

вания и заканчивая принятием комплекса мер по предотвращению эмиграции наших ученых за рубеж.

Качество человеческого ресурса является одной из важнейших задач общественного развития – это важнейшая и неотъемлемая функция государства, которая находит свое воплощение в государственной кадровой политике. Кадровая политика должна превратиться в важнейший ресурс устойчивого и динамичного развития общества, эффективного социального управления посредством рациональной реализации ценнейшего капитала общества – профессиональных возможностей человека.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Инновации № 1 за 2003 год, Т. А. Исмаилов – ректор ДГТУ, д.т.н., профессор, Г.С. Гамидов - зав. кафедрой ДГТУ, заслуженный деятель науки РФ, д.т.н., профессор
<http://edu.ioffe.ru/lectures/glaziev> (дата обращения 12. 03.2010).
2. <http://institutions.com/innovations/294-innovacii-investicii.html> (дата обращения 12. 03.2010).
3. http://www.perspektivy.info/rus/gos/buduschee_rossiyskoiy_ekonomiki_eksport_syrya_diversifikasi_ili_vysokie_tehnologii_doklad_2007-10-12-4-34.htm (дата обращения 12. 03.2010).
4. Николаев О.В. Кадровый потенциал наукоемких производств: пути выхода из кризиса. – М.: Экономика, 2005.

Корсаков Михаил Николаевич

Технологический институт федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Южный федеральный университет» в г. Таганроге.

E-mail: economy@tsure.ru.

347928, г. Таганрог, пер. Некрасовский, 44.

Тел.: 88634371742.

Хачунц Лусине Самвеловна

E-mail: hachunc_lusine@mail.ru.

347900, г. Таганрог, ул. Александровская, 40.

Тел.: +79281460166.

Korsakov Michail Nikolaevich

Taganrog Institute of Technology – Federal State-Owned Educational Establishment of Higher Vocational Education “Southern Federal University”.

E-mail: economy@tsure.ru.

44, Nekrasovskiy, Taganrog, 347928, Russia.

Phone: +78634371742.

Khachunts Lusine Samvelovna

E-mail: hachunc_lusine@mail.ru.

40, Alexandrovskaya street, Taganrog, 347900, Russia.

Phone: +79281460166.

УДК 332.122

П.А. Леонтьев, Т.А. Макареня

РЕЗУЛЬТАТЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ В УСЛОВИЯХ ПОСТКРИЗИСНОЙ МОДЕЛИ ЭКОНОМИКИ

Анализируется 2008, 2009 гг., которые для экономики Ростовской области отмечены продолжающимся стабильным ростом объемов промышленного производства, выводом на рынок ряда федеральных брендов и усилением позиций крупных перерабатывающих компаний. Однако наряду с обнадеживающим ростом крайне обострилась и кон-

курентная борьба как на внутреннем рынке, где донские товары народного потребления традиционно соревновались с соседями по ЮФО, так и на внешнем рынке, где в первую очередь наша сельхозпродукция столкнулась с отчаянным соперничеством товаров развитых западных стран. И если в ряде сегментов лидерство дончан несомненно, то в других оно далеко небесспорно.

Экономическое развитие; конкуренция; потребительские товары; отрасли производства; перспективы.

P.A. Leontev, T.A. Makarenya

THE RESULTS OF THE SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE ROSTOV REGION IN POST-CRISIS ECONOMIC MODEL

The article analyzes last 2008, 2009 year wick for the economy of the Rostov region marked by continued strong growth in industrial production, output to the market a number of federal brands and strengthening position of large processing companies. However, along with encouraging the growth of extremely tense and competition on the domestic market, where Don consumer goods have traditionally competed with neighbors in the Southern Federal District, and on the international market, where in the first place, our agricultural production is facing a desperate rivalry of goods from western countries. And if in some segments of the leadership Don people clearly, in others it is far arguable.

Economic development; competition; consumer goods; manufacturing and industrial prospects.

На предприятиях Ростовской области выпускается 100 % производимых в стране магистральных электровозов, 94% швейных машин, более 60 % зерноуборочных комбайнов. Кроме того, Ростовская область занимает ведущее место в России по тяжелому вертолетостроению, производству навигационных систем для судов, котельного теплообменного и водонагревательного оборудования, нефтеаппаратуры, тракторных культиваторов.

По статистическим данным, за 10 месяцев 2008 г. индекс промышленного производства области вырос на 11,4 % к уровню января-октября 2007 г., что на 4,9 % выше, чем в среднем по России.

Настоящей гордостью донской экономики является развивающийся стройкомплекс, результаты которого у всех на виду. Как подвиг воспринимается то, что в этом году объемы жилищного строительства составят 1,7 млн кв. м, а до 2010 г. должны возрасти до 2,5 млн кв. м. Однако финансовый кризис внес коррективы в перспективы строительства, и уже сейчас ясно, что строительная индустрия Ростовской области вряд ли выйдет на запланированные ранее показатели, потому что темпы строительства и ввода в эксплуатацию жилья в 2009 г. снизились. По официальным данным за 6-9 месяцев 2009 г. в Ростовской области было введено 479,4 тыс. кв. м жилья, что намного меньше, чем ранее планировали ввести в эксплуатацию. Причиной этого стал финансовый кризис, который повлиял на предприятия, производящие стройматериалы (цемент, лес, кирпич, кровельные материалы и т.д.), транспортные предприятия, предприятия, выпускающие металлопродукцию.

С другой стороны, строительство немислимо без большого количества металла, составляющего основу отрасли вообще. Здесь кубанцы дончанам вообще не конкуренты, они лишь жаждущие потребители. Именно в Ростовской области только за последний год чуть ли не все предприятия, выпускающие металлопродукцию, объявляли о наращивании объемов своего производства. По данным Росстата, предприятия увеличили выпуск продукции с начала 2008 г. на 7,7 % и обеспечили 18,8 % объема отгруженной продукции обрабатывающей промышленности. Так, на «Тагмете» (входит в «Трубную металлургическую

компанию») рассчитывают, что в ходе реформы ЖКХ, в первую очередь на Юге России, в отчаянной конкуренции с украинской продукцией будут использовать именно их прокат, – при прочих равных условиях должно сказаться менее капиталоемкое «логистическое плечо» таганрожцев. С пуском в эксплуатацию пяти-ручьевого машины непрерывного литья заготовок мощностью в 750 тыс. тонн стали в год «Тагмет» рассчитывает занять ведущие позиции и на отечественном сталеплавильном рынке.

В красносунлинском СТАКСе (владелец ПГ «МАИР») уверены, что их железный порошок конкурентоспособен и востребован не только в отечественном автопроме, но и вполне соответствует европейским стандартам. Как заметил президент МАИР В. Макушин, конкурентов в России у его продукции нет, в настоящий момент СТАКС в этом сегменте соревнуется на рынке лишь с продукцией шведских металлургов. Но летом 2009 г. группа, в которую входит завод, подала в Арбитражный суд Ростовской области иск о несостоятельности красносунлинского предприятия. В реконструкцию завода было вложено порядка 150 млн долларов, львиную долю этих средств составил кредит Сбербанка. Из-за снижения спроса на металлопрокат компания вынуждена была сократить производство, что привело к неплатежеспособности предприятия. Однако это не помешало прокуратуре и ГУВД начать уголовное преследование на тот момент уже бывшего директора СТАКС С. Мусатова. Экс-топ-менеджер завода обвинялся в незаконном предпринимательстве. По данным ГУВД, в 2009 г. СТАКС производил металлопрокат и литую заготовку, не имея на то лицензии Ростехнадзора. Кроме того, С. Мусатову инкриминировался невозврат кредитов и преднамеренное банкротство завода. По последним данным, С. Мусатов скрылся из поля зрения правоохранительных органов и объявлен в розыск [3].

Не менее громкая история приключилась с концерном «Вант», до недавнего времени – крупнейшим застройщиком в Ростовской области. Против руководителей подразделений были возбуждены уголовные дела по статьям «мошенничество» и «уклонение от налогов». По данным администрации, из 2,5 тыс. обманутых дольщиков, зарегистрированных в Ростовской области, 2 тыс. приходится на «Вант» [5].

На Белокалитвинском металлургическом производственном объединении (купленном в прошлом году транснациональной корпорацией Alcoa) не сомневаются в том, что выпускаемые ими в Белой Калитве алюминиевые листы для авиационной промышленности занимают монопольное положение как в России, так и в других странах, где производят авиалайнеры. Иностранному собственнику объемы производства не форсирует, но скрупулезно вкладывает средства в обучение персонала, выстраивание логистических схем, модернизацию оборудования. В итоге это должно привести к выводу БКМПО на позиции одного из мировых лидеров алюминиевой отрасли.

В промышленную эксплуатацию в «горячем» режиме до конца 2007 г. должен вступить Ростовский электрометаллургический завод (собственник – ГК «Эстар»), специализирующийся именно на метизах. Всю вторую половину года велась борьба за возможность строительства в области ломоперерабатывающего завода. Она шла между турецким Kurum Holding и отечественной «Макси Групп». Если учесть аппетиты претендентов на переработку 3 млн т металлолома в год (подобное же количество лома прошло через порты Азово-Черноморского бассейна за весь 2006 г.), то при реализации данного проекта можно предположить, что это совершенно убьет конкуренцию со стороны всех соседних регионов.

Гордость донской экономики – машиностроение – по выпуску продукции и оборудования нарастило объемы до 113,3 %, по сравнению с прошлогод-

ними темпами. Главным образом за счет двух своих локомотивов – НЭВ3а и ТагАЗа. Новочеркасские электровозостроители, также безраздельно властвующие на бескрайних просторах железных дорог, только в этом году вывели на рынок два новых электровоза: грузовой односекционный Э5К и магистральный пассажирский ЭП1П. Установочные партии обоих локомотивов уже заказаны ОАО «РЖД», ожидается, что компания будет приобретать их у НЭВ3а по контрактам, в которых значатся сотни таких локомотивов. И если «грузовик» заменит на железных дорогах новочеркасский же электровоз семейства «ВУ1», то ЭП1П вытеснит с рынка традиционного чешского конкурента «ЧС» [7].

Автомобилестроители родины Чехова увеличили выпуск легковых машин на 51,1 %, грузовых – на 55,4 %, изготовив попутно за 10 месяцев 2 473 автобуса. В «легковом» сегменте тягаться с любимыми россиянами иномарками они могут пока только по цене, но в самом Ростове автобусы Hyundai уже заметно потеснили родные «Газели».

Еще не полностью использует свой мощный потенциал «оборонка», но конкурентоспособные лидеры здесь уже давно известны. В монополисты вышел «Роствертол», сумевший не только добиться от командования ВВС принятия решения на перевооружение всего боевого ударного парка российских вертолетов собственным Ми-28Н («Ночной охотник»), но и заключивший выгодный контракт с экстравагантным лидером Венесуэлы Уго Чавесом, очарованным ростовскими вертолетами.

Медленно выдавливает конкурентов с амфибийного рынка и таганрогский ТАНТК им. Бериева. В этом ему здорово помогли природные катаклизмы нынешнего года – поlyingающая в летних пожарах Европа просто взмолилась о присылке российского пожарного гиганта Бе-200ЧС. Можно теперь не сомневаться, что рынок сбыта для таганрогских амфибий гарантирован. Тем более, что наконец-таки уже в рамках Объединенной авиастроительной корпорации принято решение о сборке самолета не в далеком Иркутске, а на мощностях простаивающего по соседству ОАО «Тавиа». Надо полагать, это вернет к жизни авиастроительное предприятие.

Совершенно определенные конкурентные перспективы у ТКЗ «Красный котельщик». В ходе реформы РАО «ЕЭС России» подавляющее большинство котлов для предприятий энергохолдинга будет производиться именно в Таганроге. Более того, ТКЗ вполне успешно выходит на рынки стремительно развивающихся Индии (строительство котельного острова ТЭС «Барх») и Китая (ТЭС «Суйджунь», ТЭС «Иминь», ТЭС «Цзисянь»).

На базе ОАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева» начал работать аэропорт «Таганрог-Южный», который стал вторым гражданским аэропортом в Ростовской области. Длина его взлетно-посадочной полосы составляет 2800 м, что позволяет принимать практически любые виды летательных аппаратов. В аэропорту дважды в неделю осуществляются чартерные рейсы в Москву самолетами Як-40 на 30 посадочных мест. Цена билета в один конец – 3900 рублей, что существенно ниже стоимости аналогичных рейсов из Ростова. Достигнута договоренность с руководством ТагАЗа, «Красного котельщика» и администрацией города об обслуживании их сотрудников, которые часто летают в командировки в столицу. В компании отметили, что в 2010 г. количество рейсов и направлений планируется расширить, увеличив пропускную способность аэропорта с 60 до 200 человек. Еще не так давно таких аэропортов в нашей стране было около 3 тысяч. Сейчас их осталось не более ста [4].

Комбайностроители в этом году сделали широкий шаг – сразу за океан. Входящий в пятерку крупнейших мировых производителей комбайнов и сельхозтехники «Ростсельмаш» включился в мировую глобализацию и приобрел канадского

производителя тракторов Buhler Industries Inc. Возможно, это и не бог весть какой прорыв, но стоит вспомнить, что еще в советские годы значительную долю импортной пшеницы СССР получал именно из Страны кленового листа. Теперь, по крайней мере, намечается обратная тенденция. Но есть и другие моменты, еще в конце прошлого года завод «Ростсельмаш» объявил о снижении объемов производства, экономии на расходах на модернизацию завода и увольнении 1300 человек. Причем лишь 300 из них официально попали под сокращение, остальные оказались не удел якобы «по собственному желанию». Кроме того, предприятие было переведено на трехдневную рабочую неделю. «С точки зрения чистого бизнеса, вместо того чтобы пытаться вывести «Ростсельмаш» из состояния кризиса, легче было бы вывести деньги отсюда и вложить в производство в Канаде. А 11 тысяч человек выпустить на улицу», – заявил г-н Бабкин. В этом труде, как, впрочем, и в послании союза производителей сельхозтехники, адресованном Правительству Российской Федерации, говорилось о необходимости вмешательства в ситуацию представителей власти. В частности, предлагалось повысить пошлины на ввоз импортной техники. На призыв предпринимателей откликнулся премьер-министр В. Путин. Он принял такие условия игры и даже обещал наложить запрет на приобретение машин за счет бюджетных средств. После этого события общество упорно будоражили слухи, что акция с массовыми увольнениями была специально организована для скорейшего получения господдержки. После визита премьер-министра на «Ростсельмаш» всячески демонстрировали, что дела идут на лад. В этом году 800 человек были восстановлены на работе, а также разработана специальная антикризисная программа стоимостью 20 млн рублей. В ее рамках каждый сотрудник, живущий в городе, ежедневно получал 30 рублей на проезд в общественном транспорте и 50 рублей – на питание. Хотя, по неподтвержденным данным, теперь руководство предприятия предпочитает заключать с рабочими краткосрочные договоры. Другие участники рынка скептически относятся к помощи властей заводу, полагая, что это вряд ли положительно отразится на качестве его продукции, которая, несмотря на высокие награды, никогда не вызывала особого восторга у сельхозпроизводителей [1].

Наиболее серьезная конкуренция отмечается в сельском хозяйстве и пищевой промышленности. Здесь отраслевые битвы с переменным успехом идут не на жизнь, а (в преддверии вступления России в ВТО) на смерть с соседями-аграриями. Чего греха таить, донской молпром и в подметки не годится бурно прогрессирующему кубанскому (вожделенный «Юнимилк» до сих пор не обрадовал область разрекламированным комбинатом в Азовском районе). Зато донскому АПК вполне по силам тягаться с соседями – «мясниками» [2].

По маслопереработке область также занимает одно из ведущих мест в России. Совокупные мощности двух «монстров» отечественного рынка: «Юг Руси» (бренды «Золотая семечка», «Аведовъ») и «Астон» («Злато», «Волшебный край») – переваливают за 1,5 млн тонн в год. При этом оба производителя ежегодно объявляют о новых планах наращивания мощностей и расширения географии продаж, выходя с продукцией на рынки дальнего зарубежья.

Пока же, по данным донского Минэкономки, Ростовская область ввозит потребительские товары из регионов Российской Федерации на сумму около 28 млрд. рублей. Большая часть ввозимой продукции приходится на продовольствие (51,7 %). При этом вывоз продовольствия составляет только пятую часть всей вывозимой из области продукции (21 %). Ввоз колбасных изделий и масла сливочного в 2,6 раза превышает вывоз, мясных консервов – в 140 раз, мясорастительные консервы только ввозятся и т.д. [5].

Сложнее ситуация у зерновиков. Засуха и кризис привели ко вполне ожидаемому результату: в Ростовской области случился неурожай зерновых. Падение урожайности и рост закупочных цен на зерновые привели к утрате экспортных позиций основных донских трейдеров. Валовый сбор ранних зерновых в 2009 г. составил 6,5 млн тонн зерна. Для сравнения: в 2008 г. эта цифра превысила 8,3 млн тон. Безусловным лидером экспорта является «Международная зерновая компания» (владелец – «транснационал» Glenkor) – 2,28 млн тонн (доля 16,47 %). Среди дончан на третьем месте «Югтранзитсервис» – 1,158 млн тонн (8,36 %), на пятом – «Юг Руси» – 649,2 тыс. тонн (4,69 %), на седьмом – «Астон» – 568,1 тыс. тонн (4,1 %). Можно сколь угодно рассуждать о погодных условиях и неурожае (они равны были для всех), но следует признать, что в этом году зерновики сработали куда хуже, чем прежде. Еще хочется отметить, что 16 октября 2009 г. была введена в эксплуатацию первая очередь Новошахтинского нефтеперерабатывающего завода. Проект, инвестором которого выступила компания «Юг Руси», стал едва ли не самым крупным и ожидаемым за последние годы. Объемы инвестиций для Ростовской области поистине астрономические: стоимость первой очереди предприятия составила 15 млрд. рублей, из которых 7,54 млрд рублей – кредитные средства «Сбербанка». Мощность первой очереди НЗНП оценивается в 2,5 млн тонн нефтепродуктов в год. Это первый за последние 30 лет нефтеперерабатывающий завод, построенный в России с нуля. На его реализацию понадобилось 6 лет. Сейчас «Юг Руси» приступает к разработке проекта расширения мощностей предприятия до 7,5 млн тонн нефтепродуктов. Правда, строительство второй очереди завершится не ранее 2016 г. [6].

По мнению министра экономики В. Дерябкина, несмотря на общее инвестиционное оживление, в пищевой и перерабатывающей промышленности продолжается инвестиционный голод и, как следствие, отсутствует простое воспроизводство капитальных ресурсов. Поэтому донские производители испытывают сложности со сбытом, а на прилавках крупных магазинов Ростова-на-Дону преобладает привозная продукция – в крупноформатных сетях присутствует не более 30 % донских товаров. Сами же донские предприниматели зачастую проявляют пассивность и неспособность решать возникающие проблемы.

Конечно, сам рынок подстегнет товаропроизводителей, желающих сохранить свои позиции и удержаться на гребне быстро меняющейся конъюнктуры. Но, как показывает практика, энергия и активность самих бизнесменов являются основным фактором перспективного развития отраслей. Если, конечно, мы не хотим просто превратиться в обычную банановую провинцию, потребляющую все, что везет сюда чужая метрополия.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Гирля К.* «Ростсельмаш» за 9 месяцев сократил чистую прибыль в 11 раз // Реальный бизнес. – 2009. – №11 (82). – С. 21.
2. *Гирля К.* Работодатель года // Реальный бизнес. – 2009. – № 12 (83). – С. 38.
3. *Гирля К.* Уголовные дела года // Реальный бизнес. – 2009. – № 12 (83). – С. 32.
4. *Дадашева Д.* «Таганрог-Южный» вывели на взлет // Коммерсантъ (Ростов). – 16.12.2009. – № 235 (4290).
5. Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации. 2008: Стат. сб. / Росстат. – М., 2008.
6. *Строганов А.М.* Полеты не во сне, а наяву // Новая таганрогская газета. – 2009. – № 49. – С. 1.
7. <http://www.real-business.ru/> (дата обращения: 12.12.2009).
8. <http://www.business-magazine.ru/> (дата обращения: 12.01.2010).

Леонтьев Павел Анатольевич

ЗАО «ЮниКредит Банк».
E-mail: LeontevP@gmail.com.
344023, г. Ростов-на-Дону, ул. Чугуевская, 17/8.
Тел.: +79286076091.

Макареня Татьяна Анатольевна

Технологический институт федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Южный федеральный университет» в г. Таганроге.
E-mail: mta-76@inbox.ru.
347928, г. Таганрог, пер. Некрасовский, 44.
Тел.: 88634371742.

Leontev Pavel Anatolevich

UniCredit Bank, Russia, Taganrog.
E-mail: LeontevP@gmail.com.
17/8, Chugutvskaya stryue, Rostov-on-Don, Russia, 344023.
Phone: +79286076091

Makarenya Tatyana Anatolyevna

Taganrog Institute of Technology – Federal State-Owned Educational Establishment of Higher Vocational Education “Southern Federal University”.
E-mail: mta-76@inbox.ru.
44, Nekrasovskiy, Taganrog, 347928, Russia.
Phone: +78634371742.

УДК 658.012.2

А.Ю. Павлов

**РАЗРАБОТКА ИНСТРУМЕНТАРИЯ ПОДДЕРЖКИ ПРОЦЕССА
УПРАВЛЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИЕЙ СОЦИАЛЬНО-ОРИЕНТИРОВАННЫХ
ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ НА ПРЕДПРИЯТИИ**

Рассматриваются особенности построения системы управления предприятием на основе социально-ориентированных инвестиционных проектов. В результате исследования определены основные компоненты данной системы.

Процесс управления; инвестиционный проект; предприятие; социальные инвестиции.

A.Y. Pavlov

**DEVELOPMENT OF TOOLBOX SUPPORTS OF THE PROCESS
OF MANAGEMENT REALIZATION SOCIAL-ORIENTED INVESTMENT
PROJECT AT THE ENTERPRISE**

The features of construction of a control system of the enterprise based on the social-oriented investment projects are considered. As a result of research the basic components of the given system are determined.

The Process of management; the investment project; the enterprise; the social investments.

В результате развития рыночных отношений в РФ, под влиянием масштабных процессов преобразований жизнеспособность предприятий стала определяться их организационной гибкостью, динамичностью и адаптивностью к требованиям внешней среды.