

НЕОБХОДИМОСТЬ И ОСОБЕННОСТИ РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА В АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ**

Приводятся предпосылки создания системы риск-менеджмента на авиастроительных предприятиях, обосновывается ее необходимость. Рассматриваются особенности системы управления рисками в авиастроительной промышленности.

Ключевые слова: риск, риск-менеджмент, инновационная активность.

Исследования, проведенные Д.А. Климовым, показали, что авиастроительная промышленность, в состав которой входит двигателестроение, вертолетостроение и самолетостроение, является одной из наиболее высокотехнологичных отраслей промышленности России. При этом данная отрасль обладает высокой степенью рисков, что обусловлено рядом причин. Продукция авиастроительной промышленности составляет около 35 % продукции обороннопромышленного комплекса страны. Численность занятых в отрасли составляет более 400 тыс. человек, которые работают на более чем 280 предприятиях, объединенных в большей степени в двух крупнейших интегрированных корпорациях: ОАО «Объединенная промышленная корпорация «Оборонпром» и Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). В настоящее время, несмотря на активную политику государственного стимулирования авиационной промышленности в России, уровень ее развития уступает странам Европейского союза, США, Канады и Бразилии. В последние годы в отечественном гражданском авиастроении наблюдается устойчивый спад. Так, объем производства гражданской авиационной техники в 2010 г. по сравнению с предыдущим годом сократился на 1,6 %, среднемагистральных и дальнемагистральных самолетов на 30 %.

В целом с учетом выпуска продукции военного назначения в 2010 г. ОАК произвела 75 самолетов (объем выпуска в 2009 г. составил 95 самолетов). При этом мировыми лидерами – компаниями Airbus и Boeing в 2010 г. было выпущено 510 и 462 гражданских самолета соответственно. В январе–октябре 2011 г. в авиационной промышленности наблюдалось снижение производства гражданской продукции на 6,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. В самолетостроении снижение составило 6,3 %, в вертолетостроении – 18,7 %: было произведено один среднемагистральный пассажирский самолет Ту-214, три ближнемагистральных пассажирских самолета Superjet 100, два ближнемагистральных пассажирских самолета Ан-148, 48 вертолетов [2].

* Черных Дарья Александровна – магистрант, кафедра экономики предприятий и предпринимательской деятельности, Байкальский государственный университет, Иркутск, e-mail: daryachernykh@mail.ru.

** По материалам научно-практической конференции 2016 года «Социально-экономическое развитие региона и хозяйствующих субъектов».

Причиной выявленной отрицательной динамики развития отрасли являются неразрешенные основополагающие проблемы авиастроительной промышленности. На сегодняшний день ситуация такова, что деятельность большинства предприятий ориентирована на выпуск усовершенствованных версий морально устаревшей техники. Единственное исключение – проект Sukhoi Superjet 100, да и тот разработан при активном участии ряда иностранных компаний.

Данная ситуация доказывает актуальность задачи развития инновационной деятельности на предприятиях авиационной промышленности посредством стимулирования фундаментальных и прикладных научных исследований, и разработок. При этом возрастание требований к экономичности, надежности, безопасности и экологичности авиационной техники обуславливает наличие различных видов рисков. Ввиду того что полностью избежать рисков невозможно, необходимо научиться ими эффективно управлять. Поскольку все виды рисков взаимосвязаны, а их величина постоянно меняется под воздействием переменчивого окружения, необходима разработка типового алгоритма, наличие которого позволит применять единый подход к подготовке инвестиционных предложений и принятию эффективных решений.

Процесс построения эффективной системы риск-менеджмента требует учета множества факторов от внутренней специфики организации до структурных особенностей отраслей, с которыми связана осуществляемая деятельность [3, с. 71].

Формирование системы управления рисками авиастроительных предприятий предопределено объективными причинами, наиболее важными из которых являются:

- 1) длительный период разработки инновационной продукции, дорогостоящие изделия не зависимо от их предназначения;
- 2) наличие длительных проектов с участием большого количества смежных предприятий, в том числе, направление деятельности которых выходит за рамки отрасли;
- 3) большая роль государственного финансирования и поддержки НИОКР;
- 4) нехватка финансирования заказов, в основном по причине финансового кризиса, повлекшего резкое сокращение финансирования всех проектов и программ;
- 5) тяжелые условия эксплуатации изделий авиационной техники (АТ), влекущие за собой необходимость организации послепродажного обслуживания, гарантийного и послегарантийного ремонта изделий и планирование затрат на них;
- 6) усложнение инфраструктуры рынка страхования и появление современных игроков, принесящих новые технологии страховой защиты на уровне отдельных предприятий и отраслевых комплексов в целом.

Указанные особенности подтверждают необходимость постоянного совершенствования инструментов обеспечения экономической защиты отраслевых проектов, связанных с одновременным предотвращением большого количества рисков.

В данных условиях научная задача повышения эффективности управления рисками в авиастроительной промышленности является актуальной и практически значимой для национальной экономики России. Решение такой задачи позволит улучшить и конкретизировать имеющийся инструментарий управления рисками в различных отраслях экономики, а также расширить возможности авиастроительных предприятий в построении эффективной системы риск-менеджмента.

Рассмотренные особенности предопределяют особую важность учета следующих видов рисков в авиастроении:

Проектный риск – возможное ухудшение результатов эффективности проекта, зависящее от неопределенности окружающей среды, например, несоблюдение графика проекта либо превышение бюджета проекта.

Управленческий риск представляет собой набор желательных или нежелательных вызванных управленческими решениями ситуаций, которые могут возникнуть либо при реализации решений, либо спустя некоторое время.

Маркетинговый риск – риск недополучения прибыли в результате недостижения планового объема продаж или снижения цены реализации относительно запланированной.

Технический риск – риск, обусловленный техническими факторами и характерный для этапов проектирования и проработки.

Кадровый риск связан с профессиональными и личностными качествами персонала и их применением и включает в себя риски увольнения или частичного отказа от исполнения своих обязанностей сотрудниками компании, риск потери трудоспособности, риск найма неквалифицированного персонала, риск разглашения конфиденциальной информации, риск мошеннических действий со стороны персонала компании.

Бюджетный риск представляет собой вероятность неисполнения запланированного бюджета.

На основе анализа своей деятельности авиационное предприятие должно осуществлять разработку и внедрение комплексной системы управления рисками различной деятельности с учетом стадии проекта, характеристик риска, стратегии.

Для того чтобы построить эффективную систему управления рисками, необходимо: выявить и идентифицировать предполагаемые риски; провести анализ, дать качественную, количественную оценку и проранжировать эти риски; разработать меры противодействия рискам и отработать систему мероприятий по устранению, минимизации возникающих рисков или смягчению их последствий [1, с. 34].

Таким образом, переход на инновационный, обычно высокорисковый тип развития, а также масштабность авиастроительной отрасли, ее технологическая сложность, усиление конкуренции и ужесточение требований к безопасности выпускаемой продукции требует построения качественной и эффективной системы риск-менеджмента авиастроительного предприятия, основные элементы которой, во-первых, учитывают особенности рассматриваемой отрасли и, во-

вторых, позволяют значительно сократить ущерб в случае возникновения рисков ситуаций.

Список использованной литературы

1. Зайцев А. В. Построение эффективной системы управления рисками инновационного проекта в условиях высокой неопределенности / А. В. Зайцев // Российское предпринимательство. – 2012. – № 7 (205). – С. 32–36.

2. Климов Д. А. Метод организации управления инновационными проектами в авиастроительной промышленности / Д. А. Климов // Вестник Российской Академии естественных наук. – 2012. – № 1. – С. 57–59.

3. Морозов С. А. Стратегия управления рисками предприятия. Построение и совершенствование системы управления рисками / С. А. Морозов // Российское предпринимательство. – 2010. – № 8. – Вып. 1 (164). – С. 69–75.