

В целом, современную институциональную структуру можно охарактеризовать как взаимосвязанный комплекс малоэффективных отечественных производителей, обслуживающих их потребности контракторов аналогичного технологического уровня, а так же иностранных фирм в режиме промсборки и их контракторов, задачей которых является выполнение нормы по локализации с наименьшими потерями для качества и себестоимости продукции. Существующий замкнутый самоподдерживающийся цикл сохранения невысокого технологического уровня можно преодолеть, в первую очередь, за счет появления на рынке принципиально новых решений от инновационных компаний, в т.ч. представляющих смежные отрасли. При этом эффективными в стратегическом плане могут быть лишь контракторы, изначально встроенные в глобальные цепи создания ценностей и конкурентные на мировом уровне, поскольку с завершением процесса вступления России в ВТО именно мировой технологический уровень автомобилестроения станет стандартом де-факто во всех продуктовых нишах, включая бюджетные, поскольку современные решения позволят в рамках умеренной себестоимости выпускать автомобили повышенной экономичности и низкой совокупной стоимости владения.

#### **Список литературы:**

1. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс].
2. Каплан Роберт С., Нортон Дейвид П. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Олимп-бизнес, 2006.
3. Софронов-Антони В. Индустрия наслаждения // Логос. – 2000. – № 4.
4. Коновалов В.А. Нормативно-управленческие резервы повышения потребительского качества продукции: моногр. – М.: Московский печатник, 2009.

## **ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К ВТО**

**© Безруков И.И.\***

Министерство инвестиций и инноваций Московской области,  
г. Красногорск

В статье рассмотрены вопросы оценки конкурентоспособности автомобильной промышленности. Определен круг компонентов, составляющих конкурентоспособность, произведен их анализ на предмет

---

\* Главный специалист.

влияния на общий показатель конкурентоспособности. В статье предложен подход к вычислению интегрального показателя конкурентоспособности промышленности.

**Ключевые слова:** конкурентоспособность, автомобильная промышленность, всемирная торговая организация, промышленная политика.

Современные условия развития мировой экономики диктуют необходимость функционирования национальных экономических систем в рамках жесткой конкуренции на глобальном рынке. Вследствие этого все большую актуальность приобретают вопросы обеспечения конкурентоспособности как национальной экономики в целом, так и отдельных ее отраслей. В условиях текущей экономико-политической ситуации проблема повышения конкурентоспособности становится для российской экономики ключевой. Однако для того, чтобы разрабатывать меры по повышению конкурентоспособности, а также осуществлять оценку динамики изменения конкурентоспособности нужно понимать, как производить ее оценку и чем она определяется.

Проблема оценки конкурентоспособности промышленности и ее отраслей имеет свою специфику, поскольку конкурентоспособность – по своей природе комплексное понятие и в силу этого не может быть описано сквозь призму отдельно взятого показателя, взятого за основу. Существуют различные подходы к оценке конкурентоспособности отраслей, одним из наиболее известных из которых является теория американского экономиста Майкла Портера [1]. Однако по нашему мнению, конкурентоспособность в них определяется достаточно узко. Наиболее точным способом оценки конкурентоспособности отрасли могло бы являться выделение и анализ входящих в ее состав компонентов и расчет на их основе интегрального показателя конкурентоспособности.



Рис. 1. Факторы конкурентоспособности отрасли

По нашему мнению, показатели, характеризующие конкурентоспособность отрасли, могут быть сгруппированы по следующим блокам (рис. 1):

- масштаб отрасли;
- эффективность отрасли;
- инновационность отрасли.

Масштаб отрасли – один из ключевых показателей, позволяющий оценить способность отрасли удовлетворять спрос, а также свидетельствующий о степени востребованности продукции отрасли. В состав этого показателя входят следующие основные индикаторы: объем продаж, объем экспорта, объем инвестиций в отрасль.

1. В рамках автомобилестроительной отрасли большой объем продаж, с одной стороны свидетельствует о высоком спросе на продукцию (и следовательно о ее качестве), а с другой – о наличии у отрасли достаточного производственного потенциала для обеспечения такого объема выпуска автомобилей, который востребован на рынке, и широте ассортимента продукции, который позволяет реализовывать автомобили на различных сегментах мирового рынка, что особенно актуально в условиях либерализации международной торговли в рамках ВТО.

2. Объем экспорта – является ключевым элементом оценки международной конкурентоспособности продукции автомобилестроения. Экспортируя продукцию, автопроизводители завоевывают ниши на мировых рынках. За рубежом у предприятий нет естественных преимуществ своего рынка, таких как известность бренда (за рубежом ее надо завоевывать заново) или возможные протекционистские меры, применяемые государством в отношении иностранных производителей. Зарубежные потребители имеют возможность при прочих равных условиях выбирать наилучшее соотношение «цена / качество» и, тем самым, в определенной степени являются ориентиром при сравнении отечественной и иностранной продукции на зарубежных рынках.

Несмотря на то, что в мировой торговле применяются ограничительные меры (даже в рамках ВТО [2]), тем не менее, показатель объема экспорта остается наиболее репрезентативным в отношении конкурентоспособности продукции на мировых рынках.

3. Также в эту группу показателей входит индикатор объема инвестиций. По общему объему инвестиций можно судить о масштабе происходящего в отрасли воспроизводственного процесса и темпах развития отрасли.

Вторую группу показателей составляют показатели эффективности отрасли. Эта группа показателей дает представление о том, какой вектор развития преобладает в отрасли: интенсивный или экстенсивный. Тип развития имеет решающее значение, поскольку предопределяет характер функционирования отрасли. Если при интенсивном векторе можно говорить о реальном развитии отрасли, то экстенсивный вектор, имеющий в своей основе

наращивание объема требуемых для производства ресурсов, свидетельствует об имеющемся в отрасли дефиците новых решений и путей развития.

В эту группу, по нашему мнению, должны быть включены следующие показатели:

1. Производительность – основной показатель эффективности производственной деятельности. Объем выпуска продукции в расчете на одного работника является как отражением технологичности производства, так и эффективности использования трудовых ресурсов. Без высокого уровня производительности невозможно говорить о конкурентоспособности промышленности, так как в этом случае повышенная фондоемкость создает условия для постепенной стагнации производства и утраты своих позиций на мировом рынке.

2. Уровень локализации производства – является фактором, лежащим в основе способности национальной автомобильной промышленности обеспечивать себя комплектующими, и характеризует текущий уровень развития технологий внутри отрасли. Обеспечение отсутствия зависимости автомобильной промышленности от импорта технологий необходимо как в целях снижения воздействия внешних экономических рычагов на автомобильную промышленность и экономику в целом, так и в целях снижения политических рисков.

Особую значимость локализация приобретает в рамках членства страны во Всемирной торговой организации, поскольку условия максимальной либерализации торговли способствуют более легкому входу иностранных производителей комплектующих на национальный рынок. При слаборазвитом производстве комплектующих внутри страны это ставит развитие автомобильной промышленности в зависимость от зарубежных технологических решений (что тем более опасно, учитывая, что зарубежные производители редко заинтересованы в продаже новейших решений и технологий, ограничиваясь продажей в той или иной степени устаревающих).

Вместе с тем, привязка национальной автомобильной промышленности к зарубежным технологиям создает условия для постепенной утраты ориентированности отечественных производителей на развитие своей компонентной базы, требующее затрат средств и времени, так как существует возможность приобретать готовые решения. Такая ситуация не позволяет промышленности осуществлять опережающее развитие.

Кроме того, при прочих равных условиях, импорт технологических решений из-за рубежа приводит к удорожанию производства автомобилей (что в случае приобретения устаревающих технологий является тем более необоснованным).

Очевидно, что целью не должно ставиться повышение локализации производства до уровня 100 %, поскольку в этом случае национальная промышленность лишает себя возможности перенимать из-за рубежа лучшие практи-

ки, однако процесс адаптации зарубежных технологий должен носить точечный характер в виде перенимания отдельных необходимых технологий, а не масштабной ориентированности на иностранные комплекты.

3. Величина добавленной стоимости в расчете на один проданный автомобиль – свидетельствует о технологичности производимой продукции. В рамках оценки конкурентоспособности добавленная стоимость является краеугольным элементом.

В условиях открытости рынков способность генерировать большую величину добавленной стоимости дает национальной автомобильной промышленности преимущество перед зарубежными конкурентами вследствие более эффективной организации производства и возможностей для осуществления расширенного воспроизводства. За счет технологичности продукции с высокой добавленной стоимостью предприятия автомобильной промышленности имеют возможность успешно завоевывать ниши на зарубежных рынках.

Третья группа индикаторов характеризует инновационность отрасли. Степень инновационности обуславливается тем потенциалом в сфере научных исследований и разработок, который присутствует в отрасли. Без уделения внимания данной сфере невозможно опережающее развитие такой наукоемкой отрасли как автомобилестроительная. Именно исследовательская и опытно-конструкторская деятельность создают предпосылки для повышения добавленной стоимости продукции в будущем. Данный блок характеризуется следующими показателями:

1. Отношение инвестиций в НИОКР к общему объему инвестиций в отрасль – представляет собой степень ориентированности инвестиционного процесса на сферу исследований и разработок [3].

Анализируя данный показатель, можно получить представление о том, насколько инвестиционный процесс в отрасли ориентирован на инновационное, технологичное развитие. Сам по себе объем инвестиций не является достаточно репрезентативным показателем, поскольку не отражает направления осуществляющихся инвестиций. Существенное значение имеет не только объем, но и структура инвестиций. Для успешного развития отрасли значительная их доля должна осуществляться в перспективные разработки и инновационную деятельность.

2. Доля работников с высшим образованием в общем количестве работников отрасли. Этот индикатор отражает качество кадрового обеспечения автомобильной промышленности. Кадры более высокого уровня способны эффективнее вести деятельность в сфере НИОКР, а, следовательно, обеспечивать технологическое развитие отрасли. Также высокий уровень данного показателя характеризует способность эффективно перенимать и адаптировать зарубежные технологии и готовность работать на современном технологичном оборудовании.

3. Доля предприятий, ведущих инновационную деятельность в общем количестве предприятий – помогает установить степень вовлеченности отрасли в инновационную деятельность.

Данный показатель характеризует то, насколько широко практика инновационных исследований распространена среди всех компаний автомобильной промышленности.

Вариантом расчета интегрального индекса конкурентоспособности автомобильной промышленности на основе указанных показателей могло бы являться определение мест, которые российская автомобильная промышленность занимает в мировом рейтинге по каждому из указанных показателей, и вычисление на их основе среднего арифметического.

#### **Список литературы:**

1. Портер М. Международная конкуренция. – М.: Междунар. отношения, 1993.
2. <http://wto.ru/ru/content/documents/docs/tehbarier.doc>.
3. Michael B. Heeley, David R. King and Jeffrey G. Covin: Effects of Firm R&D Investment and Environment on Acquisition Likelihood – Journal of Management Studies 43:7 November 2006.

## **ИССЛЕДОВАНИЕ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА**

**© Березицкий С.А.\***

Университет управления и экономики, г. Санкт-Петербург

В публикации представлено исследование различных научных подходов к классификации факторов, определяющих эффективность производственного процесса. С учетом сложившихся современных экономических условий выделены глобальные рычаги воздействия на экономическую эффективность производственного процесса российских предприятий. Приведенные в данном исследовании материалы представляют собой систематизацию и дополнение известных научных разработок в области моделирования эффективности современного производственного процесса.

**Ключевые слова:** бизнес-процесс, эффективность, система, фактор, производство.

Управление эффективностью современного производственного процесса является одной из основных задач менеджмента в рыночной экономике и

---

\* Аспирант кафедры Международных финансов и бухгалтерского учета.