

УДК 338.262.4

Даудова Н.Ш.

Московский государственный педагогический университет

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ КОРПОРАЦИИ НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ*

N. Sh. Daudova

Moscow State Pedagogical University

STRATEGIC PLANNING OF CORPORATE DEVELOPMENT BY THE EXAMPLE OF MOTOCAR CONSTRUCTION

Аннотация. Наиболее предпочтительной стратегией экономического развития является вариант с весомой долей государственного регулирования хозяйственного рыночного механизма. Конечно, в различных предложениях и программах, которые укладываются в это направление, какие-то конкретные вопросы (доля приватизации тяжелой промышленности, доля фиксированных цен, величина налогов и т.д.) решаются по-разному. Но то общее, что их объединяет, сводится к пониманию значительной роли государства в экономике.

Ключевые слова: стратегия экономического развития, роль государства в экономике, кадровая политика, инвестиции.

Abstract. The most preferable strategy of economic development is the one with a considerable share of state regulation of the market. Undoubtedly some particular questions within this strategy (the share of privatization of heavy industry, the share of fixed prices, and the amount of taxes) are solved differently in various programs. But what unites all of them is comprehension of a considerable role of the state in economics.

Key words: strategy of economic development, the role of the state in economics, manpower policy, investments.

Для России значительная роль государства в экономике – это осмысленное, а отнюдь не механическое “возвращение” государства в экономику, восстановление необоснованным образом утраченных им хозяйственных функций. Причем, что очень важно, в период продолжающейся экономической трансформации, жесткость экономического регулирования должна быть максимальной. Стратегия реформирования отечественной экономики едва ли должна заключаться в переходе от командно-административной хозяйственной системы к рыночной и, вероятно, даже не к смешанной, где государство преимущественно вырабатывает “правила игры” для экономических субъектов. Специфика отечественной экономики такова, что стратегическая функция проводимых преобразований должна состоять в поэтапном формировании в обозримом будущем “государственно-рыночной экономики”. Её принципиальное отличие от смешанной экономики может состоять не только в эндогенной роли государства в народном хозяйстве, но и определяться количественными параметрами собственно государственного сектора, который в специфических российских условиях объективно не может не быть доминирующим в экономике в течение длительного периода.

Мировой опыт свидетельствует о том, что переход к новой экономической системе в любой стране обеспечивался серьезным государственным вмешательством в эту сферу. Поэтому многие конкретные хозяйственные мероприятия должны походить на нечто очень близкое к этой стратегии – например, восстановление государственной монополии внешней торговли по стратегическим товарам. Эти мероприятия должны носить мобилизационный характер.

* © Даудова Н.Ш.

Выбор экономической стратегии для модернизации ограничен. Если полагать, что Россия сохранится как мощная индустриальная держава, то выбор стратегии только один – постепенное овладение рынком с преобладающей ролью государства в экономике. Этот выбор сделают сами субъекты хозяйствования в лице трудовых коллективов и директорского корпуса, а значит, подавляющее большинство трудящихся населения страны. Этот выбор будет сделан обязательно, ибо он объективно predetermined как историей развития страны, так и характером ее индустриального потенциала.

Следовательно, эффективная деятельность в промышленной сфере невозможна без качественного усиления роли государства в экономике. В то же время это не следует понимать как реставрацию старых административных рычагов управления в форме наращивания прямого государственного вмешательства в воспроизводственный процесс.

В отечественном промышленном комплексе необходимо использовать кейнсианскую теорию эффективного спроса. Недофинансирование отраслей промышленного комплекса РФ необходимо рассматривать как крайне негативное явление.

Уменьшение государственных инвестиций в обрабатывающие отрасли отечественной промышленности в 1992 г. запустило в действие цепную реакцию, которая существенно сократила агрегированный спрос в экономике на большинство видов продукции индустрии. Это привело к развязыванию кризиса, вызвавшего падение и личного потребления и капитальных вложений. Материальная основа для серьезного экономического прорыва до сих пор существует. Для этого имеются значительные незанятые трудовые ресурсы, огромные неиспользуемые мощности в сопряженных отраслях, особенно в машиностроении и металлообработке, черной и цветной металлургии. Возможно даже пойти на формирование дефицитного государственного бюджета. Мировая практика свидетельствует о том, что очень часто правительственные программы финансиру-

ются декретными деньгами (то есть ничем не обеспеченными: печатный станок и банковские депозиты). Это приводит к инфляции только тогда, когда рост денежной массы опережает рост производства, то есть экономика сталкивается с “узкими местами” и не может произвести достаточно товаров и услуг для удовлетворения растущего агрегированного спроса. Но финансирование промышленного комплекса за счёт увеличения дефицита государственного бюджета вовсе не обязательно ведет именно к таким последствиям. Оно помогает обеспечивать рост экономике, уменьшить безработицу и повысить реальные заработки. В подобной ситуации эмиссия денег для финансирования государственных программ может давать экономический рост без инфляции. Для России, которая очень далека от полной загрузки мощностей, это время достаточно велико – как минимум несколько лет.

Более того, вопрос о том, “где взять деньги”, является актуальным только в начале этого процесса. Увеличение расходов постепенно приведет к мультипликативному повышению спроса и доходов, а следовательно, к росту налоговых поступлений и снижению бюджетного дефицита. Реализация такой программы позволит задействовать эффект мультипликатора-акселератора, и если государственные расходы на перспективу рассчитывать так, чтобы обеспечить бюджетное равновесие к тому моменту, когда дефляционный разрыв будет ликвидирован, то налоговая база начнет неуклонно возрастать, обгоняя рост государственных расходов. Тем самым проблема инфляционной эмиссии денег со временем отпадет сама по себе.

Безусловно, реализация этой программы предполагает значительное усиление роли государства по сравнению с той, которая обычно считается нормальной для рыночной экономики. Потребуется крупные дополнительные средства для инвестиций как краткосрочного, так и долгосрочного характера.

Для реализации стратегии создания национальных брендов в автомобилестрое-

нии, способных конкурировать на мировом рынке с крупнейшими транснациональными гигантами, требуется достаточно мощный поток инвестиций. При этом в качестве основных доноров финансовых средств имеет смысл рассматривать государство, крупные финансово-промышленные компании и население.

Также для наращивания потенциала отрасли, по нашему мнению, должна разрабатываться и реализовываться кадровая политика как на уровне отдельных субъектов отрасли, так и государственная кадровая политика в рамках всей отрасли.

Как показывает мировой опыт, система подготовки и повышения квалификации персонала требует значительных финансовых вложений. Сегодняшнее нестабильное экономическое положение в стране и большинстве отраслей национальной экономики требует внимательного рассмотрения структуры государственных затрат и их распределения. На наш взгляд, одними из приоритетных направлений государственного финансирования в настоящий период должны являться статьи затрат, связанные с наращиванием конкурентного потенциала основных отраслей страны, в том числе и автомобилестроения.

Помимо прямой государственной поддержки и стимулирования деятельности хозяйствующих субъектов автомобилестроительной отрасли, должны осуществляться меры по подготовке работников с нужными отраслевыми компетенциями и квалификацией в рамках государственной системы подготовки кадров для отрасли, а также, по нашему мнению, следует создать систему государственной поддержки становления и развития корпоративных университетов для субъектов отрасли. Успешная реализация развития кадрового потенциала в рамках автомобилестроительной отрасли позволит рассчитывать на эффективное достижение поставленных в государственной стратегии развития отечественного автомобилестроения целей.

Несмотря на периодическую обновляемость и модернизацию, производственно-

техническая база автозаводов отстает по техническому уровню и имеет крайне высокую степень изношенности оборудования (по некоторым компаниям – более 70 %). В связи с этим мы рекомендуем осуществлять возмещение из федерального бюджета части затрат на уплату процентов по лизинговым операциям и кредитам, полученным предприятиями автомобильной промышленности в российских банках на цели модернизации производства и освоение новой техники и технологий производства.

Объемы инвестиций в отечественное автомобилестроение заметно отстают от объемов инвестиций, имеющих место во многих зарубежных странах (7-10 % от необходимого). По нашему мнению, это происходит из-за отсутствия или недостаточной эффективности финансовых механизмов, в том числе по привлечению кредитных средств по срокам и по средним годовым ставкам. Даже в докризисный период в нашей стране практически невозможно было привлечение кредитных средств ни по срокам, сопоставимым по срокам окупаемости автомобильных производств (6-7 лет), ни по средним ставкам (12% годовых), в то время как ведущие зарубежные автопроизводители имели возможность привлечения долгосрочных средств (по ставкам 5-6 % и менее).

При этом важно отметить, что одним из ключевых инфляционных факторов в России является рост тарифов естественных монополий. В этой связи принципиальным становится совершенствование системы государственного регулирования (сдерживания роста) тарифов естественных монополий с целью контроля их расходов, определения эффективности их деятельности и обоснованности инвестиционных программ. Российское автомобилестроение отстает от ведущих мировых отраслей, производящих транспортные средства, по объемам инвестирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Также, на наш взгляд, следует принять меры по созданию национального научно-исследовательского и сертификационного

центра автомобилестроения, осуществляющего развитие фундаментальных и прикладных исследований, направленных на создание новых видов автомобильной техники, повышение доли высокотехнологичных и наукоемких производств в автомобилестроении и координирующего деятельность органов по сертификации и испытательных лабораторий в рамках национальной системы сертификации.

На сегодняшний день российские автопроизводители отстают от ведущих мировых производителей по внедрению ряда технических норм, в том числе и по внедрению экологических стандартов. Также, чтобы обеспечить мировой технический уровень и качество отечественной автомобильной техники, необходимо развивать инфраструктуру производства и повысить технический уровень комплектующих изделий (учитывая, что решающим фактором обеспечения технического уровня и конкурентоспособности производства новой техники являются именно компоненты, доля которых в материальных затратах составляет до 84 %).

Одним из наиболее значимых аспектов нормативно-правовой поддержки развития автомобилестроения является налоговое и таможенно-тарифное регулирование экономики. Стабильное развитие российского автомобилестроения возможно лишь при реализации государственной политики, направленной на оптимизацию налоговой нагрузки на предприятия, повышение инвестиционной привлекательности автомобильной отрасли, развитие механизмов поддержки экспорта, защиту отечественного рынка методами таможенно-тарифного и технического регулирования.

Зарубежный опыт показывает, что правительства разных стран оказывают значительную помощь стратегическим отраслям промышленности, в число которых в России входит и автомобилестроительная отрасль. Перечислим основные меры государственной поддержки, которые могут быть оказаны крупнейшему автопроизводителю РФ, ОАО «АВТОВАЗ», в ближайшем будущем:

- усиление контроля со стороны государства за ростом тарифов естественных монополий;

- поддержка в субсидировании процентных ставок (обеспечение снижения стоимости кредитных ресурсов до 4-5%) на кредиты, выдаваемые коммерческими банками РФ ОАО «АВТОВАЗ» на срок свыше 6 лет, для реализации проектов в автомобилестроении;

- компенсация затрат НИОКР;

- помощь в приобретении лицензий на производство автомобильных компонентов, которые сейчас не производятся в России;

- снижение ввозных таможенных пошлин до 0% на технологическое оборудование, предназначенное для производства автомобилей и автомобильных комплектующих;

- заключение с крупными потребителями (ОАО «АВТОВАЗ» и поставщики) индивидуальных договоров, предусматривающих «прямые поставки» энергоносителей;

- обеспечение прямых поставок металла с привлечением финансовых институтов;

- «обнуление» ввозных таможенных пошлин на металл (в основном на листовую металл для лицевых деталей) для промышленной сборки.

Также, на наш взгляд, в качестве одного из наиболее важных вопросов, связанных с поддержкой деятельности ОАО «АВТОВАЗ», необходимо решить вопрос по организации на территории города Тольятти особой экономической зоны. Это послужит стимулом для создания в непосредственной территориальной близости к заводу новых производителей автокомпонентов. Такое расположение поставщиков позволит сократить и транспортные расходы при поставке изделий на завод, а также обеспечить доставку комплектующих по принципу «точно-в-срок», что приведет к оптимизации складских запасов предприятия.

Наличие у государства политической воли и экономического инструментария разработки и реализации стратегии развития конкретных отраслей, а также наличие финансовых ресурсов для обеспечения проводимых мероприятий являются институци-

ональной и материальной предпосылками практического использования полученных результатов. Тем не менее, мы считаем, что разработанные нами рекомендации и предложения должны регулярно уточняться по мере изменения социально-экономической и политической ситуации в стране.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Арсланов А.Ш. Прикладные проблемы деятельности территориально распределенной предпринимательской сети. - М.: ООО «Технологии стратегического менеджмента, 2008. - 149 с.
2. Бандурин А.В., Чуб Б.А. Инвестиционная стратегия корпорации на региональном уровне. - М.: Наука и экономика, 1998. - 132 с.
3. Ли Мин. Повышение качества продукции автомобильной промышленности. - Тамбов: Изд-во ТГТУ, 2007.
4. Стенли Рут. Перспективы развития автомобильной отрасли в России // PricewaterhouseCoopers. - URL: <http://www.pwc.com/>.
5. Управление организацией: энцикл. слов. - М.: Издательский Дом ИНФРА-М, 2001.
6. Шевцова Г.В. Автомобили и автомобильная промышленность. - Новочеркасск: ЮРГТУ, 2008.

УДК 339.138

Долбина С.А.

*Орский гуманитарно-технологический институт
(филиал Оренбургского государственного университета)*

Тяпухин А.П.

Оренбургский государственный университет

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ
БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ В ЦЕПЯХ ЦЕННОСТИ***

S. Dolbina, A. Tyapukhin

*Orsk Humanities and Technology Institute (Branch of Orenburg State University)
Orenburg State University*

**THEORETICAL PREMISES OF FORMING BUSINESS
PROCESSES IN VALUE CHAINS**

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические основы формирования бизнес-процессов промышленных предприятий, определены сферы подсистем персонала, маркетинга, инноваций, технологий, коммерции и логистического менеджмента, разработан алгоритм и установлено содержание функций управления отношениями с потребителями.

Ключевые слова: бизнес-процесс, цепь ценности, управление предприятием.

Abstract. The paper considers the theoretical bases of forming business processes of industrial enterprises. The authors define the spheres of staff, marketing, innovations, technologies, commerce and logistics management subsystems, with the functions of customer relationship management being determined.

Key words: business process, value chain, enterprise management.

В настоящее время для обеспечения устойчивой деятельности предприятий используется концепция управления цепями ценности, основу которой составляет идея М. Портера о том, что степень оценки продуктов или услуг покупателями (пользователями) определяется тем, как выполняются действия, необходимые для разработки, производства, выведения на ры-

* © Долбина С.А., Тяпухин А.П.