

Турсунова Н.Х.
Ташкентский Государственный Авиационный Институт Республики
Узбекистан
Бугайко Д.А.
Национальный авиационный университет
Украина

ПРОБЛЕМЫ РАСПОЗНАВАНИЯ И ОЦЕНКИ РИСКОВ В СФЕРЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Постановка проблемы. Сфера воздушного транспорта, являясь отраслью, рыночной инфраструктуры, развивается в соответствии с тенденциями развития мировой экономики. Интенсивность процессов интеграции отдельного государства в мировое сообщество сопровождается расширением внешнеэкономических связей во всех сферах, что не только открывает новые перспективы, но и создает определенные проблемы, связанные со сложным многофункциональным характером связей предприятия с внешней средой. Всё это порождает вероятность возникновения рисков ситуаций в производственной, коммерческой и финансовой деятельности авиапредприятия.

Анализ последних исследований и публикаций. Исследованиями перспектив применения риск менеджмента в гражданской авиации занимается организация Международная организация гражданской авиации (*International Civil Aviation Organization*) в рамках концепции системы управления безопасностью авиации (*Safety management system*).

Нерешенная часть общей проблемы. Общей причиной возникновения критических ситуаций, когда высока неопределенность и вероятность потерь и убытков является неадекватность состояния соответствующих ресурсов предприятия условиям внешней среды. В каждой сфере деятельности, отрасли и на предприятии имеется свой специфический набор ресурсов, предъявляются особые квалификационные требования, имеются свои потребители и рынки. Очевидно, что снижение неопределенности для предприятия связано с выявлением потенциальных источников возникновения рисков, то есть

детальным анализом всех элементов внешней и внутренней среды [1]. Особую актуальность этот инструментарий приобретает при развитии коммерческой деятельности авиационного транспорта с учетом тенденций глобализации, ужесточения конкуренции и постоянного роста эксплуатационных расходов субъектов авиатранспортной деятельности.

Постановка задания. Целью статьи является анализ сфер применения риск менеджмента в авиатранспортной сфере с учетом специфики мирового рынка перевозок.

Изложение основного материала. В современной теории есть много классификаций рисков, но все они имеют общий характер, хотя и сформированы по признаку источников возникновения рисков. Для формирования классификационных признаков присущих определенной отрасли и области деятельности предприятия необходимо исследовать всю сферу его деятельности. При этом необходимо учесть тенденции глобализации присущие современным предприятиям сферы воздушного транспорта и особенности развития мирового рынка авиауслуг.

Если в общей классификации риски подразделяются на риски возникающие в результате производственной, финансовой или коммерческой деятельности, то, в частности, необходимо подробно исследовать каждое из этих направлений и выявить конкретные проблемы, которые могут повлечь за собой определенные потери для предприятия. Рассмотрим общеотраслевые проблемы и тенденции, характеризующие развитие сферы воздушного транспорта, как на глобальном уровне, так и региональном.

Процесс глобализации является следствием развития научно-технического прогресса. Внедрение новых технологий во все сферы деятельности повлияло на развитие инвестиционной и внешнеэкономической деятельности. Усложнилась структура капитала предприятия, а, следовательно, и управления им. Возникли новые формы организации производства: кооперация и диверсификация капитала, обусловившие возникновение новых функций и создание принципиально новых структур управления. Все эти процессы фактически являются отражением стремления организации к устойчивому состоянию, снижению уровня рисков. Как результат возникновение наряду с международной торговлей таких форм глобализации как прямое иностранное инвестирование и альянсы, которые получили широкое

развитие в системе воздушного транспорта[1].

Одним из решающих факторов интеграции предприятий гражданской авиации в глобальный рынок являются правительственные соглашения, принятые на многостороннем, двустороннем и национальном уровнях. Хотя эти решения принимаются главным образом полномочными органами воздушного транспорта, в процессе регулирования деятельности авиакомпаний возросла роль органов, не входящих в систему традиционных режимов регулирования деятельности авиации. К примеру, с 1995 года всемирная торговая организация (ВТО) стала участвовать в трех определенных видах деятельности воздушного транспорта (ремонт и техническое обслуживание воздушных судов, продажа и маркетинг авиатранспортных услуг и использование автоматизированных систем бронирования) в соответствии с приложением о воздушном сообщении к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС).

Именно под влиянием тенденций сложившихся в мировой экономике в структуре регулирования деятельности авиации течение последнего десятилетия произошли аналогичные преобразования:

- 1) уменьшение детального контроля за коммерческой деятельностью авиакомпаний со стороны государства;
- 2) широкое использование авиакомпаниями группировок в союзы и кооперативных механизмов, таких как совместное использование кодов в целях получения доступа к новым рынкам и улучшения обслуживания на уже существующих;
- 3) концентрация внутри отрасли, как на внутренних, так и на международных рынках.

Эти изменения повлекли за собой обострение конкуренции не только при осуществлении международных воздушных сообщений, но также при их продаже и маркетинге. Усложнение структуры отрасли, переплетение вопросов экономики, безопасности полетов, авиационной безопасности и окружающей среды в сфере регулирования воздушного транспорта сделали актуальным вопрос о том какие необходимы меры для обеспечения справедливой конкуренции, а также когда и при каких условиях следует осуществлять союзы авиакомпаний и соглашения о совместном использовании кодов[4].

Тенденции глобализации проявляются и в государственном регулировании международных отношений. Так, на национальном уровне во всех регионах мира все чаще создаются условия для привлечения иностранных

авиакомпаний в капитале национальных авиакомпаний. В то время как допустимые уровни таких иностранных инвестиций составляют, как правило, от 20 до 49%. По данным ИКАО, некоторые государства стали разрешать долю иностранного капитала в их национальных компаниях свыше 50% или даже 100% [4].

На региональном уровне группы государств создают многосторонние механизмы регулирования, действующие в странах, входящих в состав соответствующих групп. Большинство из этих региональных или субрегиональных договоренностей направлены на поощрение сотрудничества и либерализацию регулирования авиатранспорта среди членов группы. До 1995 года таких региональных соглашений было всего два: Европейский Союз, включающий 15 государств, и Андский Пакт – 5 государств. С тех пор появилось еще восемь договоренностей по всему миру. Это Соглашение о воздушном сообщении Карибского сообщества между 14 государствами, Форталезское Соглашение – 6 государств в Южной Америке, Соглашение *ctmv* – 4 государства в Юго-Восточной Азии (Камбоджа, Народно-Демократическая Республика Лаос, Мьянма и Вьетнам), соглашение между 16 государствами Арабской комиссии гражданской авиации (АСАС) на Ближнем Востоке, а также еще 4 в Африке (Банжульское Соглашение 6 государств, Соглашения между 6 государствами Центральноафриканского экономического союза и 21 государством Общего рынка Восточной и Южной Африки, министерское решение Ямассукро II о постепенной либерализации между всеми 53 государствами африки). Некоторые из этих соглашений предусматривают немедленную или постепенную либерализацию, ведущую к полному доступу на рынок.

Следует отметить, что правительственные меры, направленные на развитие рынка в целом, затрагивают и сферу воздушного транспорта. Среди таких мер: принятие законов о конкуренции, введение различных налогов, расширение ответственности авиакомпании за выполнение требований к въезду в страну, национальные программы по контролю за наркотиками.

Самым существенным фактором, повлиявшим на структуру авиационной отрасли, является внедрение автоматизации, автоматизированных систем бронирования и персональных систем связи. Это связано с необходимостью удовлетворить возросший спрос на перевозки, ужесточением конкуренции, необходимостью решения проблем, возникающих в результате дерегулирования

внутренних и международных рынков и продолжающегося движения к глобализации[2].

Выводы и перспективы дальнейших исследований. Таким образом, становится очевидным, что в условиях глобализации для авиакомпании, имеющей недостаточно ресурсов для обеспечения собственной конкурентоспособности в системе гражданской авиации есть немало возможностей по решению таких проблем. Национальная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари» достаточно широко использует накопленный практический опыт в области развития двусторонних отношений, применения различных форм прямого инвестирования и других направлений. Но использование опыта, накопленного в отрасли ранее, не избавляет от вероятности возникновения рисков ситуаций, что делает актуальной проблему своевременного распознавания и оценки рисков.

Решение указанной проблемы должно начинаться с классификации источников возникновения рисков. Чем полнее система классификационных признаков, тем более точно можно будет идентифицировать потенциальный риск и снизить его негативное влияние. Немаловажное значение имеет выявление отраслевых особенностей, закономерностей в возникновении рисков в различных направлениях деятельности авиакомпании. На основе выявленных и четко описанных тенденций в развитии рисков ситуаций можно разработать и обосновать методы анализа рисков ситуаций, методику обоснования альтернативных вариантов нейтрализации источников возникновения рисков в деятельности авиакомпании, модель организации управления рисками.

Список литературы

1. Уткин Э. А., Фролов Д. А. Управление рисками предприятия. - М.: ТЕИС. 2003.
2. Шапкин А.С. Экономические и финансовые риски. Оценка, управление, портфель инвестиций. – 4-е изд. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К^о». 2005.
3. Оценка эффективности деятельности компании: Учеб. пособ. - М.: Вильямс. 2004.
4. <http://www.management.com.ua>