

Методические основы оценки эффективности формирования интегрированных структур в судостроении

© 2012 Е.А. Шеметов

Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов
E-mail: fomin@sseu.ru

В статье предлагается методический подход к оценке эффективности формирования интегрированных структур в судостроении. В основу методических рекомендаций положены авторские: определение эффективности интегрированной структуры, процесс оценки эффективности, критерии, выбор групп показателей и методов их оценки.

Ключевые слова: интеграция, эффективность интегрированной структуры, судостроение, методы оценки.

Анализ особенностей интегрированных структур и основных тенденций интеграции в мировой экономике в целом и в судостроении в частности, проведенный автором, позволяет сформулировать следующие выводы:

- формирование и усиление роли интегрированных структур является одной из важнейших тенденций развития мировой и национальной экономик;
- интегрированные структуры в различной степени заменяют собой рынок, и в их деятельности значительную роль играет государство;
- во многих отраслях экономики, в частности в судостроении, интеграция позволяет увеличить эффективность использования ресурсов и компетенций ее участников и способствует успешному функционированию интегрированных компаний на глобальном рынке, каким является рынок судостроения на современном этапе;
- в интеграции стратегических отраслей, в частности судостроения, особую роль играет государство, выступающее инициатором, заказчиком и основным инвестором;
- при формировании интегрированной структуры решающее значение имеет выбор ее формы и размеров, состав участников интеграции, степень и направления государственной поддержки.

Основными факторами, способствующими интеграции предприятий судостроительной отрасли, являются:

- 1) целенаправленная государственная экономическая политика в отношении судостроительной отрасли как гражданского, так и военного судостроения¹;
- 2) сосредоточение производственных мощностей судостроительных предприятий на отдельных территориях и в отдельных регионах;
- 3) судостроение, выступающее аккумулятором деятельности большого количества предприятий смежных отраслей;

4) наличие традиционных долговременных кооперационных связей предприятий отрасли с поставщиками, контрагентами и заказчиками;

5) разделение труда в отрасли и специализация верфей на постройке отдельных видов судов или выполнении работ, позволяющие формировать вертикально-ориентированные корпоративные структуры и осуществлять, например, аутсорсинг отдельных видов деятельности, в частности НИОКР.

Несмотря на имевшиеся предпосылки предприятий судостроения к интеграции, анализ эффективности реализации первого этапа Стратегии судостроения (2007–2010), в рамках которого была осуществлена интеграция ряда предприятий отрасли в ОАО “Объединенная судостроительная корпорация”, показал, что результативность интеграции в отрасли сложно оценить однозначно, как и в целом эффективность проводимых государством преобразований в обрабатывающей промышленности, тенденции развития стратегических отраслей которой во многом совпадают².

Так, при наличии положительных тенденций: увеличение объемов производства в судостроительной отрасли (в 2009 г. судостроение увеличило объемы производства почти на 50 % и является бесспорным лидером среди других отраслей по темпам роста), рост загрузки предприятий судостроения (до 52 % против 30 % в дореформенный период), наличие рентабельности в целом по отрасли (хотя и одной из самых низких в машиностроении – 9 %) – не решены многие ключевые проблемы отрасли:

1) при общем росте производства в отрасли неравномерность производственной деятельности на отдельных предприятиях;

2) существенные проблемы в конкурентоспособности продукции отрасли, особенно по ценовым факторам, что определяется, с одной сто-

роны, высокой степенью износа основных фондов, с другой - несовершенством организации и планирования производства;

3) нерешенные проблемы кадрового обеспечения предприятий отрасли;

4) неудовлетворительные результаты финансово-экономической деятельности ряда предприятий отрасли.

Нерешенность важных проблем отрасли, которые ставят под сомнение эффективность создания интегрированных структур в судостроении, обуславливает необходимость дополнительных исследований в определении методических подходов к оценке эффективности такого рода преобразований.

Исследования, проведенные автором, показали, что при наличии значительного спектра работ по оценке эффективности формирования и функционирования интегрированных структур не существует единого мнения в отношении критериев и показателей эффективности. Каждый исследователь использует собственную систему показателей, адаптированных к отдельным экономическим объектам и дающих оценку с точки зрения отдельных участников процесса интеграции. Поэтому автором предпринята попытка разработки системы методов, критериев и показателей эффективности формирования интегрированных структур с точки зрения всех участников интеграции, в том числе и государства, как инициатора, применительно к судостроению.

Интегрированные структуры в различной степени частично заменяют собой рынок, и в их деятельности значительную роль играет государство. При этом каждый из участников процесса интеграции имеет свои мотивы и преследует свои цели, которые зачастую противоречивы.

Следовательно, эффективность формирования интегрированной структуры должна рассматриваться в следующих аспектах: внутренние процессы отдельных участников интегрированной структуры, процессы на внутреннем рынке этой структуры и процессы взаимоотношения отдельных участников и структуры в целом с рынком и, наконец, участие государства.

Если рассматривать систему показателей эффективности, то наиболее распространенным является выделение трех блоков показателей:

- результативность (реализация целевых установок);
- экономичность (затраты ресурсов на достижение целей);
- рентабельность (финансовая эффективность).

Исследования автора показывают, что данный спектр показателей для оценки эффектив-

ности формирования интегрированной структуры в судостроении недостаточен и его можно расширить следующим образом:

1) результативность (целевая эффективность);

2) экономичность (экономия ресурсов на достижение целей);

3) рентабельность (финансовая эффективность);

4) экологичность (обеспечение экологической безопасности);

5) социальная эффективность (потери и приобретения для общества на конкретном социальном уровне);

6) организационно-управленческая эффективность;

7) народнохозяйственная эффективность (бюджетная, региональная и т.д.);

8) коммерческая эффективность;

9) инвестиционная эффективность;

10) технологическая эффективность (надежность, безопасность, КПД);

11) научно-техническая эффективность (степень инновационности и другие показатели);

12) синергетическая эффективность (возможный результат, который может быть получен в системе "организация - внешняя среда").

Значительной проблемой является определение интегральной или общеорганизационной эффективности, которая обобщает все группы перечисленных показателей.

Исследование моделей и подходов к оценке эффективности показало, что использование отдельной модели и сведение оценок эффективности формирования интегрированной структуры лишь к одному из подходов означает игнорирование других критериев, от которых зависит качество оценки. Кроме того, при выборе модели и критериев, необходимо руководствоваться спецификой исследуемого объекта, для которого эта модель предлагается. Поэтому автором разработана модель, обобщающая модели общеорганизационной эффективности с точки зрения заинтересованных сторон и конкурирующих ценностей. При этом эффективность формирования интегрированной структуры как общеорганизационной категории определяется автором как степень достижения стратегических и тактических целей инициаторов и участников процесса интеграции в процессе адаптации к внешней среде и функционирования интегрированной структуры на глобальном рынке.

Оценку эффективности формирования интегрированных структур в судостроении предлагается выполнять поэтапно, как представлено в блок-схеме (рис. 1), на основе которой в даль-



Рис. 1. Этапы оценки эффективности формирования интегрированной структуры

нейшем разрабатывается методика оценки эффективности.

На первом этапе осуществляется предварительная оценка возможностей различных форм интегрированных структур, которые позволяют реализовать тот или иной вариант интеграции. Авторами предпринята попытка оценки различных форм интегрированных структур с позиции реализации целей интеграции.

Данные исследований интеграционных процессов и тенденций в мировом судостроении³ показывают, что наиболее эффективными, с позиции универсальности, формами интегрированных структур на современном этапе являются: корпорация, позволяющая эффективно управлять активами (Европа, Россия, Азия); совместные предприятия (Россия, Европа, Китай, Сингапур), позволяющие концентрировать ресурсы на достижении определенных целей; кластер, позволяющий эффективно реализовать специализацию и кооперацию при одновременной свободе и гибкости предприятий, входящих в кластер (Юж-

ная Корея, Китай, Турция). Менее универсальными являются проекты, несмотря на их повсеместное использование и высокую степень гибкости, ассоциации (Япония), выполняющие в основном коммуникационную роль, и государственно-частное партнерство, цели интеграции которого ограничены интересами государства.

На втором этапе осуществляется определение модели общеорганизационной эффективности. В соответствии с авторским определением общеорганизационной эффективности эффективность формирования интегрированной структуры должна рассматриваться в следующих аспектах:

- внутренние процессы отдельных участников интегрированной структуры;
- процессы на внутреннем рынке этой структуры;
- процессы взаимоотношения отдельных участников и структуры, в целом, с рынком.

Иллюстрация представлена на рис. 2.

Авторская модель синтезирует подходы общеорганизационной эффективности с точки зрения

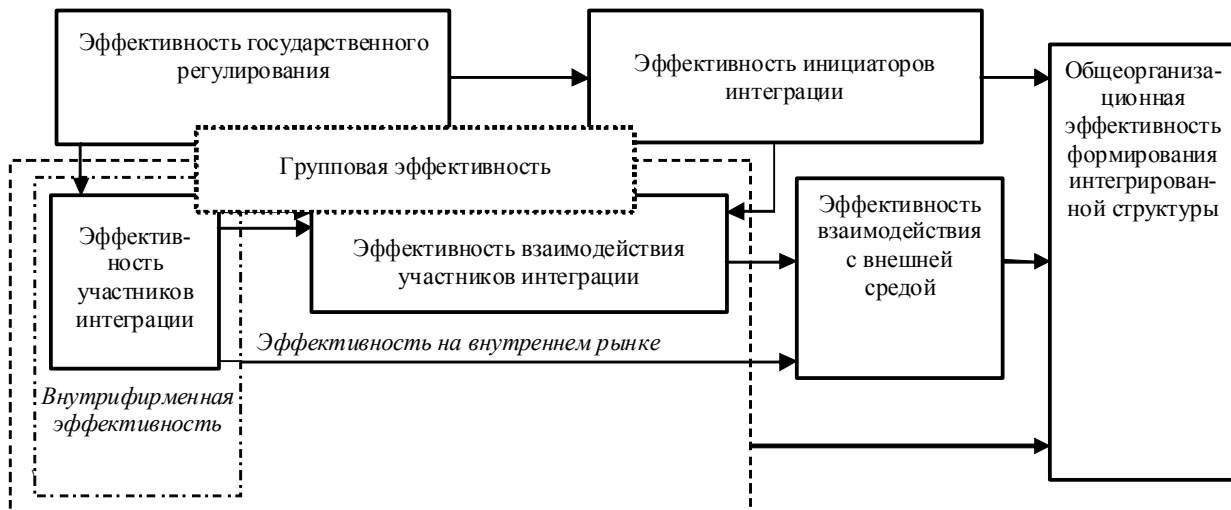


Рис. 2. Общеорганизационная эффективность формирования интегрированной структуры

ния заинтересованных сторон и моделей конкурирующих ценностей.

Автором выполнено исследование применимости различных видов эффективности для оценки всех составляющих общеорганизационной эффективности. Наиболее универсальной является стратегическая эффективность, которая позволяет оценить эффективность внешней и внутренней составляющих общеорганизационной эффективности.

На третьем этапе осуществляется выбор подхода к оценке эффективности формирования интегрированной структуры, который будет положен в основу методических подходов к оценке эффективности.

По мнению автора, в основу модели и критериев оценки эффективности формирования интегрированных структур в судостроении следует взять стратегический и инвестиционный подходы, в рамках которых существуют достаточно полно разработанные методы оценки.

На четвертом этапе осуществляется выбор показателей и методов их расчета, используемых для оценки эффективности формирования интегрированных структур по следующим направлениям:

- 1) внутрифирменная эффективность участников интеграции (стандартная оценка финансово-экономических показателей);
- 2) оценка корпоративной эффективности (оценка финансово-экономических показателей эффективности интегрированной структуры);
- 3) оценка эффективности отношений на внутреннем рынке интегрированной структуры (например, экономия издержек);
- 4) оценка эффективности взаимодействия интегрированной структуры с внешней средой (темпы роста, доля рынка и др.);

5) оценка эффективности инициатора интеграции (эффективность проекта интеграции).

Поскольку различные формы интегрированных структур значительно отличаются между собой по способу интеграции, постольку и набор показателей и методов их оценки для каждой формы интегрированной структуры должен существенно отличаться.

Для корпорации, как основной формы интегрированной структуры в российском судостроении, наиболее приемлемыми методами являются:

- 1) традиционные методы, основанные на оценке динамики спроса, экономических целей и групповых целей;
- 2) методы оценки достижения мотивов интеграции: эффект масштаба и эффект опыта на основе традиционных показателей экономической эффективности;
- 3) вероятностные методы: метод оценки реальных опционов на основе биномиальной модели.

На пятом этапе осуществляется определение интегрального показателя эффективности. Эффективность формирования интегрированной структуры в целом рассматривается нами как общеорганизационная эффективность, следовательно, с точки зрения участников этого процесса, ее можно определить как совокупность внутренней и внешней эффективности. Зависимость уровня общей эффективности организации от ее составляющих можно условно представить следующим образом:

$$\mathcal{E} = \mathcal{E}_1 \cdot \mathcal{E}_2,$$

где \mathcal{E} - уровень общей эффективности;

\mathcal{E}_1 - уровень внешней эффективности (степень использования рыночных возможностей), т.е. эффективность на внешнем рынке;

\mathcal{E}_2 - уровень внутренней эффективности (степень использования внутренних возможностей), т.е. внутрифирменная эффективность, эффективность на внутреннем рынке интегрированной структуры, групповая эффективность.

Согласно приведенной формуле общеорганизационной эффективности ясно, что все усилия инициаторов и участников интеграции по формированию интегрированной структуры будут напрасны, если их усилия не приведут к обеспечению как внешней, так и внутренней эффективности формируемой структуры. При этом возникает проблема сопоставления результатов оценки, т.е. формирования показателя стратегической эффективности. В качестве такого пока-

зателя может выступать показатель конкурентоспособности, повышение которого является конечной целью любых стратегических решений.

¹ Карлик А.Е., Максимцев И.А. Оборонно-промышленный комплекс России // Экономика и управление: сб. науч. тр. Ч. 3. СПб., 2007. С. 3 - 10.

² Ветрова Е.Н., Гуторова Н.В. Анализ эффективности преобразований в промышленном секторе российской экономики // Науч.-техн. ведомости СПбГПУ. 2011. □ 5. С. 4-7.

³ Судостроение, машиностроение за рубежом. Т. 6. Строительство и ремонт гражданских морских и речных судов, станкостроение, тяжелое машиностроение. М., 2010. URL: <http://www.polpred.com>.

Поступила в редакцию 03.02.2012 г.