УДК 631.16:658.1+338.43

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИИ

Злотникова Г.К.[1], Чехлань Е.Ю.[1]

[1] *ФГОБУ ВПО Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия (125993, Москва, Ленинградский проспект, 49, e-mail: gkz06@mail.ru, e-mail: kate190992@gmail.com*

В настоящее время тематика по анализу, оценке и управлению рисками достаточно актуальна. В России риск-менеджмент практикуется в основном на предприятиях топливно-энергетического комплекса. В автомобильной промышленности данный метод только осваивается. Влияние автомобильной промышленности на состояние экономики в целом велико, поэтому необходимо уделять время и необходимые средства для поддержания данной отрасли в конкурентоспособном состоянии. Государство активно участвует в развитии отечественного автопрома. Недавно была разработана государственная программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 года», куда вошла подпрограмма «Автомобильная промышленность». Данная программа включает цели и задачи, поставленные для достижения заданные на 2020 год показателей, а также возможные риски, с которыми может столкнуться данная отрасль в предстоящие периоды. Предотвращение данных рисков позволит не только улучшить состояние отрасли в целом, но и конкурировать с иностранными производителями.

Ключевые слова: риск-менеджмент, автомобильная промышленности, государственная программа, риски.

RISK MANAGEMENT IN AUTOMOTIVE INDUSTRY IN RUSSIA

Zlotnikova G.C.[1], Chechlan E.Y.[1]

[1]*The Federal State-Funded Educational Institution of Higher Professional Education "Financial University under the Government of the Russian Federation", Moscow, Russia, 125993, Moscow, Leningradsky Prospekt, 49, e-mail: gkz06@mail.ru, e-mail: kate190992@gmail.com.*

Currently the topic of risk management has become urgent. In Russia, the risk management is practiced mostly in the energy sector. In the automotive industry, this method is only mastered. Influence of the automotive industry on the economy as a whole is large, so you need to spend time and money required to maintain the industry in a competitive position. The government is actively involved in the development of the domestic auto industry. Was recently developed by the state program " Development of the industry and increase its competitiveness in the period up to 2020", which included sub-program "Automotive". This program includes the goals and targets set to achieve the specified performance for the year 2020, as well as the risks that can meet the industry in the coming periods. Preventing these risks will not only improve the industry as a whole, but also to compete with foreign producers.

Keywords: Risk management, the automotive industry, a government program, risks.

В рыночной экономике различные ситуации риска и возникновения неопределенности неизбежны, в связи с этим в настоящее время тема управления рисками стала очень актуальна.

Становление и развитие системы управления рисками как часть системы управления компанией в России осуществляется сравнительно медленно вследствие ряда факторов. К таким факторам можно отнести: отсутствие эффективной нормативной правовой базы по управлению рисками, нестабильную экономическую обстановку, недостаточное понимание работниками компаний целей применения и методов управления рисками, а также интуитивное отношение к риску, отсутствие системы обеспечения экономической безопасности. Существующие методы на современных предприятиях ориентированы в

основном на защиту коммерческой тайны, информационную безопасность, наблюдение за сохранностью имущества предприятий. Экономической составляющей понятия «экономическая безопасность» на предприятиях практически не уделяется внимания. Для оптимального управления ресурсами предприятия, их эффективного использования, обеспечения устойчивого конкурентоспособного функционирования предприятия, повышения эффективности системы управления рисками возникает необходимость в разработке комплексной системы диагностики надежности и прогнозирования экономической безопасности предприятия. По мнению профессора В.И. Авдийского, экономическая безопасность – это «способность экономической системы функционировать и развиваться в условиях действия угроз, своевременно ликвидируя, ослабляя или компенсируя их, не допуская их чрезмерного накопления, преодолевать возникающие неблагоприятные внешние воздействия, обеспечивать устойчивость положения системы и ее субъектов».

Анализ использования системы по обеспечению экономической безопасности и риск-менеджмента в России показал, что он широко распространен на предприятиях топливно-энергетического комплекса («Лукойл», «Сибнефть» и др.) и крупных промышленных предприятиях («Северсталь», «Ростсельмаш», «РУСАЛ» и др.), также в финансовых структурах (банкавх, страховых и инвестиционных компаниях). ОАО «АвтоВАЗ» применяет отдельные положения риск-менеджмента в составе общего менеджмента, однако мероприятия носят описательный характер, что не дает возможности руководствоваться результатами анализа рисков, а используются принятые в предыдущие периоды решения. При этом такие особенности автомобильной отрасли, как большая зависимость от поставщиков, необходимость НИОКР, слабая управляемость системой продаж, длительный жизненный цикл изделия и гарантийного обслуживания, необходимость индивидуальной работы с большим числом клиентов и иные, делают автомобилестроение подверженным широкому спектру объективных и субъективных факторов риска.

Автомобильная промышленность в экономике развитых стран является сейчас ведущей отраслью машиностроения. Это связано, во-первых, с тем, что автомобиль становится предметом первой необходимости для решения различных хозяйственных задач; во-вторых, автомобильная промышленность является наукоемкой и высокотехнологичной. Она «тянет» за собой многие другие отрасли, предприятия которых выполняют ее многочисленные заказы и, таким образом, возникает мультипликативный эффект в экономике. Инновации, внедряемые в автомобильной промышленности, неминуемо заставляют эти отрасли совершенствовать и свои производства. В силу того, что таких отраслей достаточно много, в итоге наблюдается подъем всей промышленности, а,

следовательно, и экономики в целом. В-третьих, автомобильная промышленность во всех развитых странах относится к числу наиболее прибыльных отраслей экономики, так как она способствует повышению товарооборота и приносит в казну государства немалые доходы за счет продаж, как на внутреннем, так и на мировом рынке. В-четвертых, автомобильная промышленность является стратегически важной отраслью. Развитие этой отрасли делает страну экономически сильной и потому более независимой. Широкое использование лучших образцов автомобильной техники в армии, бесспорно, повышает оборонную мощь страны. Все это в совокупности выводит автомобильную промышленность на одну из передовых позиций в мировой экономике.

Мировой финансовый кризис 2008–2009 гг. нанес существенный урон мировой автомобильной промышленности. В результате автомобилестроение оказалось в числе самых депрессивных отраслей глобальной экономики.

Характеристика отечественного автопрома

Проблема повышения конкурентоспособности продукции российской автомобильной промышленности и до кризиса была актуальной, в связи же с ухудшением состояния экономики в целом приобрела первостепенное значение. В сложившейся ситуации у российских автопроизводителей есть несколько путей для сохранения и повышения конкурентоспособности. И один из них — разработка и реализация стратегии риск-менеджмента.

Автомобильная промышленность является одной из важных составляющих машиностроительной отрасли экономики России. В нашей стране именно эта отрасль экономики оказывает значительное влияние на укрепление экономической безопасности и устойчивое повышение социального уровня развития страны [2].

Сегодня в России в рыночном сегменте производителей автомобилей присутствуют 4 основных типа предприятий:

1) традиционные российские производители (ОАО «АВТОВАЗ», предприятия «Группы «ГАЗ», ОАО «КАМАЗ», АМО «ЗИЛ» и др.) – характеризуются наличием изношенной производственно-технологической базы, ограниченными источниками инвестиций; нехваткой современных технологий, недостаточностью масштабов выпускаемых автомобильных платформ и моделей, гибкости производства и профессионального менеджмента;

2) российские сборочные предприятия (ОАО «Иж-Авто», ООО «Тагаз», предприятия группы «Соллерс» и др.) – характеризуются относительно современными технологиями и гибкостью производства, западным стилем управления неразвитостью собственного инжиниринга и недостаточными масштабами производства для

увеличения локализации. Еще одной проблемой является отсутствие прав на интеллектуальную собственность (например, как в случае с группой компаний «АВТОТОР», являющейся контрактным сборщиком автомобилей);

3) иностранные автопроизводители (предприятия Ford, GM, Renault и т.д.) – характеризуются относительно недавним стартом производства в России, малым масштабом производства и уровнем локализации, отсутствием инжиниринговых центров;

4) прямые импортеры – присутствуют на рынке во всех категориях транспортных средств, объем их импорта напрямую зависит от государственных мер тарифного и нетарифного регулирования.

Следует отметить, что автомобили иностранных марок, хотя и производятся в России, формально не могут быть отнесены к отечественным автомобилям, поскольку входят в международные отчеты соответствующих компаний.

Основная проблема отечественного автопрома состоит в том, что выбор в пользу его продукции обусловлен финансовыми ограничениями покупателя, а не приверженностью марке автомобиля, поскольку по качеству и потребительским характеристикам отечественные автомобили проигрывают зарубежным. Однако данный фактор постепенно теряет свое назначение в связи с тем, что с начала 2000-х гг. цены на российские модели автомобилей выросли на 70–75%, и на столько же в результате протекционистских мер увеличились цены подержанных иномарок. При этом цены на новые иномарки остались почти на прежнем уровне, что наряду с ростом доходов населения увеличило спрос на них.

Помимо этого, проблемами отечественной автомобильной промышленности являются [4]:

1) низкое качество металла и отдельных комплектующих самого автомобиля, что делает отечественные автомобили менее конкурентоспособными;

2) назначение новых руководителей автозаводов по семейному или дружескому признаку;

3) высокая изношенность части основных фондов (изношенность некоторого оборудования достигает 70–80 %);

4) устаревшие технологии производства и значительные расходы на содержание складских запасов;

5) высокий уровень вертикальной интеграции (во всем мире за пределами мощностей автопроизводителей создается 65–75 % всей добавленной стоимости отрасли, в то же время в России этот показатель составляет всего лишь 15–25 %);

6) длительное принятие решений внутри российских автопроизводителей (что связано с необходимостью учитывать интересы региональных и федеральных властей, являющихся акционерами предприятий, а также размер компаний и применяемый принцип коллективной ответственности);

7) отставание в сфере НИОКР, связанное прежде всего с недостаточным финансированием научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро;

8) отсутствие должного опыта работы в условиях глобальной конкуренции и неэффективность управления персоналом (на отечественных автомобильных предприятиях низкие мотивация труда и уровень заработной платы работников);

9) узкий модельный ряд предлагаемых автомобилей, ограничивающий возможности выхода на большинство рыночных сегментов отечественным автопроизводителям;

10) малое количество продаж отечественных автомобилей на внешних рынках.

Учитывая все вышеперечисленные проблемы, эксперты аналитического агентства «АСМ-Холдинг» весьма оптимистично оценивают перспективы развития отечественного автопрома.

Таблица 1

Перспективы развития автомобильной промышленности РФ до 2020 г. [7]

	2012	**2020**
Производство автомобилей, всего, тыс. шт.	2960	4940
В том числе:		
легковые	2400	4000
грузовые	440	640
автобусы	120	300
Число легковых автомобилей на 1000 человек	240	350
Доля автомобильной промышленности в машиностроении, %	30	36–40
Доля автомобильной промышленности в ВВП, %	3,5	4,7–5,0
Внутренний оборот автомобильного рынка, млрд долл.	80,0	150,0

К 2020 г. ожидается увеличение производства автомобилей практически в 1,7 раз и составит 4,94 млн штук. Основной акцент ставится на производство легковых автомобилей, увеличение которых к 2020 г. должно составить на 1,6 млн штук больше, чем в 2012 г. При этом стоит отметить тот факт, что доля автомобильной промышленности в машиностроении будет расти и к 2020 г. должна составить около 36–40%.

Государственное вмешательство в данную отрасль

Для достижения данных показателей не обойтись без поддержки государства, а в условиях вступления России в ВТО — тем более. Российские власти это понимают, и поэтому в конце 2012 г. Распоряжением Правительства РФ утверждена Госпрограмма «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 года», куда

вошла подпрограмма «Автомобильная промышленность». Согласно паспорту подпрограммы целевые индикаторы включают как качественные, так и количественные показатели. К ним относятся: индекс роста объемов производства продукции автомобильной промышленности; динамика производства в автомобильной промышленности; индекс роста производительности труда в автомобильной промышленности; индекс роста инвестиций в предприятия автомобильной промышленности; доля экспорта легких автомобилей от объема производства; доля экспорта грузовых автомобилей от объема производства. Особо следует обратить внимание на два таких актуальных для современного этапа развития автопрома, как индексы роста инвестиций в отрасль и производительность труда. Работа автопрома в условиях ВТО с обострившейся конкуренцией со стороны западных производителей, с одной стороны, требует значительной финансовой поддержки, а с другой — повышения эффективности использования трудовых ресурсов. В Программу заложены показатели по экспорту как легковых, так и грузовых машин, что свидетельствует о внимании государства к расширению рынка продаж отечественной техники. Реализация подпрограммы будет происходить в 2 этапа: первый с 2012 до 2015 гг., второй — с 2016 до 2020 гг. [1].

Подпрограмма направлена на развитие конкурентоспособной промышленности в условиях стабилизации рынка, формирование внутренних источников инновационного развития.

Среди основных мер государственного регулирования автомобильного рынка можно выделить:

1) комплекс мер по формированию рыночных условий развития производства на территории Российской Федерации;

2) комплекс мероприятий, направленных на формирование условий устойчивого инновационного развития автомобильной промышленной промышленности России;

3) меры правового регулирования.

Риски автомобильной промышленности

Также данная подпрограмма предусматривает риски при реализации, а также меры управления ими. Среди основных рисков можно обозначить [1]: глобальные риски, макроэкономические риски, внутренние отраслевые риски, законодательные риски, финансовые риски, техногенные и экологические риски инновационные риски, коммерческие, а также социальные. Остановимся более подробно на каждом из них.

Глобальные риски. Мировая автомобильная промышленность подвержена цикличности развития рынков. При этом настоящая подпрограмма в целом исходит из предположения, что модель мирового развития автоиндустрии вообще и российской промышленности в частности будет носить линейный характер до 2020 г. и останется одной из самых инновационноемких отраслей мировой экономики.

Процессы глобализации в автомобильной промышленности получили наиболее выраженное воплощение: в последние годы в целях обеспечения экономии масштабов производства создаются крупнейшие глобальные автопромышленные альянсы, в том числе для проведения совместных перспективных НИОКР. В настоящее время национальные производители получают существенную финансовую государственную поддержку, направленную на достижение будущих конкурентных преимуществ на глобальном рынке.

Макроэкономические риски. Сохранение тенденций по снижению темпов роста мировой и национальной экономики, а также уровня инвестиционной активности, высокий уровень инфляции или чрезмерное укрепление курса национальной валюты, вероятность ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры цен на сырье и технологии, высокие проценты по кредитам, последствия мирового финансово-экономического кризиса могут оказать существенное негативное воздействие на ожидаемые результаты реализации подпрограммы.

Рост государственной экономики пока не принял устойчивого характера, во многом он базируется на воспроизводстве прежней сырьевой модели развития. Это может привести к росту стоимости заимствований и необходимости повышения Банком России ставки рефинансирования, что осложнит поддержание финансирования мероприятий подпрограммы на планируемом уровне. Начавшееся сворачивание мер стимулирования экономики также несет риск возобновления спада в тех ее секторах, где рост носит неустойчивый характер.

Низкий уровень жизни населения России (четверть населения живет за чертой бедности), недостаточный уровень развития внутренней инфраструктуры создают дополнительные риски устойчивому росту. Наиболее существенное влияние на реализуемость поставленных задач оказывают внутренние отраслевые риски, непосредственно связанные с проведением программных мероприятий.

Законодательные риски. Правовые пробелы в законодательной и нормативной правовой базе ограничивают действия федеральных и региональных органов исполнительной власти, а также способность хозяйствующих субъектов эффективно реагировать на меняющуюся рыночную ситуацию с учетом перспектив, возможностей и потребностей развития. Требуют развития нормативные правовые документы в области технического регулирования, налогового и бюджетного законодательства. В этой связи многие мероприятия подпрограммы рассчитаны на существенные изменения в действующей нормативной правовой базе.

Финансовые риски в основном обусловлены такими факторами, как:

1) неудовлетворительное текущее финансовое положение компаний российской автомобильной отрасли (низкая прибыльность / убыточность текущего производства);

2) отсутствие у компаний активов, свободных от залога (невозможность предоставить

банкам обеспечение из активов «вне проекта»);

3) высокая финансовая нагрузка на компании (практически все компании на данный момент «закредитованы»);

4) источник возврата новых кредитов (преимущественно / исключительно доходы, генерируемые за счет новых инвестиций в отрасль (компанию));

5) сроки окупаемости инвестиций составляют от 5 до 10 лет.

Техногенные и экологические риски. С учетом того, что степень износа основных фондов составляет около 60%, велика вероятность техногенных аварий и нанесения ущерба окружающей среде.

Инновационные риски. Среди инновационных рисков необходимо учитывать следующие:

1) недофинансирование НИОКР будет сдерживать разработку и внедрение технологий, а также выведение новых продуктов на рынок;

2) риски неэффективности передачи прав Российской Федерации на результаты интеллектуальной деятельности, созданные с привлечением средств федерального бюджета, для промышленного использования во многом определяются несовершенством действующей практики закрепления прав на результаты научно-технической деятельности, выполняемой по государственному заказу, за Российской Федерацией;

3) иностранные производители не стремятся реализовывать прогрессивные технологии в российском производстве;

4) высоки технологические риски проведения НИОКР, обусловленные техническим состоянием исследовательского, испытательного оборудования, а также оборудования опытного производства.

На минимизацию инновационных рисков также должны быть направлены мероприятия, предусматривающие экономически обоснованную модернизацию научно-исследовательской и опытно-экспериментальной базы научных и инжиниринговых организаций автомобилестроения.

Коммерческие риски. К этому виду рисков относятся риски, связанные с цикличностью спроса на автомобильную продукцию, которые усиливаются из-за наличия большого количества конкурирующих отечественных и зарубежных автопроизводителей и недооценки возможных конкурентов. Сюда же следует отнести риски невыполнения обязательств при осуществлении коммерческих сделок, риски выбора стратегических партнеров и поставщиков комплектующих изделий и материалов, риски маркетинговых ошибок по оценке внутренней рыночной перспективы, а также риски «позднего вывода» нового продукта на рынок.

Социальные риски. Решение задач подпрограммы, с одной стороны, потребует притока

управленческого и производственного персонала, адаптированного к новым реалиям ведения автомобильного бизнеса, а с другой — реструктуризация и модернизация автомобильных производств неизбежно приведет к сокращению числа занятых в автомобильной отрасли и связанному с этим возникновению социальной напряженности в отдельных регионах. Снизить данные риски можно путем эффективной реализации проектов развития автомобильных кластеров – поддержкой региональных кластерных инициатив – путем формирования скоординированных с предприятиями программ целевой подготовки и переподготовки кадров.

К социальным рискам также следует отнести сохранение вредных производств, травматизм, скрытую безработицу, переход наиболее компетентных и информированных работников российских предприятий в представительства зарубежных компаний.

Выводы

Чего же ждать от программы? Перед автопромом стоит задача не только обеспечить рост производства отечественной автотехники во всех сегментах, но и, что особенно важно, увеличить долю продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке. Если отечественный автопром сможет избежать все имеющиеся риски на сегодняшний день, то автомобильная отрасль сможет достигнуть поставленных целей до 2020 г.. Как отметил премьер-министр РФ Дмитрий Медведев об автомобильной отрасли: «Десять лет назад России не имело смысла вообще заниматься развитием отечественного автопрома ввиду того, что все остальные автомобильные державы ушли далеко вперед и нужно было просто затаскивать в Россию сборочные производства, для того чтобы любой нормальный гражданин имел возможность купить недорогой экономичный автомобиль хорошего качества. В настоящее время Россия вполне может создавать свои автомобили, которые будут конкурентоспособны» [8].

Список литературы

1. Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности на период до 2020 года» (утв. Распоряжением Правительства РФ от 30 января 2013 г. № 91-р).
2. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.
3. Авдийский В.И., Безденежных В.М. Анализ и управление рисками (учебное пособие) Изд. Альфа-М.
4. Грущинский А.Д. Тенденции и проблемы развития автомобильной промышленности в

современной России // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: экономика. 2011. № 2. С. 49–54

5. Крылов И.В. Проблемы и перспективы развития отечественного автопрома в современных условиях// Транспортное дело России. 2011. № 2. С. 73–75.

6. Петрова М.А. Развитие автомобилестроения как фактор обеспечения конкурентоспособности российской экономики / М.А. Петрова // Актуальные вопросы экономических наук: сборник материалов XII Международной научно-практической конференции // Под ред. Ж.А. Мингалевой, С.С. Чернова. Новосибирск, 2010. Часть 1. С. 60–66.

7. Петрова М.А. Регулирование автомобильной промышленности в условиях мировых экономических кризисов XX–XXI вв. / М.А. Петрова // Автомобильная промышленность. – 2012. № 2. С. 1–5. – 0,67 п.л.

8. Фомченков Т. Налегке. // Российская газета. 21 июня 2011 г. http://www.rg.ru/2011/06/21/auto.html.

9. Российская газета. 29 марта 2011 г. http://www.rg.ru/2011/03/29/auto-anons.html.

Рецензенты:

Федосова Р.Н., д.э.н., профессор, Финуниверситет, г. Москва;

Грузинов В.П., д.э.н., профессор, Московский институт государственного и корпоративного управления, г. Москва.