

На правах рукописи

САЛМИНА НАТАЛЬЯ АЛЕКСАНДРОВНА

**ОРГАНИЗАЦИОННО–ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ
УПРАВЛЕНИЯ ФАКТОРАМИ ПРОИЗВОДСТВА
АВТОКОМПОНЕНТОВ**

Специальность 08.00.05. – Экономика и управление народным хозяйством:
(Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,
комплексами - промышленность)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Нижний Новгород

2013

Работа выполнена в ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И.Лобачевского»

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Удалов Федор Егорович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор,
кафедра «Экономика организации»
ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный педагогический университет»,
заведующий кафедрой
Кузнецов Виктор Павлович

кандидат экономических наук, доцент,
ЗАО «Триботехника», генеральный директор
Сушников Игорь Александрович

Ведущая организация: ФГБОУ ВПО Российская академия
народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской
Федерации – Нижегородский институт
управления

Защита состоится 28 марта 2013 г. в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.66.03 при ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И.Лобачевского» по адресу: 603000, г. Нижний Новгород, ул. Большая Покровская, 60, ауд. 512.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского».

Автореферат разослан «___» февраля 2013 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Лебедев Юрий Александрович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования

Автомобильная промышленность, являясь одной из ведущих отраслей отечественного машиностроения, в большой степени определяет экономический и социальный уровень развития страны, а, следовательно, и уровень благосостояния ее населения. Однако в настоящее время ситуацию в российском автопроме можно охарактеризовать как достаточно сложную.

С одной стороны, рынок сбыта автомобилей растет, что вызвано некоторым ростом покупательной способности населения и развитием потребительского кредитования.

С другой стороны, постоянно сокращается доля отечественных производителей на автомобильном рынке при одновременном усилении конкуренции внутри ценовых сегментов.

В настоящее время технико-экономический анализ соотношения поступления собственных автокомпонентов на сборку/сервис автотранспортных средств очень важен для всего транспортного комплекса страны, и особенно актуален именно для автопроизводителей. В первом случае от их поставок зависит работа автосборочных предприятий, во втором – возможности повышения качества технического обслуживания в системе автосервиса.

В отличие от стран с более развитым автомобильным производством, в России объем поставок автокомпонентов и запчастей для сервиса превосходит объем поставок на сборочные конвейеры отечественных производителей. Объёмы продаж автокомпонентов для сервиса и объём самой сервисной деятельности достигают значений, превосходящих уровень производства самих автотранспортных средств.

Важнейшая характерная особенность производственно-технологического сегмента «производство автокомпонентов» состоит в том, что этот сегмент – одно из звеньев производства автомобилей. Автокомпоненты с точки зрения организации производства представляют собой и конечный продукт для сервиса, и промежуточный для сборки автомобиля. Следовательно, издержки производства автокомпонентов и их эффективное распределение являются важным фактором развития производства автомобильной продукции.

Таким образом, потребность в росте конкурентоспособности и привлекательности данного рынка в глазах конечного потребителя обуславливают объективную необходимость разработки эффективных способов управления факторами производства автокомпонентов, что и определяет актуальность диссертационного исследования.

Различные теоретические аспекты и практические решения проблемы управления факторами развития промышленного производства автокомпонентов рассмотрены в работах отечественных ученых: И.А. Басманова, П.С. Безруких, Н.Д. Врублевского, Ю.И. Ефимычева, А.Н. Кашаева, В.Э. Керимова, О.П. Коробейникова, В.П. Кузнецова, Б.И. Майданчика, В.Ф. Паляя, Ю.А. Сидоренко, С.А. Стукова, Ю.В. Трифонова, А.Д. Трусова, Ф.Е. Удалова, Ф.Ф. Юрлова и других. В зарубежной литературе определенный вклад в проработку вопросов управления затратами внесли труды: К. Друри, В. Леонтьева, Д. Миддлтона, Дж. Риса, Д. Хана, Ч.Т. Хорнгрена, Дж. К. Шима, Дж. Фостера и других.

Однако, при достаточно высокой степени изученности рассматриваемых проблем, вопросы повышения эффективности управления факторами производства на промышленных предприятиях, производящих автокомпоненты, с учетом технической и экономической специфики данного производства, остаются недостаточно освещёнными в виду, в первую очередь, высокой динамичности техники и технологии их производства. Для многих конкретных вопросов не выработаны подходящие методики решения, что вынуждает производителей полагаться больше на практический опыт, что еще раз указывает на актуальность и своевременность научной проработки данной проблемы.

На основе вышеизложенного **целью** диссертационного исследования является разработка организационно-экономических механизмов эффективного управления факторами производства автокомпонентов с выявлением критериев этой эффективности с акцентом на безубыточность производства.

Для достижения поставленной цели в диссертации предусматривалось решение следующих **задач**:

- исследовать и обобщить существующие теоретические и методические подходы к вопросам совершенствования организационно-экономических механизмов эффективного управления предприятиями автопрома;
- выявить особенности и факторы производственно-хозяйственной деятельности производства автокомпонентов как объекта управления;
- предложить направления совершенствования организационно-экономического управления производством автокомпонентов;
- разработать концепцию эффективного управления производством автокомпонентов;
- на основе бюджетирования сформулировать методологические подходы к совершенствованию управления факторами производства автокомпонентов;
- предложить организационно-экономический механизм управления и эффективного распределения затрат при производстве автокомпонентов.

Объектом исследования является производственно-хозяйственная деятельность промышленных предприятий, производящих автокомпоненты.

Предметом исследования является совокупность теоретических и методических вопросов, связанных с совершенствованием механизмов организационно-экономического управления в производственной сфере.

Информационной базой исследования послужили официальные публикации Министерства промышленности и торговли, Министерства экономического развития, материалы периодических изданий, сети Интернет и материалы исследований, проведенных на промышленных предприятиях.

Эмпирической базой исследования служили данные консолидированной финансовой отчетности «Группы ГАЗ» за период 2005–2011 гг., а также внутренние отчетные документы ОАО «ГАЗ», ООО «ЗШП», входящих в Дивизион «Автокомпоненты» «Группы ГАЗ», отражающие учетную политику, сметы затрат и другие производственные отчеты за 2009–2011 гг.

При разработке и апробировании методик использовались методы обобщения и системно–целевого подхода, группировки, балансового анализа, методы математического анализа, экспертные оценки и другие.

Проведенное исследование выполнено в соответствии с Паспортом специальности ВАК 08.00.05. – Экономика и управление народным хозяйством п. 1.1.25. «Методологические и методические подходы к решению проблем в области экономики, организации и управления отраслями и предприятиями машиностроительного комплекса».

Научная новизна исследования заключается в разработке методического подхода к созданию комплексной системы эффективного управления производством автокомпонентов, направленной на повышение эффективности функционирования всех производственных процессов и реализацию стратегических целей в рамках оперативной деятельности.

Конкретные элементы научной новизны заключаются в следующем:

1. Выявлена специфика и определена система факторов производства автокомпонентов, обуславливающие специфические подходы к выбору организационно-экономических механизмов эффективного управления с учетом отраслевых особенностей данного производства.
2. Разработана концепция эффективного экономического управления производством автокомпонентов, дающая возможность достижения планируемых значений финансовых показателей при заданных пропорциях производства и потребления.
3. Обоснована необходимость выделения и построения центров ответственности с учетом специфики производства автокомпонентов, позволяющая определить центры ответственности как организационные единицы, ответственные не за функцию или процесс, а за конкретные финансовые показатели, к которым этот процесс приводит.

4. Разработана модель межпроизводственного потребления полуфабрикатов собственного производства и производства автокомпонентов, реализуемых на сторону для определения оптимальных пропорций производства и потребления при заданной рентабельности продаж.

5. Сформулированы принципы внедрения механизма бюджетного управления с учетом потребностей заинтересованных сторон, позволяющие координировать и контролировать требуемые финансовые показатели в разрезе центров ответственности на каждом этапе производственного процесса.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования заключается в создании и применении модели межпроизводственного потребления полуфабрикатов собственного производства и реализации готовой продукции на сторону. Такой инструмент позволяет определить и количественно оценить важнейшие пропорции внутреннего потребления полуфабрикатов и производства автокомпонентов на сторону.

Апробация результатов исследования. Основные положения работы были изложены на международных и региональных научно-практических конференциях: «Промышленное развитие России: проблемы, перспективы» (Н.Новгород, 2010 г.), «Развитие высоких технологий и повышение конкурентоспособности экономики» (Н.Новгород, 2011 г.), «Реформирование системы управления на современном предприятии» (Пенза, 2011 г.) и др.

Возможность практического применения предложенных механизмов апробирована на примере таких предприятий, как ОАО «ГАЗ», ООО «ЗШП».

По результатам исследований опубликовано 9 научных работ общим объемом 2,87 п.л., из них автора – 2,36 п.л. В общем числе публикаций 3 публикации в изданиях, рекомендованных ВАК.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка из 128 наименований и 6 приложений. Основное содержание изложено на 130 страницах машинописного текста, включающего в себя 19 таблиц и 28 рисунков.

Краткое содержание работы. Во введении обоснована актуальность темы исследования, выявляется степень научной разработанности различных аспектов проблемы в настоящее время, ставится цель диссертационной работы и определяются задачи для ее достижения, формулируется объект и предмет исследования, обосновывается научная новизна и практическая значимость.

В первой главе «**Специфика и основные направления совершенствования организационно-экономического управления хозяйственными образованиями в автомобильной промышленности**» выявлены специфика организации и определена система факторов управления производством автокомпонентов.

Сформулированы проблемы и предложены направления совершенствования управления производством автокомпонентов.

Во второй главе «Организационно-экономические механизмы управления производством автокомпонентов» предложена концепция эффективного управления крупномасштабным автопроизводством. Дана новая интерпретация и классификация центров ответственности (ЦО) в применении к производству автокомпонентов. Проведен анализ безубыточности производства в процессе управления затратами предприятия.

В третьей главе «Апробация предложенных механизмов организационно-экономического управления производством автокомпонентов» использована на практике методика построения центров ответственности на примере производителей автокомпонентов – ОАО «ГАЗ» и ООО «ЗШП». Реализована модель межпроизводственного потребления полуфабрикатов собственного производства и готовой продукции, реализуемой на сторону, для целей эффективного управления производством автокомпонентов. Применены на практике методологические подходы к совершенствованию организационно-экономического управления производством автокомпонентов на основе технологии бюджетирования.

В заключении сформулированы основные выводы и предложения по результатам проведенного исследования.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Выявлена специфика и определена система факторов производства автокомпонентов, обуславливающие специфические подходы к выбору организационно-экономических механизмов эффективного управления с учетом отраслевых особенностей данного производства.

Автомобильная промышленность – это один из наиболее сложных секторов с точки зрения управления требованиями клиентов, где имеет место жесткая конкуренция, связанная с общей оптимизацией производственных затрат. Поэтому автокомпоненты, используемые в производстве автомобилей, должны обеспечивать преимущество в плане оптимизации производственных циклов, эффективности и надежности в течение всего жизненного цикла продукта.

Развитию автомобилестроения характерны масштабность и массовость производства, достаточно жесткая связь с показателями роста ВВП, изменениями в размещении производительных сил, с масштабами производства, динамикой показателей плотности населенных пунктов и платежеспособностью населения, высоким уровнем кооперации с другими отраслями промышленности. Согласно экс-

пертным исследованиям, 1 рабочее место в автопромышленности влечет за собой появление до 10-12 рабочих мест в смежных отраслях экономики.

Производство автокомпонентов для автомобильной техники формируется в результате специфики производства и возрастающих потребностей в ней. Характерными особенностями развития автокомпонентного производства являются следующие:

1. Узкая специализация выполняемых работ. Производство находится в прямой зависимости от производства автомобилей и создано в основном под конкретного производителя автомобильной техники.
2. Производство автокомпонентов объединяет в себе огромное количество разнообразных деталей и устройств, особо сложные из которых сочетают в себе производства из различных материалов и разнообразными способами. Несмотря на привлечение ведущих зарубежных компаний к организации конкурентоспособных производств автокомпонентов, на территории России пока отсутствует производство качественных промышленных материалов. Это вынуждает производителей импортировать материалы и использовать российские мощности только в качестве сборочной площадки.
3. Основная доля материальных затрат в себестоимости производимой продукции – покупные полуфабрикаты и комплектующие изделия; полуфабрикаты собственного производства. Это является характерным для предприятий со сложным технологическим процессом сборки узлов, деталей, блоков, агрегатов. Каждое предприятие осуществляет полный производственный цикл (набор производственных процессов) от материально-технического снабжения до реализации.
4. Производство автокомпонентов осуществляется для удовлетворения потребностей различных сфер производственной деятельности – производственных (заводов-изготовителей), торговых (оптовых торговых компаний), ремонтных/сервисных предприятий (станций обслуживания).
5. Предприятия производят продукцию определенной номенклатуры для продажи внешним покупателям (запасные части, комплектующие для сборки автомобилей) и полуфабрикаты собственного производства для внутреннего потребления, т.е. результаты одного процесса служат ресурсами для другого. При этом производства не являются взаимозаменяемыми.

В связи с этим, возникает возможность построения модели межпроизводственного потребления и реализации, позволяющей определить оптимальные объемы выпуска полуфабрикатов собственного производства для внутреннего потребления и продукции, реализуемой на сторону (запасные части, комплектующие).

В общем виде схема межпроизводственного потребления полуфабрикатов и производства готовой продукции на сторону представлена на рис. 1.

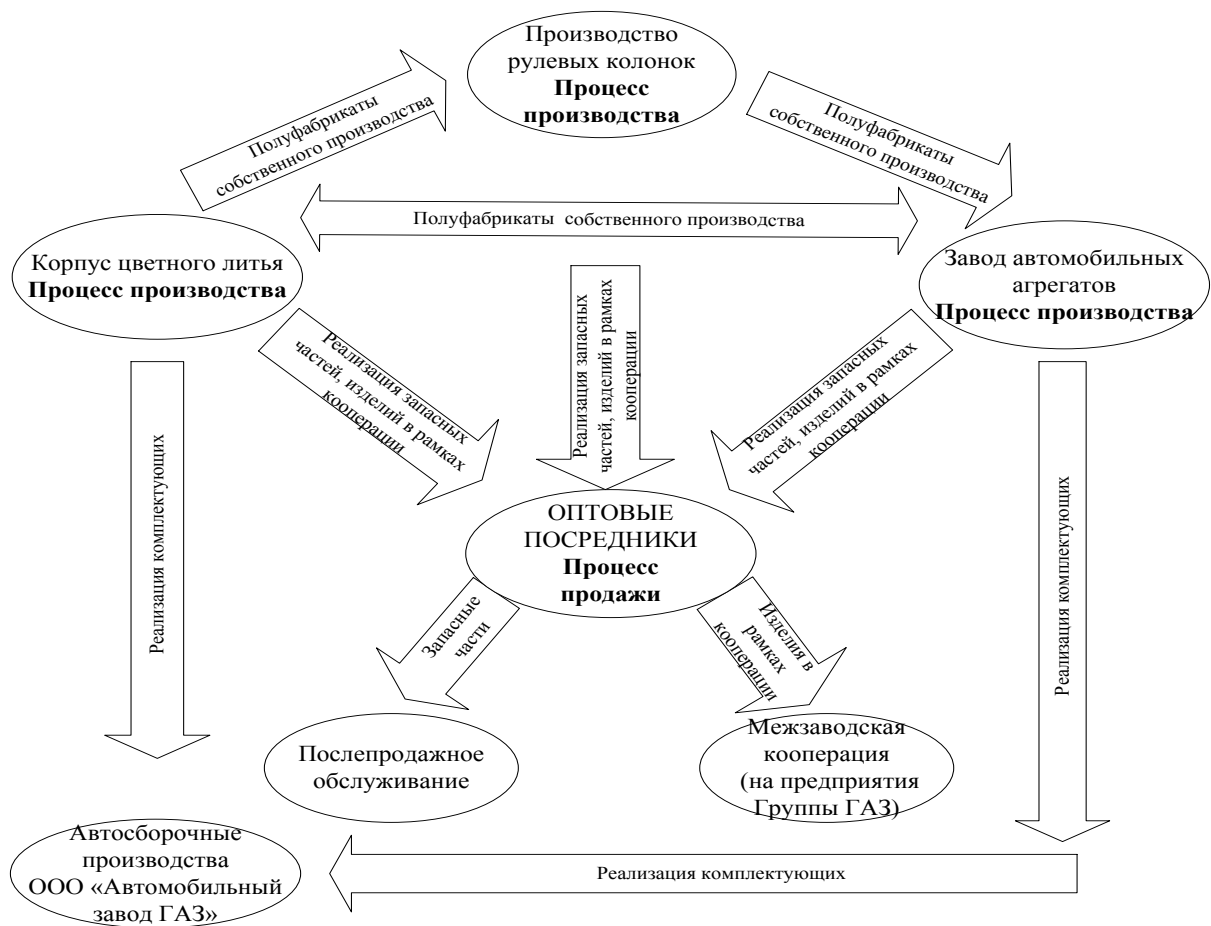


Рис. 1. Фрагмент схемы производства и внутреннего потребления ОАО «ГАЗ» (Автокомпонентное производство)

На основании выявленной специфики производства в диссертации выделены следующие факторы производства – особо важные элементы или объекты, оказывающие решающее воздействие на возможность и результативность хозяйственной деятельности промышленных предприятий по производству автокомпонентов, представленные на рис. 2.

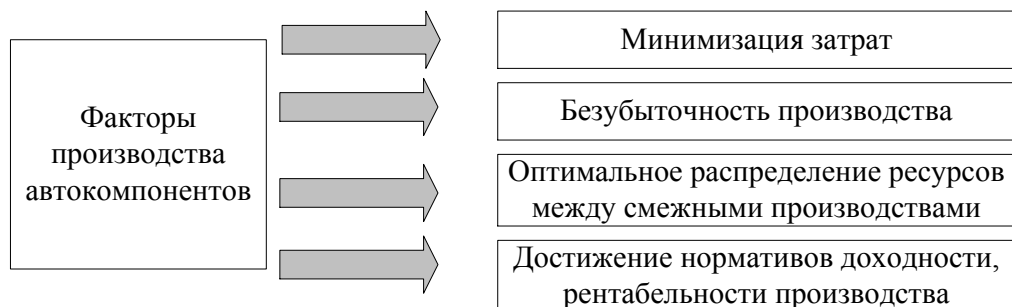


Рис. 2. Факторы производства автокомпонентов

Выявленные факторы производства позволяют сформулировать концепцию эффективного экономического управления производством автокомпонентов.

2. Разработана концепция эффективного экономического управления производством автокомпонентов, дающая возможность достижения планируемых значений финансовых показателей при заданных пропорциях производства и потребления.

Последние двадцать лет российский автопром находится в достаточно сложном положении, что выражается в постоянной реструктуризации как самого производства с целью догнать мировые бренды, так и систем управления с целью повысить качество внутрифирменных процессов. Одной из важнейших задач такой реструктуризации является формирование эффективной системы управления факторами производства как подсистемы бюджетирования или бюджетного управления, включающей в себя:

- формализацию конечной цели каждого процесса производства в стоимостных категориях: себестоимости производства отдельных автокомпонентов, вклада каждого подразделения через направления деятельности в производственный процесс;
- увязку сформулированных в терминах стоимости, характеристик производственного процесса, позволяющую оптимизировать соотношения внутрипроизводственных затрат на выпуск полуфабрикатов собственного производства и конечного продукта, реализуемого на сторону;
- варианты достижения целевой функции – оптимальной структуры затрат в рамках предложенной концепции, на базе поставленной оптимизационной задачи, процесс реализации которой представлен на рис. 3.

При определении эффективности работы производственных подразделений в качестве критериев эффективности, как правило, используются показатели, характеризующие выпуск готовой продукции, и ее реализацию. Для целей повышения эффективности производства и управления в диссертации предлагается использовать следующие критерии:

- объем межпроизводственных затрат, предполагающий их минимизацию при заданной (планируемой) рентабельности продаж;
- соблюдение заданных пропорций производства полуфабрикатов для внутреннего использования и реализации автокомпонентов на сторону: на автосборку (первичный рынок) и для сервисного обслуживания (вторичный рынок).

Целевые показатели выручки, планирование затрат и составление бюджетов в диссертации предложено установить в разрезах, определяющих приоритеты по объемам продаж и целевым сегментам рынка.

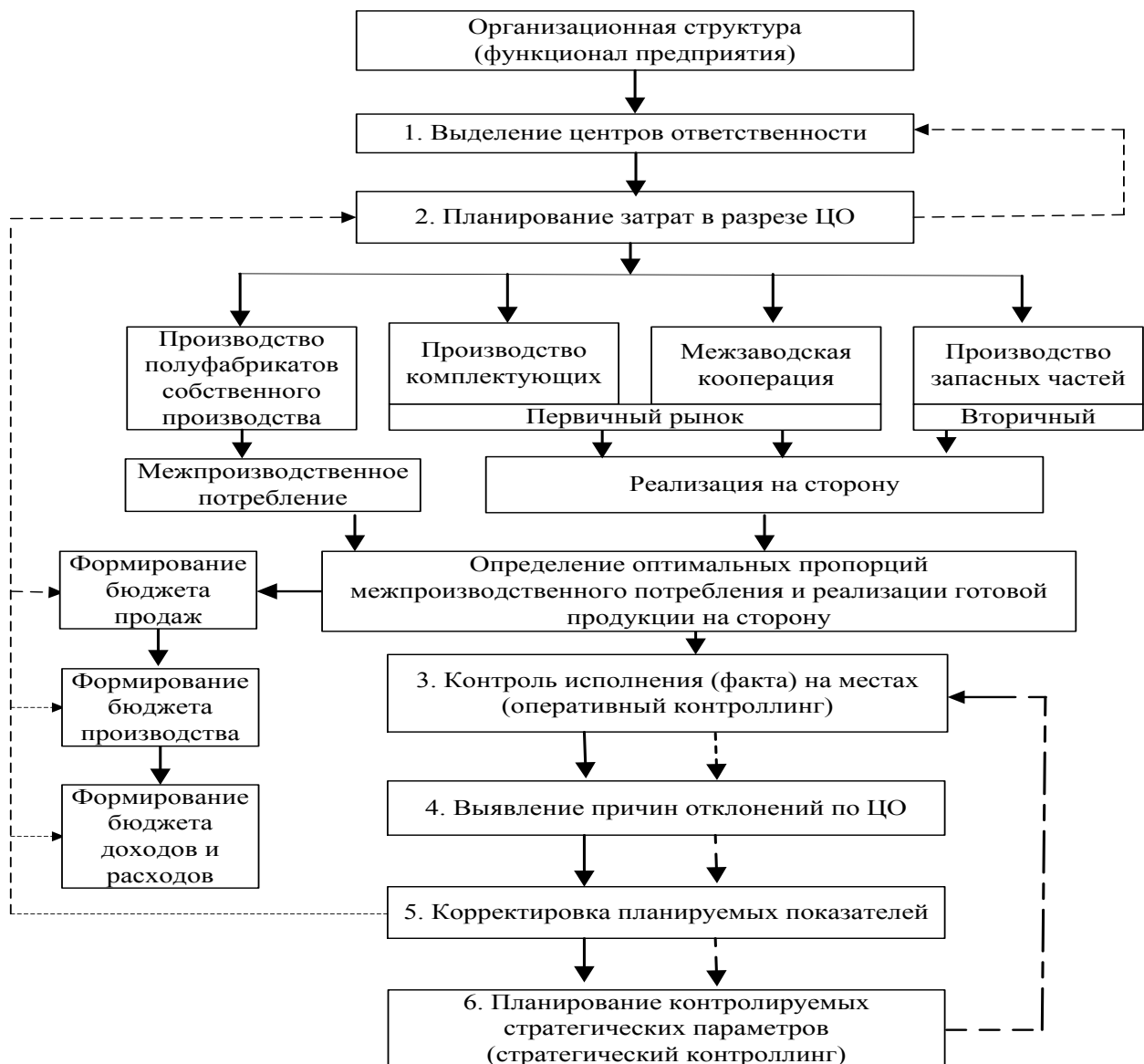


Рис. 3. Концепция эффективного управления производством автокомпонентов

Предложенная концепция включает в себя комплекс мер: разработку структуры центров ответственности, бюджетную модель (состав и взаимосвязь бюджетов), методику план–фактного анализа и контроля – как функции, обеспечивающей единство разработки, решения и исполнения.

3. Обоснована необходимость выделения и построения центров ответственности с учетом специфики производства автокомпонентов, позволяющая определить центры ответственности как организационные единицы, ответственные не за функцию или процесс, а за конкретные финансовые показатели, к которым этот процесс приводит.

На основании общепринятой классификации центров ответственности, в диссертации предлагается следующий *перечень типов ЦО* с учетом специфики производства автокомпонентов:

- *Центры прямых расходов (ЦПР)* – подразделения (группа подразделений) или направления деятельности, генерирующие и контролирующие затраты, связанные непосредственно с производством готовой продукции (полуфабрикатов).
- *Центры косвенных расходов (ЦКР)* – подразделения (группа подразделений), генерирующие косвенные затраты, распределяемые на соответствующем уровне управления.
 - *Центры дохода (ЦД)* – подразделения или направления деятельности, отвечающие за величину доходов от основной и прочей деятельности.
- *Центры вклада на покрытие (ЦВП)* – в традиционной классификации центров ответственности – это центры маржинального дохода (ЦМД).

Эффективность управления затратами в отечественных и зарубежных источниках как правило рассматривается с точки зрения маржинального дохода и анализа безубыточности отдельных видов продукции при классификации затрат на переменные и постоянные, что как правило не приемлемо для российских предприятий. Поэтому, в диссертации предлагается в качестве показателя эффективности работы подразделений (направлений деятельности) предприятия использовать «вклад на покрытие» косвенных затрат. Данный подход позволит определить эффективность работы каждого подразделения (направления деятельности) предприятия, как в целом, так и с точки зрения выпускаемой продукции, и как следствие этого обойти проблему классификации затрат на переменные и постоянные.

Генерируемые подразделениями (направлениями деятельности) прямые расходы, и соответственно, величина полученного дохода позволят определить, насколько эффективно работает то или иное подразделение (направление деятельности) предприятия и каков вклад каждого подразделения/направления в покрытие общеприемных затрат и в формирование прибыли.

- *Центром прибыли (ЦП)* является само предприятие как взятое обособленно, так и в составе многоуровневой структуры (например, холдинга).
- *Центром инвестиций (ЦИ)* является холдинг, управляющий активами и владеющий всеми бизнесами компании.

На рис. 4 предложено распределение ответственности применительно к производству автокомпонентов.

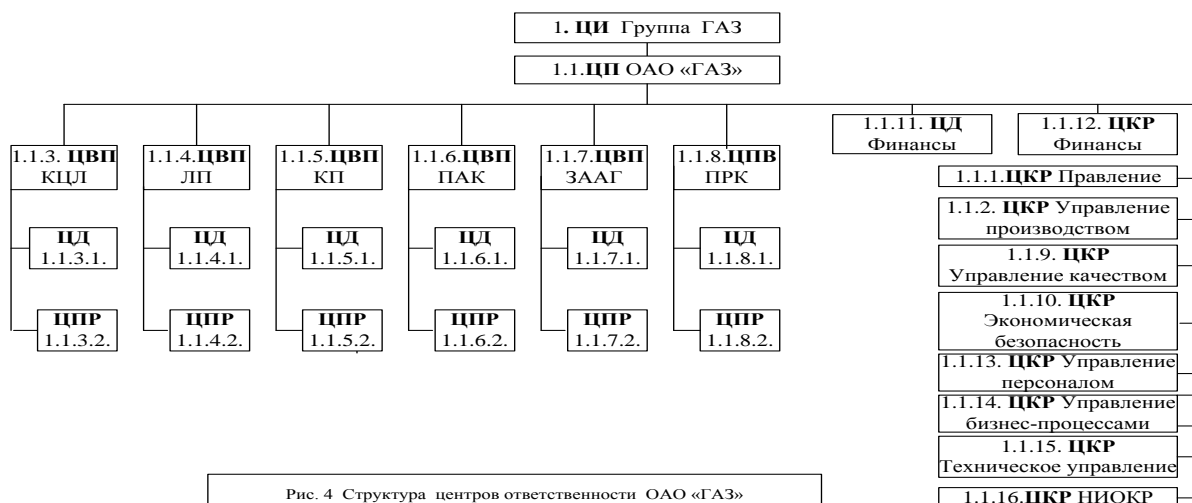


Рис. 4 Структура центров ответственности ОАО «ГАЗ»

- где: КЦЛ – Корпус цветного литья;
 ЛП – Литейное производство;
 КП – Кузнечное производство;
 ПАК – Производство арматуры и колес;
 ЗААГ – Завод автомобильных агрегатов;
 ПРК – Производство рулевых колонок.

Центры ответственности должны формироваться по принципу генерации доходов и расходов, вклада на покрытие, прибыли, а так же права на реализацию инвестиционных проектов.

Критерии эффективности работы центров ответственности отражены на рис. 5.



Рис. 5. Критерии эффективности центров ответственности

Данные показатели рассчитываются исходя из планируемого объема продаж и производства. Для этого необходимо задать границы продаж и производства. В качестве нижней границы должен выступать безубыточный объем продаж и производства, в качестве верхней границы может выступать любое требование собственника. Иначе говоря, эффективность центров ответственности начинается и должна определяться на уровне центров вклада на покрытие, где задаются абсолютные показатели в стоимостном и натурально-стоимостном выражении. Система ключевых показателей эффективности деятельности центров ответственности, служит основой для построения бюджетной модели.

4. Разработана модель межпроизводственного потребления полуфабрикатов собственного производства и производства автокомпонентов, реализуемых на сторону, для определения оптимальных пропорций производства и потребления при заданной рентабельности продаж.

В диссертации исследованы пропорции производства готовой продукции, реализуемой на сторону и производства промежуточного продукта– полуфабрикатов собственного производства. На основе этого построена модель межпроизводственного потребления и производства конечной продукции, в формальном виде представленная в табл. 1.

Данная модель предполагает как взаимосвязи структурных подразделений внутри центров ответственности, так и центров ответственности между собой в процессе производства полуфабрикатов и автокомпонентов, реализуемых на сторону, что подчеркивает универсальность данного подхода. Пример использования данной модели приведен в табл. 2.

Таблица 1

Межпроизводственное потребление и реализация на сторону

Структурные единицы	Потребление							Конечный продукт, Y	Валовой выпуск, DC	
	1	2	3	...	J	...	n			
Производство	1	x_{11}	x_{12}	x_{13}	...	x_{1j}	...	x_{1n}	Y_1	DC_1
	2	x_{21}	x_{22}	x_{23}	...	x_{2j}	...	x_{2n}	Y_2	DC_2
	3	x_{31}	x_{32}	x_{33}	...	x_{3j}	...	x_{3n}	Y_3	DC_3

	i	x_{i1}	x_{i2}	x_{i3}	...	x_{ij}	...	x_{in}	Y_i	DC_i

	n	x_{n1}	x_{n2}	x_{n3}	...	x_{nj}	...	x_{nn}	Y_n	DC_n

DC_i – валовой объем выпуска продукции i -ой структурной единицы (цехом, подразделением, предприятием в целом) ($i = 1, \bar{n}$);

Y_i – объем конечного продукта i -ой структурной единицы для конечного потребления (продукция, реализуемая на сторону);

x_{ij} – объем продукции i -ой структурной единицы, потребляемый j -ой структурной единицей (полуфабрикаты собственного производства).

Соотношение валового объема промежуточной продукции и конечного продукта, реализуемого на сторону, выражается моделью межпроизводственного потребления:

$$DC_i = \sum_{j=1}^n x_{ij} + y_i \quad (i = 1, \bar{n}).$$

Коэффициенты прямых затрат: $a_{ij} = \frac{x_{ij}}{DC_j}$ ($i = 1, \bar{n}$).

Формула межпроизводственного потребления: $DC_i = \sum_{j=1}^n a_{ij} DC_j + y_i$.

В матричном виде:

$$DC = \begin{pmatrix} DC_1 \\ DC_2 \\ DC_3 \\ \dots \\ DC_i \\ \dots \\ DC_n \end{pmatrix}, A = \begin{pmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} & \dots & a_{1j} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} & \dots & a_{2j} & \dots & a_{2n} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} & \dots & a_{3j} & \dots & a_{3n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ a_{i1} & a_{i2} & a_{i3} & \dots & a_{ij} & \dots & a_{in} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ a_{n1} & a_{n2} & a_{n3} & \dots & a_{nj} & \dots & a_{nn} \end{pmatrix}, Y = \begin{pmatrix} y_1 \\ y_2 \\ y_3 \\ \dots \\ y_i \\ \dots \\ y_n \end{pmatrix}, \text{ где}$$

DC – вектор валового выпуска;

A – матрица прямых затрат, где $a_{11} = \frac{x_{11}}{DC_1}, a_{12} = \frac{x_{12}}{DC_2}, \dots$,

Y – вектор конечного продукта.

Система (4) в матричном виде:

$$DC = (A \times DC) + Y, \quad Y = DC - (A \times DC) = (I - A) \times DC, \quad Y = (E - A) \times DC$$

Параметры модели, в первую очередь валовой выпуск, будут определяться выручкой от реализации и коэффициентами переменных и косвенных расходов. Далее, исходя из вектора валового выпуска, задаваемого объёмами продаж, будут определяться вектор конечного потребления $Y = (E - A) \times DC$ и параметры межпроизводственного выпуска. Для определения оптимальных пропорций производства и потребления, позволяющих достигнуть запланированного показателя рентабельности продаж введены ограничения:

Ограничения:

1. $PR_i \geq 0$ – прибыль от продаж положительна;
2. $y_i^{\text{будущий период}} \geq y_i^{\text{базисный период}}$ – плановые показатели конечного продукта будущего периода должны быть не меньше фактических показателей базисного периода.

Объемы межпроизводственного потребления и реализации продукции на сторону при заданной системе ограничений и планируемой рентабельности продаж 15 % представлены в табл. 3.

Суммарный показатель ROS по всем структурным единицам выступает в качестве функции цели, а именно, как максимально возможный критерий при за-

данных ограничениях: $ROS = \frac{\sum_{i=1}^n PR_i}{\sum_{i=1}^n R_i} = \sum_{i=1}^n k_R \cdot ROS_i \rightarrow \max$, где PR_i – прибыль i -ой

структурной единицы, R_i – выручка от реализации i -ой структурной единицы;
 $k_R = \frac{R_i}{\sum_{i=1}^n R_i}$ – удельный вес выручки i -ой структурной единицы, в общем, ее объеме;
 ROS_i – рентабельность продаж i -ой структурной единицы.

5. Сформулированы принципы внедрения механизма бюджетного управления с учетом потребностей заинтересованных сторон, позволяющие координировать и контролировать требуемые финансовые показатели в разрезе центров ответственности на каждом этапе производственного процесса.

Основные цели внедрения технологии бюджетирования включают в себя:

- определение ответственности каждого центра ответственности за конечный показатель затрат в стоимостном выражении в рамках межпроизводственной кооперации;
- минимизацию этих затрат и оптимизацию структуры управления и организационных процессов;
- достижение результатов, предусмотренных стратегическими задачами управления.

В рамках постановки бюджетного управления в диссертации предлагается решение следующих задач:

- разработка структуры бюджетного управления производством автокомпонентов;
- определение безубыточного объема производства при заданных пропорциях производства и потребления;
- решение оптимизационной задачи снижения затрат в рамках бюджетной структуры управления.

При внедрении системы бюджетного управления в диссертации предложено опираться на ряд **принципов**:

- планируемые затраты должны иметь минимальные и максимальные предельные границы;
- во множестве решений между максимальными и минимальными границами, затраты должны находиться в пределах, обеспечивающих минимально приемлемый уровень рентабельности производства, обеспечивающий функционирование производства в перспективном аспекте;
- должна обеспечиваться сбалансированность межпроизводственных поставок, направленная на оптимизацию их структуры, связанная с максимизацией прибыли предприятия;
- затраты на разработку и реализацию системы бюджетного управления должны быть сопоставимы с экономическим эффектом от ее внедрения.

Таблица 2

Межпроизводственное потребление и реализация на сторону в 2011 г., млн. руб.

Структурные единицы		Потребление						Конечный продукт, <i>Y</i>	Валовой выпуск, <i>DC</i>	Выручка, <i>R</i>	Косвенные затраты, <i>IFDC</i>	Прибыль от продаж, <i>PR</i>	<i>ROS</i>
		1. ЛП	2. КЦЛ	3. КП	4. ПАК	5. ЗААГ	6. ПРК						
Производство	1. ЛП	0,00	0,00	0,00	15,18	899,33	242,00	1424,44	2580,95	2951,59	203,27	167,37	0,06
	2. КЦЛ	0,00	0,00	0,00	9,85	243,96	28,99	87,97	370,77	492,68	33,93	87,98	0,18
	3. КП	0,00	0,00	0,00	8,94	796,00	364,09	828,54	1997,57	2640,51	181,84	461,10	0,17
	4. ПАК	0,00	0,00	0,00	0,00	1058,87	397,91	1151,08	2609,84	3089,22	212,74	266,64	0,09
	5. ЗААГ	0,00	0,03	0,00	88,28	0,00	0,00	5606,66	5694,97	7353,81	506,43	1152,41	0,16
	6. ПРК	79,87	0,00	585,73	23,38	979,54	0,00	412,82	2081,34	2449,82	168,71	199,77	0,08
ИТОГО:		79,87	0,03	585,73	145,63	3977,70	1032,99	9511,51	15335,44	18977,63	1306,92	2335,27	0,12

Таблица 3

Межпроизводственное потребление и реализация на сторону при заданных ограничениях и заданной рентабельности продаж, млн. руб.

Структурные единицы		Потребление						Конечный продукт, <i>Y</i>	Валовой выпуск, <i>DC</i>	Выручка, <i>R</i>	Косвенные затраты, <i>IFDC</i>	Прибыль от продаж, <i>PR</i>	<i>ROS</i>
		1. ЛП	2. КЦЛ	3. КП	4. ПАК	5. ЗААГ	6. ПРК						
Производство	1. ЛП	0,00	0,00	0,00	17,54	849,50	292,52	1776,76	2936,31	3736,16	203,27	596,58	0,16
	2. КЦЛ	0,00	0,00	0,00	10,85	155,64	15,22	193,84	375,55	505,49	33,93	96,01	0,19
	3. КП	0,00	0,00	0,00	10,54	1201,41	285,82	1094,42	2592,19	3652,32	181,84	878,28	0,24
	4. ПАК	0,00	0,00	0,00	0,00	1067,66	331,93	1203,64	2606,29	3082,12	212,74	263,08	0,09
	5. ЗААГ	0,00	0,03	0,00	67,94	0,00	0,00	5606,66	5 674,63	7321,70	506,43	1140,64	0,16
	6. ПРК	99,83	0,00	562,57	31,66	727,51	0,00	412,82	1834,40	2086,07	168,71	82,96	0,04
ИТОГО:		99,83	0,03	562,57	138,53	4001,72	925,49	10288,14	16019,37	20383,88	1306,92	3057,58	0,15

Формирование бюджетов производства автокомпонентов при заданных пропорциях производства и реализации для достижения планируемой рентабельности продаж представлено на рис. 6.

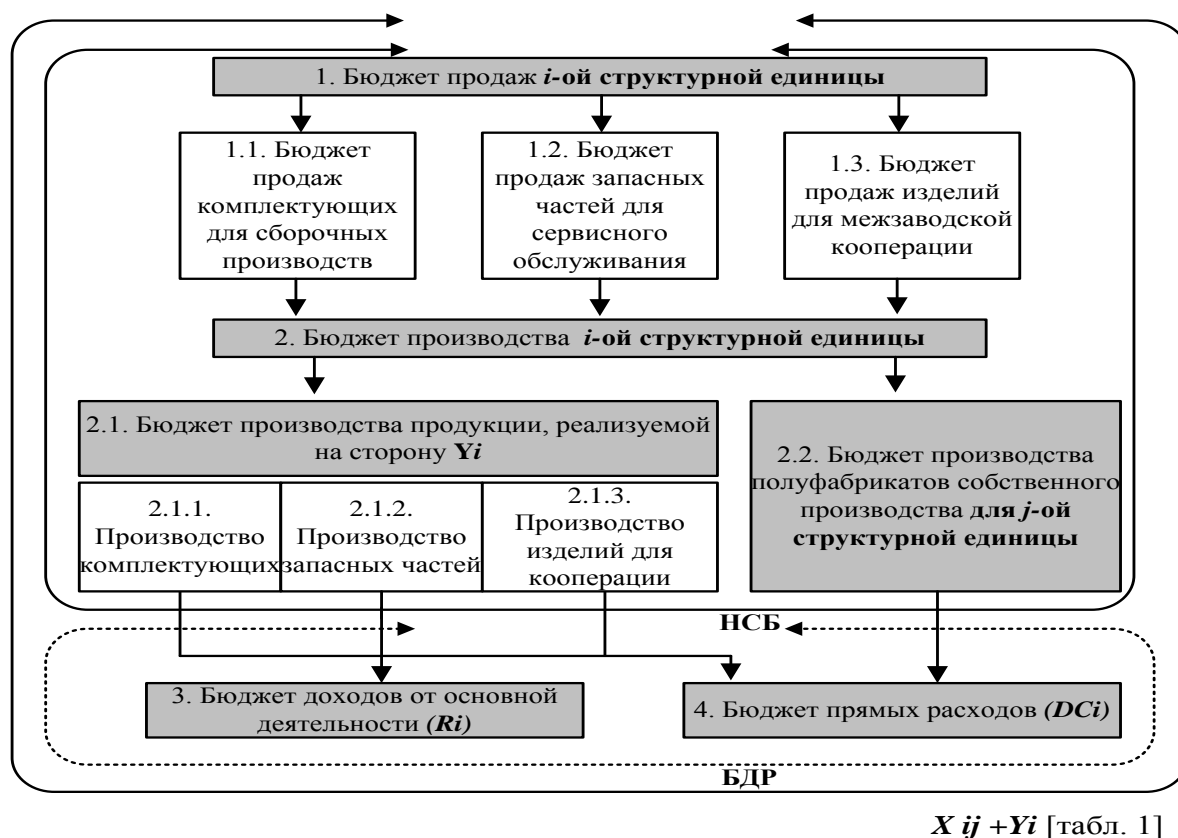


Рис. 6 Порядок формирования бюджетов i структурной единицы

В натурально–стоимостных бюджетах (НСБ) отражаются количественные параметры продаж и производства в разрезе структурных единиц и сегментов рынка. Далее формируются бюджеты доходов и расходов (БДР) в стоимостных показателях с необходимой для целей управления детализацией.

В заключении диссертации представлены основные выводы из проведенного исследования.

ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ СЛЕДУЮЩИЕ РАБОТЫ:

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК.

1. Салмина Н.А. Классификации затрат для целей управления затратами организации./Салмина Н.А.//Вестник Нижегородского университета им. Н.И.Лобачевского.– Н.Новгород: Изд–во ННГУ, 2011. Выпуск 4(1).– (Серия «Экономические науки»). – с. 248–252.– 0,31 п.л.
2. Салмина Н.А. Нетрадиционный подход к определению границ безубыточности производства автокомпонентов для крупномасштабного автопроизводства./ Салмина Н.А., Салмин П.С. // Вестник Нижегородского университета им. Н.И.

Лобачевского. № 2. Часть 2. – Н.Новгород: Изд-во ННГУ им. Н.И.Лобачевского, 2012. – с. 238–242. – 0,31 п.л., из них автора – 0,15 п.л.

3. Салмина Н.А. Особенности управления затратами по центрам финансовой ответственности на промышленных предприятиях/Салмина Н.А., Салмин П.С.//Вестник Нижегородского университета им. Н.И.Лобачевского.– Н.Новгород: Изд-во ННГУ, 2012. Выпуск 6(1).– (Серия «Экономические науки»). – с. 222–226.– 0,31 п.л., из них автора – 0,20 п.л.

Публикации в других изданиях:

4. Салмина Н.А. Сравнительная характеристика управления затратами в промышленности и транспортной отрасли/ Салмина Н.А. //Промышленное развитие России: проблемы, перспективы: сборник статей по материалам VIII Международной научно-практической конференции преподавателей, ученых, специалистов, аспирантов, студентов. – Н.Новгород: ВГИПУ, 2010, – с. 256–260. – 0,31 п.л.
5. Салмина Н.А. Влияние системы управления затратами на финансовые результаты деятельности организации./ Салмина Н.А.// Развитие высоких технологий и повышение конкурентоспособности экономики: Материалы Международной научно-практической конференции.– Н. Новгород: Изд-во ННГУ, 2011.,– с. 187–189 – 0,19 п.л.
6. Салмина Н.А. Особенности классификации затрат в автомобилестроении./Салмина Н.А.// Функционирование промышленных предприятий в условиях модернизации экономики: Сборник статей–Н.Новгород, Международная Академия науки и практики организации производства–Нижегородское региональное отделение, 2011.,– с.120–126.–0,44 п.л.
7. Салмина Н.А. Проблемы определения эффективности управления затратами промышленных предприятий/ Салмина Н.А.// Реформирование системы управления на современном предприятии: Сборник материалов XI Международной научно-практической конференции. – Пенза: РИО ПГСХА, 2011.,– с. 193–196.– 0,25 п.л.
8. Салмина Н.А. Маржинальный подход в управлении затратами промышленных предприятий/ Салмина Н.А.// Повышение управленческого, экономического, социального и инновационно–технического потенциала предприятий, отраслей и народно-хозяйственных комплексов: Сборник статей III Международной научно-практической конференции.– Пенза: РИО ПГСХА, 2011., – с. 204–208.– 0,31 п.л.
9. Салмина Н.А. Управление вкладом на покрытие косвенных затрат на предприятиях автомобилестроения./Салмина Н.А., Салмин П.С.//Проблемы региональной экономики № 1-2, Межтерриториальный научно-производственный журнал. Ижевск: Изд-во УдГУ, 2012.,– с. 65–71.– 0,44 п.л., из них автора– 0,20 п.л.