003472363

На правах рукописи

НАЗМУТДИНОВА ЕЛЕНА ВИКТОРОВНА

ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ РЕГИОНА

Специальность 08.00.05 –
Экономика и управление народным хозяйством
(региональная экономика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

11 ИЮН 2009

Тюмень 2009

Работа выполнена в Тюменском государственном нефтегазовом университете на кафедре Экономики, организации и управления производством

Научный руководитель	доктор экономических наук, профессор **Тонышева Любовь Леонидовна**
Официальные оппоненты	доктор экономических наук, профессор **Зубарев Александр Андреевич** начальник финансово-экономического консалтингового центра Тюменского государственного нефтегазового университета
	кандидат экономических наук, старший научный сотрудник **Янин Алексей Николаевич,** доцент кафедры экономической теории и национальной экономики Тюменского государственного университета
Ведущая организация	ГОУ ВПО «Казанский государственный технический университет им. А.Н. Туполева» (г. Казань)

Защита состоится «3» июля 2009 г. в 10 часов на заседании диссертационного совета Д.212.273.07. в Тюменском государственном нефтегазовом университете по адресу: 625039, г. Тюмень, ул. Мельникайте, 72а, ауд. 321.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Тюменского государственного нефтегазового университета.

Автореферат разослан «2» июня 2009 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Е.М. Дебердиева

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Необходимость выполнения задач перехода российской экономики на инновационную модель развития, объявленных в Стратегии социально-экономического развития РФ до 2020 г., предъявляют новые требования к формированию конкурентоспособного индустриального комплекса страны. Особая роль при этом отводится машиностроению, поскольку именно этот сектор в значительной мере определяет состояние производственного потенциала территорий и обеспечивает устойчивое функционирование ведущих отраслей экономики.

Формирование в Тюменской области конкурентоспособных кластеров (нефтегазохимического, лесопромышленного, строительства и промышленности стройматериалов, сельского хозяйства и пищевой промышленности, туристско-рекреационного) с целью диверсификации мезоэкономики и снижения ее зависимости от базового нефтегазодобывающего сектора, предусмотренных региональной стратегией, обусловливает необходимость развития машиностроения опережающими темпами.

Машиностроительный сектор, сконцентрированный в основном на юге Тюменской области, занимает лидирующее положение в структуре обрабатывающих производств региона (26,8%), и отличается, с одной стороны, своей преимущественной ориентацией на удовлетворение потребностей базового сектора региональной экономики (включая ХМАО и ЯНАО), а с другой – многоукладностью и широкой дифференциацией по видам экономической деятельности.

В докризисный период машиностроение региона демонстрировало положительную динамику развития. Прирост объемов производства машиностроительной продукции в 2007 г. по сравнению с 2006 г. составил 34%, а в сравнении с 2005 г. – более 115%. Вместе с тем наблюдалась несогласованность действий машиностроителей на внутреннем и внешнем рынках, во многом обусловленная системными проблемами: технико-технологической отсталостью, дефицитом квалифицированных кадров, низкой инновационной восприимчивостью. Мировой финансово-экономический кризис усугубил имеющиеся проблемы в развитии машиностроительного сектора юга Тюменской области.

В сложившихся условиях осуществление действенного стратегического управления развитием машиностроения региона приобретает особую значи-

мость и актуальность. Необходимость проведения дальнейших исследований в данной области также обусловлена недостаточностью проработки теоретико-методологических положений формирования стратегии развития отдельной отрасли экономики, и, как следствие, отсутствием общепринятых и утвержденных стратегий развития машиностроения федерального и регионального значения.

Теоретической и методической основой исследования послужили фундаментальные и прикладные научные труды отечественных и зарубежных ученых:

- посвященные вопросам стратегических преобразований и оценке эффективности их осуществления: И. Ансоффа, П. Друкера, Жд. Стрикленда, А.Томпсона, А.А. Арбатова, А.С. Астахова, О.С. Виханского, Ю.В. Гусева, И.Н. Герчиковой, И.Б. Гуркова, П.В. Забелина и др.;

- отражающие различные аспекты территориально-отраслевого развития: Е. Дахмена, М.Портера, Ф.Перру, М. Энрайта, Л.И. Абалкина, И.В. Андроновой, А.Г. Гранберга, В.И. Дворцова, А.А. Зубарева, Н.Н. Колосовского, В.Н. Лексина, В.Н. Лисина, Д.С. Львова, В.М. Малышева, В.В. Пленкиной, А.И. Татаркина, Л.Л. Тонышевой, А.Н. Швецова, Л.С. Шеховцевой, А.Н. Янина и др.;

- рассматривающие управление инновационным развитием предприятий, отраслей и территорий: Дж. Кларка, Г. Менша К., Фримена, Й. Шумпетера, А.И. Анчишкина, С.Ю. Глазьева, В.Н. Гунина, Д.С. Львова, Г.Ф. Мингалеева, О.Д. Проценко, С.Ю. Шевченко и др.

В диссертации исследования проводились с использованием методов системного и стратегического анализа, сравнения и обобщения. В процессе прикладных исследований использованы инструментарий мониторинга социально-экономических процессов, методы статистического, экспертно-аналитического, сравнительного анализа и прогнозирования сложных систем.

Цель и задачи исследования. Цель диссертационного исследования заключается в разработке научно-практических рекомендаций по обоснованию стратегии развития машиностроения юга Тюменской области для обеспечения диверсификации экономики субъекта Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели в работе предусмотрены и решены следующие задачи:

– анализ и проработка теоретических аспектов стратегического территориально-отраслевого развития;

– уточнение методической базы формирования и выбора стратегии развития отдельной отрасли региона;

– выявление системных проблем и тенденций развития машиностроительного сектора юга Тюменской области в разрезе его отдельных сегментов;

– определение приоритетных направлений развития машиностроения региона с позиций кластерного подхода;

– обоснование стратегии развития машиностроения юга Тюменской области на различных уровнях управления на среднесрочную перспективу;

– разработка организационно-экономических мер реализации выбранной стратегии развития регионального машиностроения и определение их последствий.

Объектом исследования выступает машиностроительный сектор юга Тюменской области в разрезе подотраслевых сегментов и образующих их предприятий.

Предметом исследования являются процесс формирования стратегии развития машиностроения региона и методический инструментарий его реализации.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

1. Уточнено понятие «стратегия развития отрасли» как обобщенной модели действий на макро-, мезо- и микроуровнях. Оно включает стратегическое позиционирование отраслевых предприятий сообразно целевым ориентирам развития и посредством эффективного распределения ресурсов. Это позволило систематизировать принципы формирования стратегии развития отрасли региона и дополнить их принципом селективности для учета внутриотраслевой дифференциации по условиям функционирования, динамике развития, уровню конкурентоспособности предприятий.

2. Предложена последовательность разработки стратегии развития машиностроения региона. В ее основе лежит определение уровня потенциала отрасли, включающего оценку конкурентоспособности отраслевых предприятий, выявление характера и тесноты внутриотраслевых и межотраслевых взаимодействий, а также установление привлекательности отрасли для кластеризации. Рекомендованный алгоритм формирования стратегических преобразований в отрасли позволяет определить условия и приоритетные сферы регулирования для обеспечения более сбалансированного территориально-отраслевого развития.

3. Скорректирован методический подход к стратегическому позиционированию машиностроения Тюменского региона в разрезе подотраслевых сегментов и образующих их групп предприятий. По установленным значениям критериев позиционной и динамической конкурентоспособности отраслевых предприятий и показателей привлекательности отрасли для кластеризации сформированы стратегии развития машиностроительного сектора экономики на уровне отдельных предприятий и сегментов.

4. Разработаны организационно-экономические рекомендации по регулированию развития машиностроения региона, включающие меры по обеспечению эффективной деятельности отраслевых предприятий, восстановлению платежеспособного спроса на продукцию местных производителей и обеспечению поступательного развития регионального машиностроения на инновационной основе. Предложенные рекомендации предусматривают использование инструментов форсайта, технологического трансфера и государственно-частного партнерства.

Практическая значимость работы. Рекомендованные в диссертации стратегии могут применяться для достижения целевых ориентиров развития отдельных организаций машиностроения, функционирующих в определенных подотраслевых сегментах, путем повышения уровня их конкурентоспособности. Предложенный в работе методический подход к формированию отраслевой стратегии может быть использован органами региональной государственной власти при разработке стратегических преобразований в различных секторах мезоэкономики.

Апробация работы. Основные результаты исследования нашли отражение в публикациях по теме диссертации, докладывались на международных и всероссийских научно-практических конференциях (г. Тюмень, Пенза, Санкт-Петербург, Томск, Уфа, Екатеринбург в 2004 - 2009 гг.).

Проведенная автором в рамках диссертации оценка инновационной восприимчивости предприятий нефтегазового машиностроения как критерия типологии их стратегического поведения использована при разработке Программы создания инфраструктуры инновационно-промышленного парка «Юг для Севера» (Отчет по теме «Разработка и оценка инвестиционных программ развития г. Тюмени. Этап 4. Социально-экономическая оценка программы «Тюмень – центр современных нефтегазовых технологий», 2005 г.).

Разработанные в диссертации рекомендации по активизации развития машиностроения использованы Администрацией Тюменской области при

корректировке концепции развития данного сектора во взаимосвязи со Стратегией социально-экономического развития Тюменской области до 2020 г.

Методические положения по проведению стратегического анализа и выбору стратегии развития машиностроительного предприятия, разработанные в процессе исследования, были использованы при разработке перспективных планов развития ОАО «Нефтемаш» и ООО «Рубин-24».

Публикации. Основные положения диссертации, отражающие ее отдельные аспекты, опубликованы в 12 работах общим объемом 3,55 п.л., (авторских – 2,78 п.л.), в том числе 2 – в изданиях, рекомендованных ВАК.

Информационной базой явились положения концептуальных документов, определяющих приоритетные направления развития Российской Федерации, Уральского федерального округа, Тюменской области и гражданского машиностроения в перспективе до 2020 г., экономико-статистическая информация, характеризующая общую ситуацию в РФ, УрФО и Тюменской области, открытые данные бухгалтерской и статистической отчетности машиностроительных предприятий региона, материалы периодической печати.

Структура и объем работы.

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

Во введении обосновывается актуальность выбранной темы, определяются цель, задачи, предмет и объект исследования, его научная новизна и практическая значимость.

В первой главе проанализированы теоретические аспекты стратегического территориально-отраслевого развития; обобщены научные подходы к кластеризации мезоэкономики; систематизированы и уточнены принципы и методические основы определения отраслевой стратегии развития; приведен уточненный набор показателей привлекательности отрасли для кластеризации и критериев, определяющих типологию стратегического поведения предприятий.

Во второй главе исследованы ключевые факторы, влияющие на развитие регионального машиностроения; определены возможные типы кластеров (отраслей) в составе машиностроительного сектора юга области на основании выявленного потенциала развития каждого подотраслевого сегмента; аргументированы возможные сценарии и приоритетные направления развития машиностроения юга Тюменской области.

В третьей главе обоснованы стратегии развития регионального машиностроения на различных уровнях стратегического управления в рамках целевого сценария; разработаны организационно-экономические рекомендации, способствующие достижению поставленных ориентиров развития машиностроительного сектора юга Тюменской области; дана оценка возможных последствий реализации предложенных рекомендаций по развитию машиностроения региона.

В заключении сформулированы основные выводы и рекомендации.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Уточнено содержание категории «стратегия развития отрасли» как комплекса системных действий на различных уровнях управления, направленных на достижение целевых ориентиров отраслевых предприятий с учетом уровня их конкурентоспособности. Это позволило упорядочить и дополнить принципы формирования и выбора отраслевой стратегии развития.

До настоящего времени в теории и практике стратегического территориально-отраслевого развития не выработано единого мнения относительно содержания понятия «стратегия развития отрасли». Чаще всего данная категория рассматривается как система действий по достижению долгосрочных основных целей и задач, сбалансированных с ресурсным потенциалом отраслевых предприятий. Также стратегию развития отрасли трактуют как систему теоретически обоснованных интеграционных взаимодействий хозяйствующих субъектов, обеспечивающих достижение долгосрочных целей с учетом изменений внутренней и внешней среды.

По-нашему мнению, стратегия развития отрасли обусловливается, с одной стороны, действенностью стратегий развития отраслевых предприятий, а с другой - ограничена рамками индикаторов стратегий развития соответствующего региона и страны в целом. Исходя из вышеизложенного, на основе обобщения существующих подходов к определению «стратегия развития отрасли» предложена авторская формулировка данной категории как обобщенной модели действий на макро-, мезо- и микроуровнях, учитывающей стратегическое позиционирование предприятий, входящих в состав подотраслевых сегментов сообразно целевым ориентирам развития и посредством эффективного распределения ресурсов.

Для обеспечения полноты, преемственности и обоснованности принимаемых решений при формировании и выборе отраслевой стратегии, мы предлагаем опираться на уточненный набор принципов, используемых в большинстве концептуальных документов, определяющих направления территориально-отраслевого развития: целенаправленности, легитимности, сбалансированности интересов, действенности. Однако наряду с необходимостью применения этих принципов нами подчеркивается значимость реализации принципа синтеза (предполагающего сочетание доминант стратегического развития отрасли, субъекта РФ и Федерации, отраженных в соответствующих концептуальных документах) и принципа адекватности (обеспечивающего полноту и соответствие средств, методов воздействия на отрасль условиям ее функционирования в конкретном регионе с учетом возможных изменений внешней среды). Автор предлагает дополнить принципы формирования и реализации стратегии развития отрасли принципом селективности, подразумевающим избирательность осуществления управляющих воздействий в соответствии с внутриотраслевой дифференциацией по условиям функционирования, динамике развития и уровню конкурентоспособности предприятий.

2. Предложена последовательность формирования стратегии развития машиностроения региона, основывающаяся на выявлении его потенциала в условиях кластер-ориентированной мезоэкономики. Определение в рамках потенциала уровня конкурентоспособности предприятий отрасли, ее привлекательности для кластеризации, внутри- и межотраслевых связей и ключевых факторов, воздействующих на отрасль, способствует выявлению условий обеспечения отраслевого развития.

Рассмотрение эволюции теорий регионально-отраслевого развития, систематизация и обобщение содержащихся в них теоретико-методологических положений позволили автору определить основные категории, используемые в диссертации при обосновании стратегического развития машиностроительного сектора региона. В частности, автор отстаивает подход, заложенный в основу теории «полюсов роста» Ф. Перру и кластерной концепции М.Портера, согласно которому структурные изменения в мезоэкономике обусловлены появлением «увлекающихся» отраслей или «кластеров», инициирующих и распространяющих развитие на окружающее пространство. При этом кластеризация должна быть ориентирована на формирование многоукладной экономики региона и уход от сырьевой ориентации (в данном случае в исследовании применяется терминология теорий «экономической

базы» Т. Манна, В. Сомбара и «сырьевой» теории Х. Инниса), способствуя повышению конкурентной устойчивости территории.

Формирование и выбор стратегии развития регионального машиностроения нами рекомендуется осуществлять согласно уточненной последовательности действий (рис.1).

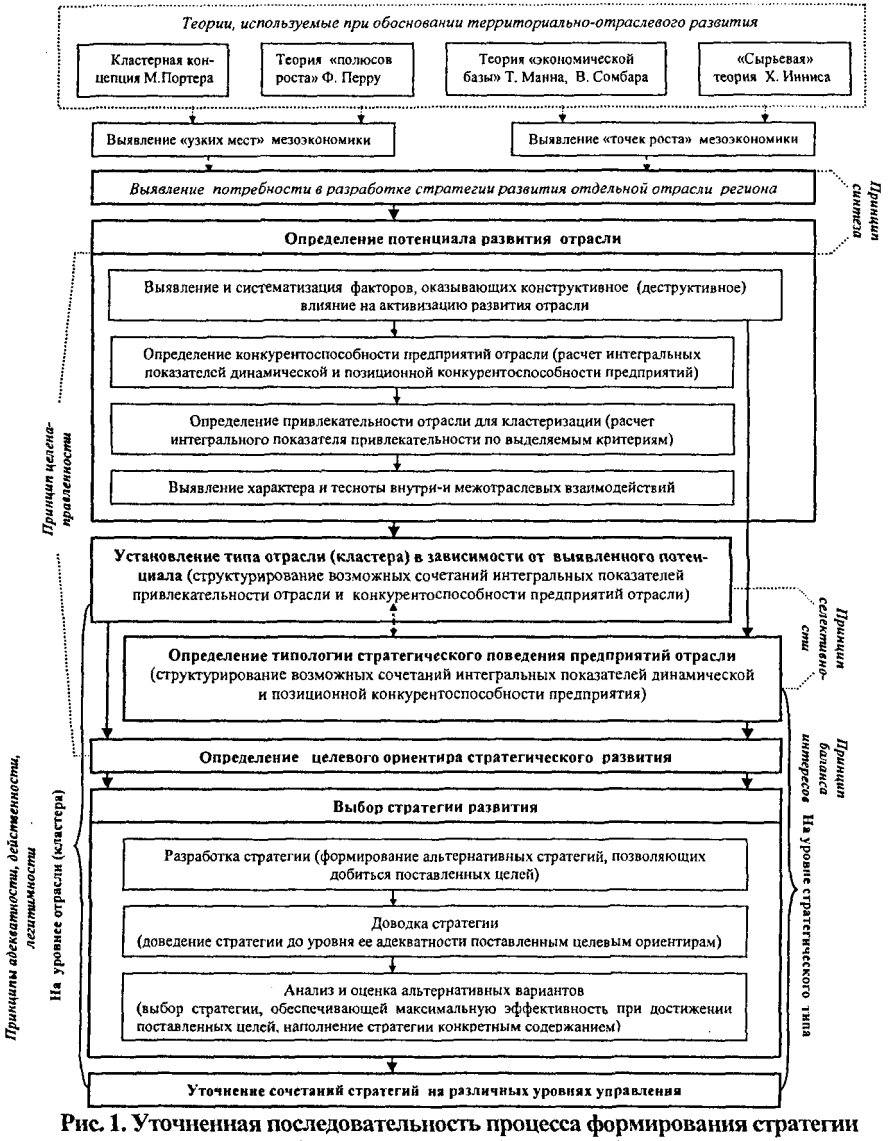

Рис. 1. Уточненная последовательность процесса формирования стратегии развития машиностроения региона

Ключевым элементом выбора стратегии развития отрасли автор считает выявление потенциала ее развития как способности и готовности отраслевых предприятий к эффективному взаимодействию на основе конкурентной борьбы для обеспечения необходимого уровня конкурентоспособности, концентрации, интеграции и кооперации, в совокупности создающего синергетический эффект. Уровень потенциала, рассчитываемый исходя из качественных и количественных характеристик (уровня концентрации, локализации отрасли в субъекте РФ, характера внутри- и межотраслевых взаимодействий и др.), является основой для определения стратегической позиции отрасли и выбора траектории ее развития в условиях кластеризации мезоэкономики.

Особенностью предлагаемой последовательности разработки стратегических преобразований в региональном машиностроении является формирование стратегии развития отрасли на различных уровнях стратегического управления – уровне подотраслевого сегмента, отрасли, кластера («локальная» стратегия) и уровне отдельных групп предприятий, проявляющих схожее стратегическое поведение («индивидуализированная» стратегия). При этом отраслевая стратегия представляет собой комбинацию наиболее предпочтительного набора преобразований на всех уровнях управления.

3. Скорректирован методический подход к стратегическому позиционированию машиностроения юга Тюменской области в разрезе подотраслевых сегментов и образующих их групп предприятий, на основе которого сформированы стратегии развития машиностроительного сектора экономики региона.

Для формирования стратегии развития отрасли необходимо выявить наиболее достижимые ориентиры развития и установить целесообразный вектор их достижения. В этих целях в работе уточнен методический подход для определения текущей позиции отрасли и составляющих ее предприятий. Данный подход позволяет обеспечить селективность разрабатываемых управленческих воздействий на различных уровнях стратегического управления.

В соответствии с рекомендованным подходом стратегическое позиционирование отраслевых предприятий осуществляется исходя из уровня их конкурентоспособности. При этом конкурентоспособность предприятия определяется по уточненному набору критериев «рыночной силы» предприятия по сравнению с конкурентами (позиционной конкурентоспособности) и его инновационной восприимчивости (динамической конкурентоспособно-

сти). Соответствующие интегральные показатели конкурентоспособности (рассчитываемые по аддитивной модели с нормируемыми весами) закладываются в основу матричной модели. Для позиционирования отрасли в целом или ее отдельных сегментов автор рекомендует использовать матрицу, отражающую конкурентоспособность предприятий и привлекательность отрасли для кластеризации (определяемую на основании значений коэффициентов концентрации, специализации, локализации и показателя отраслевого роста).

Таким образом, при позиционировании выявляются группы предприятий, обладающих схожим стратегическим поведением, и типы отраслей (кластеров), для которых устанавливаются целевые ориентиры и осуществляется выбор уточненных автором стратегий развития.

В рамках апробации предложенного подхода нами установлено, что для организаций регионального машиностроения наиболее типично стратегическое поведение, характерное для «Выживающих 1 типа» и «Успешных» (33% и 28 % предприятий выборочной совокупности соответственно; объем выборки – 36 машиностроительных компаний) (рис.2). В целом же, высоким уровнем конкурентоспособности, обладает 33% машиностроительных компаний выборочной совокупности, средним – 50% предприятий, низким – 17%. Наиболее конкурентоспособными компаниями представлены сегменты производства медицинского оборудования и инструментов, приборостроения и нефтегазового машиностроения.

Стратегическое позиционирование подотраслей регионального машиностроения свидетельствует об отсутствии в данном секторе промышленности предприятий, обладающих потенциалом, достаточным для их выделения в оформленный функционирующий (рабочий) кластер. Данный вывод подтверждается и выявленными горизонтальными и вертикальными взаимодействиями подотраслей регионального машиностроения как внутри отрасли, так и с другими секторами мезоэкономики, характеризующимися недостаточной теснотой и устойчивостью.

К потенциальному кластеру отнесено нефтегазовое машиностроение и приборостроение: их уровни привлекательности и конкурентоспособности свидетельствует о возможности создания «рабочей» кластерной структуры при целенаправленных длительных воздействиях. В сегментах транспортного, авиационного, электротехнического и энергетического машиностроения

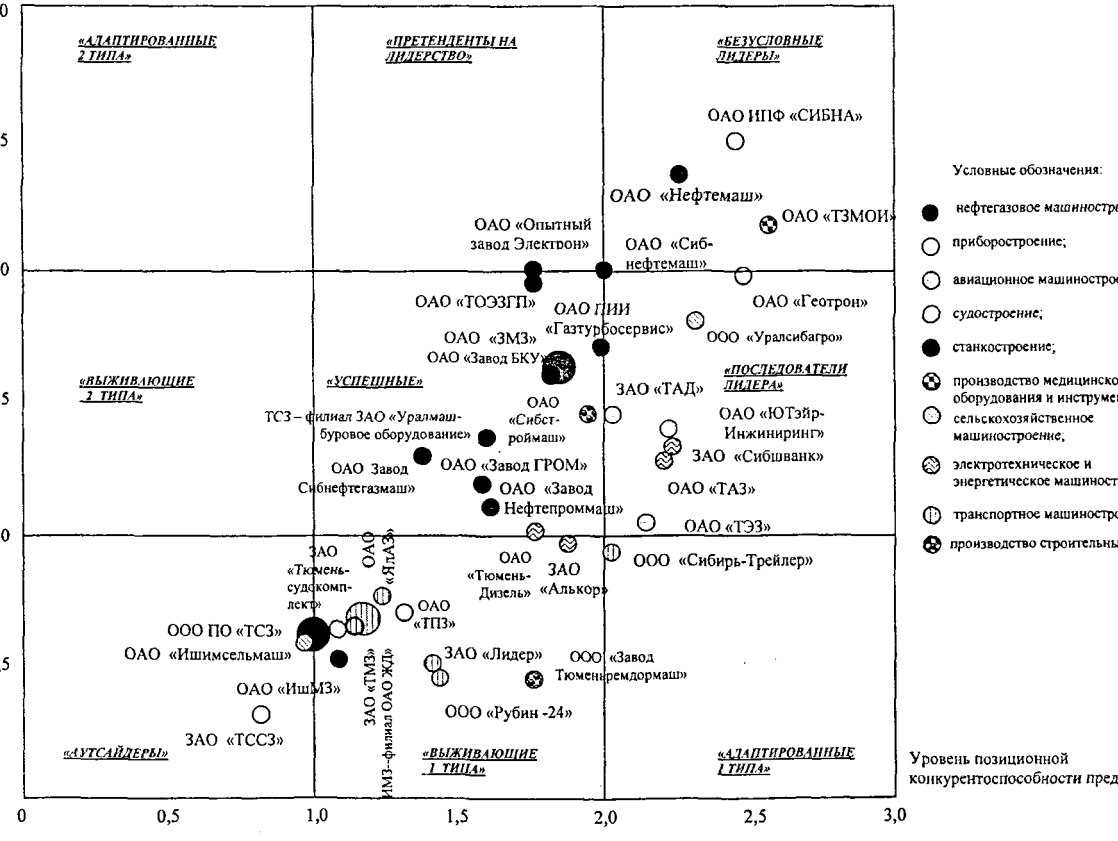

Рис. 2. Типология стратегического поведения предприятий машиностроения региона

существуют предпосылки для дальнейшего развития, но отсутствуют необходимые условия роста («латентный кластер»). Остальные сегменты машиностроения Тюменского региона не обладают достаточным уровнем потенциала развития в виду низкой привлекательности и конкурентоспособности (рис.3).

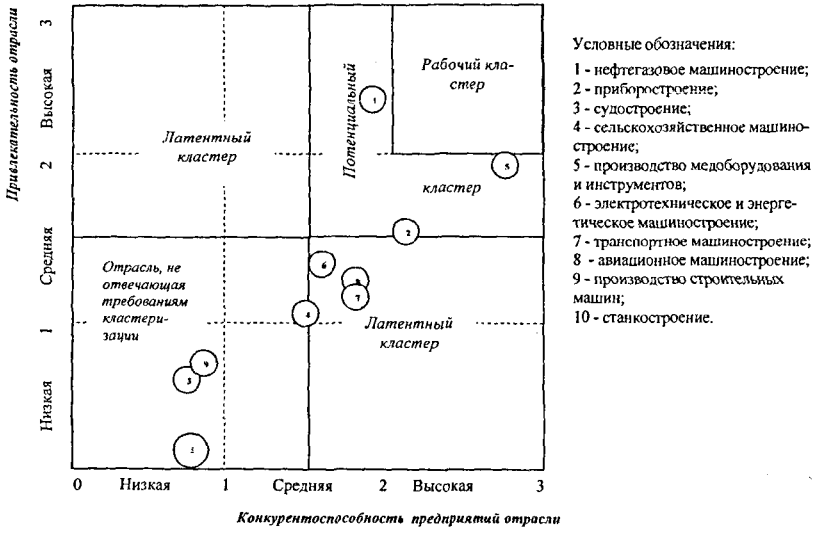

Рис.3. Матрица позиционирования подотраслей машиностроения региона

В процессе анализа машиностроения Тюменского региона автором выявлены ключевые факторы, препятствующие «наращиванию» потенциала развития данного сектора экономики и требующие активных действий на различных уровнях управления:

- технико-технологическая отсталость ряда машиностроительных производств (износ активной части основных производственных фондов в среднем по отрасли составляет около 60%);

- недостаточная инновационная активность организаций машиностроения региона (в 2007 г. лишь 24% предприятий выборочной совокупности относилось к «высокочувствительным к инновациям», к «низкочувствительным» и «нечувствительным» – 24% и 13% компаний соответственно);

- низкое качество отдельных видов машиностроительной продукции, недостаточная активность внедрения систем качества и контроля (система

менеджмента качества по стандартам ISO 9001:2000 внедрена на 38% предприятий);

- недостаток квалифицированного персонала, отвечающего предъявляемым требованиям (прежде всего, рабочих специальностей);

- неустойчивое финансово-экономическое состояние предприятий, усугубляемое нестабильностью в условиях мирового кризиса.

Определены факторы конструктивного характера, влияющие на развитие регионального машиностроения:

- существующий спрос на конкурентоспособную продукцию отечественного машиностроения со стороны компаний ТЭК, обусловленный необходимостью обновления их материально-технической базы;

- реализация на территории Тюменской области проектов федерального и регионального значения («Урал Промышленный – Урал Полярный», «Уватский проект», формирование перспективных региональных кластеров), требующих соответствующего технико-технологического обеспечения;

- создание и развитие в регионе инновационной инфраструктуры (в частности, Западно-Сибирского инновационного центра нефти и газа) и механизмов венчурного финансирования («Региональный венчурный фонд инвестиций в малые предприятия в научно-технической сфере Тюменской области»);

- реализация мер государственной поддержки машиностроения (компенсация 8% стоимости покупки оборудования, произведенного на машиностроительных предприятиях Тюменской области, обеспечение государственных гарантий по долгосрочным кредитам для реализации инвестиционных проектов и др.).

Опираясь на результаты стратегического анализа потенциала развития машиностроительного сектора мезоэкономики и данные уточненных среднесрочных прогнозов Министерства экономического развития РФ, Администрации Тюменской области и независимых экспертов о социально-экономическом положении страны, региона и отрасли в работе определены возможные варианты развития регионального машиностроения. В качестве наиболее реального выбран умеренно-инновационный сценарий, учитывающий необходимость достижения баланса между антикризисным эффектом и долгосрочными последствиями развития по инновационной модели.

Исходя из индикаторов развития обрабатывающих производств региона (определенных Департаментом стратегического развития Администрации Тюменской области), автором взяты за основу количественные целевые ориентиры развития машиностроительного сектора юга области до 2011 г.:

- среднегодовой темп роста объемов отгруженной продукции - 104,4%;
- среднегодовой темп роста инвестиций в основной капитал машиностроительных предприятий - 101,4%;
- доля машиностроения в структуре обрабатывающих производств в 2011 г. - 27,2%;
- доля видов экономической деятельности обрабатывающих производств, относящихся к машиностроению, в структуре ВРП в 2011 г. - 2,5% .

Для достижения заданных параметров экономического роста машиностроения Тюменского региона нами выделены основополагающие направления развития данной отрасли. Это, прежде всего, инфраструктурная ориентация машиностроительных сегментов на удовлетворение потребностей формирующихся региональных кластеров и активизация усилий по созданию специализированного технологического сервиса в рамках выстраивания кластера нефтегазового машиностроения и приборостроения. В данном контексте особую значимость для региона приобретает развитие тех видов деятельности, потенциал которых может служить своеобразной точкой роста в среднесрочной перспективе для смежных машиностроительных производств и экономики региона в целом – нефтегазового машиностроения и приборостроения (табл.1).

Высокотехнологические сегменты машиностроительного сектора Тюменского региона (авиационный, транспортный, электротехнический и энергетический) способны стать «ядром» новых полюсов роста ориентировочно после 2012 г., когда будет «накоплен» достаточный уровень конкурентоспособности и привлекательности отраслевых предприятий. В долгосрочном периоде до 2017 г. возможно достижение эффективности деятельности организаций остальных машиностроительных сегментов за счет усиления кооперации, реализации инновационных проектов и получения положительных синергетических эффектов территориальной агломерации в сетевой кластерной мезоэкономике.

Таблица 1

Приоритеты развития машиностроения Тюменского региона

Подотраслевой сегмент машиностроения	2009-2011 гг.	2012-2014 гг.	2015-2017 гг.
Нефтегазовое машиностроение и приборостроение	Развитие за счет создания специализированного технологического сервиса под потребности формирующегося в регионе нефтегазохимического кластера	Инициирование развития смежных подотраслей за счет кооперационных и интеграционных связей	Активизация развития мезоэкономики в целом за счет эффекта синергии
Электротехническое, энергетическое, авиационное, транспортное машиностроение	Наращивание конкурентных преимуществ за счет кооперации и интеграции с нефтегазовым и приборостроительным сегментом машиностроения	Развитие путем активизации высокотехнологичных видов бизнеса, «встроенных» в инфраструктуру формирующихся региональных кластеров	Инициирование развития смежных подотраслей за счет кооперационных и интеграционных связей
Судостроение, станкостроение, сельскохозяйственное машиностроение, производство строительных машин и механизмов	Развитие за счет осуществления смежных проектов с нефтегазовым и приборостроительным сегментом машиностроения	Наращивание конкурентных преимуществ за счет кооперации и интеграции с остальными подотраслями машиностроения	Активизация развития путем выстраивания устойчивых стратегических связей с перспективными региональными кластерами

По нашему мнению, разрабатываемая стратегия не может являться универсальной для всех подотраслевых сегментов в связи с широкой дифференциацией машиностроения по различным видам экономической деятельности и типам стратегического поведения предприятий. Считаем, что формируемая стратегия носит комбинированный характер и состоит из набора «локальных» и «индивидуализированных» стратегий, определяющих характер управленческих воздействий для региональных властей и топ-менеджмента машиностроительных компаний (рис.4), что обусловливает смещение центра стратегических преобразований на уровень отдельных подотраслей. При этом приоритет отдается не поддержке отдельных машиностроительных компаний, а крупным межотраслевым проектам, способствующим появлению новых конкурентоспособных видов бизнеса.

Таким образом, стратегия развития регионального машиностроения на среднесрочную перспективу в разрезе сегментов и групп предприятий со схожим стратегическим поведением представляет собой синтез сочетаний:

- стратегия активизации «пространства роста» в сочетании с «индивидуализированными» стратегиями лидерства за счет опережающей наукоемкости и радикального опережения и параллельной разработки (нефтегазовое машиностроение и приборостроение);

- сочетание «локальной» стратегии рационализации и «индивидуализированных» стратегий параллельной разработки, имитации, поддержки

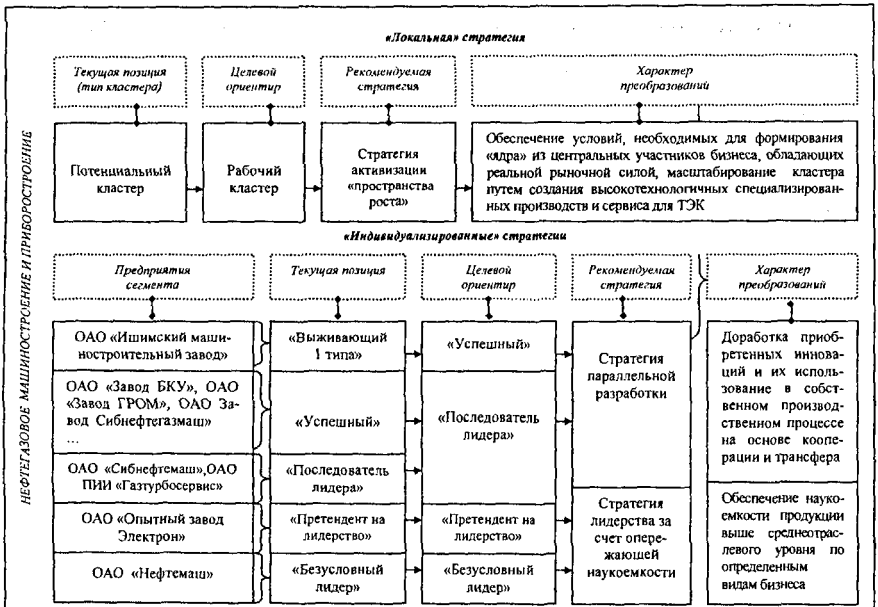

Рис.4. Структурирование возможных сочетаний стратегий развития машиностроения региона (фрагмент)

продуктового ряда (сельскохозяйственное, электротехническое и энергетическое, транспортное и авиационное машиностроение);

- стратегия реструктуризации в совокупности со стратегиями параллельной разработки, следования за рынком, имитации (станкостроение, судостроение, производство строительных машин).

4. Разработаны организационно-экономические рекомендации по реализации стратегических преобразований в региональном машиностроении, предусматривающие использование инструментов форсайта, технологического трансфера и государственно-частного партнерства. Предложенные меры ориентированы на обеспечение поступательного развития отрасли на инновационной основе.

В рамках практического достижения приоритетных целей развития регионального машиностроения предлагается осуществление взаимоувязанных рекомендаций организационно-экономического характера, ориентированных на реализацию действенных антикризисных мер, преодоление «инновационной паузы» и обеспечение развития машиностроительного сектора юга Тю-

менской области путем формирования устойчивых стратегических связей между основными стейкхолдерами – органами власти, бизнес-сообществом, научно-образовательными структурами (рис.5).

В первом блоке (2009 г.) предусмотрены меры по нивелированию негативных последствий мирового кризиса (уменьшение налоговой нагрузки на предприятия машиностроения, пересмотр существующих условий их кредитования, смягчение «социального удара» по работникам машиностроительных компаний).

Рекомендации второго блока (2010 г.) ориентированы на восстановление внутреннего рынка потребления машиностроительной продукции (пересмотр существующих контрактных условий при обеспечении государственного заказа на продукцию предприятий машиностроения, выделение государственного финансирования для реализации проектов федерального, межрегионального и регионального значения, способствующих активизации развития машиностроительного сектора и др.).

Третий блок содержит рекомендации по обеспечению интенсивного роста и инновационного развития регионального машиностроения в контексте прогрессивных технологических укладов – активизация инновационной деятельности за счет обеспечения государственных гарантий по долгосрочным кредитам для реализации инвестиционно-инновационных проектов, создания центра кооперации и специализации машиностроительных предприятий на базе Тюменского Технопарка и др. (2011 г.).

Данные системные меры основаны на применении инструментов форсайта, технологического трансфера и государственно-частного партнерства.

Предложенные в работе рекомендации предусматривают реализацию в среднесрочной перспективе ряда инвестиционно-инновационных проектов с объемом запрашиваемых инвестиций 522 млн. руб., ориентированных на повышение технико-технологического уровня машиностроительных производств, их инновационной восприимчивости, активизацию кооперационных и интеграционных процессов.

Проекты представлены их инициаторами на конкурс в рамках ОЦП «Развитие инвестиционной и внешнеэкономической деятельности Тюменской области на 2008-2010 гг.» и ОЦП «Основные направления развития промышленности на 2008-2010 гг.».

БЛОК I. Смягчение последствий глобального финансово-экономического кризиса

Стейкхолдер	Рекомендации	Инструменты
ГОСУДАРСТВО	1) снижение ставки НДС для промышленных предприятий до 12%	ГЧП
	2) предоставление льготы по уплате налога на прибыль в части, зачисляемой в региональный бюджет, при инвестировании в основной капитал свыше 30 млн. руб.	
	3) предоставление налоговых каникул	
БИЗНЕС	1) введение бартерных схем между предприятиями машиностроения и их контрагентами	
	2) переход на «мягкий» режим работы (сокращение продолжительности рабочего дня, уменьшение заработной платы)	
	3) рационализация текущих затрат на производство продукции (работ, услуг)	

БЛОК II. Восстановление внутреннего рынка потребления машиностроительной продукции

ГОСУДАРСТВО, БИЗНЕС, НАУКА	ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ТРАНСФЕР 1) разработка и осуществление инвестиционно-инновационных проектов, направленных на нужды перспективных региональных кластеров, мегапроектов федерального и регионального значения	ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО (ГЧП)
БИЗНЕС	1) усиление контроля за качеством выпускаемой продукции (работ, услуг)	
ГОСУДАРСТВО	1) пересмотр существующих контрактных условий при обеспечении государственного заказа (увеличение авансирования до 70%)	
	2) отмена залога при проведении тендера на получение госзаказа	
	3) повышение ставок импортных пошлин до 30% по основным видам конечной продукции машиностроения	
	4) повышение контроля и упорядочения процесса сертификации импортной машиностроительной продукции на соответствие требованиям безопасности, техническим регламентам и стандартам, действующим в РФ	
	5) компенсация 8% стоимости покупки оборудования, произведенного на предприятиях Тюменской области	
	6) поддержка рефинансирования ранее взятых кредитов и погашения внешней задолженности наиболее значимых компаний регионального машиностроения	
	7) внесение в лицензионные соглашения о недропользовании требования о техническом перевооружении нефтегазового комплекса на основе отечественной промышленной продукции	

БЛОК III. Обеспечение интенсивного роста и инновационного развития машиностроения региона

ГОСУДАРСТВО, БИЗНЕС, НАУКА	ФОРСАЙТ 1) внедрение комплексной системы методов оценки и прогнозирования стратегических направлений инновационного развития машиностроения региона	ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО
	ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ТРАНСФЕР 2) реализация приоритетных инвестиционно-инновационных проектов	
	3) создание центра кооперации и специализации машиностроительных предприятий на базе Западно-Сибирского инновационного центра нефти и газа	
	4) введение целевой контрактной подготовки специалистов в вузах и колледжах региона для студентов, обучающихся за счет госбюджета по специальностям, ориентированным на машиностроение	
	5) финансирование приоритетных инвестиционно-инновационных проектов машиностроения (в рамках государственных и целевых областных программ; за счет Регионального венчурного фонда)	
ГОСУДАРСТВО	1) обеспечение государственных гарантий по долгосрочным кредитам для реализации инфраструктурных инвестиционных и инновационных проектов	
	2) уменьшение налогооблагаемой базы на сумму, затраченной машиностроительным предприятием на подготовку специалистов и повышение квалификации	

Рис.5. Рекомендации по реализации стратегии развития машиностроения региона

Действующие меры

Расчеты реальных бизнес-планов позволили определить возможные последствия их реализации (прогнозный объем производства – 11750 млн. руб., количество созданных новых рабочих мест – 420). При этом потенциально эффективными компаниями, генерирующими большинство таких проектов, являются машиностроительные предприятия «среднего бизнеса», составляющие преобладающую долю в региональном машиностроении (71%).

Автором даны прогнозные оценки последствий реализации предложенных стратегических преобразований в машиностроении региона, учитывающие прогнозируемый в 2009 г. спад основных макроэкономических показателей развития РФ и юга Тюменской области, а также их стабилизацию и рост умеренными темпами в 2010-2011 гг., (табл.2).

Таблица 2

Прогноз развития машиностроения юга Тюменской области

Показатель	2008 г. (факт)	Среднегодовое значение показателя (2009-2011 гг.), прогноз		
		Пессимистический вариант	Реалистичный вариант	Оптимистичный вариант
Объем производства машиностроения, млрд.руб.	10,8	9,9	10,6	11,6
Темп роста объемов производства (к предыдущему периоду), %	134,1	92,6	103,7	114,4
Инвестиции в основной капитал за счет всех источников финансирования, млн. руб.	1598,4	1289,8	1595,0	1649,6
Темп роста инвестиций в основной капитал (к предыдущему периоду), %	114,3	81,1	101,3	106,7
Удельный вес продукции машиностроения в структуре обрабатывающих производств региона, %	26,8	27,0	27,6	28,9
Удельный вес видов экономической деятельности обрабатывающих производств, относящихся к машиностроению, в структуре ВРП, %	2,1	2,06	2,3	2,8
Доля прибыльных организаций в составе машиностроения региона, %	73,7	75,9	78,0	82,9
Доля инновационно-активных организаций в составе машиностроения региона, %	9,6	11,5	12,5	13,3

В целом, реализация научно-практических рекомендаций по активизации развития регионального машиностроения (в направлении формирования устойчиво функционирующего кластера нефтегазового машиностроения и приборостроения и инфраструктурного обеспечения перспективных региональных кластерных структур), предложенных в диссертации, по нашему мнению, позволит частично решить системные проблемы сектора, создать условия для последующего экономического роста машиностроительных предприятий, а также будет способствовать диверсификации мезоэкономики.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. Систематизация и обобщение положений теорий регионально-отраслевого развития и подходов к определению стратегии позволили уточнить понятие «стратегия развития отрасли» и дополнить принципы разработки стратегических преобразований в отдельном секторе мезоэкономики. Это дало возможность выявить условия обеспечения отраслевого развития с учетом внутриотраслевой дифференциации по специфике функционирования, динамике развития, уровню конкурентоспособности предприятий.

2. Применение скорректированного методического подхода стратегического позиционирования предприятий и подотраслей машиностроения юга Тюменской области позволило определить их текущие и целевые позиции, исходя из уровня конкурентоспособности и привлекательности для кластеризации. Результаты позиционирования явились основой обоснования приоритетов развития машиностроительного сектора региона. Основополагающими направлениями развития регионального машиностроения определены: инфраструктурная ориентация машиностроительных сегментов на удовлетворение потребностей формирующихся региональных кластеров и активизация усилий по созданию специализированного технологического сервиса.

3. Установлено, что потенциал развития регионального машиностроения в разрезе отдельных сегментов (учитывающий типичное стратегическое поведение отраслевых предприятий, выявленные факторы отраслевого развития конструктивного и деструктивного характера, внутри- и межотраслевые взаимодействия) не позволяет выделить в составе машиностроительного сектора юга области предприятия, оформленные в «рабочий» кластер. Вместе с тем нефтегазовое машиностроение и приборостроение выделено нами в качестве точки роста экономики региона.

4. Осуществлен выбор наиболее целесообразного сочетания стратегий развития машиностроительного сектора Тюменского региона в рамках умеренно-инновационного сценария. Следование обоснованным траекториям, по мнению автора, ориентировано на более сбалансированное развитие регионального машиностроения в контексте реализации основных стратегических задач развития Тюменской области.

5. Доказано, что сформированный в диссертации комплекс организационно-экономических рекомендаций по реализации разработанной для ре-

гионального машиностроения стратегии, основывающийся на применении инструментов форсайта, технологического трансфера и государственно-частного партнерства, позволит активизировать развитие данного сектора промышленности, частично решив его системные проблемы, и увеличить вклад машиностроения в формирование многоукладной конкурентоспособной региональной экономики.

Основные положения диссертационной работы изложены в следующих **публикациях автора:**

1. **Назмутдинова Е.В. Организационно-методические аспекты формирования отраслевой стратегии в условиях кластеризации производственной сферы региона / Вестник УГТУ-УПИ. Серия «Экономика и управление». – Екатеринбург: УГТУ-УПИ – № 1, 2009. – 0,40 п.л.**

2. **Назмутдинова Е.В. Стратегическое поведение предприятий машиностроения Тюменского региона: текущая позиция и целевые ориентиры / Известия высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. – Тюмень: ТюмГНГУ – № 2, 2008. – 0,30 п.л.**

3. Назмутдинова Е.В., Ильина О.С., Мухаметшина Е.В. Оценка инновационного потенциала Тюменского региона / Вестник кибернетики. – Тюмень: Изд-во ИПОС СО РАН, - № 4, 2005. – 0,56 п.л. (авторских - 0,18 п.л.).

4. Тонышева Л.Л., Назмутдинова Е.В. Социально-экономическая оценка инновационного кластера «нефтегазовые технологии» / Межвуз. сб. науч. трудов молодых ученых. Т.2 – Тюмень: ТюмГНГУ, 2006. – 0,22 п.л. (авторских – 0,11 п.л.)

5. Назмутдинова Е.В. Инновационное развитие территорий / Межвуз. сб. науч. трудов молодых ученых. Т.2 – Тюмень: ТюмГНГУ, 2006. – 0,13 п.л.

6. Назмутдинова Е.В. Инновационный потенциал предприятия: диагностика и активизация развития / Региональные и отраслевые проблемы социально-экономического развития предприятий реального сектора экономики: Межвуз. сб. науч. тр. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2006. – 0,31 п.л.

7. Назмутдинова Е.В. Формирование инновационной инфраструктуры региона / Энергия молодых – экономике России. Труды VIII Международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых. – Томск: Изд-во ТПУ, 2007. – 0,13 п.л.

8. Назмутдинова Е.В., Ведерникова Н.И. Обоснование условий устойчивого стратегического развития машиностроительного комплекса Тюмен-

19

ской области / Экономика, экология и общество России в 21-м столетии: Труды 9-й Международной научно-практической конференции. Ч.2. СПб.: Изд-во Политехн. ун-та, 2007. – 0,10 п.л. (авторских – 0,05 п.л.).

9. Назмутдинова Е.В., Ведерникова Н.И. Разработка стратегии инновационного развития машиностроительного предприятия / Состояние и перспективы развития функциональных сфер бизнеса: Всероссийская научно-практическая конференция: сб. науч. тр. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2007. – 0,46 п.л. (авторских – 0,23 п.л.).

10. Назмутдинова Е.В. Кластеринг как технология управления стратегическим развитием экономики региона / Управление экономикой: методы, модели, технологии: Седьмая Всероссийская научная конференция с международным участием: материалы конференции. Т.2. – Уфа: Уфимск. гос. авиац. техн. ун-т, 2007. – 0,36 п.л.

11. Назмутдинова Е.В. Инновационная активность в повышении конкурентоспособности предприятий / Инновации в управлении региональным и отраслевым развитием: Международная научно-практическая конференция: сб. науч. тр. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2008. – 0,28 п.л.

12. Назмутдинова Е.В. Инновационная восприимчивость как критерий типологии стратегического поведения машиностроительных предприятий / Инновации как основа устойчивого развития экономики на мезо- и микроуровнях. Всероссийский семинар: сб. науч. тр. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2008. – 0,30 п.л.

Подписано в печать 29.05.2009 г.
Формат 60x90 $^{1}/_{16}$
Усл.-изд. л. 1,5
Заказ № 229
Отпечатано на RISO GR 3750

Тираж 100 экз.
Бумага тип. №1
Усл. печ. л. 1,5

Издательство "Нефтегазовый университет"
Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования
«Тюменский государственный нефтегазовый университет»
625000, Тюмень, ул. Володарского, 38
Отдел оперативной полиграфии издательства «Нефтегазовый университет»
625039, Тюмень, ул. Киевская, 52