

КОНКУРЕНТНЫЙ АСПЕКТ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Ф.Е. Удалов

Нижегородский государственный университет

Оценивается роль конкуренции в активизации инновационной деятельности на крупных предприятиях машиностроительного профиля. На базе исследований дается оценка конкурентного фактора в реализации инноваций руководителями различных иерархических уровней управления производством на предприятиях. Уделяется определенное внимание системе информационного обеспечения как фактора, влияющего на инновационные процессы.

В ранжированном ряду факторов, определяющих эффективность инновационной деятельности на предприятиях, отсутствие конкуренции руководители всех уровней управления поставили на последнее место. Но это обусловлено вовсе не малой значимостью самого фактора, а неудовлетворительным состоянием машиностроительной промышленности России в настоящее время. В случае же общего оживления конъюнктуры в промышленности и сельском хозяйстве, фактор конкурентоспособности будет играть одну из определяющих ролей в активизации инновационной деятельности в машиностроении. В этой связи нам важно знать как к этому фактору относятся на предприятиях в принципе, т.е. какую роль ему отводят не только в связи с инновациями, но и в связи с решением проблем развития самих предприятий. Как известно, в начале 90-х годов резко снизились таможенные барьеры и на внутренний рынок России устранился многократно возросший и слабо контролируемый поток продукции зарубежных производителей. Подобное явление привело к тому, что ряд машиностроительных отраслей практически прекратил свое нормальное функционирование, а другие находятся в стадии очень трудного выживания без видимых позитивных выходов. К первым, например, можно отнести радиоэлектронную промышленность, ко вторым — авиационную и автомобильную.

Учитывая вышесказанное мы провели исследование данной проблемы, предложив руководителям и специалистам на предприятиях радиоэлектронной, авиационной и автомобильной промышленности ответить на вопрос: «Считают ли они, что открытие границ для импорта продукции, аналогичной той, которую производят их предприятия, будет способствовать развитию самих предприятий и росту конкурентоспособности выпускаемой ими продукции?». Результаты данного исследования представлены в табл. 1.

Дадим анализ полученной информации. Вообще говоря, удельный вес положительных ответов руководителей и специалистов всех уровней, кроме высшего уровня, на первый их вариант для нас оказался совершенно неожиданным на фоне того кризисного состояния, в котором находятся их предприятия. Поэтому у нас появились сомнения в том правильно ли специалисты оценивают ситуацию, сложившуюся на внутреннем рынке России, знают ли они законы рынка вообще и законы конкуренции в частности и в особенности и каким им видится то направление, которое выведет их предприятие из кризиса учитывая нынешнюю внешнеэкономическую ситуацию?

Нами было признано целесообразно провести серию интервью с рядом руководителей и специалистов, давших положительный ответ на первый их вариант.

Безусловно, здесь был определенный риск, поскольку первоначальный опрос носил анонимный характер, но эту организационную сложность мы преодолели гарантией персональной закрытости интервьюирования. Серия таких интервью показала, что произошло определенное недопонимание существа рассматриваемой проблемы и недостаточное знание принципов функционирования слаборегулируемой рыночной экономики. Это недопонимание обусловлено влиянием двух факторов.

1) Произошла определенная идентификация проблемы качества и проблемы конкурентоспособности. Идентификация в том смысле, что специалист априори полагал, что вне зависимости от уровня качества выпускаемой продукции, предприятие ее производящее все равно будет функционировать, пусть и не получая при этом высоких результатов от своей деятельности. А чтобы выйти на высокий уровень качества и, следовательно, высоких результатов деятельности — нужна конкуренция. Но в принципе можно в ней и не участвовать, если довольствоваться получаемыми результатами. Когда же специалист начинает понимать, что низкое качество продукции при наполненном рынке продукцией высокого качества означает банкротство, т.е. гибель предприятия, то позиция человека сразу меняется.

Таблица 1

**Оценка влияния внешнеэкономического фактора на развитие и конкурентоспособность продукции машиностроительных предприятий
(в % к числу опрошенных)**

Уровни управления	Показатели	Будет ли либерализация импорта продукции машиностроения способствовать росту конкурентоспособности продукции и развитию предприятий?		
		Да, будет	Нет, не будет	Затрудняюсь с ответом
Высшее звено управления		14,3	57,1	28,6
Главные специалисты и др. функциональные рук-ли и их заместители		31,0	51,7	17,3
Руководители цехов и их заместители		36,1	44,4	19,5
Руководители производства низшего звена		28,4	57,0	14,6
Функционеры низших иерархических звеньев		50,0	33,3	16,7
Интегральные данные по всем уровням		37,0	45,2	17,8

Таблица 2

*Оценка влияния импорта на развитие российского автомобилестроения, в % к числу опрошенных**

Уровни управления Показатели	Как повлияет импорт автомобилей на автомобилестроение в России?			
	укрепит	ослабит	погубит	затрудняюсь ответить
Мастер и ст. мастер	38,9	11,1	33,3	16,7
Зам. начальников цехов	27,8	33,3	30,6	8,3
Зам. начальников отделов	23,5	41,2	17,6	17,7
Начальники цехов	13,9	30,6	47,2	8,3
Зам. главных инженеров	15,0	45,0	20,0	20,0
Главные инженеры	30,8	38,5	23,0	7,7
Главные специалисты	23,5	41,2	29,4	5,9
Начальники управления	25,0	45,8	29,2	0
Заместители директоров	13,6	45,5	36,4	4,5
В среднем	22,1	36,2	31,3	10,4

* Горнев А.З. Проблемы управления крупными промышленными комплексами. — Н. Новгород: Изд-во ННГУ. С. 93.

2) Интервьюированные слабо знали жестокие законы либеральной рыночной экономики. Слабо в том смысле, что споткнувшегося конкурента в зарубежной практике не просто бьют, а элементарным образом добивают чтобы он уже никогда не поднялся. И в этом процессе здесь никого не интересует, что будет с работниками закрывшихся предприятий и их семьями. Руководители же средних звеньев и особенно функционеры первичного звена практически не выезжали за рубеж и слабо знают специальную литературу по данным проблемам. В связи с эти в части дальнейшей судьбы предприятий они мыслят категориями граждан бывшего СССР, когда предприятия не закрывали, а переспециализировали без каких-либо негативных социальных явлений. И поэтому достаточно им было привести примеры о чуть не обанкротившемся американском автомобильном гиганте «Крайслер», спасенным только благодаря титаническим усилиям и высокому профессионализму его президента Ли Якокки, или о потерпевшей катастрофу немецкой радиотехнической фирме «Телефункен», как позиция менялась не в пользу позитивных воздействий внешнего рынка на российское машиностроение.

В свете изложенного следует сказать, что в такой позиции негативную роль сыграли и российские средства массовой информации, рисующие рыночную экономику только в радужных тонах. Должны здесь правильно расставлять акценты и руководители высших звеньев, которые, как видно из табл. 1, в основном правильно оценивают сложившуюся ситуацию.

Весьма интересные данные приведены к.э.н. А.З. Горневым, исследовавшим во второй половине 90-х годов проблемы влияния импорта автомобилей на развитие отечественного автомобилестроения на одном из крупнейших автомобильных предприятий России — Горьковском автомобильном заводе. Им была проведена оценка этого влияния руководителями всех уровней управления ГАЗа. Результаты исследования представлены в таблице 2.

Если суммировать только утвердительные ответы на «ослабит» и «погубит», то и в этом случае точка зрения совершенно ясная — импорт автомобилей никак не позволит российскому автомобилестроению не только завоевать хотя бы внутренний рынок, но и выжить в принципе. И происшедшее с момента вышеуказанного исследования время убедительно это подтверждает. Так, ГАЗ за последние годы существенно снизил объемы производства легковых автомобилей. Практически прекратил свое функционирование Московский АЗЛК, далеко не лучшая ситуация на КАМАЗе. Пока еще чувствует себя жизнеспособным АвтоВАЗ. Но, видимо, это действительно «пока», если не изменится таможенная политика государства. А здесь, с нашей точки зрения, нужно жесткое квотирование импорта. А в качестве прецедента можно примеры привести квотирования правительством США ввоза автомобилей японского производства. И это, следует напомнить, делается даже при том, что американское автомобилестроение является самым мощным в мире.

Идеологи необходимости либерализации автомобильного рынка в России ссылаются на низкое качество российских автомобилей. В принципиальном аспекте им возразить нечего. Однако, при оценке любого явления надо смотреть в первую очередь на причины, а не на следствия. Одной из главных причин здесь явилась длительная технологическая и пространственная отгороженность советского автомобилестроения от мировых производителей и мирового рынка. И это однозначно являлось одним из главных упущений существовавшей централизованной системы управления экономикой. А дефицитность автомобилей на внутреннем рынке не стимулировала рост их технических и качественных характеристик. Есть и вторая причина, к которой централизованная система управления уже не причастна. Пореформенный период характеризуется не только либерализацией внешней торговли, но и беспрецедентным обнищанием населения. И многие из тех, кто

ранее имел потенциальные возможности приобрести отечественные автомобили, потеряли все свои накопления, и спрос на российские автомобили резко упал, что привело к почти полному прекращению деятельности менее мощных автозаводов России и к борьбе за выживание наиболее крупных. Но в условиях гиперинфляции речь здесь могла идти не о модернизации или разработке принципиально новых автомобилей, а о возможности удержаться на поверхности. Зарубежное же автомобилестроение непрерывно совершенствовало технику и технологию производства и разрыв в технологических и качественных параметрах, существовавший в советское время, не только не уменьшился, но и еще более вырос. И современная ситуация в этом аспекте не вызывает оптимизма. Так что реформы лишь усугубили положение российского автомобилестроения и упрекать его в том, что оно в этом само повинно, по меньшей мере безнравственно.

Несравненно тяжелее положение предприятий радиоэлектронной промышленности. По сути, она, фактически, прекратила свое даже относительно нормальное функционирование, а многие предприятия вообще перестали существовать. Приведенный же нами опрос руководителей и специалистов на ряде предприятий этой промышленности, однозначно показал, что они практически не верят в ее возрождение. Величина давших положительный ответ на то, что российская радиоэлектроника возродится составляет в среднем менее 18%, а конкретные результаты проведенного исследования в уровневом разрезе представлены в табл. 3.

Что же касается разрыва в технических и качественных характеристиках продукции советских и зарубежных предприятий, то ситуация здесь практически аналогична описанной выше для автомобильной промышленности. Различие здесь заключается лишь в том, что радиоэлектроника является наиболее динамичной инновационной отраслью, а как только что выше отмечено, по большому счету эта отрасль в России исчезает. И в этой связи еще неизвестно, что хуже: исчезновение автозаводов или предприятий радиоэлектроники. С нашей точки зрения, несравненно хуже второе, поскольку именно для этой отрасли особенно характерен упор на высокие технологии и на производство продукции, связанной с обработкой информации и средствами управления. А информационный аспект стратегического управления вообще и управления инновационными процессами играет в особенности огромную роль в развитии предприятий.

Негативное влияние на информационное обеспечение руководителей на предприятиях сыграла ликвидация в лице отраслевых министерств информационных банков. И эта, приведшая к информационному вакууму ситуация, не нашла своего решения до настоящего времени. А о том, что решение данной проблемы весьма актуально, особенно в стратегическом аспекте, свидетельствуют наши исследования на предприятиях, результаты которых представлены в таблице 4, а ее графическая интерпретация представлена на рис. 1.

Дадим анализ результатов исследования. Если в высшем звене информационное обеспечение на фоне других звеньев выглядит относительно удовлетворительным, то на всех других уровнях оно не может не вызвать тревоги, поскольку любой вид ущерба в конечном итоге имеет над собой информационную основу, т.е. он есть следствие отсутствия, несвоевременности, неполноты или недостоверности информации. И если внутреннюю информацию руководитель всегда сможет получить, то получение внешней информации может быть связано с различными трудностями временного, организационного, ресурсного порядка и других причин. Стратегическая же информация практически вся является внешней информацией, а когда еще далеко не известны и ее источники, что, как мы видим из табл. 4, имеет место на всех уровнях иерархической управленческой структуры, то ее получение часто является весьма сложным, а порой и просто нереальным процессом.

Таблица 3

Оценка влияния импорта на деятельность российских предприятий радиоэлектронной промышленности (в % к числу опрошенных)

Уровни управления	Показатели	Влияние импорта радиоэлектронной продукции на российские предприятия:			
		укрепит	ослабит	погубит	затруднились с ответом
Низшее звено управления		20,6	12,6	50,1	16,7
Начальники цехов и их заместители		19,5	17,8	44,4	18,3
Главные функциональные специалисты		17,3	21,0	51,7	10,0
Высшее звено управления		14,3	25,8	57,1	2,8

Таблица 4

Оценка руководителями достаточности объема стратегической информации и возможностей ее получения (в % к числу опрошенных)

Уровни управления	Показатели	Информации для принятия стратегических решений:		Источники получения стратегической информации:	
		хватает	не хватает	известны	неизвестны
Высший уровень		62,5	37,5	33,3	66,7
Главные специалисты и другие функциональные руководители и их заместители		40,0	60,0	81,8	18,2
Начальники цехов и их заместители		19,4	80,6	63,3	36,7
Мастера и начальники цехов		17,4	86,2	42,1	57,9
Нач-ки КБ, бюро и другие функционалы низших звеньев управления		24,3	75,6	55,6	44,4
Интегральная оценка		27,3	72,7	60,0	40,0

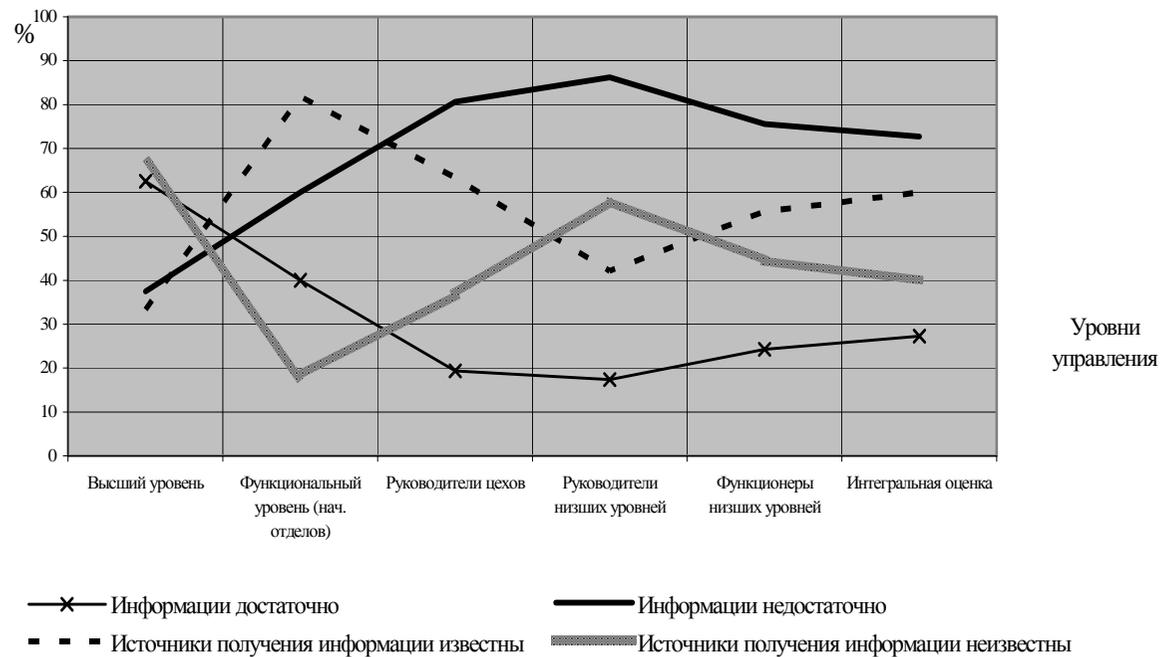


Рис. 1. Графическая интерпретация состояния стратегического информационного обеспечения руководителей и специалистов

Таблица 5

Уровень занятости руководителей и специалистов перспективной и оперативной деятельностью и причины приоритетности оперативной деятельности над перспективной (в %)

Показатели	Деятельность		Причины приоритетности оперативных решений над перспективными		
	Перспективная	Оперативная	Они просты, информационно обеспечены и быстро реализуются	Они приносят удовлетворение из-за быстрых результатов	По перспективным нет полной и надежной информации, неясен возможный эффект и они требуют много времени на свое принятие
Уровни управленческой иерархии					
Высший уровень	25,0	75,0	25,0	12,5	62,5
Функциональный уровень	25,9	74,1	4,5	27,3	68,2
Нач-ки цехов и их заместители	29,4	70,6	19,0	42,9	38,1
Начальники участков и мастера	20,0	80,0	16,7	29,2	54,1
Начальники КБ, бюро и другие функционалы	13,6	86,4	10,3	35,9	53,8
Интегральная оценка	22,5	77,5	14,1	34,1	51,8

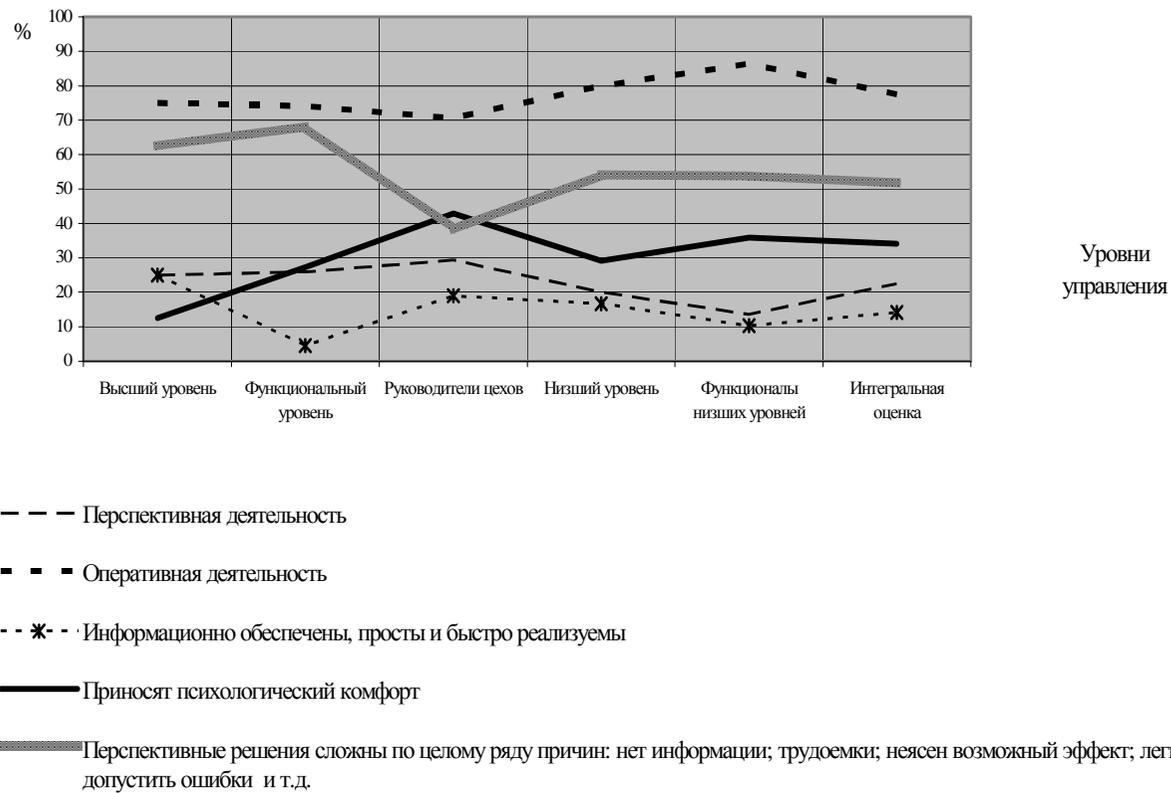


Рис. 2. Дифференциация видов деятельности руководителей и специалистов и причины приоритетности оперативных решений

Учитывая вышеизложенное, необходимо выяснить какое влияние информационный аспект оказывает на уровень занятости руководителей и специалистов на предприятиях стратегическо-инновационными проблемами. С этой целью нами проведены соответствующие исследования, результаты которых представлены в таблице 5.

Графическая интерпретация табл. 5 представлена на рис. 2.

Анализируя полученные данные, можно сделать вывод о чрезвычайно низком уровне занятости решением перспективных проблем в высших звеньях управления на предприятиях и на функциональном уровне. Это является весьма тревожным фактом, поскольку в высших звеньях управления решаются инновационные проблемы в концептуальном аспекте, а на функциональном уровне они реализуются в виде разработки конкретных инновационно-стратегических программ. К тому же, и это следует особенно подчеркнуть, функциональный уровень должен разрабатывать и возможные варианты инновационных концепций для их анализа и выбора высшим звеном.

Исследования показали, что одной из главных причин подобного положения является общая кризисная ситуация в экономике и на предприятиях, в которой основной задачей руководителей высшего звена является борьба за выживание в текущем периоде, а руководителей функциональных звеньев – обеспечить реализацию решений направленных на это выживание. Однако надо особо подчеркнуть, что предприятия машиностроения в России, не вступающие в сферу инновационной деятельности практически не имеют реальных возможностей для своего подъема и развития.

На основании вышеизложенного сделаем некоторые выводы. Нам представляется, что в современных условиях на предприятиях машиностроения необходимо создавать мощные прогнозныи службы технико-технологической направленности. Они должны собирать, анализировать и отслеживать тенденции изменения техники и технологии производства, происходящие в мире в области деятельности конкретного предприятия. Специалисты этой структуры не должны иметь никакого отношения к сфере оперативного управления производством. Их главная задача должна состоять в том, чтобы правильно сформулировать стратегически-инновационные проблемы, выявить возможные альтернативные варианты их решения, установить позитивные и негативные факторы по каждой альтернативе и выдать весь вышеуказанный блок комплексной информации на высший уровень управления предприятием. И именно эти структуры должны иметь непосредственный доступ к аккумулирующим мировую информацию о темпах и результатах НИОКР информационным банкам государственного уровня.