguồn lực để triển khai các phương pháp đo lường nội bộ tại các lĩnh vực kinh doanh (business lines) chính yếu, cũng như tại các lĩnh vực kiểm soát nội bộ và kiểm toán nội bộ.

Kết luận:

Hiện tại, quản lý rủi ro vận hành tại các NHTM Việt Nam mới còn ở mức sơ khai. Ý thức về rủi ro vận hành, cũng như sự cần thiết phải quản lý rủi ro hiệu quả, thì đã tồn tại ở các cấp lãnh đạo tại đa số ngân hàng. Tuy nhiên, việc triển khai như thế nào cho hiệu quả thì còn là một vấn đề nan giải. Cần nhắc lại rằng không có mô hình chung và duy nhất nào cho quản lý rủi ro vận hành, bởi do đặc thù, quy mô kinh doanh, kinh nghiệm quản lý rủi ro của mỗi ngân hàng, tính đa dạng của rủi ro vận hành là một

thường xuyên về rủi ro trong vận hành và tầm quan trọng của việc quản lý chúng cho đội ngũ nhân viên của họ. Thiết nghĩ, đó mới là chiến lược quản lý rủi ro vận hành hiệu quả và bền vững nhất trong dài hạn.

Tài liệu tham khảo:

- Basel II – *International Convergence of Capital Measurement and Capital Standards (Comprehensive version 06/2006)* (www.bis.org/publ/bcbs128.htm).
- Operational Risk Management 09/1998* (www.bis.org/publ/bcbsf2.htm).
- Sound Practices for the Management and Supervision of Operational Risk 02/2003* (www.bis.org/publ/bcbs96.htm).
- Các tài liệu hội thảo về "Quản lý rủi ro tác nghiệp" trong khuôn khổ "Hội nghị Hội đồng HNNH ASEAN" lần 36 (7/2007, Brunei) và lần 37 (11/2007, Hà Nội).*
- "Quản lý Rủi ro Vận hành và khả năng áp dụng các chuẩn mực Basel 2 tại Việt Nam"* (www.sbv.gov.vn/vn/home/tinghiencuu.jsp?in=480)

điều rất rõ ràng. Các ngân hàng Việt Nam cần căn cứ vào hoàn cảnh cụ thể của mình mà để ra những biện pháp quản lý rủi ro vận hành hiệu quả và phù hợp nhất. Bên cạnh đó, không thể xem nhẹ sự liên kết, phối hợp hoạt động giữa các ngân hàng trong công việc này, cụ thể là việc các ngân hàng tham gia các diễn đàn, hội thảo, lập các trung tâm hay kho thông tin chung về dữ liệu tổn thất, từ đó có thể học hỏi và chia sẻ kinh nghiệm với nhau trong công việc còn nhiều mới mẻ này. Cuối cùng, việc quản lý rủi ro vận hành sẽ hiệu quả nhất nếu

mọi nhân viên có ý thức về loại rủi ro này và trở thành những người tự quản lý rủi ro trong chính phạm vi công việc của họ. Do đó, không chỉ xây dựng chính sách, quy trình và các công cụ quản lý rủi ro vận hành là đủ, mà các NHTM Việt Nam phải tăng cường việc đào tạo định kỳ.

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGÂN HÀNG TP. HỒ CHÍ MINH
THÔNG BÁO TUYỂN SINH
HỆ ĐẠI HỌC HÌNH THỨC VL VH K35/2008**



1. Chuyên ngành đào tạo: Tài chính - Ngân hàng
 2. Đối tượng dự thi: Mọi công dân Việt Nam không phân biệt dân tộc, tôn giáo, tín ngưỡng, giới tính, nguồn gốc gia đình, địa vị xã hội, hoàn cảnh kinh tế và có mặt trong các loại bằng số nghiệp: PTTH, BTVH.
 3. Môn thi tuyển: Toán, Lý, Hóa hoặc Văn, Toán, Anh văn
 4. Ngày thi: 23-4-2008
 5. Văn bằng số nghiệp: Sinh viên số nghiệp được cấp BẰNG TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC ở Tài chính - Ngân hàng và - ngành Tài chính Ngân hàng.
 6. Thủ tục tuyển sinh: Mua bộ vi, đăng ký dự thi tại Khoa Tài chính Trường Đại học Ngân hàng và các địa điểm mở lớp kể từ ngày ra thông báo đến hết ngày 26/7/2008
 7. Địa điểm học:
 - 7.1. Lớp ban đêm: Tài Chính 1, Thủ Đức; TP. Hồ Chí Minh
 - 7.2. Lớp ban ngày: Tài 56 Hoàng Diệu II, Thủ Đức.
 - 7.3. Trường Chính trị tỉnh Bình Dương: (ĐT: 0650.823863)
 - 7.4. Trường CB Kinh tế - Tài chính tỉnh Vĩnh Long: (ĐT: 070.823443)
 - 7.5. Trường Đại học Tiền Giang: (ĐT: 073.250193 - 0913669288)
 - 7.6. TTGDTX Tây Ninh: (ĐT: 066.842492)
 - 7.7. Trường Cao Đẳng Cần Thơ: (ĐT: 0913974391)
 - 7.8. Trường THCN KT - CN Tây Nguyên: (ĐT: 0500.505326)
 8. Ôn thi: Từ ngày 23/6/2008
- Mọi chi tiết xin liên hệ với Khoa Tài chính Trường Đại học Ngân hàng TP. Hồ Chí Minh & các địa điểm mở lớp.
Số 36 Tôn Thất Dục, Quận 1, TP. Hồ Chí Minh.
(ĐT: 08.8216113, 08.8291901, 08.8291224).