

Статистика, 1980. 400 с.

2. Селезнева Н.Н., Ионова А.Ф. Финансовый анализ. Управление финансами: Учебное пособие для вузов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005. 639 с.
3. Харман Г. Современный факторный анализ. / Пер. с англ. М.: Финансы и статистика, 1992. 585 с.
4. Экономический анализ в торговле. Учебное пособие. / Под ред. М.И. Баканова. М.: Финансы и статистика, 2004. 400с.
5. Павельев В.П., Дергачева Н.А., Титова О.Н. Системный анализ в управлении предприятием. Бухгалтерский учет как средство моделирования производственно-финансовой деятельности предприятия. Сборник научных трудов 13-й Международной научно-практической конференции «Системный анализ в проектировании и управлении», Ч 1, СПб.: СПбГПУ, 2009.

Латентный период кризиса – ключевая фаза промышленного цикла

Ларина Е.В.

Университет машиностроения
(495) 228-48-79, доб. 1405

Аннотация. В работе проводится анализ различных фаз промышленных циклов производства продукции автотракторной отрасли машиностроения с использованием производных изменения выпуска в качестве показателей динамики процесса и выделением латентного периода кризиса как ключевой фазы цикла.

Ключевые слова: машиностроение, промышленные циклы, автотракторная отрасль, производство, фазы цикла, автомобили, тракторы, кризис.

После продолжительной фазы стагнации автомобильной промышленности, начавшейся сразу после кризиса 90 – х годов, в самом начале наступившего века появились первые признаки ее оживления, которая постепенно переросла в фазу устойчивого подъема производства автомобилей (рисунок 1). Однако эта фаза продлилась недолго и в 2008 году в результате очередного финансового кризиса, переросшего в экономический кризис, производство автомобильной техники вновь упало и по сей день находится в состоянии высокой степени нестабильности. Что же касается тракторной промышленности, то процесс ее стагнации затянулся на долгих 15 лет.

Сырьевая направленность макроэкономической стратегии не дала ощутимых положительных сдвигов в развитии экономики и в то же время отрицательно сказалась на состоянии реального сектора экономики. Упущен период в два десятилетия, в течение которого не было принято никаких кардинальных мер по стабилизации таких ведущих отраслей экономики, как тракторная и автомобильная промышленность.

В этот период появились более чем странные указания в образовательных структурах - использовать литературу и научные источники, изданные не более чем 5 лет назад. Известно, что в медицине существует «История болезни», где фиксируются показатели не только больного, но и болезни родителей и прародителей, дающих возможность установить правильный диагноз, способствующий эффективному лечению больного, используя медицинские показатели нескольких десятилетий. Используем этот метод для исследования экономических процессов.

В качестве объекта исследования в экономике может быть принят промышленный цикл, включающий следующие фазы: оживление, подъем, латентный период кризиса, кризис и стагнация. Материалы по промышленным циклам широко представлены в работе [1], а по концепции развития промышленных кластеров – в работе [2].

Кризис 90 – х годов входил в промышленный цикл, длившийся с начала 60 – х годов до

начала 2000 – х годов. Поэтому ограничение использования в качестве источника научной литературы со сроком давности опубликования искусственно лишает возможности установить причинно-следственные связи между экономическими процессами. Это явилось одним из факторов слабой изученности причин кризиса 90 – х годов и отсутствия эффективных инструментов борьбы с наступившим в 2008 году финансово-экономическим кризисом. Мало того, несмотря на появление симптомов наступающего кризиса, издается известный федеральный закон развития экономики, в основу которого был положен оптимистический вариант развития макроэкономических показателей.

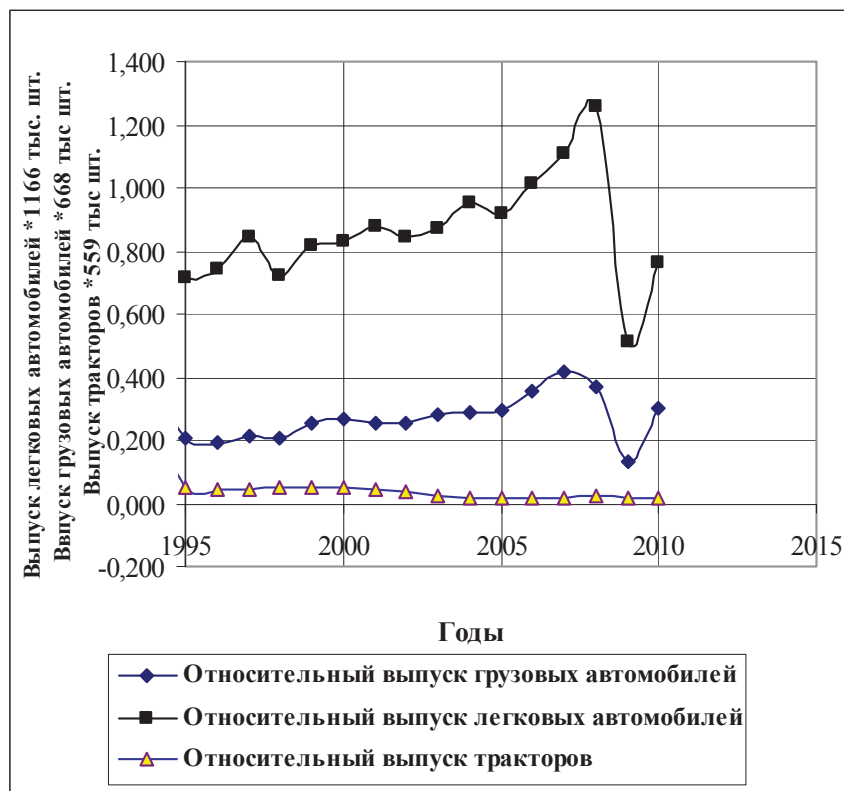


Рисунок 1. Производство тракторов, легковых и грузовых автомобилей в период с 1995 по 2010 гг.

Глубокое изучение кризисных явлений в совокупности с промышленным циклом дает возможность не только диагностировать объект исследования, но и разработать соответствующие антикризисные мероприятия.

Диагностирование состояния объекта позволяет установить тенденции изменения его показателей и спрогнозировать ситуацию, по крайней мере, на краткосрочный период развития событий.

Рассмотрим в качестве иллюстрации три начальные фазы (период с 1965 г. по 1987 г.) промышленного цикла 1965 – 2000 годов (рисунок 2).

В целом производство автомобилей в СССР за период с 1965 г. по 1987 г. носило возрастающий характер с максимальной производительностью в 1987 году, которая составила 2102331 автомобилей в год (рисунок 2).

За период, охватывающий всего лишь 7 лет (с 1965 г. по 1972 г.) производство автомобилей удвоились, а к 1976 году – утроилось. Высокие темпы роста производства автомобилей связаны с вводом двух крупнейших заводов– АвтоВАЗа и КамАЗа.

Одновременно с выпуском автомобилей заводы производят двигатели, прицепы, электрооборудование и т.д. Кроме того, создаются специализированные заводы по производству моторов: Заволжский, Омский, Тюменский, Уфимский, Ярославский, поставляющие свою

продукцию по кооперации нескольким автомобильным заводам.

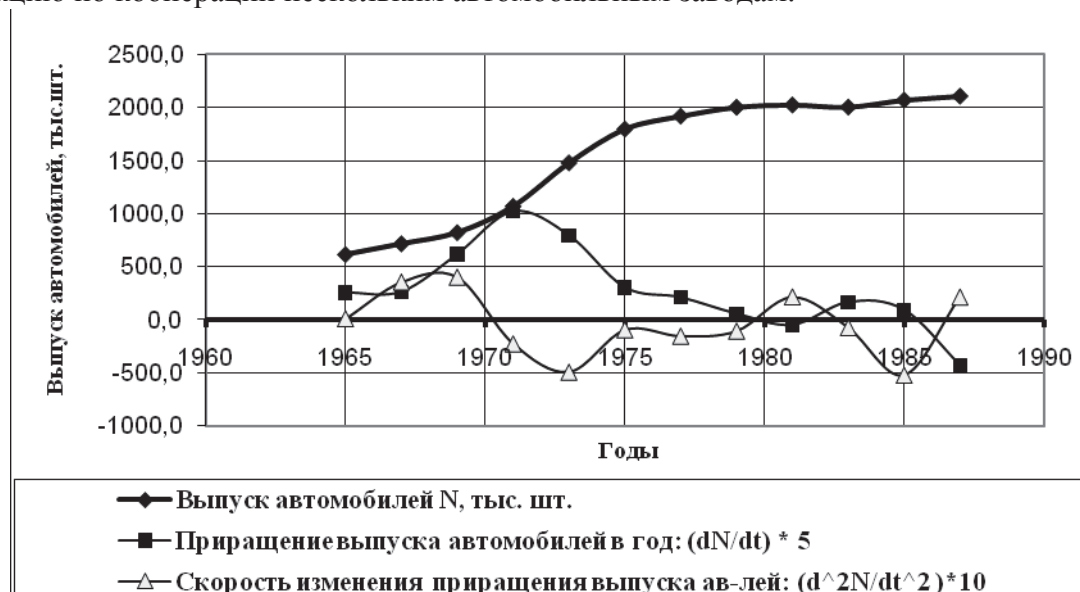


Рисунок 2. Суммарное производство легковых и грузовых автомобилей в период с 1965 г. по 1987 гг.

Создаются специализированные центры по производству определенных видов транспортных средств, например, в России концентрируются заводы по выпуску комплектующих изделий; на Украине производятся городские и междугородные автобусы, многоцелевые автомобили, малолитражные автомобили, лесовозы, автопогрузчики; в Беларуси производятся тяжелые карьерные самосвалы, магистральные автопоезда, тяжелые самосвалы; в Молдавии производились полуприцепы-рефрижераторы, большегрузные автомобили 11,5 и 22 т., и т.д.

Автомобилестроительная отрасль включала около 3% производственных мощностей всей промышленности СССР. Она развивалась динамично, была одной из ведущих отраслей народного хозяйства и обеспечивала непосредственно в самой отрасли работу 3,5 % занятых работников, а с учетом занятых в других отраслях этот показатель достигал 20 % от занятых в промышленности.

В период бурного развития отечественного автостроения организуются крупные производственные объединения, включающие, как правило, крупный головной завод и группы заводов-сателлитов. С целью коренного улучшения качества автомобильной техники в объединениях "АвтоВАЗ", "ГАЗ", "КамАЗ", "УАЗ" и других были созданы научно-технические центры, координирующие конструкторско-технологические, исследовательские подразделения, опытно-промышленные и экспериментальные базы. Одновременно эти центры осуществляли разработку и доведение до постановки ежегодно на производство одной перспективной базовой модели и как минимум двух ее модификаций.

Если рассматривать суммарное производство легковых и грузовых автомобилей в период с 1965 по 1987 гг. (рисунок 2), то можно наблюдать максимальное приращение выпуска (dN/dt) в диапазоне приблизительно 7 лет с 1968 по 1975 гг. В этом диапазоне приращение выпуска автомобилей оказалось самым высоким. Вторая производная выпуска (d^2N/dt^2) была положительной в диапазоне 1965 – 1970 гг.

Приблизительно по такому же сценарию развивалась и тракторная промышленность. С середины двадцатых годов прошлого века Советский Союз наращивает сельскохозяйственную техническую базу. Плановое ведение хозяйства способствовало росту производства тракторов и сельскохозяйственной техники, а бурное развитие сельского хозяйства обеспечивало гарантированный спрос на продукцию тракторной промышленности и к середине 80

– х годов выпуск тракторов в СССР превысил полумиллионный рубеж.

После 1975 года динамические характеристики автостроительной отрасли стали затухать. Эта отрасль вышла практически на максимальный уровень производства своей продукции и продержалась на этом уровне до конца 80 – х годов.

Таким образом, в качестве основных показателей состояния объекта управления – автомобилестроительной отрасли можно использовать нулевую, первую и вторую производные выпуска легковых и грузовых автомобилей. Спад этих показателей к 1980 году сигнализировал наступление латентного периода кризиса. Именно с этого момента необходимо было вводить антикризисные мероприятия на макроэкономическом уровне, поскольку симптомы наступления кризиса проявлялись практически во всем реальном секторе экономики. Однако в 1991-1992 годах вместо антикризисных мер были реализованы мероприятия, как раз способствующие развитию кризиса, что нанесло непоправимый урон отечественной экономике.

Литература

1. Катанаев Н.Т. Российская автомобильная промышленность в различных фазах промышленного цикла. Редакция «Машиностроение», ж. «Автомобильная промышленность» № 7, 2012, с. 5-7.
2. Боронников Д.А., Яковенко Г.В., Яковенко А.Г. Анализ опыта реализаций идей устойчивого развития экономик в целях определения концепции развития промышленных кластеров. Известия МГТУ «МАМИ». Научный рецензируемый журнал. – М., МГТУ «МАМИ», № 2 (14), т. 3, 2012. с. 241-248.

Стратегическое планирование деятельности промышленных предприятий

Окунева А.В.

Университет машиностроения

8(495)223-05-23 доб. 1501, unir@mami.ru

Аннотация. В работе определены особенности функционирования промышленных предприятий, даны основные характеристики стратегического планирования, выделены основные требования к стратегическому планированию в организации.

Ключевые слова: стратегическое планирование, промышленные предприятия, энергетическое машиностроение.

В условиях вступления России в ВТО условия конкуренции для отечественных промышленных предприятий еще более возрастают. Этот неизбежный стресс для предприятий большинства стран вступающих в ВТО уже многие годы сопровождающий процессы глобализации мировой экономики. Указанные обстоятельства требуют качественного совершенствования инструментов стратегического планирования промышленных предприятий.

Кроме того, нестабильность экономической конъюнктуры в условиях неизменного ускорения научно-технического прогресса, повышения требований потребителей к производимым продуктам в значительной степени усложняют процесс определения стратегических перспектив развития промышленных предприятий.

Это обусловлено следующими особенностями функционирования промышленных предприятий [1]:

- относительной длительностью процесса промышленного производства и следующего за ним сбытового цикла;
- длительным периодом планируемого использования основных производственных фондов;
- значительными затратами на поставку материальных и энергетических ресурсов;
- длительным периодом планируемого использования логистических сетей;