

**Специфические особенности рисков инновационной деятельности
автомобилестроительных предприятий**

Хошгияфех Резаи Моххаммад Али, Поповский Ю.Н.

Университет машиностроения

8 (499) 267-19-92, bcintermarket@yandex.ru

Аннотация. В статье отражена роль коммерциализации достижений научно-технического прогресса в решении проблем экономического роста, выявлены специфические особенности современного развития общества, доказано, что инновационная деятельность способствует формированию устойчивых конкурентных преимуществ экономических субъектов. Исследованы риски инновационной деятельности автомобилестроительных предприятий, предложена их классификация.

Ключевые слова: *риски, классификация рисков, инновационная деятельность, коммерциализация инноваций, направления снижения рисков*

В современных условиях инновационная деятельность – это важный фактор развития экономики, ни одна страна не может решить проблемы экономического роста без коммерциализации достижений научно-технического прогресса. Внедрение достижений науки и техники в хозяйственную деятельность – это шанс на успех в конкурентной борьбе. Поэтому у каждого экономического субъекта должен работать инстинкт погони за ними, стремление сократить сроки их внедрения в производство.

По данным большинства современных исследователей, наблюдающиеся сегодня инновационные преобразования не только изменяют производительные силы общества, но и представляют собой центральное звено в системе социально-экономических процессов. Характерная черта современного общественного развития – это укрепление взаимодействия и связи науки, техники и производственных процессов, в результате чего наука превратилась в непосредственную производительную силу общества. При этом выделяют следующие современные отличительные моменты [3, 6, 8]:

- наука стала ведущей силой прогресса материального производства, т.е. она существенно обгоняет развитие техники;
- в настоящее время наука пронизывает все сферы жизни общества и находится в тесном взаимодействии с ними в то время, как раньше она развивалась преимущественно как изолированный социальный институт;
- современное развитие науки ориентировано уже не столько на технику, сколько на безграничное развитие человеческого интеллекта, т.е. формирование материальных и духовных предпосылок для всестороннего целостного развития самого человека.

В современном мире, где с каждым годом увеличивается число новых разработок в виде внедрения новых технологий, разработок новых видов продукции, внедрения продукции с новыми, ранее не известными свойствами и т.д., резко возросло значение инновационной деятельности для обеспечения стабильного устойчивого развития предприятий. Инновационной деятельностью считается процесс, который связан с разработкой новых продуктов или с усовершенствованием уже имеющихся видов продукции в результате научно-технической деятельности человека. Результаты внедрения инноваций позволяют компаниям получить значимые конкурентные преимущества, что является серьезным стимулом для организаций [5, 7, 12].

Однако, как и любая деятельность, инновационная также имеет определенные риски. Это обусловлено различными факторами, главным из которых является точная гарантия благополучного результата. Малые организации в большей степени подвержены рискам, чем крупные. Это связано с большей степенью зависимости малых предприятий от условий макросреды, то есть внешних условий. В то время как у крупных предприятий риски снижаются

из-за того, что любой риск будет перекрыт результатом обычной финансово-хозяйственной деятельности [2, 8, 10, 11].

В целом, риски в инновационной деятельности можно определить как возможность тех потерь, которые могут возникнуть при вложении средств предприятием в разработку новых видов продукции или новых технологий и не принести ожидаемой прибыли, а также не получить желаемого сбыта и спроса.

Риски, которые возникают в инновационной деятельности, бывают нескольких видов:

- неправильный (ошибочный) выбор инновационного проекта. Данный риск возникает, когда предприятие необоснованно определяет роль краткосрочных и долгосрочных интересов организации, то есть неверно изучает свою микросреду и, как следствие, неверно составляет приоритеты рыночной и экономической стратегии организации. Также в этом случае нужно отметить, что риск может возникнуть, если разработчик хочет внедрить проект не для конкретного заказчика или потребителя, а просто является инициатором на основе своего задела инноваций. Это может привести к тому, что инновация не получит необходимого признания на рынке либо будет применяться для ограниченного числа потребителей;
- риск, возникающий при недостаточном финансировании инновационного проекта. Он возникает, когда предприятие не может привлечь необходимое количество инвесторов, так как не может убедить их в эффективности своих разработок. Также в этом случае существует опасность в виде ликвидации организации, банкротства организации, недополучения кредитов для осуществления инновационной деятельности;
- маркетинговые риски. Данные риски обусловлены рядом причин. Например, предприятие разработало новый продукт и данный продукт имеет специфические технические особенности. Для его реализации требуются материалы или оборудование очень высокого качества. Для этого предприятие привлекает поставщиков, в возможности которых входит обеспечение инновационного продукта данными ресурсами. В этом случае затраты организации сильно возрастают, а суть риска заключается в том, что поставщик может отказаться от возложенных на него обязательств. Риски, связанные с маркетингом, включают не только отказ партнера (поставщика) от выполнения обязательств, но и риск проведения рекламы, не приносящей нужного эффекта, также риск неудачного выбора стратегии продаж нового продукта. Также существует риск неверного (ошибочного) выбора сегмента рынка. Этот риск заключается в следующем: спрос на новый продукт плохо или недостаточно сформирован, или, например, выбирается сегмент рынка, где необходимость внедрения нового продукта оценивается неверно и т.п.;
- риски, связанные с неисполнением заключенных контрактов с выбранными поставщиками в силу их недееспособности или неплатежеспособности, либо в случае недобросовестности партнера, либо риск, связанный с невыполнением обязательств поставщиком в указанный срок;
- риск конкуренции. Этот риск является одним из главных рисков при внедрении инновационного продукта, товара, услуги, технологии. Он обусловлен тем, что конфиденциальная информация может утекать с предприятия из-за шпионажа или по вине сотрудников. Также данный риск возникает при появлении новых производителей из других отраслей, которые предлагают однотипные товары, способные взаимозаменять друг друга. Возникает этот риск и при выходе зарубежных компаний-экспортеров на рынок вводимой продукции. Главной угрозой для предприятия-инноватора является медленное внедрение новшеств по сравнению с конкурентами.

К основным рискам могут также относиться: снижение доходности и возникновение новых, ранее не оговорённых расходов; недостаток квалифицированного персонала, занимающегося разработками инноваций; необеспечение условий патентования и прав собственности на инновационный продукт и так далее.

Избежать рисков в инновационной деятельности практически невозможно, однако существует ряд методов для их минимизации. Например, разрабатывать сразу несколько инновационных проектов. Если один из них будет убыточен или не получит спроса на рынке, то у других проектов есть шанс стать успешными и приносить прибыль предприятию. Другим примером служит передача риска другому предприятию (организации) в случае, если внедрение новшества слишком рискованно.

Также необходимо отметить, что любой риск можно застраховать. В этом случае разработчик инновации может застраховать себя от имущественных, кредитных, коммерческих и иных видов риска. Но этот метод плох тем, что невозможно застраховать компанию от недобросовестности поставщиков и партнеров, а также тем, что слишком велики размеры страхового взноса. Необходимо отметить, что не каждый риск принимают к страхованию.

В целом, для избежания рискованных ситуаций в инновационной деятельности следует анализировать и оценивать каждый инновационный проект, проверять всех партнёров и поставщиков, т.е. обращаться к проверенным и обладающим надежной репутацией, прогнозировать свою инновационную деятельность с помощью квалифицированных кадров, занимающихся конкретно инновациями и внедрением новшеств.

В автомобилестроении также как и в других отраслях риски неизбежны. Они делятся на несколько видов в зависимости от стадий разработки товара.

На стадии **разработки** автомобиля выделяют проектный, финансовый и инвестиционный риски. В нашей стране риск на данной стадии разработки до последнего времени практически не рассматривался и не воспринимался как угроза в отличие от зарубежных компаний, которые занимались исследованием рисков даже на первой стадии жизненного цикла нового автомобиля. В основном риски на данном этапе в условиях современной рыночной экономики России связаны с тем, что предприятия еще не научились управлять рисками, которые в промышленности неимоверно велики. Как следствие, банки дают промышленным предприятиям только краткосрочные кредиты на очень жестких условиях. Например, выдают кредит исключительно на ликвидную продукцию и под очень высокий процент. Для сравнения: во всем мире выполняются работы по управлению рисками, все зарубежные банки выдают промышленным предприятиям банковские кредиты иного типа, чем в России, чем компенсируют нехватку собственных оборотных средств предприятия.

Сразу устранить данную проблему в нашей стране невозможно, но целесообразно создать систему мер, принимаемых в первую очередь для привлечения инвестиций. Главную роль, конечно же, должно играть государство, активизируя все механизмы привлечения инвестиций для разработки новых проектов. Также немалая роль отводится банкам (за счет изменения условий кредитования) и разработчикам законопроектов (за счет создания условий благоприятного инвестиционного климата) [1, 4, 9].

На стадии **производства автомобиля** существует различные риски: производственный, финансовый, рыночный, коммерческий, инновационный и инвестиционный. На этой стадии риски вызваны тем, что производитель может столкнуться с потерями рабочего времени, с использованием иных методов производства, с ростом себестоимости и т.д. Отдельно стоит отметить экологический риск. Он обусловлен тем, что необходимо повторно использовать материалы, полученные в результате переработки (утилизации), так как переработанные материалы выгоднее вновь произведенных, с точки зрения экологии. Для этого необходимо разрабатывать концепции, стандарты и стратегии по повторному использованию материалов. В европейских странах это широко применяется на практике. Например, компании «БМВ», «Фиат», «Вольво» и иные используют повторно переработанные материалы более чем в 80% случаев.

Следует отметить, что в настоящее время среди российского населения покупательская способность низкая из-за высоких цен на производимый товар, а, следовательно, рыночный риск все больше и больше возрастает.

Как и в других отраслях промышленности, в автомобильной финансовые и инвестиционные риски связаны с вложением средств в разработку продукта и возможностью не получить необходимый спрос на него.

Стадия **эксплуатация автомобиля** также подвержена рискам, основным из них является экологический. Однако здесь рассматриваются риски, которые возникают в результате выбросов топлива в природную среду. Основным видом топлива для автомобилей является бензин. Но в то же время он оказывается самым невыгодным с точки зрения ущерба, наносимого окружающей среде, так как в большинстве случаев способы его получения далеко не безопасны.

На стадии эксплуатации автомобиля немаловажными являются риски, связанные с угонами, дорожно-транспортными происшествиями и иными ситуациями, оказывающими влияние на жизнь человека при использовании автомобиля.

Последней стадией является **утилизация автомобиля**. Здесь в большей мере, чем на иных стадиях, рассматривается экологический риск. На этой стадии принимаются меры по утилизации отходов уже вышедших из строя автомобильных средств и их комплектующих.

Выводы

В результате изучения всех рисков на различных стадиях разработки нового вида продукции автомобилестроения необходимо отметить следующее: для нормального функционирования российских автомобильных компаний, а также для продвижения производимой продукции на рынки зарубежных стран необходимо изучать риски, осознавать их, анализировать, управлять и оптимизировать и, безусловно, оценивать каждый новый риск с целью принятия верных решений.

Литература

1. Веселовский М.Я. Организационно-экономический механизм промышленной политики региона [Текст] / М.Я. Веселовский, В.И. Лутченков // Экономика и управление: научно-практический журнал. – 2009. – № 2. – С. 57-60.
2. Веселовский М.Я. Теоретические подходы к определению эффективности деятельности промышленных предприятий [Текст] / М.Я. Веселовский, М.С. Абрашкин // Вопросы региональной экономики. – 2013. – № 3. – С. 107-115.
3. Веселовский М.Я. Информационная среда инновационной деятельности [Текст] / М.Я. Веселовский, С.В. Секерин // Интернет-журнал «Наукovedение». – 2013. – вып.6. – Идентификационный номер статьи в журнале: 09EFTA613<http://publ.naukovedenie.ru>
4. Горохова А.Е., Нижегородцев Р.М., Секерин В.Д. Предпринимательство как фактор инновационного развития российской экономики // Вестник экономической интеграции. – 2011. № 8. – С. 44 – 48.
5. Секерин В.Д. Маркетинг инновационных продуктов и технологий. – М.: Доброе слово, 2011. – 56 с.
6. Секерин В.Д., Горохова А.Е., Лаптева Д.Я., Калинкина Т.М. Научно-техническая информация как фактор развития общества // Известия МГТУ «МАМИ». – 2013. № 1 (15), т. 5. – С. 136 – 141.
7. Секерин В.Д., Нижегородцев Р.М., Горохова А.Е., Секерин Д.В. Инновации в маркетинге / Под общей ред. В.Д. Секерина. – М.: МГУИЭ, 2013. – 252с.
8. Секерин В.Д., Горохова А.Е. Оценка инвестиций: Монография. – М.: АРГАМАК-МЕДИА, 2013. – 152 с.
9. Секерин В.Д., Нижегородцев Р.М., Горохова А.Е. Оптимизация воспроизводства основных фондов предприятия в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов // Вестник экономической интеграции. – 2012. № 54. – С. 142 – 150.
10. Шафранкова Я.М., Шикирж М. Система высшего образования и трудоустройство выпускников Чешского технического университета в Праге // Экономические аспекты раз-

вития российской индустрии в условиях глобализации / Материалы Международной научно-практической конференции кафедры «Экономика и организация производства». – М.: Университет машиностроения, май 2014. – с. 139–142.

11. Экономическое обоснование инженерных проектов в инновационной экономике: Учеб. пособие / А.В. Бабилова, Е.К. Задорожная, Е.А. Кобец, Т.А. Макареня, М.А. Масыч, Т.В. Морозова, А.В. Тычинский, Т.В. Федосова. Под ред. доц. М.Н. Корсакова, доц. И.К. Шевченко. – М.: ИНФРА-М, 2012. – 144 с.
12. Šikůř, M. Best practices in human resource management: The source of excellent performance and sustained competitiveness // Central European Business Review. – 2013. – № 1. – p. 43-48.

Надежда отечественного автопрома или кто в доме хозяин?

к.э.н. Звезкова Е.А., к.э.н. Кравец Е.В.

Университет машиностроения

8 (499) 267-19-92, ea-zvekova@yandex.ru, kravec_e_v@mail.ru

Аннотация. В статье предлагается ряд аргументов, позволяющих утверждать, что режимы сборки иномарок, работающие в России, могут привести к модернизации и развитию автомобильной отрасли. Более того, результаты функционирования этих режимов позволяют построить на них стратегию развития легкой автомобильной промышленности страны.

Ключевые слова: промышленность, автокомпоненты, комплектующие, Россия, производство, локализация.

Вхождение России в ВТО многими рассматривалось как преждевременный, рискованный шаг, который повлечет полный упадок промышленности и окончательно закрепит за РФ статус сырьевого придатка [1]. Одной из уязвимых отраслей является легкое автомобилестроение. Еще за шестнадцать лет до интеграции России в международное пространство с целью привлечения в страну иностранного капитала и развития отечественного машиностроения на территории РФ начали строиться заводы по сборке зарубежных марок автомобилей. Так, в 1996 году в особой экономической зоне Калининградской области был основан завод «Автотор». Он был одним из первых предприятий, осуществлявших свою деятельность в режиме отверточной сборки (SKD). Такой принцип подразумевает сборку автомобилей из крупных узлов и готовых элементов, например кузова и шасси. На заводе собирались автомобили марок Kia, а позже – BMW. Вслед за «Автотором» в Таганроге был построен завод «ТаГаз» (сборка автомобилей марки Hyundai). Принцип работы «ТаГаз» отличается от режима отверточной сборки калининградского завода. Предприятие работает в другом, «полноразборном», режиме (CKD), который заключается в сборке узлов из машинокомплектов, состоящих из отдельных деталей. Произведены эти детали также за рубежом. К обоим предприятиям до 2016 года включительно применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, которая предусматривает освобождение от уплаты государственной пошлины на импорт автокомпонентов. Деятельность таких производств не оказывает значимого влияния ни на увеличение бюджета, ни на рост отечественного ВВП, т.к. на нашей территории никаких операций, кроме сборочных, не осуществляется. Это связано с тем, что ни отверточная сборка, ни полноразборный режим не предусматривают необходимости локализации производства.

В 2005 году, с целью развития отечественного автопрома, было принято Постановление Правительства №166 [2], которое вводило понятие «режим промышленной сборки». При этом режиме локализация является основным условием осуществления деятельности иностранными авто-производителями на территории РФ. Согласно ПП №166, предприятия должны были обеспечивать ежегодный объем выпуска на уровне 25 000 штук в год, осу-