

НЕОБХОДИМОСТЬ РЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ НА ОСНОВЕ НАУКОЕМКИХ ТЕХНОЛОГИЙ¹

Подборнова Е.С.²

Самарский национальный исследовательский университет имени академика
С.П. Королева, г. Самара.

Ключевые слова: автомобилестроение, индустриализация, инновации, промышленность, кластеры, отрасли, конкуренция, НИОКР, кризис, трансформация.

На современном этапе важнейшей тенденцией экономического развития России является проведение индустриализации промышленного комплекса на основе сочетания инноваций и преемственности, которые в возрастающей мере определяется сложившимся информационным развитием общества, условиями и особенностями включения предприятий, кластеров и отраслей хозяйствования в систему глобальной конкуренции.

Необходимость обоснованных подходов и оценки сложившегося в стране промышленного коллапса, разработка промышленной политики перспективных стратегий экономической политики, которые адекватны условиям вывода промышленного сектора из кризиса, вызывают определенную полемику и дискуссии среди ученых, занимающихся вопросами функционирования и развития промышленного сектора.

В последнее время все чаще звучит термин реиндустриализации промышленности. Одной из точек зрения является такая, что реиндустриализация это возврат к прошлой мощи промышленного сектора, развитие традиционно функционирующих производств, восстановление прошлого промышленного потенциала [1]. Иногда добавляют: на новой основе. Но это добавление особой роли не играет, так как, действительно, восстановление на новой основе, новых технологиях, новой технике для выпуска нового, востребованного на рынке продукта. Отсюда следует, что реиндустриализация – это новая индустриализация на постиндустриальной основе.

В начале 1990-х годов, при реформировании системы планового хозяйства, появился ряд предложений по вопросам реструктуризации экономики страны с конкретными подходами к планированию и стимулированию отдельные промышленных отраслей производства, а также ряд проектов по реструктуризации и конверсии военно- промышленного комплекса страны.

¹Работа выполнена в рамках финансирования гранта РФФИ «Развитие механизмов финансового обеспечения стратегического развития промышленного комплекса Самарской области». Договор № 18-410-630001/18.

²Кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики инноваций Самарского университета.

Затем, в первом десятилетии 2000-х годов появились предложения по структурному маневру в экономике, ставя своей целью изменить структуру действующей экономики, а во втором десятилетии 2000-х годов появилась концепция модернизации.

Здесь нужно отметить тот факт, что какие бы термины не использовались, их результат сводится к тому, что они отражают изменение экономической структуры, изменение системы хозяйствования, в условиях когда ряд отраслей и производств уже не функционируют и не подлежат восстановлению.

Также автор отмечает, что несмотря на наличие вышеизложенных концепций и предложений, ситуация в промышленном секторе не изменилась, как и экономике, в целом. Но, тем не менее, ряд предложений по реструктуризации промышленного сектора страны 1990-х годов до сих пор остается актуальными и в современный период, с небольшой поправкой, что сейчас уже не существует отраслей, подотраслей и видов и производств, которые существовали до 2005 года. С 2005 года Россия перешла на статистический учет по видам деятельности.

В этой связи возникает проблема не только реиндустриализации экономики, а ее полноценной реанимации, т.е. восстановления отдельных видов отраслей и промышленных предприятий, так как их потеря чревата отставанием в экономическом развитии государства и появлением индустриальной зависимости от других стран [3]. Следовательно, по мнению автора, речь должна идти только о реиндустриализации, то есть, в первую очередь, о восстановлении в экономической системе внутренних технологических связей формирующих потребительскую стоимость продукции.

Данным вопросам не уделялось должного внимания. Основное развитие шло в направлении теории постиндустриализма или постиндустриального общества, которая существует в течение последних 50-70 лет. Впервые его ввел в обращении Д.Белл. Данная теория получила свое распространение также и в российской научной сфере. Но если вникать в проблему глубже, то исследования Д.Белла направлены на построение информационного общества и на индустриализацию экономики в целом, а постиндустриализация заключается в восстановлении индустриального развития на старой, «пост-существовавшей» системе.

Реиндустриализация как отдельный вид индустриализации – это одновременно процесс и явление, обладающие общим аспектом развития промышленности, понимаемое как перманентное развитие, включающее в себя периоды подъёма и спада в функционировании производства, выступающие своеобразной адаптивно-восстановительной реакцией промышленного комплекса России на кризис и на трансформацию глобальной хозяйственной конъюнктуры. Термин «реиндустриализация» в западной литературе впервые начал использоваться в 1986 году вместе с термином «деиндустриализация» [4]. Под реиндустриализацией (перевод англ. —reindustrialization) понимается возрождение промышленности путем рекапитализации предприятий промышленного комплекса и внедрения наукоемких технологий.

Рассматривая автомобилестроение, можно отметить, что данная отрасль промышленности, как никогда, нуждается в реиндустриализации, вследствие того, что Россия практически потеряла: Московский и Ижевский заводы по выпуску автомобилей «Москвич», завод имени «Лихачева», Павловский завод по производству автобусов ПАЗ. Часть заводов, такие как: Запорожский завод, Минский автомобилестроительный завод, Уральский автомобильный завод, Кременчугский автомобилестроительный завод, Кутаисский автомобильный завод имени Г. К. Орджоникидзе, Рижский опытный автобусный завод имени XXV съезда КПСС остались на территории других государств после распада Советского Союза. Имеющаяся технологическая база существующей автомобилестроительной промышленности России не отвечает требованиям производства из-за низкого качества выпускаемой продукции.

Вышеприведенные данные наглядно свидетельствуют о том, что промышленность автомобилестроения требует своей реиндустриализации, причем именно реиндустриализации, для восстановления своей былой мощи, которая бы удовлетворяла потребителей.

По своему техническому содержанию реиндустриализация выходит за рамки «восстановительных» мер в автомобилестроительной промышленности, призванных восполнить утраты и дефициты деиндустриализации, которая явилась в России не столько следствием терциаризации (замена вторичного сектора экономики третичным, от лат. *tertia* - «третий») экономики, а сколько итогом и проявлением структурного кризиса и экономической деградации [5]. Она является следствием «перманентной донастройки» всей индустриальной системы, связанной с формированием в ней инновационных отраслей и сегментов, с наукоемкой технологической модернизацией.

Реиндустриализация автомобилестроительной промышленности – это не возврат к прошлому, успешному функционированию промышленного комплекса в полном наборе отраслей, это не восстановление заводов, которые утратили свою значимость, вследствие своей неконкурентоспособности, это новая индустриализация, на наукоемкой основе.

В данном контексте исследований, реиндустриализация автомобилестроительной промышленности России рассматривается не только как восстановление, поддержание и наращивание объемов производства в ранее существовавших отраслях, а также повышение роста (на неизменной технико-технологической базе) в иных (не сырьевых) отраслях национальной экономики, сопутствующих данным отраслям, а как проектирование и формирование принципиально новой конкурентоспособной экономической системы государства, которая обеспечит достаточное количество квалифицированных, а также высококвалифицированных рабочих мест, придаст дополнительный импульс инновационным разработкам и НИОКР, будет содействовать реализации конкурентного потенциала всей экономики страны, создаст необходимые условия для экономической и военно-политической безопасности, проведению политики импортозамещения.

В современный период времени Россия имеет все характерные черты экономики индустриального типа, причем с крупными автомобилестроительными промышленными объектами, производством массовых товаров, которая определяется наличием пространственной локализации регионального устройства. Данная организация экономики предопределила направленность отечественных научных исследований дальнейшего промышленного развития, среди которых выделяют [2]:

- системную реиндустриализацию автомобилестроительной промышленности РФ на основе отказа от существующей экспортно-сырьевой модели развития путем применения современных наукоемких технологий и научных достижений;

- план «Новой Индустриализации», включающий «Концепцию 25X25» (Общероссийская общественная организация «Деловая Россия»);

- проведение неоиндустриализации, за счет создания управляющих компаний консалтингового типа, с участием государственных структур;

- новые разработки научно-исследовательских институтов.

Эти подходы, несомненно, имеют свои достоинства, но, по мнению автора, требуется дальнейший анализ российской концепции реиндустриализации автомобилестроительной промышленности, включающий в себя особенности развития регионов, определяющие функционирование промышленного комплекса.

Организация индустриального развития автомобилестроительной промышленности показывает, что в отечественной экономике до сих пор слабая промышленная база, неспособная потреблять знания и формировать на их основе инновации, а также имеются проблемы развития высокотехнологичных секторов экономики. За период перехода на рыночные рельсы развития, промышленность России утратила не только значительные объемы промышленного производства продукции, но и целые отрасли. Россию нельзя отнести ни к странам, которые специализируются на создании новых знаний и разработке новых, наукоемких технологий, ни к новым индустриальным странам. Преобладание добывающих отраслей промышленности определяет технологическое отставание и застой в сфере высоких технологий.

Формирование нового типа индустриализации автомобилестроительной промышленности, в отличие от ряда других концепций, по мнению автора, определяется тем, что она, признавая особую значимость индустриального фактора в экономике страны, ориентирует все отрасли промышленного производства на их наукоемкое обновление и повышение эффективности деятельности.

Здесь возникает проблема: экономика России в настоящее время устойчиво демонстрирует высокий уровень невосприимчивости к инновационным разработкам. Также в РФ практически отсутствует необходимая промышленная база, которая способна потреблять знания и организовать на их основе инновационные процессы. С учетом этого, в рамках организации

реиндустриализации, приоритетной задачей, как государства, так и промышленного сектора страны, является формирование в России современных инновационно-активных промышленных предприятий, которые обеспечат реальный спрос на новации и будут являться основой для комплексного инновационного развития экономики [1].

В целях выполнения данной задачи необходимо, в первую очередь, обеспечить разработать и внедрить высокотехнологичные и организационно-управленческие инновации в автомобилестроительную промышленность, которые доказали свою эффективность в других странах и отраслях, что позволит перевести отечественное автомобилестроение на качественный новый уровень функционирования [4]. Этот процесс носит название трансфера технологий. Да, на первых этапах реиндустриализации необходимо заимствование новых, хорошо зарекомендовавших себя промышленных и управленческих технологий, для того, чтобы на их основе создать базу для дальнейшего развития отечественных инноваций.

В этих условиях целесообразно определить отраслевые, технологические, территориальные, и прочие приоритеты в автомобилестроительной промышленности, реализация которых в ближайшем будущем, за счет появления мультипликативного эффекта, позволит провести комплексную реиндустриализацию.

Логичными выглядят предложения по направлению инвестиций в те отрасли, которые традиционно в РФ являлись ведущими. Для России это может быть модернизация металлургического, машиностроительного, автомобилестроительных, топливно-энергетического комплексов, а также капитальные вложения в высокие технологии космической отрасли и ВПК. В результате реиндустриализации традиционных отраслей промышленности России, станет возможно возрождение приборостроения, нефтяного и газового машиностроения и других отраслей промышленности, являющихся потребителями продукции данных отраслей. Осуществить подобные преобразования возможно только на новой производственной основе, другими словами – промышленному комплексу необходим новый производственный уклад [3].

В качестве вывода можно отметить, что организационно-экономические направления реиндустриализации промышленного комплекса на должны быть направлены на выполнение стратегических мероприятий деятельности, в соответствие с требованиями, которые предъявляет внутренний рынок с его меняющимися рыночными отношениями, а также всемирный рынок продукции промышленного производства в условиях усиливающейся конкуренции.

Список использованных источников:

1. Ахметов, А.М. К вопросу создания программы интеграции и дорожной карты региональной промышленности / А.М.Ахметов, Н.М.Тюкавкин// Сборник материалов международной научно-практической конференции «Модернизация

промышленных комплексов Поволжья: проблемы, тенденции, механизмы.- Самара.- 2016.- С. 22-26.

2. Тюкавкин, Н.М. Реиндустриализация: новое видение, подходы, практика реализации: монография/Н.М.Тюкавкин, Н.В.Безлепкина, О.А.Невзоров// Изд-во «Самарский университет».-Самара.-2016.-С.172.

3. Тюкавкин, Н.М. Неоиндустриализация промышленности России на основе инноваций/Н.М.Тюкавкин// Сборник материалов X международной научно-практической конференции «Актуальные аспекты современной науки» 2016. С. 86-95.

4. Тюкавкин, Н.М. Методический аппарат анализа и оценки эффективности инновационной деятельности предприятия/ Н.М.Тюкавкин// Интернет-журнал Науковедение.- 2016.- Т. 8. № 1 (32).- С.12.

5. Хмелева, Г.А. Современные методические подходы к оценке инновационного развития регионов/Г.А.Хмелева, Н.М.Тюкавкин// Вестник Самарского муниципального института управления.- 2016.- № 2.- С.18-26.

УПРАВЛЕНИЕ ТАЛАНТАМИ В ГОСТИНИЦЕ КАК ИНСТРУМЕНТ HR БРЕНДИРОВАНИЯ В СФЕРЕ УСЛУГ

Подолян Е.А.¹, Фан-Юнг И.В.²

Филиал Самарского государственного технического университета в г. Новокуйбышевске

Ключевые слова: сфера услуг, туристические услуги, гостиничные услуги, HR-бренд, персонал, управление талантами.

На сегодняшний день главным объектом процессов международной торговли становятся различные виды услуг: деловые, информационные, научные и технические, в сфере строительства и транспорта, в сфере образования, финансовые услуги, туристические. Ведущей тенденцией развития экономики на сегодняшний день становится рост сферы услуг по отношению к другим частям экономики. На сегодняшний день одной из основных характеристик, используемых при отнесении страны к группе развитых стран мира, становится соотношение в ВВП доли сферы услуг, составляющей не менее 60% к остальным его частям.

В США сейчас в сфере услуг сосредоточено примерно 80% всех рабочих мест государства и 74% от объема ВВП страны, в сфере услуг сосредоточено около 40% основных производственных фондов. Сходная тенденция развития

¹Кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и менеджмента филиала Самарского государственного технического университета в г. Новокуйбышевске.

²Кандидат психологических наук, директор «Гостинично-туристской Ассоциации».