

Литература

1. Примаков Евг. 2013: тяжелые проблемы России. – Российская газета, 14.01.2014.
2. Крауч К. Странная не-смерть неолибализма. Пер. англ. – М.: «дело» РАНХиГС, 2012.
3. Медведева С. Соблазн геополитики, ответ Пастухову В. – Новая газета, 3.10.2014.
4. Российская газета, 5.12.2014.
5. Большой экономический словарь. 7-е изд., доп. – М.: Институт новой экономики, 2008, с. 227–228, с. 374, с. 597.
6. Рогов К. Новая доктрина Путина. – Новая газета, 27.02.2013., с. 8.
7. Явлинский Г. Экономика не может пережить такие политические решения – Новая газета, 6.02.2015, с. 7.
8. Веблен Т. Теория праздного класса. Пер. с англ. – М.: Прогресс. 1984, с. 233.
9. Селигмен Б. Основные течения современной экономической мысли. Пер. с англ. – М.: Прогресс, 1968., с. 56.
10. Гайдар Е. Аномалии экономического роста. – М.: Евразия, 1997, с. 210–211.
11. Смирнов К. Самопоедание прогнозов. – Московский комсомолец, 2.02.2015.
12. Зубов М. Причины кризиса – непрофессионализм и корысть. – Московский комсомолец, 30.01.2015.
13. Дмитриев М. – Кризиснаш – Новая газета, 11.02.15.

Роль прямых иностранных инвестиций в развитии автомобильной промышленности Вьетнама

Чан Тху Чанг, Хошгияфех Резаи Моххаммад Али
Университет машиностроения
8 (495) 683-99-30, ttrang@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются сущность прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и их роль в развитии экономики Вьетнама. Выделяются проблемы и перспективы привлечения ПИИ в автомобильную промышленность как с целью улучшения инвестиционного климата, так и активизации процессов модернизации.

Ключевые слова: экономика, автомобильная промышленность, производство автомобилей, инвестор, инновационные развитие, прямые иностранные инвестиции.

Вьетнам – одна из стран социалистического политического устроая, проводящих свои экономические преобразования в направлении повышения эффективности функционирования экономики. Одним из каналов таких изменений является широкое открытие страны для иностранных инвестиций и использование их для развития отечественной экономики.

Прямые иностранные инвестиции (ПИИ) представляют собой важнейшую часть мирового движения капитала. Для Вьетнама они представляют интерес прежде всего потому, что служат фактором модернизации переходной экономики, стимулируют экономический рост и помогают сглаживать объективно существующие экономические и социальные проблемы в период рыночных преобразований.

Приток прямых иностранных инвестиций способствует распространению и адаптации современных научных знаний, техники и технологий, которые в свою очередь повышают технологический уровень и конкурентоспособность производства. ПИИ на современном этапе экономического развития Вьетнама являются одним из источников модернизации, заключающейся в обновлении технологической базы всех ключевых отраслей экономики. Комму-

нистическая партия Вьетнама и его правительство признали необходимость вступления страны в качественно новый период развития с внедрением новых технологических и организационных возможностей привлекаемых ПИИ, обусловленных современными достижениями научно-технического прогресса. Большое внимание уделяется развитию автомобильной промышленности во Вьетнаме [1]. Поскольку автомобильная промышленность является наукоемкой и высокотехнологичной, одна из ведущих отраслей вьетнамской экономики оказывает существенное влияние на решение экономических, социальных, научно-технических проблем страны, на устойчивую работу других отраслей промышленности. По мировым пропорциям 1% роста в автомобильной промышленности дает 1,5% роста ВВП страны в целом. Что касается Вьетнама, то только налоговые поступления в бюджет от деятельности предприятий автомобилестроения оценивается в 2,5–3% от общего объема ВВП [2].

В настоящее время развитие автомобильной промышленности во Вьетнаме позволяет повысить общий уровень научно-технического и экономического развития страны и стимулировать развитие смежных отраслей промышленности, что способствует общенациональному инновационному развитию всей экономики.

Во Вьетнаме производят практически весь спектр автомобилей: легковые, грузовые автомобили, автобусы и специальная техника. Иномарки, произведенные как во Вьетнаме, так и импортированные в страну извне (включая новые и подержанные), успешно конкурируют с отечественными автомобилями, снижая уровень их продаж и создавая определенную угрозу национальному сектору автомобилестроения Вьетнама.

Привлечение в отрасль ПИИ ведущих автомобилестроительных транснациональных корпораций (ТНК) позволяет решать проблемы повышения конкурентоспособности отечественного автомобилестроения. Приход ПИИ в отрасли экономики позволяет привлекать новые знания, передовые технологии, управленческий опыт ТНК. Это способствует ускоренному развитию этих отраслей. Поэтому предприятия вьетнамского автомобилестроения заинтересованы в привлечении в отрасль высокотехнологичных и наукоемких ПИИ и повышении отдачи от этих отраслей экономики.

В основном все предприятия ПИИ, работающие в автомобильной промышленности во Вьетнаме, являются совместными предприятиями в соответствии с официальным документом № 2308/UB-TD от 14-11-1994 «Руководство по производству и сборке автомобилей во Вьетнаме» Государственного комитета по сотрудничеству и инвестициям (SCCI) и Министерства тяжелой промышленности. В этом документе правительство поощряет инвестиции в форме совместного предприятия, потому что совместные предприятия как средство привлечения прямых иностранных инвестиций в автомобильной промышленности наиболее эффективны [3].

В автомобильной промышленности Вьетнама участвуют такие ведущие страны-автопроизводители, как США (Ford), Япония (Honda, Toyota, Mitsubishi, Suzuki, Isuzu), Германия (Mercedes, Daimler Benz, BMW), Франция (Renault), Южная Корея (Daewoo, KIA), Малайзия (Proton), Индонезия (Daihatsu) [4].

В 2012 году общий объем капитальных вложений совместных проектов по производству и сборке автомобилей достиг 432,652 млн долл., что составило 74,9 % уставного капитала (574,729 млн долл.) (таблица 1).

Таблица показывает, что на первый план проекта выходит компания «Тойота Моторс», уровень реализации инвестиционного проекта которой достиг 123,5 %, а также компания MeKong и совместное предприятие Vinastar, уровень инвестиций в которых равен 100 %. Есть также 6 компаний, уровень инвестиций которых находится на высоком уровне. Это такие компании как Вьетнам-Deawoo – 93%, Совместное предприятие Suzuki Вьетнам – 87,8%, ЗАО Ford Вьетнам – 70% и др. Таким образом, есть 7 совместных предприятий, имеющих уровень инвестиций капитала реализации проекта более 50 %.

К сожалению, развитие экономики Вьетнама в последние десятилетия шло в основном за счет перераспределения доходов от сырьевого экспорта, в то время как в промышленно развитых странах это происходило путем фронтальных технологических инноваций. Вот по-

чему автомобилестроительная отрасль оказалась не подготовленной к инновационному развитию в рыночных условиях. Сложившаяся ситуация вынуждает обращаться за поддержкой к иностранному капиталу в форме ПИИ с целью обновления технологического оборудования, расширения модельного ряда, увеличения объема выпуска автомобилей, а главное – повышения качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции.

Таблица 1.

Капитальные вложения компаний с иностранными инвестициями

Название компании	Общий объем инвестиций (млн долл.)		% осуществления (3) = (2)/(1)
	Заявлено при регистрации (1)	Реальное осуществление (2)	
Компания «Тойота Мотор»	89,6	110,627	123,5
Совместное предприятие Vindaco	32	12,914	40,3
ЗАО Ford Вьетнам	102,7	72	70
Совместное предприятие VMC	58	25	43,1
Совместное предприятие Hino Motors Вьетнам	17,03	8,84	51,9
Компания Вьетнам-Deawoo	32,229	30	93
Совместное предприятие Suzuki Вьетнам	34,175	30	87,78
Компания Isuzu Вьетнам	50	23,92	47,84
Совместное предприятие Mercedes-Benz	70	30,356	43,36
Компания MeKong	35,995	35,995	100
Совместное предприятие Vinastar	53	53	100
Итого	574,729	432,652	74,9

Источник: Ассоциация автопроизводителей Вьетнама- VAMA [4].

Хотя Вьетнам добился значительных результатов, но привлечение прямых иностранных инвестиций в автомобильной промышленности во Вьетнаме в последние годы еще имеет недостатки. Среди основных трудностей на пути дальнейшего расширения деловой активности компаний во Вьетнаме зарубежные СМИ указывали на недостаточно полное обеспечение инвестициями акционеров, имеющих долю собственности в акциях вьетнамских компаний, а также неопределенность политики Правительства Вьетнама в отношении путей экономического развития страны. Отмечаются следующие негативные моменты, сдерживающие приток прямых иностранных инвестиций в автомобильной промышленности во Вьетнаме [5, 6]:

- отсутствие достаточного уровня экономической стабильности во Вьетнаме (валютный курс, налоги, дополнительные издержки);
- отсутствие инвестиций в развитие отрасли по производству автомобильных компонентов;
- отсутствие целостной государственной политики привлечения иностранных инвестиций и также слабое информационное обеспечение процесса инвестиции (плохая статистика, недостаточная прозрачность);
- несовершенство вьетнамской налоговой системы;
- сложность прохождения процедур регистрации предприятия и организации его работы из-за высокой степени бюрократизации административных процедур;
- недостаточная активность потенциальных инвесторов и автомобильных компаний.

Все это и определяет отставание отечественной автотехники от современных требований к техническому уровню, безопасности и надежности, экологии и комфорту.

Стратегическое развитие автомобильных компаний на внутренних автомобильных рынках направлено на укрепление и расширение позиций при реализации автомобильной техники за счет повышения ее конкурентоспособности, развития сервисного обслуживания, совершенствования системы продажи [7].

Анализ показывает, что повышение конкурентоспособности автомобильной техники достигается путем:

- применения государственных стандартов, отвечающих международным требованиям;
- проведения институциональных преобразований;
- развития производства высокотехнологичных автомобильных компонентов и материалов;
- совершенствования научно-технического и кадрового обеспечения.

К основным направлениям развития автомобильной промышленности Вьетнама можно отнести:

- реформирование существующих автомобильных комплексов путем их разделения на отдельные виды производств с сохранением технологической специализации по изготовлению агрегатов, узлов, деталей и расширением кооперационных связей;
- организацию широкопрофильных корпоративных холдинговых структур и ассоциаций, что позволит сконцентрировать финансовые, производственные, кадровые и интеллектуальные ресурсы, а также диверсифицировать производство.

Стратегия развития автомобильной промышленности Вьетнама, предложенная Министерством промышленности и торговли, предполагает реструктуризацию автомобильной отрасли, ключевыми элементами которой являются привлечение прямых иностранных инвестиций и организация многочисленных совместных предприятий. Чтобы усилить конкурентоспособность, вьетнамской автомобилестроительной отрасли потребуются решение несколько важнейших задач. В случае успеха это обеспечит конкурентные преимущества автопрома в долгосрочной перспективе [8].

Выводы

Таким образом, для развития автомобильной отрасли и привлечения ПИИ в автомобильную промышленность необходимо:

- решить проблемы отсутствия конкурентоспособной общей базы качественных автокомпонентов, стимулирования строительства заводов по производству автокомпонентов, обеспечения развития уже существующих производств, повышения квалификации уже существующих поставщиков комплектующих;
- совершенствовать методы управления на отечественных предприятиях. Необходимо модернизировать систему менеджмента планирования и маркетинга с помощью иностранных партнеров;
- разработать комплекс методических рекомендаций, позволяющих эффективно привлекать высокотехнологичные и наукоемкие прямые иностранные инвестиции в автомобильную промышленность Вьетнама;
- проводить государственную экспертизу всех крупных инвестиционных проектов в автомобильной промышленности независимо от участия в них государства;
- осуществлять государственную поддержку при создании объединений вьетнамских автопроизводителей для координации действий национальных производителей при продвижении продукции на рынке, повышения эффективности научных разработок с целью унификации всех компонентов, удешевления производства;
- повысить эффективность национальной инновационной системы и инновационной экономики Вьетнама.

Литература

1. Коммунистическая партия Вьетнама: Документы национального XI конгресса. – Ханой, 2011.
2. Состояние и тенденции вьетнамской автомобильной промышленности: электронный ресурс // Вьетнам – иностранные инвестиции. Ханой 12/2011.
3. Направления развития экспортных рынков Вьетнама. Министерство планирования и инвестиций. Ханой, 2010.
4. . Ассоциация автопроизводителей Вьетнама – VAMA. Отчет по производству автомобилей во Вьетнаме 2008 – 2013 гг.
5. . Нгуен Чонг Хай. Автомобильная промышленность Вьетнама – вызовы, преимущества и перспективы развития // Коммунистическая газета. – 2010. № 836.
6. Чыонг Доан. Влияние иностранных инвестиций на экономическое развитие Вьетнама // Отчет на конференции «Инвестиции в устойчивое развитие бизнеса и общества». 2012.
7. . Министерство промышленности и торговли СРВ «Стратегия развития автомобильной промышленности Вьетнама на период до 2020 года».
8. . Фан Хыу Тхань. Привлечение и эффективного использования прямых иностранных инвестиций в автомобильной промышленности // Экономика и прогнозирование. 2013. № 302. – С. 46–59.

О необходимости контроллинга времени на промышленных предприятиях

Шипилова К.В.

Университет машиностроения

Аннотация. В статье рассмотрена необходимость введения учета временных затрат на промышленных предприятиях как инструмента эффективной организации производства. Предложена модель взаимодействия концепций контроллинга, быстро реагирующего производства и производства мирового класса.

Ключевые слова: контроллинг, быстро реагирующее производство, производство мирового класса

На сегодняшний день отечественные производители вынуждены функционировать в новых условиях, конкурируя со множеством игроков глобального рынка.

Для успешного функционирования предприятия в современных условиях необходимы новые методы эффективной организации производства. В условиях быстроменяющихся экономических процессов, ограниченного доступа к финансовым ресурсам актуален вопрос повышения эффективности управления ресурсами, имеющимися в распоряжении предприятия.

На промышленных предприятиях, как правило, ведется учет затрат на трудовые, финансовые, материальные ресурсы, но не уделяется должного внимания учету временных затрат. Проблема эффективного управления временем актуальна в современных условиях в силу воздействия быстроменяющихся микро- и макрофакторов функционирования предприятия.

Вследствие этого наблюдается повышенный интерес к такой концепции, как контроллинг, позволяющей эффективно управлять организацией.

Вопросы теории и практики внедрения контроллинга в достаточной мере освещены в зарубежной экономической литературе, данному вопросу посвящены многочисленные исследования.

Под «контроллингом» чаще всего понимают систему управления, концепцию менеджмента, инструмент управления, синтез планирования учета и контроля, направление экономической работы. Больше внимание здесь уделяется контролю за материальными, финансовыми ресурсами. В исследованиях по вопросу контроллинга не уделяется должного внима-