

9.3. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОЦЕНКИ РИСКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Курилов К.Ю., к.э.н., доцент
кафедры «Финансы и кредит»;
Курилова А.А., д.э.н., профессор
кафедры «Финансы и кредит»,

Тольяттинский государственный университет

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)

[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)

Процесс оценки рисков является одним из важнейших составляющих эффективной системы управления на предприятии. В процессе оценки рисков предприятий автомобильной промышленности проводится описание процессов внутреннего контроля предприятия, выявление потенциальных рисков событий, качественная (рейтинговая) оценка выявленных рисков и составление карты рисков по процессам предприятий автомобильной промышленности.

Актуальность процесса оценки рисков

Предприятия автомобилестроения в своей хозяйственной деятельности встречаются с множеством рисков – от риска соблюдения договорных отношений в процессе поставок комплектующих и сырья до рисков, связанных с изменением правовой системы и форс-мажором [2, с. 132].

Множество рисков, с которыми сталкиваются предприятия автомобильной промышленности, приводит к необходимости их хеджирования с помощью различных методов, в том числе с помощью финансовых инструментов. Этапу минимизации последствий воздействия рисков на хозяйственную деятельность предприятий автомобильной промышленности должно предшествовать оценка рисков предприятий автомобильной промышленности с точки зрения вероятности их возникновения, а также возможного объема последствий, который будет вызван в случае наступления неблагоприятных обстоятельств [3, с. 86].

В процессе оценки рисков предприятий автомобильной промышленности проводится:

- описание процессов внутреннего контроля предприятий автомобильной промышленности;
- выявление потенциальных рисков событий, определение источников рисков – внешних и внутренних факторов, влияющих на достижение целей процессов;
- качественная (рейтинговая) оценка выявленных рисков по критериям вероятности возникновения и существенности последствий рисков событий;
- составление карты рисков по процессам предприятий автомобильной промышленности для иллюстрации значимости рисков, актуальных для управления.

Оценка рисков обычно производится службами внутреннего контроля и аудита предприятий ежегодно при разработке планов аудитов и отборе процессов предприятий для самооценки рисков на очередной год.

Оценка рисков осуществляется структурными подразделениями предприятий автомобильной промышленности непрерывно в ходе текущей деятельности, для обеспечения достижения целей предприятий автомобильной промышленности, а также при проведении ежегодной самооценки рисков. В случае существенного изменения оценки рисков, выявленного структурными подразделениями в ходе текущей деятельности, структурные подразделения обязаны проинформировать

службу внутреннего контроля и аудита предприятия, независимо от сроков проведения самооценки.

Служба внутреннего контроля и аудита предприятия – осуществляет координацию оценки рисков в структурных подразделениях, разрабатывает методологию и проводит обучение, составляет тепловую карту рисков предприятий автомобильной промышленности на основе информации от структурных подразделений, использует собственную оценку рисков и результаты оценки рисков структурных подразделений для планирования аудитов и для подготовки внешней отчетности предприятий автомобильной промышленности в части рисков.

Структурные подразделения предприятия – осуществляют оценку рисков в своей деятельности для принятия своевременных и обоснованных решений, разрабатывают меры (планы действий) по реагированию на риски и улучшению внутреннего контроля, и контролируют их внедрение.

Предлагаются следующие этапы оценки рисков предприятий автомобильной промышленности.

Первый этап представляет собой проведение предварительной оценки присущих рисков.

Участникам процесса оценки рисков для проведения оценки рисков необходимо предварительно изучить нормативные и организационно-распорядительные документы, подтверждающие такие существенные факторы, как перечень процессов и подпроцессов изучаемого вида деятельности, перечень целей структурного подразделения, закрепление ответственности за управление рисками, документы, определяющие политику в отношении управления рисками.

На начальном этапе развития системы управления рисками предприятий автомобильной промышленности, а также при появлении новых видов деятельности предприятий автомобильной промышленности, проводится оценка присущих рисков, которая может проходить в условиях отсутствия описаний отдельных процессов [1, с. 8]. В этом случае оценка рисков осуществляется службой внутреннего контроля и аудита и структурных подразделениях предприятия экспертным путем на основе подсчета количества рисков, присущих процессам, включенным в систему внутреннего контроля (табл. 1).

По сумме ответов (см. табл. 1) дается рейтинговая оценка уровня риска процесса (от единицы до двух – низкий риск, от трех до четырех – средний риск, от пяти и выше – высокий риск).

Второй этап – это проведение самооценки рисков и уточнение предварительной оценки рисков.

В целях выявления и анализа рисков, руководители структурных подразделений обязаны проводить непрерывный мониторинг. Для обеспечения системного подхода к осуществлению мониторинга, на предприятиях автомобильной промышленности осуществляется процедура самооценки рисков структурными подразделениями путем опросов персонала структурных подразделений.

Оценка текущего уровня операционных рисков осуществляется путем заполнения таблицы с оценкой отдельных рисков по каждому подпроцессу. Итоговая оценка уровня риска по каждому подпроцессу рассчитывается как средняя по всем выделенным операционным рискам [4, с. 148].

По сумме ответов в форме самооценки рисков процесса дается рейтинговая оценка уровня риска процес-

са (от единицы до десяти – низкий риск, от 11 до 20 – средний, от 21 до 40 – высокий риск).

Таблица 1

ВОПРОСЫ ДЛЯ ОЦЕНКИ ПРИСУЩИХ РИСКОВ

№	Вопросы для оценки рисков	Вариант ответа
1	Риски, связанные с поставщиками	Единица – есть, ноль – нет
2	Риски, связанные с продвижением продукции (например, утрата конкурентоспособности, ценовой диктат оптового покупателя)	
3	Финансово-экономические риски (кредитный, ликвидности, валютный, излишние затраты, ошибки бухгалтерского учета и т.п.)	
4	Правовые и регуляторные риски (утрата активов, фальсификация, мошенничество, санкции государственных органов, суды)	
5	Техногенные риски (риски, связанные с безопасностью производства и экологией)	
6	Риски информационных систем	
7	Риски социальных проблем и волнений в трудовых коллективах	
8	Производственные риски (остановка производства / конвейера, ошибочное решение руководства)	
9	Риски, связанные с качеством	

По результатам самооценки рисков уточняется предварительная оценка присущих рисков. Полученная оценка рисков используется для построения и актуализации тепловой карты рисков предприятий автомобильной промышленности – списка процессов внутреннего контроля с цветовым выделением уровня риска.

Третий этап включает проведение оценки рисков процессов предприятий автомобильной промышленности. Оценка рисков предприятий автомобильной промышленности основывается на описании рисков присущих каждому из процессов. Для более глубокого понимания рисков в процессах и имеющихся внутренних контролей рекомендуется провести описание процессов. В случае, если рассматриваемый вид деятельности входит в процессную модель систему контроля предприятий автомобильной промышленности, может использоваться описание соответствующего процесса (подпроцесса) системы контроля.

Критерием достаточности процессной модели структурного подразделения для целей системы внутреннего контроля является отражение всех функций, направленных на выполнение целей подразделения по следующим направлениям:

- результативность и эффективность операций;
- сохранность активов;
- достоверность всех видов отчетности;
- соблюдение контрактных обязательств, требований законодательства и внутренних нормативных документов предприятий автомобильной промышленности.

Одновременно с составлением графической схемы модели процессов рекомендуется провести её текстовое описание. Текстовое описание модели процесса проводится в виде комментариев к выполнению отдельных функций процесса. Текстовое описание прилагается к графической схеме. В ходе такого описания целесообразно отметить наличие источников рисков, которые могут привести к возникновению рисков событий.

При анализе процессов экспертным путем выявляются возможные источники рисков – внешние и внутренние факторы, которые могут привести к возникно-

ванию рисков событий, влияющих на достижение целей [5, с. 25].

Для оценки уровня вероятности рисков событий и существенности их последствий, используется рейтинговая (от одного до пяти) оценка рисков событий (табл. 2 и 3).

Таблица 2

РЕЙТИНГОВАЯ ОЦЕНКА ВЕРОЯТНОСТИ

Вероятность	Описание	Пояснение
5	Высокая вероятность	Событие почти обязательно произойдет
4	Вероятно	Вероятность того, что событие произойдет, велика
3	Возможно	Возможно, что событие произойдет
2	Низкая вероятность	Низкая вероятность того, что событие произойдет
1	Минимальная вероятность	Событие произойдет только в исключительных обстоятельствах

Таблица 3

РЕЙТИНГОВАЯ ОЦЕНКА СУЩЕСТВЕННОСТИ ПОСЛЕДСТВИЙ

Существенность последствий	Описание	Пояснение
5	Катастрофическая	Денежная оценка последствий более 500 млн. руб., или последствия наступления риска могут не позволить выполнить стратегические цели предприятий автомобильной промышленности (прекращение деятельности, срыв планов развития, банкротство)
4	Критическая	Денежная оценка последствий от 100 до 500 млн. руб., или последствия существенно влияют на результаты деятельности подразделения или предприятий автомобильной промышленности в целом, и ликвидация последствий связана с крупными затратами
3	Большая	Денежная оценка последствий от 30 до 100 млн. руб., или последствия существенно влияют на выполнение процесса, в котором выявлен риск, но ликвидация этих последствий не связана с крупными затратами
2	Умеренная	Денежная оценка последствий от 3 до 30 млн. руб., или последствия незначительны или легко устранимы
1	Незначительная	Денежная оценка последствий < 3 млн. руб., или последствия отсутствуют или пренебрежимо малы

Рейтинговая оценка вероятности и существенности последствий устанавливается отдельно для присущего риска и остаточного риска. В отчетность по оценке рисков включается информация по остаточному риску, то есть с учетом оценки эффективности контрольных процедур, предусмотренных для управления данным видом риска. Для перехода от оценки рисков по вероятности и существенности последствий к простой (единой) рейтинговой оценке от одного до пяти, используется средняя величина между вероятностью и существенностью последствий, с округлением до целого числа. Распределение рисков предприятий авто-

мобильной промышленности по уровням от единицы до пяти отражается в матрице оценки рисков.

Риски процессов оцениваются в ходе опросов экспертов в данной области (работников структурного подразделения, участвующего в процессе) и / или смежных областях (других работников предприятий автомобильной промышленности). Эксперты, обладающие знаниями по проблематике соответствующего процесса, оценивают риски процессов (вероятность и существенность последствий), основываясь на своем профессиональном опыте, статистических данных и других источниках, которые они считают нужными использовать.

Для определения факторов риска и выбора методов реагирования могут использоваться различные технологии сбора и анализа информации, такие как **FMEA**-анализ, **SWOT**-анализ, диаграмма Исикавы и т.п.

Кроме оценки рисков процессов (операционных рисков), на предприятиях автомобильной промышленности осуществляется оценка прочих рисков, непосредственно не связанных с отдельными процессами (рисков общеорганизационного уровня). Оценку прочих рисков организует служба внутреннего контроля и аудита путем опроса экспертов в структурных подразделениях предприятий автомобильной промышленности.

Результаты оценки рисков используются руководителями структурных подразделений для принятия своевременных и обоснованных решений, организации мер по реагированию на риски и улучшению внутреннего контроля. Результаты оценки рисков, предоставленные структурными подразделениями, используются службами внутреннего контроля и аудита для актуализации карты рисков и матрицы оценки рисков предприятий автомобильной промышленности, для подготовки рекомендаций по мерам реагирования на риски, для планирования аудитов и проверок, а также учитываются при подготовке внешней отчетности предприятий автомобильной промышленности.

Является достаточно актуальным вопрос интеграция системы оценки рисков в хозяйственную деятельность автомобилестроительного предприятия, ведь большинство линейного персонала предприятий автомобильной промышленности не сталкивалось с процессами оценки рисков, и не обладает необходимым опытом.

Первый вариант интеграции связан с созданием в структуре каждого из подразделений автомобильной компании специального подразделения или прием специалиста, в зависимости от масштаба деятельности, ответственного за оценку рисков конкретного подразделения и подчиняющегося службе внутреннего контроля и аудита. Данный вариант является наиболее удобным с точки зрения скорости внедрения оценки рисков на всем предприятии, однако может привести к достаточно большим единовременным и эксплуатационным затратам при внедрении системы оценки рисков. Недостатком является еще и то, что руководство подразделений оказывается оторванным от процесса оценки рисков и не может влиять на результаты оценки.

Второй вариант интеграции предполагает делегирование полномочий по оценке рисков сотрудникам подразделений компании работающих в структурных подразделениях дополнительно к основной работе. Преимущество данного метода заключается в относительно невысоких затратах на интеграцию системы, а также участие непосредственных исполнителей в процессе оценки рис-

ков. Недостаток – слабая заинтересованность сотрудников подразделения в эффективности оценки рисков, существующих на предприятии. Также необходимо отметить достаточно слабую квалификацию линейных персонала подразделений большинства российских предприятий автомобильной промышленности.

Наиболее целесообразным является третий вариант – назначение экспертов из числа инициативных специалистов в составе персонала подразделений их обучение и подчинение службе внутреннего контроля и аудита в части вопросов касающихся оценки рисков (рис. 1). Необходимым шагом является соответствующая мотивация персонала в целях повышения заинтересованности в эффективности процесса оценки рисков предприятия. Такой вариант системы оценки рисков предприятия с одной стороны позволит обеспечить связь с руководством подразделений, с другой стороны не вызовет резкого роста затрат и обеспечит участие в процессе оценки рисков наиболее инициативного и эффективного персонала.

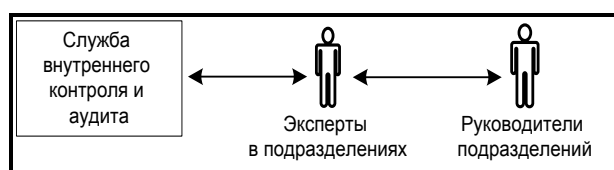


Рис. 1. Предлагаемая схема интеграции системы оценки рисков в хозяйственную деятельность предприятий автомобильной промышленности

Литература

1. Бланк И.А. Управление финансовыми рисками [Текст] / И.А. Бланк. – Киев : Ника-центр, 2005. – 600 с.
2. Курилова А.А. Хеджирование валютных и товарных рисков с использованием опционов предприятиями автомобильной промышленности [Текст] / А.А. Курилова, К.Ю. Курилов // Аудит и финансовый анализ. – 2011. – №2. – С. 132-137.
3. Курилова А.А. Риск-ориентированный финансовый механизм управления затратами и теория активных систем [Текст] / А.А. Курилова // Вектор науки Тольяттинского госуд ун-та. Серия: Экономика и управление. – 2013. – №1. – С. 85-88.
4. Хохлов Н.В. Управление риском [Текст] / Н.В. Хохлов. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 1999. – 240 с.
5. Шуклов Л.В. Взаимосвязь управления финансами с рисками на разных стадиях жизненного цикла организации [Текст] / Л.В. Шуклов // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – 2011. – №33. – С. 21-30.

Ключевые слова

Риск; контроль; предприятия автомобильной промышленности; самооценка рисков.

*Курилов Кирилл Юрьевич;
Курилова Анастасия Александровна*

РЕЦЕНЗИЯ

Актуальность выбранной темы. Процесс оценки рисков является одним из важнейших составляющих эффективной системы управления на предприятии. Предприятия автомобильной промышленности также не являются исключением. Быстро изменяющаяся экономическая ситуация, высокая конкуренция в сфере производства автомобилей делает необходимым формирование адекватного ответа на различные вызовы внешней среды. Отсутствие должного внимания к оценке и управлению рисками может привести к финансовым потерям и, как следствие, к банкротству предприятия. Поэтому описание методических основ оценки для предприятий автомобильной промышленности является актуальным.

Степень разработки темы. На основе общей методологии оценки и управления рисками, изложенной в трудах И.А.Бланка, Н.В. Хохлова, Л.В. Шуклова, предложены методические основы оценки рисков предприятий автомобильной промышленности. Определен основной спектр рисков предприятий автомобильной промышленности, дано описание последовательности оценки рисков предприятия автомобильной промышленности, предложены соответствующие этапы оценки рисков автомобильной промышленности, предложена рейтинговая оценка уровня рисков процессов, предложена схема интеграции системы оценки рисков в хозяйственную деятельность предприятий автомобильной промышленности

Научная новизна. К научной новизне следует отнести предложенный авторами методический аппарат оценки рисков предприятий автомобильной промышленности.

Полнота раскрытия проблемы. Проблема формирования методологии оценки рисков предприятий автомобильной промышленности рассмотрена с оригинальной точки зрения. Схема интеграции системы оценки рисков в хозяйственную деятельность предприятий автомобильной промышленности актуальна и заслуживает внимания. Выводы и предложения, изложенные в работе актуальны.

Результаты теоретико-практической апробации. В работе даны методические основы оценки рисков предприятий автомобильной промышленности. Предложена схема интеграции системы оценки рисков в хозяйственную деятельность предприятий автомобильной промышленности. Определены этапы процесса оценки рисков предприятия.

Наличие четких выводов. В работе присутствуют четко мотивированные и обоснованные выводы, полученные на основе передовых подходов к оценке и управлению рисками.

Использование теоретико-методологического и информационного базиса исследования. В качестве теоретико-методологического базиса исследования были использованы труды И.А.Бланка, Н.В. Хохлова, Л.В. Шуклова, а также эмпирические данные, полученные исследователями во время анализа систем оценки рисков крупных российских автомобилестроительных компаний.

Качество оформления работы. Работа представляет собой целостное, завершённое исследование с четкой логикой и обоснованием выводов. Полученные результаты подтверждены обоснованными выводами и не противоречат существующей методологии исследования.

Недостатки, имеющиеся в работе. Автору следовало бы рассмотреть работы по управлению оценке рисков зарубежных авторов.

Вывод о возможности допуска рукописи к публикации. Рецензируемая статья отвечает требованиям, предъявляемым к научным публикациям, и может быть рекомендована к открытой публикации.

Аюпов А.А., д.э.н., зав. кафедрой «Государственные и муниципальные финансы» ФGAOУ ВПО «Казанский (Приволжский) федеральный университет»

[Перейти на Главное МЕНЮ](#)
[Вернуться к СОДЕРЖАНИЮ](#)