

2. Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Оценка эффективности инвестиционных проектов, Дело, М., 1998г.
3. Каменских Н.А. Практические аспекты реализации государственно-частного партнёрства на примере Восточного Подмосковья. Инновационное развитие социально-экономических систем: условия, результаты и возможности: Материалы III международной научно-практической конференции. Орехово-Зуево 31 марта - 1 апреля 2015 г. Научное издание. - Орехово-Зуево, МГОГИ. 2015. С.123-128 ISBN 978-5-87471-182-185.
4. Каменских Н.А. Совершенствование механизма защиты предпринимательства на муниципальном уровне. Права и свободы человека и гражданина: теоретические аспекты и юридическая практика материалы ежегодной Международной научной конференции памяти профессора Феликса Михайловича Рудинского. Издательство: Общество с ограниченной ответственностью. Издательство «Концепция» (Рязань). 2015. С. 375-377.
5. Сендеров В.Л., Ширяев Д.В. Теоретические аспекты применения инновационных технологий в учебном процессе // Международный научно-исследовательский журнал. 2015. № 2-3 (33). С.88-92
6. Lavitskaya M.I., Pevtsova E.A., Alenina E.E., Rudenko L.G., Gafurova A.Y., Kaptelinina E.A., Kiselev S.V. The approaches evolution to the local governments activity efficiency assessment Journal of Sustainable Development. 2015. Т. 8. № 6. С. 51-59

**Повышение эффективности стратегического управления
конкурентоспособностью российских инновационных автомобилей с учетом
фактора целевого импортозамещения**

Невелев В.А., к.э.н., доцент
*Негосударственное образовательное частное учреждение
«Институт мировой экономики»,
Кошель И. С.
Университет машиностроения,
Гуманитарно-экономический институт им. В.С. Черномырдина,
Кафедра «Менеджмент»,
г. Москва, Россия
belenus@yandex.ru, +7 903 521-96-05*

Аннотация. Разработана целевая концепция повышения эффективности стратегического управления конкурентоспособностью отечественных инновационных автомобилей в условиях экономических санкций стран Запада по отношению к России. Предложен алгоритм принятия решений проблемы повышения эффективности стратегического управления национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей с учетом целевого импортозамещения.

Ключевые слова: повышение эффективности стратегического управления, национальная конкурентоспособность, инновационные автомобили, алгоритм, целевое импортозамещение.

В условиях экономических санкций стран Запада по отношению к России возрастают роль и значение принятия решений проблемы повышения эффективности стратегического управления конкурентоспособностью отечественных инновационных автомобилей с учетом фактора целевого импортозамещения. В связи с данной целевой установкой представляется необходимым разработать мероприятия по реализации государственной программы импортозамещения, прежде всего по вопросам стратегического менеджмента производства и экспорта российских высокотехнологичных автомобилей. В этой программе, в частности, обращалось особое внимание на указание Президента Российской Федерации В.В. Путина в

Послании Федеральному Собранию РФ 4 декабря 2014 года – «создать новые технологии и конкурентную продукцию» [10, 2014, с.1]. Премьер-министр России Д.А. Медведев в статье «Новая реальность: Россия и глобальные вызовы», конкретизируя данную целевую установку, отмечал, что «лучшее импортозамещение – это производство отечественной продукции, конкурентоспособной как внутри страны, так и на внешних рынках» [6, 2015, с5].

Реализация вышеуказанной политики предусматривает разработку авторами алгоритма поэтапного процесса повышения эффективности стратегического управления национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения с учетом предложений Е.П. Голубкова по формированию «дерева мероприятий» [2, 1982, с.52-57].

Первая этап – обоснование среднегодового уровня стратегического управления национальным качеством инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения с учетом рекомендаций Г.Г. Азгальдова и Т.Н. Берёзы [1, 2009, с. 106-110], В.В. Ивантера и Н.И. Комкова [4, 2007, с. 5, 14-17], а также О.В. Почукаевой [9, 2012, с. 64-67] по следующей формуле:

$$\overline{Q_{mSia}^t} = \frac{\sum_{ma=1}^n \overline{q_{ma}^t} i_{ma}^t (E_{ma}^t - J_{ma}^t)}{V_{ma}^t} = \frac{\sum_{ma=1}^n \overline{q_{mia}^t} (E_{mia}^t - J_{mia}^t)}{V_{ma}^t}, (1)$$

где: $\overline{Q_{mSia}^t}$ – среднегодовой уровень стратегического управления национальным качеством инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения на t-ый год, усл. ед.;

$\overline{q_{ma}^t}$ – среднегодовой уровень стратегического управления национальным качеством одного отечественного автомобиля в t-ом году, усл. ед.;

n_a^t – численность парка отечественных автомобилей в стране на t-ый год, ед.;

i_{ma}^t – уровень стратегического управления инновационностью производства автомобилей в стране на t-ый год, коэфф.;

E_{ma}^t – уровень стратегического управления экспортными поставками из страны отечественных автомобилей в t-ом году, тыс. шт.;

J_{ma}^t – уровень стратегического управления импортными поставками в страну зарубежных автомобилей в t-ом году, тыс. шт.;

V_{ma}^t – уровень стратегического управления производством отечественных автомобилей в t-ом году, тыс. шт.;

$\overline{q_{mia}^t}$ – среднегодовой уровень стратегического управления качеством одного инновационного отечественного автомобиля в t-ом году, усл. ед.;

n_{ia}^t – численность парка отечественных инновационных автомобилей в стране на t-ый год, ед.;

E_{mia}^t – уровень стратегического управления экспортными поставками из страны инновационных отечественных автомобилей в t-ом году, тыс. шт.;

J_{mia}^t – уровень стратегического управления импортными поставками в страну инновационных зарубежных автомобилей в t-ом году, тыс. шт.

Вторая этап – обоснование среднегодового уровня стратегического управления ценами отечественных инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения с учетом рекомендаций И.В. Липсица [5, 2014, с. 212-217] по следующей формуле:

$$\overline{p_{mSia}^t} = \frac{\sum_{ma=1}^n \overline{p_{ma}^t} i_{ma}^t (E_{ma}^t - J_{ma}^t)}{V_{ma}^t} = \frac{\sum_{ma=1}^n \overline{p_{mia}^t} (E_{mia}^t - J_{mia}^t)}{V_{ma}^t}, (2)$$

где: $\overline{p_{mSia}^t}$ – среднегодовой уровень стратегического управления ценами отечественных инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения на t-ый год, тыс. долл. США (в сопоставимых ценах);

$\overline{p_{ma}^t}$ – среднегодовой уровень стратегического управления ценой одного отечественного автомобиля в t-ом году, тыс. долл. США (в сопоставимых ценах);

$\overline{p_{mia}^t}$ – среднегодовой уровень стратегической управления ценой одного инновационного отечественного автомобиля в t-ом году, тыс. долл. США (в сопоставимых ценах).

Третья этап – обоснование среднегодового уровня стратегического управления национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения с учетом рекомендаций Г.П. Сорокиной [11, 2005, с. 252] по следующей формуле:

$$\overline{C_{mSia}^t} = \frac{\overline{Q_{mSia}^t}}{\overline{P_{mSia}^t}} = \frac{\sum_{ma=1}^n \overline{q_{ma}^t} (E_{ma}^t - J_{ma}^t)}{V_{ma}^t} : \frac{\sum_{ma=1}^n \overline{p_{ma}^t} (E_{ma}^t - J_{ma}^t)}{V_{ma}^t} = \frac{\sum_{ma=1}^n \overline{q_{mia}^t}}{\sum_{ma=1}^n \overline{p_{mia}^t}}, \quad (3)$$

где: $\overline{C_{mSia}^t}$ – среднегодовой уровень стратегического управления конкурентоспособностью отечественных инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения, усл. ед./тыс. долл. США (в сопоставимых ценах).

Четвертый этап – обоснование годового уровня повышения эффективности стратегического управления национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения с учетом рекомендаций В.П. Грузинова и И.А. Астафьевой [3, 2012, с. 2-7] по следующей формуле:

$$e_{mSia}^t = \frac{(Pr)_{mSia}^t \overline{C_{mSia}^t}}{(Ex)_{mSia}^t} = \frac{(Pr)_{mSia}^t \sum_{ma=1}^n \overline{q_{mia}^t}}{(ExPr)_{mSia}^t \sum_{ma=1}^n \overline{p_{mia}^t}}, \quad (4)$$

где: e_{mSia}^t – уровень повышения эффективности стратегического управления национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения, коэфф.;

$(Pr)_{mSia}^t$ – прибыль от реализации стратегического управления национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения, тыс. долл. США (в сопоставимых ценах) ;

$(Ex)_{mSia}^t$ – уровень затрат на стратегическое управление национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения, тыс. долл. США (в сопоставимых ценах).

Вышеприведенный алгоритм был частично апробирован в ЦЭМИ РАН на Шестнадцатом всероссийском симпозиуме «Стратегическое планирование и развитие предприятий» [7, 2015, с. 140-142], а также в Университете машиностроения на третьей Международной научно-практической конференции кафедры "Менеджмент" памяти заслуженного деятеля науки Российской Федерации В.И. Кравцовой [8, 2014, с. 205-210]. Данный алгоритм также может быть использован при разработке Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2030 года.

Выводы

Обоснована необходимость разработки алгоритма принятия решений проблемы повышения эффективности стратегического управления национальной конкурентоспособностью инновационных автомобилей в условиях целевого импортозамещения.

Сформировано «дерево мероприятий» поэтапного обоснования среднегодового уровня стратегического управления качеством, ценами, конкурентоспособностью инновационных отечественных автомобилей и повышения эффективности этого менеджмента с учетом фактора целевого импортозамещения.

Сформулированы предложения по использованию данного алгоритма в практике стратегического управления развитием автомобильной промышленности Российской Федерации.

Литература

1. Азгальдов Г.Г., Берёза Т.Н. Деревья свойств в оценке качества продукции. Часть II/Препринт #WP/2009/265.- М.: ЦЭМИ РАН, 2009. – 128 с.
2. Голубков Е.П. Использование системного анализа в принятии плановых решений. – М.: Экономика, 1982. – 160 с.
3. Грузинов В.П., Астафьева И.А. Эффективность управления промышленными предприятиями: теоретический аспект // Автомобильная промышленность, 2012, №8. -С. 2-7.
4. Ивантер В.В., Комков Н.И. Перспективы и условия инновационно-технологического развития экономики России//Проблемы прогнозирования, №3(102), 2007. – С.3-20.
5. Липсиц И.В. Ценообразование. – М.: Юрайт, 2014. – 376 с. – Серия: Учебники НИУ ВШЭ
6. Медведев Д.А. Новая реальность: Россия и глобальные вызовы//Российская газета, №214 (6785), 24 сентября 2015 года. – С.1, 4-5.
7. Невелев В.А. Региональные проблемы системного стратегического планирования инновационной активности и конкурентоспособности автотранспортного комплекса России. В сб.: Стратегическое планирование и развитие предприятий. Под ред. Г.Б. Клейнера. – М.: ЦЭМИ РАН, 2015. – С.140-142.
8. Невелев В.А., Кошель И.С. Конкурентная количественная оценка импортозамещения инновационной автомобильной техники в стратегическом плане. В сб.: Экономические аспекты развития российской индустрии в условиях глобализации. 5/2015, том1/Материалы международной научно-практической конференции кафедры «Экономики и организации производства», Университет машиностроения. – М.: ТрансЛит, 2015. – С.183-186.
9. Почукаева О.В. Инновационно-технологическое развитие машиностроения. – М.: МАКС Пресс, 2012. – 472 с.
10. Путин В.В. Послание Президента Российской Федерации Федеральному собранию 4 декабря 2014 года//Российская газета, №278 (6550), 5 декабря 2014 г. – С. 1-4.
11. Сорокина Г.П. Конкурентоспособность в автомобильной промышленности. В кн.: От инноваций и технопарков до конкурентоспособности предприятий/Под науч.ред. В.И. Кравцовой. – М.: ИПЦ «Глобус», 2005. – С.206-263.

К вопросу о содержании инновационной деятельности предприятий промышленности

Цогоев В.Г., д.э.н., профессор
 Университет машиностроения,
 Гуманитарно-экономический институт им. В.С. Черномырдина
 кафедра «Менеджмент»
 г. Москва, Россия
 asp_sp@mail.ru

Аленин И.А.
 кафедра «Экономика и организация производства»
 Университет машиностроения,
 Гуманитарно-экономический институт им. В.С. Черномырдина,
 г. Москва, Россия
 alenin-ia@mail.ru, +7(964)571-22-28

Аннотация. В статье дано определение инновационной деятельности предприятия промышленности и представлен состав ее элементов.

Ключевые слова: инновационная деятельность предприятия промышленности; персонал, осуществляющий инновационную деятельность.