

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРИЕНТИРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

### STRATEGIC GUIDELINES OF ACTIVITY AUTOMOTIVE INDUSTRY IN RUSSIA

*A. Platko  
E. Nayanov*

#### Annotation

The article is devoted to analytical comparison of planned and actual results of transition of the national automotive industry to the paradigm of sustainable development and adjustment of practical measures aimed at building a balanced economic model, based on a comprehensive assessment of indicators of the quality of the automotive industry.

**Keywords:** sustainable development, balanced development, system management, cognitive modeling.

*Платко Алла Юрьевна*

*Д.э.н., профессор,*

*ФГБОУ ВО "Московский государственный  
лингвистический университет"*

*Наянов Евгений Александрович*

*Ст. преподаватель,*

*ФГБОУ ВО "Московский  
политехнический университет"*

#### Аннотация

Статья посвящена аналитическому сопоставлению планируемых и фактических результатов перехода национальной автомобильной промышленности к парадигме устойчивого развития и корректировке практических мероприятий, ориентированных на построение сбалансированной экономической модели на основе комплексной оценки показателей качества работы автомобильной промышленности.

#### Ключевые слова:

Устойчивое развитие, сбалансированное развитие, системное управление, когнитивное моделирование.

**В**опросы устойчивого развития промышленных отраслей не теряют своей актуальности уже несколько десятилетий. Особенно остро они звучат в периоды спада экономики, когда требуются дополнительные усилия для восстановления всей системы с целью формирования предпосылок для дальнейшего сбалансированного развития отраслей. В такие периоды также требуется перспективная разработка компенсационных мероприятий, ориентированных на воссоздание утраченной ресурсной базы.

При этом стратегические ориентиры, принятые в более благоприятные периоды, не всегда достижимы. Они должны своевременно корректироваться и задавать новые горизонты развития отраслей. По такому принципу должны развиваться, прежде всего, отрасли, обладающие мультипликативным эффектом, в частности автомобильная промышленность. Опираясь на показатели Стратегии развития автомобильной промышленности до 2020 г., планировалось, что перспективный рост доли отрасли составит 2,38 % при среднем приросте ВВП на 4% в год (с 2010 г.). В стоимостном эквиваленте, при расчете по формуле будущей стоимости, значение могло достигнуть 1591,16 млрд. руб. Благодаря расширенному внедрению экологических инноваций, техногенная нагрузка должна поступательно снижаться и сократиться к 2020 г. в 2,5 раза, следовательно, отчисления на защиту окружающей среды должны пропорционально увеличиваться

и достигнуть 4,54 млрд. руб. Объективная необходимость поддержания производства на конкурентном уровне требовала увеличения расходов на технологичность производства на 17–20% и увеличения финансирования до 19,52 млрд. руб. [1]

Но кризис 2014 года внес серьезные коррективы в плановые показатели. Повсеместно наблюдается снижение объемов производства, сокращение финансирования инвестиционных проектов.

Подвергнув анализу статистические данные работы автомобильной промышленности России, авторы пришли к следующему заключению.

За период 1995–2015г.г. функции изменения объема отгруженных товаров собственного производства автомобильной промышленности, затрат на охрану окружающей среды и затрат на технологические инновации формировались на базе данных [2] представленных в табл. 1.

Интерполяция функций по указанным переменным (рисунки 1–3) позволила определить прогнозные значения на предстоящий период до 2020 года. Полученными посредством интерполяции значениями дополнена таблица 1 в диапазоне с 2016–2020г.г. (значения выделены курсивом).

Таблица 1.

Статистические и плановые значения  
деятельности автомобильной промышленности за период 1995-2020 г.г.

Показатель, млрд. руб.	1995	1996	1996	1996	1996	2000
1	2	3	4	5	6	7
Объем отгруженных товаров собственного производства автомобильной промышленности*	41,77	56,21	66,62	65,80	129,33	187,78
Отчисления на охрану окружающей среды**	0,91	1,17	1,22	1,20	1,63	1,21
Затраты на технологические инновации***	-	-	-	1,63	2,15	3,36

\* После 2000 года рассчитано как произведение количества готовой продукции автомобильной промышленности на средние цены за соответствующий вид продукции (автомобили легковые, автомобили грузовые, автобусы, троллейбусы). С 2012 г. увеличение стоимости продукции автомобильной промышленности по заявленным категориям соотнесено с индексами роста цен производителей промышленных товаров.

\*\* До 2000 года рассчитано пропорционально объему производства автомобильной промышленности от общего объема затрат на охрану окружающей среды в машиностроительном производстве. После 2000 года рассчитано пропорционально объему производства автомобильной промышленности от общего объема текущих эксплуатационных затрат на охрану окружающей среды при производстве транспортных средств и оборудования.

\*\*\* После 2000 года рассчитано пропорционально объему производства автомобильной промышленности от общего объема затрат на технологические инновации при производстве транспортных средств и оборудования.

Продолжение таблицы 1.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
239,21	270,96	320,16	419,38	333,16	359,36	499,22	317,54	223,86	533,70
1,41	1,37	1,3	1,55	0,98	1,04	1,42	0,79	0,67	1,26
5,8	7,35	9,03	10,1	6,09	8,53	10,54	5,87	6,18	10,38

Продолжение таблицы 1.

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
934,93	1025,73	1044,74	809,69	584,88	619,74	658,20	716,22	726,09	702,78
1,82	1,93	2,03	1,30	1,09	0,57	1,02	0,98	0,93	1,82
16,27	22,61	32,22	19,85	21,96	16,82	17,13	18,84	16,08	18,87

В результате определения показателей на период до 2020 гг., построена траектория устойчивого (сбалансированного) развития автомобильной промышленности по трем переменным: объему отгруженных товаров (в млрд. руб.) (по оси Z), отчислениям на охрану окружающей среды (в млрд. руб.) (по оси X), затратам на технологические

инновации (в млрд. руб.) (по оси Y) (рис. 4).

Каждая точка траектории соответствует годам анализируемого периода, начиная с 1998 года и заканчивая проектным значением 2020 года. Провалы, которые могут быть представлены с помощью поверхности и постро-



Рисунок 1. - Интерполяция функции "Объем отгруженных товаров собственного производства автомобильной промышленности".



Рисунок 2. - Интерполяция функции "Отчисления на охрану окружающей среды".



Рисунок 3. - Интерполяция функции "Затраты на технологические инновации".

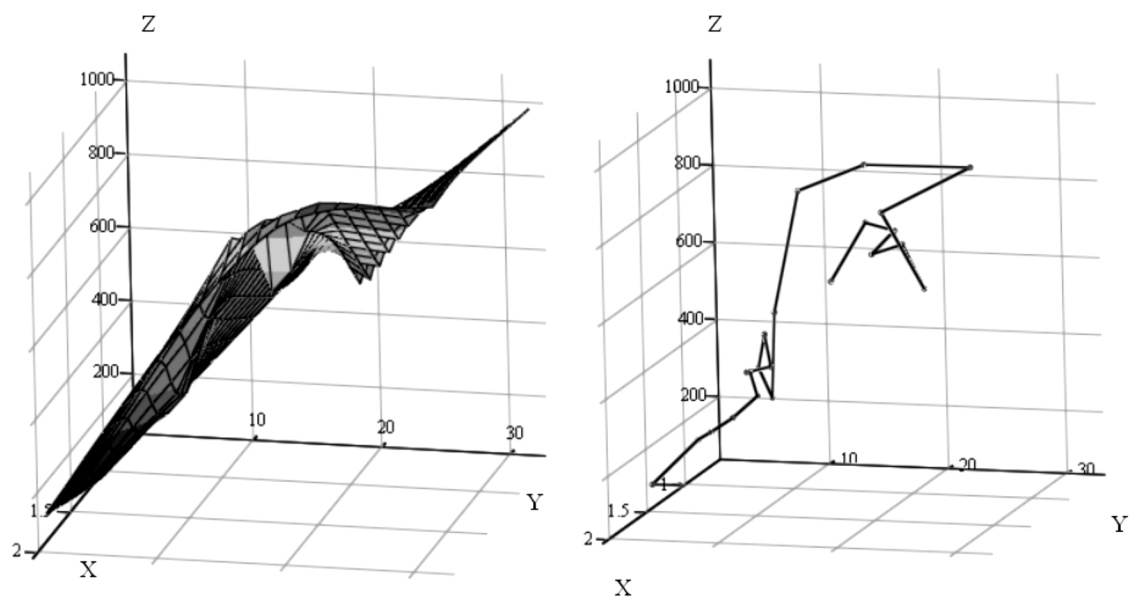


Рисунок 4. - Траектория стратегического развития автомобильной промышленности до 2020 года

ены в Mathcad, должны отождествляться с кризисными периодами. Наиболее заметны и значительны кризисы 2008–2009 гг. и 2014 г.

*Степень отклонения от целевых показателей заданных Стратегией развития автомобильной промышленности до 2020 года по трем рассматриваемым показателям оказывается в диапазоне:*

- ◆ для "объема отгруженных товаров" на уровне – 55,8 %;
- ◆ по отчислениям на охрану окружающей среды – 59,9 %;
- ◆ по затратам на технологические инновации – 3,32 %.

Данный разброс свидетельствует о невозможности достижения намеченных показателей и необходимости пересмотра программы развития автомобильной промышленности.

*Воспринимая данные отклонения как комплекс проблем, следует предложить перечень мероприятий, которые имеют системный характер и позволяют скоординировать работу автомобильной промышленности на глобально уровне, затрагивая региональную составляющую:*

1. Разработать стратегию социально-экономического развития региона.
2. Провести ситуационный анализ динамики потребительских цен и адаптации управленческих решений на региональном уровне к прогнозируемой динамике.
3. Осуществить ситуационный анализ управленческих решений государственной власти для развития региона, отрасли.

4. Разработать региональную политику в области социальной защиты.

5. Разработать региональную политику в области образования, представить ситуационный анализ принимаемых решений.

6. Разработать региональную политику здравоохранения, представить ситуационный анализ принимаемых решений.

7. Осуществить моделирование и ситуационный анализ при разработке политики управления ресурсами региона.

8. Осуществить моделирование и ситуационный анализ согласованности и устойчивости инфраструктуры региона.

9. Осуществить моделирование и ситуационный анализ для разработки политики управления уровнем загрязнения окружающей среды.

10. Осуществить моделирование и ситуационный анализ для разработки политики управления структурой региональной экономики.

Данные мероприятия сформированы исходя из принципов когнитивного моделирования и опираются на создание условий для устойчивого развития совместно с потребителем и формирование пространства социальных бизнес-инноваций, которые, по мнению ряда ученых, составляют единственно возможный путь для качественных преобразований [4].

Таким образом, в настоящей статье проведено изучение трех основных критериев, обеспечивающих предпосылки устойчивого развития [6]. Следует принять во внимание, что исследования в данной области можно

проводить и по большему числу элементов. В этом случае при повышении компетентности оценок, визуализация результатов будет возможна только на плоскости посредством попарного сравнения изучаемых компонентов.

Исходя из вышеизложенного, можно говорить об определении альтернативного способа контроля и оценки устойчивого развития автомобильной промышленности, предполагающего задание функционала оптимального

управления по ряду наиболее значимых показателей и включающего определение фазового положения исследуемого объекта, с целью своевременного оказания управляющего воздействия на объект исследования. Данные мероприятия должны проводиться для корректировки оперативных действий, направленных на достижение результирующих показателей, которые находят отражение в Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года.

ЛИТЕРАТУРА

1. А.Ю. Платко, Е.А. Наянов. Перспективы устойчивого развития российской автомобильной промышленности. //Автомобильная промышленность, –М.: изд. "Машиностроение", № 5, 2014, с. 1–3
2. <http://www.gks.ru/> Федеральная служба государственной статистики (дата обращения 18.12.2016 г)
3. Платко А.Ю., Шкунова Ю.О. Когнитивный подход при критериальной оценке промышленных предприятий в условиях инновационной модели развития. Известия МГТУ "МАМИ" № 2(14), 2012, с. 76–86
4. Кришнан М. С., Прахалад К. К. "Пространство бизнес-инноваций: Создание ценности совместно с потребителем". М.: Альпина Паблишер, 2012.
5. Платко А.Ю. Основы устойчивого развития автомобильной промышленности на базе эколого-экономической оценки инноваций. Монография. – М.: Издательство "Форум", 2013. – 201 с.
6. Платко А.Ю., Дворцова О.В., Наянов Е.А. Комплексный подход к формированию системы управления устойчивого развития при переходе к постиндустриальному обществу. Известия МГТУ "МАМИ" № 1(11), 2011, с. 257–261

© А.Ю. Платко, Е.А. Наянов, ( platko@yandex.ru ), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,

