

**Литература**

1. Косаренко Н.Н. Трудовое право: курс лекций / Н.Н. Косаренко. – М.: Волтерс Клувер, 2010
2. Крекова М.М. Методологические особенности философско – экономического анализа управления человеческими ресурсами / Вестник АСКОР №1, М., 2012
3. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - 6-е изд., пере-раб. и доп. - М. : ИНФРА-М, 2011

**Конкурентоспособность российского автопрома**

Бутусов И.Ю., Бородачева Л.В.

*Университет машиностроения,*

*Гуманитарно-экономический институт им. В.С. Черномырдина,*

*кафедра «Менеджмент»,*

Задорнова Н.А.

*Университет машиностроения,*

*Гуманитарно-экономический институт им. В.С. Черномырдина*

*кафедра «Экономика и организация производства»,*

*г. Москва, Россия*

*lyubov.borodacheva@mail.ru, +7 (910) 460-82-37*

*Аннотация.* В написанной статье, рассказывается об основных аспектах конкуренции и конкурентоспособности. Считаю эту тему наиболее интересной для современного общества, ведь современный рынок невозможен без конкуренции и, соответственно, для получения прибыли от производства своей продукции необходимо ее выдерживать.

*Ключевые слова:* конкуренция, конкурентоспособность, рынок, организация, товар.

Автомобильная промышленность в России – важная отрасль отечественного машиностроения, она способна оказывать определяющее воздействие на уровень экономического развития нашей Родины. Доля автопрома в основном макроэкономическом показателе страны (валовом внутреннем продукте) составляет, по разным оценкам, от 0,9 до 1,7%, а это примерно 150 млрд рублей[1].

Например, крупный город на берегу Камы – Набережные Челны напрямую зависит от производства собственной продукции. В 1976 году там начал работу завод КамАЗ -крупный производитель грузовых автомобилей, а в последствие автобусов, тракторов и другой автомобильной промышленности, в том числе, оборонной направленности. За последние полвека город стал настолько зависим от завода (80 % населения города так или иначе связаны с КамАЗом), что в случае прекращения работы может повторить историю американского Детройта.

Автомобильная промышленность Детройта пострадала из-за глобальной конкуренции, что привело к снижению заработной платы работникам предприятия, безработицы и оттоку жителей из города. Сейчас в Детройте один из высочайших уровней преступности в США. Значительные области города брошены людьми. Банкротство Детройта в 2013 стало самым масштабным муниципальным банкротством в американской истории[2].

Чтобы наши города, в которых автомобильные предприятия являются градообразующими, не повторили историю банкротства города, находящегося по ту сторону океана, а так же отечественный автопром приносил прибыль и помогал нашей стране развиваться, нам необходимо в кратчайшие сроки сделать свою продукцию конкурентоспособной на мировом рынке.

Основные типы предприятий, занимающихся производством автомобилей в России на сегодняшний день:

1) Традиционные российские производители. К таким организациям относятся хорошо известные во всем мире бренды, такие как ОАО «АВТОВАЗ», «ГАЗ», «КАМАЗ» и др. Это те предприятия, продукция которых заполняла чуть ли не весь автопарк Советского Союза. Техника, проверенная годами, пользуется спросом у консервативных потребителей. К сожалению, такие предприятия довольно часто имеют изношенную производственно-технологическую базу, ограниченную инвестициями. В трудные для страны времена отечественный автопром ушел для России на второй план. Предприятия перестали получать экономическую поддержку в должном объеме [3].

2) Российские сборочные предприятия. Ситуация на этом рынке выглядит немного лучше. Здесь мы имеем наличие относительно современных технологий и гибкость производства.

3) Зарубежные производители. Благодаря партнёрским соглашениям с зарубежными компаниями на территории России производятся автомобили практически всех основных международных марок. Это решает проблему потребительского характера - россияне могут покупать «иномарки» намного дешевле, чем импортированные автомобили из Западной Европы, Японии или США. Понижение стоимости стало возможно благодаря экономии на транспортировке, логистике, низкие пошлины на импорт запчастей. Однако, это не решает системные проблемы отечественного автопрома: отсутствие новых разработок, низкая производительность труда и недостаточное развитие рынка комплектующих.

Очевидно, что для получения прибыли от своего производства надо быть конкурентоспособными на мировом рынке сбыта. Как это можно сделать?

1. В результате санкций, которые применили западные страны в отношении России, наш рубль ослаб по отношению к американскому доллару. Подешевевший рубль должен позволить отечественным производителям быть более конкурентоспособными на международном рынке. Например, на среднеазиатском рынке присутствуют практически все мировые автомобильные бренды, и, Россия имеет шанс побороться за существенную долю на нем. За счет разницы валютных курсов местные дилеры получают дополнительную прибыль, поэтому им выгодно продавать автомобили из России [4].

2. Следует увеличить экспорт в «дружественные» нам страны БРИКС. Бразилия, Индия и ЮАР не являются лидерами мирового автопрома, поэтому стоит попробовать развернуть свою продукцию на их автомобильном рынке. За счет размещения локализованных производств можно сэкономить на транспортировке и оформлении автомобиля.

3. Внедрение новых технологий и активная роль государства в перспективных разработках, путем вливания денежных средств в необходимом объеме не только в само производство, но и в инжиниринговые компании, высшие учебные заведения для подготовки профессиональных кадров с последующим трудоустройством в данную отрасль.

### **Вывод**

В заключение следует обратить внимание, что необходимо серьезно подойти к проблемам Российского автопрома и принимать меры, которые в дальнейшем позволят отечественным автомобилям выйти на международный рынок.

### **Литература**

1. Аленина Е.Э., Пасхина А.В. Бизнес-процессы на предприятиях автомобильной промышленности России: оценка эффективности и проблемы управления // Известия Московского государственного технического университета МАМИ. 2013. Т. 1. № 4 (18). С. 231-236.
2. Бизнес-портал «RosInvest» [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://rosinvest.com/page/pomozhet-li-eksport-rossijskomu-avtopromu> (Дата обращения: 15.11.2015 г.)

3. Газета Известия [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://izvestia.ru/news/583009>(Дата обращения: 15.11.2015 г.).
4. Гранкина В.Л. Возможные направления развития российской автомобильной промышленности // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. 2014. № 10. С. 165-170.
5. Гранкина В.Л., Карбышева Р.Н. Основные меры государственного регулирования конкуренции в области автомобилестроения // Проблемы современной экономики (Новосибирск). 2013. № 16. С. 45-49.
6. Дякин Б.Г., Аленина Е.Э., Зюлина В.В. Современные тенденции и состояние рынка компонентов // Автомобильная промышленность. 2012. № 5. С. 37-40.
7. Кузнецов В.А., Аленина Е.Э., Зюлина В.В. Проблемы и перспективы локализации иномарок // Известия Московского государственного технического университета МАМИ. 2012. Т. 3. № 2. С. 89-93.
8. Редин Д.В. Возможности прогнозирования динамики рынка легковых автомобилей исходя из социально-экономических факторов // Известия Московского государственного технического университета МАМИ. 2014. Т. 5. № 2 (20). С. 28-31.
9. Широкова Л.В., Астафьева И.А. Особенности развития инновационной деятельности российских автомобилестроительных компаний в современных условиях // Известия Московского государственного технического университета МАМИ. 2013. Т. 5. № 1 (15). С. 91-95.
10. Электронная библиотека [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http://www.e-reading.by/chapter.php/127766/124/Maksakovskiii\\_-\\_Geograficheskaya\\_kartina\\_mira\\_Posobie\\_dlya\\_vuzov\\_Kn.\\_II\\_Regional'naya\\_harakteristika\\_mira.html](http://www.e-reading.by/chapter.php/127766/124/Maksakovskiii_-_Geograficheskaya_kartina_mira_Posobie_dlya_vuzov_Kn._II_Regional'naya_harakteristika_mira.html) (Дата обращения: 15.11.2015 г.).

### **Оценка состояния инновационной деятельности субъектов Северо-Западного федерального округа РФ**

Морева Ю.Б., Широкова Л.В., к.э.н., доцент  
Университет машиностроения,  
Гуманитарно-экономический институт им. В.С. Черномырдина,  
кафедра «Менеджмент»,  
г. Москва, Россия  
[i.moreva27@mail.ru](mailto:i.moreva27@mail.ru); 89857989429

*Аннотация.* В статье анализируется состояние инновационной деятельности регионов Северо-Западного федерального округа, рассматриваются проблемы экономической трансформации и причины, тормозящие инновационные процессы. В статье приведены рекомендации по обеспечению поддержки инновационной деятельности на территориях регионов Северо-Западного федерального округа.

*Ключевые слова:* инновационная деятельность регионов, социально-экономические условия инновационной деятельности, инновационная политика, научно-технический потенциал, регионы-лидеры, регионы-аутсайдеры.

Стратегией инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года [5] предусмотрено формирование и развитие прочной национальной инновационной системы страны, причем на основе последовательного перехода инновационной политики с национального уровня к региональному. Логика такого подхода очевидна, т.к. управлять инновационными системами на национальном уровне достаточно сложно, тем более в России с ее необъятными масштабами и разнообразными природно-климатическими и социально-экономическими условиями.