

МОДЕЛЬ ОЦЕНКИ РИСКОВ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПЛАНОВ СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ОБСЛУЖИВАЮЩИХ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

Авт. И.С.Астафурова, ст. преподаватель кафедры «Бухгалтерский учет и аудит» ВГУЭС

Рыбное хозяйство Дальнего Востока и Приморского края является ведущей отраслью экономики региона: Дальневосточный промысловый бассейн является главной составляющей рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации, удельный вес бассейна в общих объемах добычи морских живых ресурсов континентального шельфа исключительной экономической зоны Российской Федерации составляет более 85% [1].

Производственные мощности рыбного хозяйства Приморского края, основного потребителя судоремонтных услуг, характеризуются высокой долей флота в общей стоимости основных средств. Структура флота может рассматриваться с точки зрения сегментации рынка судоремонтных и судостроительных услуг (рис.1), оказываемых предприятиями города Владивостока и Приморского края, и состоит как из судов транспортного, пассажирского, рыбодобывающего и рыбообрабатывающего, пограничного и портового флота, так и судов частного флота (катеров и яхт). Большая часть – средние и большие рыбодобывающие и рыбообрабатывающие суда (более 70%). В число прочих входят малые добывающие и обрабатывающие суда, их удельный вес от 1,5% до 2,5%.

На начало 2006 г. средний возраст действующих рыбодобывающих судов составил 25,3 года, в том числе по большим судам - 26,9 (при нормативном сроке службы 23 года), средним - 22,3 и малым - 27 (при нормативном сроке службы 18 лет), такая же безрадостная картина и для других флотов. Однако массового списания судов за последнее время не происходило, это означает, что суда ремонтируются [2,3]. Тем не менее, флот устаревает, требуется не только капитальный ремонт судов, его полное или частичное переоборудование, но и пополнение флота новыми судами, что

говорит о все увеличивающемся спросе на услуги судоремонта и судостроения.



Рис. 1. Сегментирование рынка целевых потребителей услуг судоремонта и судостроения в Приморском крае

Все это создает предпосылки для интенсивного использования мощностей предприятий судоремонтного комплекса в восстановлении российского гражданского флота в дальневосточном бассейне. Сокращение количества судов и конкурентные преимущества зарубежных судоремонтников привели к сокращению загрузки производственных мощностей судоремонтных предприятий до 30-35%.

В 2004 году на стапелях судоремонтных заводов Приморского края строились сразу несколько рыболовецких судов, заказы на строительство начали поступать со всего Дальнего Востока, причем, портфель заказов на услуги судоремонта и судостроения содержит объемы работ на пять лет вперед [2]. Эти изменения обусловлены высокой загруженностью верфей

Кореи и Японии, заказы на которых расписаны на 2 года вперед. В этом же году в Приморском крае был проведен тендер на постройку 12 малых рыболовных судов новой серии.

Стратегической целью развития морехозяйственного комплекса Приморского края является создание условий, обуславливающих изменение структуры инвестиционного спроса на инвестиционные товары (новые суда, ремонт) и сервисные услуги, формирующегося в морском транспорте и рыбном хозяйстве, с зарубежных рынков на береговые предприятия Приморья.

Доля инвестиционного спроса, «замкнутого» на береговые предприятия Приморья должна составить:

- в 2004-2005 гг. не менее 30% совокупных потребностей рыбаков и моряков в судоремонте и 18-22% судостроении (прибрежное рыболовство 45-50%);
- в 2006-2007 гг. 35-40% совокупных потребностей рыбаков и моряков в судоремонте и 27-32% судостроении (прибрежное рыболовство 58-65%);
- в 2008-2010 гг. 55-60% совокупных потребностей рыбаков и моряков в судоремонте и 35-40% судостроении (прибрежное рыболовство 75-80%) [3].

Положительные тенденции в судоремонте и судостроении очень важны для осуществления стратегии развития производственных комплексов и отраслей Приморского края. Реализация таких планов требует определенных преобразований в технологическом, организационно-управленческом и других направлениях деятельности предприятий. Необходимость всего комплекса преобразований подтверждается обследованиями 30% предприятий судостроения и судоремонта края (рис.2): около 67% респондентов указывают основной причиной существующего положения на предприятии – неэффективное управление, более 58% - устаревшие технологии и оборудование, более 40%- несоответствие затрат предприятия и сложившихся рыночных цен.

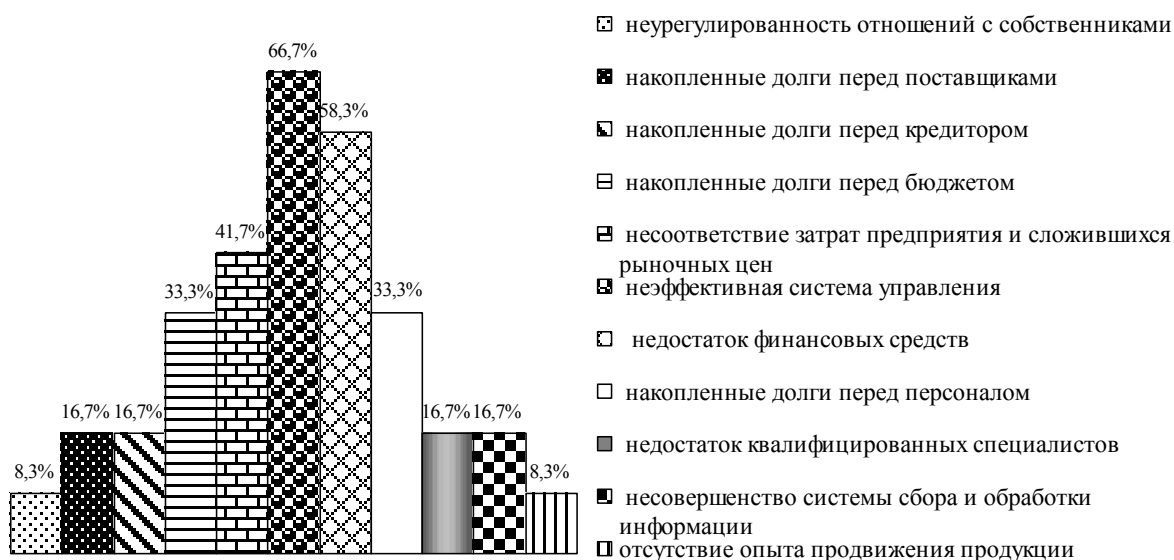


Рис.2. Ранжирование проблем, мешающих судоремонтному предприятию работать эффективно

Предпринимаемые в последние два года попытки формирования стратегий и стратегических планов развития для Приморского края и г.Владивостока позволяют актуализировать тему стратегического планирования развития в морехозяйственном комплексе, в том числе и в судоремонте.

Формирование стратегий промышленного предприятия и их реализация на всех этапах сопровождается определенными рисками как внутренними, так и внешними. В российской экономической литературе понятие рисков при осуществлении стратегического планирования представлено на уровне теоретических изысканий, реальной методики оценки рисков планирования промышленного производства с учетом отраслевых особенностей на сегодняшний день не существует.

Риск - это объективная невозможность, неспособность и (или) неумение организации избежать, либо минимизировать угрозы своему бизнесу, уменьшив неопределенность во внешней и внутренней среде, с помощью принципа опережающего отражения. Как известно, принцип опережающего отражения в менеджменте – это совокупность действий организации по выявлению угроз во внешней и внутренней среде и их преодолению путем

перманентного превентивного обновления своих структур и инноваций на всех этапах ведения бизнеса. Данный принцип реализуется в полной мере при эффективном управлении тремя ключевыми ресурсами промышленных предприятий – информацией, персоналом и временем [4].

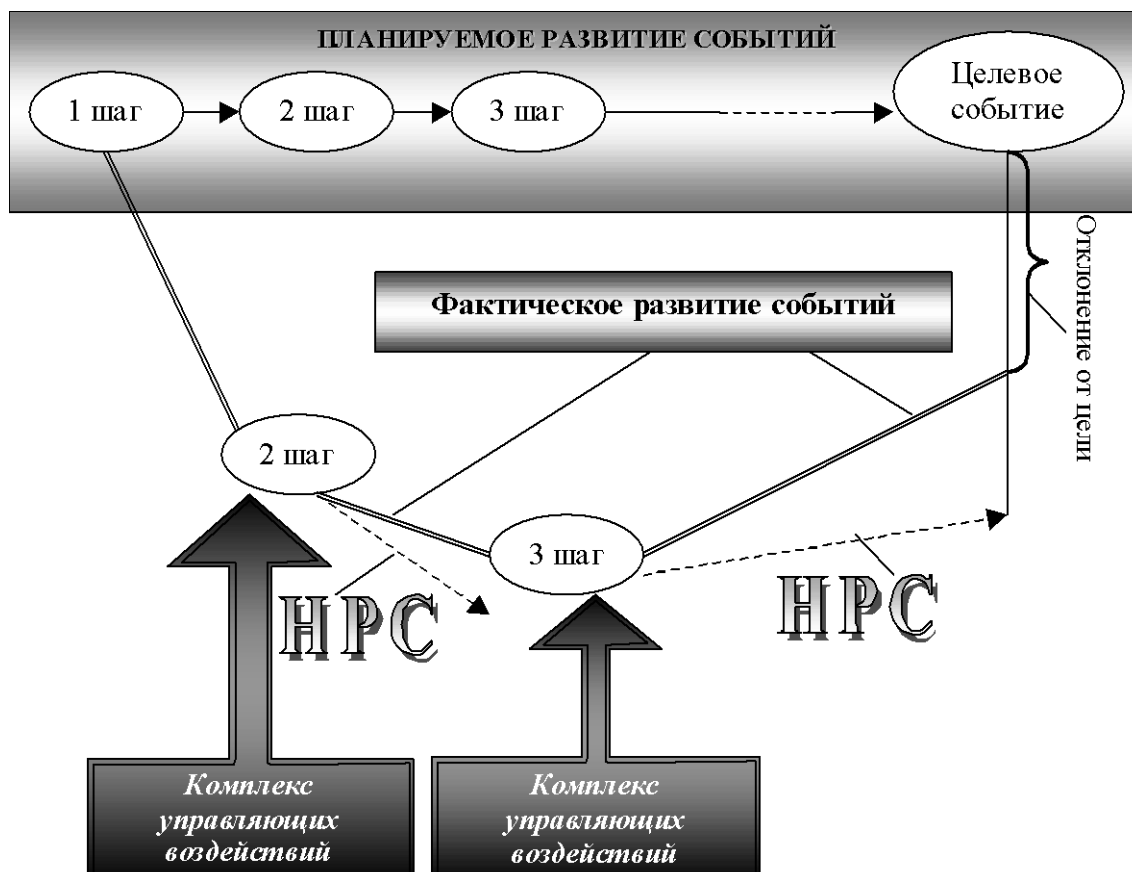


Рис.3. Развитие события в условиях действия факторов (нежелательного развития событий – НРС)

Предлагаемая схема развития событий (рис.3) показывает, что каждый из этапов стратегического плана имеет отличие фактического развития событий от запланированного и допущения, которые можно разрешить, чтобы не превзойти уровень финального риска.

Основной мерой риска в отечественной научной литературе считают оценку вероятности наступления нежелательных событий, которая является недостаточной для оценки масштабов риска. Мы предлагаем использовать формулу средневзвешенной величины размеров риска:

➤ индивидуальной оценки риска $R_i=r_i \cdot p_i$ (1)

где R_i – масштабы отдельного риска, p_i -вероятность наступления НРС (от 0 до 1), r_i -уровень риска (от 1 до 10, его ранг);

➤ комплексной оценки риска $\bar{R} = \frac{\sum_1^n r_i \cdot p_i}{\sum_1^n p_i}$, (2)

где \bar{R} - величина комплексной оценки группы рисков, n –количество факторов (рисков).

Предлагаемая формула позволяет учитывать две характеристики – вероятность наступления НРС и его значимость для данного направления или всего плана. Причем для отдельных рисков значение вероятности может быть заимствовано из оценки стратегических рисков по официальным данным, для других вероятность наступления НРС оценивается экспертами, уровень риска в обоих случаях ранжируется экспертами.

После комплексной оценки фактических показателей целевых событий при нежелательных исходах (критических отклонениях фактических показателей от целевых) выполняются управляющие воздействия для приведения к допустимому уровню риска. Комплекс управляющих воздействий разрабатывается при формировании портфеля альтернативных стратегий для каждой из стратегий отдельно по всем ее позициям.

Предлагаемый подход к формированию и реализации стратегических планов снизит вероятность наступления нежелательного развития события (НРС) и позволит выполнять контроль за ходом реализации плана, учитывая не только влияние количественных факторов на основе отчетности, но и качественных на основе экспертной оценки, что может быть использовано при планировании стратегий развития предприятия.

Использованная литература:

1. Шеховцов А.О. Основные факторы инвестиционной привлекательности Дальнего Востока и перспективы ее повышения. Сборник статей «Инвестиционная привлекательность регионов: причины различий и экономическая политика государства» под редакцией В.А. Мау, О.В. Кузнецовой, М.,2002

2. Материалы Информационного агентства ТС-ВПК. Положение предприятий ВПК, 2004.
3. Стратегия развития Приморского края до 2010 г.
<http://www.fesaem.ru/doklad/razdel3.html/>
4. Кривошеев С.С. Управление промышленными предприятиями с учетом факторов хозяйственного риска. Автореферат диссертации, Орловский государственный технический университет, 2003
5. Гольдштейн Г.Я. Стратегический инновационный менеджмент. Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2004