

Управление модернизацией экономических систем на основе бенчмаркинга

© 2012 А.В. Винеvский

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

Раскрываются проблемы и задачи управления модернизацией машиностроительных предприятий в условиях модернизации экономической системы в целом. Автор обосновал понятия системной и подсистемной модернизации и разработал подход к использованию бенчмаркинга на макро- и микроэкономическом уровне для решения задач модернизации.

Ключевые слова: российская экономика, модернизация, машиностроение, автомобилестроение, ВТО, новая промышленная политика, бенчмаркинг.

Применительно к модернизации российской экономики основной целью является обеспечение ее конкурентоспособности в условиях нестабильной, динамично развивающейся мировой экономической системы. Причем, необходимо не только ликвидировать технологическое отставание на уровне отдельных сфер народного хозяйства, но и завершить формирование рыночных экономических институтов, обеспечивающих нормальное функционирование и прогрессивное развитие экономики. Совершенствование предпринимательского и инвестиционного климата является ключевой задачей государственной экономической политики, равно как и создание предпосылок для притока капитала в реальный сектор экономики. С этой точки зрения, функции промышленной политики на современном этапе с учетом вступления России во Всемирную торговую организацию состоят в формировании условий для развития конкуренции с использованием эффективных механизмов технологического трансфера. Неотъемлемой частью процесса модернизации экономики является инновационное преобразование промышленности, поскольку промышленность, являясь основой модернизации экономики, сама нуждается в модернизации. Ликвидация технологического отставания и реализация концепции технологического прорыва в приоритетных с позиций национальной конкурентоспособности отраслях напрямую зависит от адекватного выбора методов, моделей и инструментов модернизации предприятий. При этом ключевым аспектом принятия решения о методах технической и технологической модернизации выступает стоимостный анализ, позволяющий обосновать экономическую целесообразность того или иного метода модернизации. Использование концепции непрерывного улучшения и инструментов бенчмаркинга дает возможность предприятиям гибко реагировать на изменения

в экономической среде и обеспечивать стратегическую конкурентоспособность.

Период 2010-2011 гг. в российской экономике стал периодом посткризисного развития. Основным итогом финансово-экономического кризиса для России стало резкое замедление темпов роста. Если в докризисный период рост ВВП составлял в среднем 7,5 % в год, из которых на прирост запасов приходилось 0,3 %, то в 2011 г. рост составил лишь 4,5 %, из которых на пополнение запасов уже приходилось 3 %. Таким образом, чистый прирост ВВП составлял лишь 1,5 %. Основной отраслью, потенциально позволяющей мобилизовать резервы экономического роста, в России остается машиностроение, однако экспортно-сырьевая модель развития экономики, преобладавшая в стране в последние годы, негативно повлияла на возможности его развития. Если еще в 1980-е г. СССР был в тройке лидеров по производству и потреблению производственного оборудования, то в настоящее время доля станкостроения в ВВП России в 10 раз меньше, чем в Китае, и в 15 раз меньше, чем в Германии.

По состоянию на 2011 г. весь российский машиностроительный экспорт (военного и невоенного назначения) составлял около 28 млрд. долл. в год. Однако, по оценкам министра экономического развития А. Белоусова, примерно такой же объем экспорта Россия теряет вследствие того, что в стране недостаточно развиты институты поддержания экспорта, прежде всего финансовой сферы, такие как экспортные кредитные агентства.

Рентабельность российского машиностроения в 2008-2009 гг. снизилась с 5,5 до 4,4 %. За последние годы в мировом машиностроении все большее значение стала приобретать инновационная составляющая развития, так как без внедрения в производство результатов научных разработок становилось невозможным обеспечить конкурентоспособность продукции и предприятий в целом. В насто-

ящее время американские машиностроительные компании вкладывают в НИОКР в среднем 3-4 % оборотных средств, китайские - 3 %, европейские - 7-10 %. По российским компаниям доля затрат на НИОКР составляет менее 1% оборотных средств, и лишь в ряде предприятий таких отраслей, как авиастроение, космическая промышленность, оборонная промышленность, транспортное машиностроение, она доходит до 2-3 % оборотных средств¹. Как результат, доля отечественных производителей в общем объеме оборудования, приобретаемого российскими предприятиями за последние годы, составляет, по разным оценкам, от 1 до 10 %², что является серьезной угрозой не только для конкурентоспособности отечественной промышленности, но и для ее независимости, а также для обороноспособности страны.

Наиболее эффективным средством восстановления отечественного машиностроения является создание технологических цепочек с участием ведущих зарубежных поставщиков комплектующих изделий и технологий. Стремление к сотрудничеству с иностранными производителями со стороны российских предприятий обусловлено преимуществами иностранных моделей в надежности техники, экономичности. Для иностранных компаний создание совместных предприятий позволяет расширяться на российском рынке, избегав больших затрат на организацию производства, а отечественным - загрузить мощнос-

186 тыс. ед. (больше уровня 2010-го почти втрое). При этом в настоящее время, по оценке Автостата, средний возраст грузовиков в стране превышает 19 лет. Очевидно, что скоро должен начаться период глобального обновления автопарка, иначе возникнет серьезная угроза для функционирования транспортной системы. Еще один важный нюанс - потребительские предпочтения крупных транспортных компаний смещаются в сторону зарубежной продукции (у тех, кто возит грузы в Европу, просто нет другого выбора из-за экологических требований).

По последним данным Росстата, за январь - ноябрь 2011 г. российские заводы выпустили 88 тыс. грузовых автомобилей (на 37,6 % больше аналогичного периода 2010-го) (есть данные за год). Активный рост рынка грузовиков во многом объясняется посткризисным восстановлением автомобильных перевозок. В 2009 г. грузооборот в среднем по России сократился на 16,7 % к 2008-му. В совокупности со снижением тарифов (сначала из-за демпинга, затем ситуацией стали спекулировать грузовладельцы) и повышением цен на топливо это почти парализовало продажи новых машин. В 2010 г. грузооборот на докризисный уровень не вернулся, в 2011-м это, по оценкам экспертов, произошло, но годовой статистики пока нет. По прогнозам Минпромторга России, фаза посткризисного восстановления завершится только в 2014-2015 гг. (рис. 1)³.



Рис. 1. Перспективы развития российского рынка коммерческого автотранспорта

ти. Нередко, помимо непосредственно сборки, сотрудничество с зарубежными производителями открывает перед отечественными предприятиями и новый канал сбыта комплектующих.

Автомобилестроение - одна из ведущих отраслей мирового хозяйства, в которой занято порядка 25 млн. чел. Российский рынок оценивается экспертами как динамичный, а лидирующим сегментом в нем являются грузовые автомобили.

Согласно Стратегии развития автомобильной промышленности РФ, к 2020 г. продажи грузовиков достигнут, по базовому сценарию,

По информации Автостата, продажи средних и тяжелых грузовых автомобилей на российском рынке за 2012 г. суммарно выросли на 13,4 % и составили 138 тыс. шт. Лидирует в сегменте средних грузовиков полной массой до 16 т ГАЗ, реализовавший в России 12,4 тыс. машин (+5,1 %). На втором месте идет корейский Hyundai, незначительно снизивший продажи на 1,2 % - до 6,8 тыс. Третью строчку занимает КАМАЗ, который в прошлом году "ушел в минус" и реализовал 3,37 тыс. среднетоннажных автомобилей (-15 %). Замыкают пятерку лиде-

ров этого сегмента Mitsubishi (2 тыс. шт.) и Foton (1,85 тыс. шт.), показавшие выдающиеся темпы роста (88 и 122 %, соответственно).

Что касается сегмента грузовиков полной массой свыше 16 т, то в 2012 г. он вырос на 17,4 % и составил 102 тыс. машин. КАМАЗ по итогам прошлого года реализовал 31,5 тыс. тяжелых грузовых автомобилей - на 1,7 % больше, чем годом ранее. Продажи МАЗа выросли на 16,2 % - до 13,7 тыс. грузовиков. Равные результаты показали MAN (8 тыс. шт., +3,3 %) и Volvo (8 тыс. шт., +25,2 %). На пятое место вышел китайский производитель Shaanxi, увеличивший реализацию в 2,8 раза - до 7,4 тыс. машин⁴. Отметим, что финансовое состояние российских автопроизводителей далеко от удовлетворительного, и реализации основных направлений сокращения издержек является актуальной задачей (см. таблицу).

**Финансовые показатели производителей
российских транспортных средств***

Производитель	Сар, млн. долл.	P/E	P/S	ROS, %	EV/EBITDA
КАМАЗ	1047	-92,14	0,36	-0,39	17,06
ГАЗ ОАО	616,3	-1,62	0,28	-17,26	-
Иркут НПК	280	3,80	0,19	4,93	10,19
НПК "Уралвагонзавод"	-	-	-	10,34	-
СОЛЛЕРС	471,4	45,76	0,21	0,46	8,77
Среднее по отрасли	8181,9**	-5,62	0,93	-28,39	9,55

* Данные по 41 компании, представляющие отрасль на фондовом рынке.

** Сумма по отрасли.

Один из факторов повышения конкурентоспособности российских производителей - применение иностранных комплектующих в российской технике.

Ключевым инструментом развития предприятий является модернизация. В настоящее время появилось существенное количество работ по проблемам модернизации, что привело к многообразию трактовок данного термина.

Проанализировав подходы к пониманию сущности процесса модернизации, мы будем рассматривать модернизацию применительно к промышленному предприятию на системном и подсистемном уровнях.

Под системной модернизацией промышленного предприятия мы будем понимать процесс непрерывного комплексного развития хозяйствующего субъекта, использующий все доступные прогрессивные подходы к управлению организационной и производственной системой с целью обеспечения стратегической конкурентоспособности предприятия.

Под модернизацией производственной системы мы будем понимать процесс постоянных улучше-

ний, обеспечивающий создание и удержание конкурентных преимуществ производственного генезиса.

Под технологической модернизацией мы понимаем процесс циклической инновационной трансформации производственной базы предприятия, обеспечивающий высокий уровень качества процессов, продукции и услуг.

Таким образом, управление модернизацией предприятия должно включать управление организационным развитием и управление развитием производственной базы (рис. 2).

На основе проведенного исследования инновационной активности предприятий и отраслей нами был сделан вывод о взаимосвязи между инновационностью отрасли и требованиями к уровню инновационной активности организации, определяющими темпы и цикличность модернизационных процессов.

Для инновационно активных компаний высокотехнологичных отраслей цикличность модернизации производственной системы определяется темпом морального устаревания производственных мощностей.

Для компаний, относящихся к традиционным отраслям, периодичность модернизации определяется сроками физического износа технологического оборудования.

Данный подход позволяет сформировать основу принятия долгосрочных решений, связанных с разработкой перспективного бюджета капитальных вложений и обоснованием оптимальной инвестиционной программы предприятия.

Вступление России в ВТО состоялось 22 августа 2012 г. Самое большое падение ожидается в секторе машиностроения - до 12 % падения выпуска и занятости. Очевидно, что новые экономические реалии и ограничения, накладываемые регламентами ВТО, требуют формирования новой промышленной политики, которая позволит сохранить промышленный потенциал российской экономики и обеспечит модернизацию промышленного комплекса. Основой формиро-

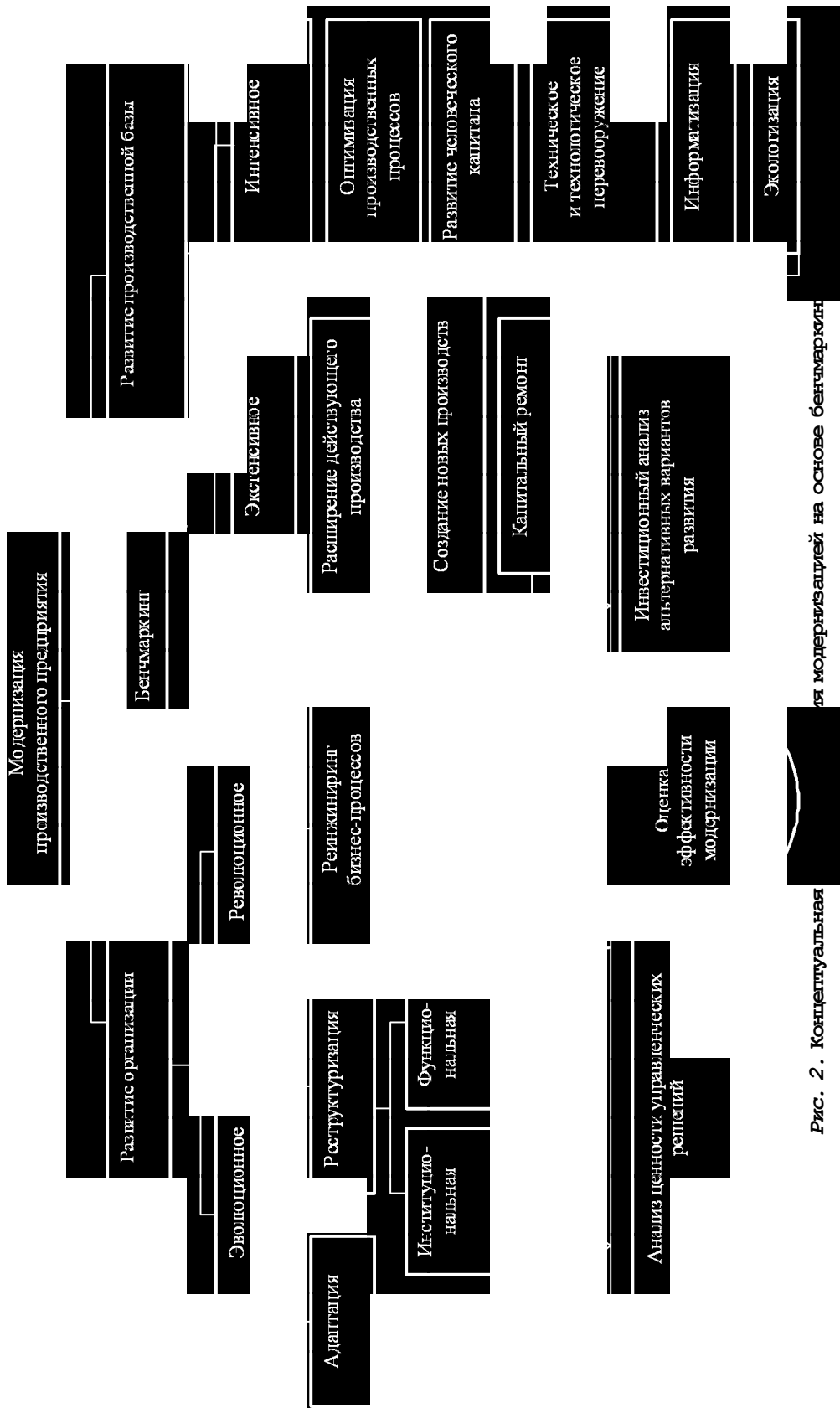


Рис. 2. Концептуальная модернизация на основе бенчмаркинга

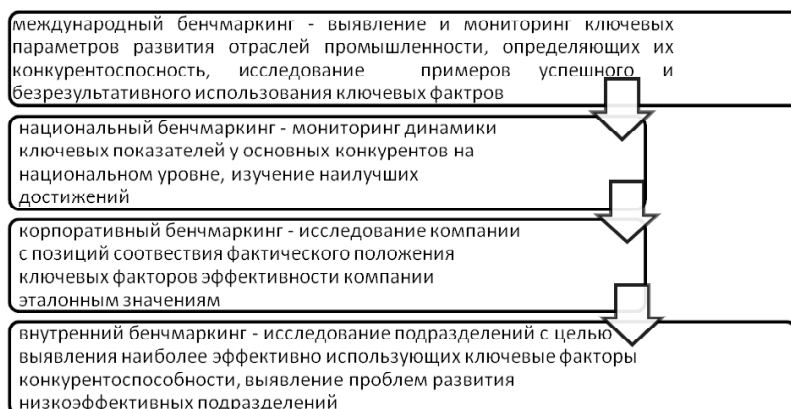


Рис. 3. Концепция системного бенчмаркинга, охватывающего международный, национальный и корпоративный уровни

вания новой промышленной политики должен стать системный бенчмаркинг (рис. 3) позволяющий выявить наиболее успешные инструменты и механизмы реализации национальной и региональной промышленной политики в условиях открытого рынка. Бенчмаркинг как управленческий процесс характеризуется следующими специфическими чертами:

- является непрерывным процессом, состоящим из определенной последовательности регулярно возобновляемых действий по сравнению изделий, процессов и услуг с лучшими, а также действий по достижению или превышению параметров лучших фирм, влияющих на конкурентные позиции;
- является ресурсоемким процессом. Бенчмаркинг конкурентоспособности отраслей национальной экономики должен осуществляться в рамках государственной экономической политики. Целесообразно объединять усилия товаропроизводителей для проведения отраслевого бенчмаркинга;
- необходимо использование адаптивного подхода для внедрения выявленных лучших практик в деятельности конкретной компании с учетом ее специфики.

Таким образом, для разработки промышленной политики, адекватной новым условиям хозяйствования, следует применить международный бенчмаркинг существующих методов и инструментов реализации промышленной политики. В этих условиях особый интерес представляет опыт индустриально развитых стран, которые на определенных этапах также сталкивались с проблемами недостаточной эффективности промышленного комплекса и реализовывали про-

граммы, направленные на структурные изменения в национальной промышленности.

В качестве объектов для сравнения были выбраны страны Европы, США и Японии. Анализ зарубежного опыта разработки и реализации промышленной политики позволяет сделать два основных вывода:

1. Новая промышленная политика должна быть ориентирована на формирование условий, способствующих развитию конкуренции и привлечению инвестиций в реальный сектор экономики.
2. Формами финансовой поддержки промышленности должны стать механизмы ГЧП в сфере НИОКР, что позволит оказывать содействие развитию высокотехнологичной промышленности, не нарушая требований ВТО в области промышленных субсидий.

Таким образом, использование методов бенчмаркинга является целесообразным как на корпоративном, так и на региональном и федеральном уровнях, позволяет осуществлять системную модернизацию, избегая ошибок, типичных для управления трансформируемыми системами, и используя накопленный в мировой экономике передовой опыт управления.

¹ Цукер В. За картиной будущего // Эксперт - Северо-Запад. 2008. □ 9. С. 20-21.

² Вильде Т. Скованные одной цепью // Эксперт - Северо-Запад. Промышленность России. 2011. Спец. выпуск. С. 12-15.

³ Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>.

⁴ Грузовой авторынок в 2012 году показал рост. URL: <http://www.autostat.ru/news/view/12517>.

Поступила в редакцию 05.10.2012 г.