

МЕХАНИЗМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СУБЪКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И КОММЕРЧЕСКИХ БАНКОВ В СИСТЕМЕ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

Галина Пильжис

Автомобильная промышленность мира является весьма емким и в значительной мере ключевым сектором современной экономики, синтезирующим широкий круг ресурсных товаров, материалов, а также продукцию и технологические разработки многих отраслей промышленности. Автомобилестроение, тесно кооперируясь с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности, стало своеобразным двигателем экономики индустриальных стран.

Обеспечение эффективности и устойчивости развития автомобильной промышленности в каждой стране достигается системой мер, способствующих ее выживанию и сохранению конкурентоспособности. Среди таких мер актуальной является совершенствование системы корпоративного управления, в котором заинтересованы как хозяйствующие субъекты (компании), так и кредитные учреждения, другие непосредственные участники процесса расширенного воспроизводства. Роль государства в процессах этих взаимодействий состоит в эффективном влиянии на систему хозяйствования субъектов и агентов денежного рынка (коммерческих банков).

Особенностью новой парадигмы управления компаниями автомобильной промышленности является принцип осуществления на постоянной основе функции рациональной и своевременной трансформации структуры и системы управления в соответствии с реализуемой стратегией и динамикой внешней среды. Стать эффективными субъектами рыночной экономики возможно только в условиях использования результативного хозяйственного механизма, направленного на адаптацию и повышение качества хозяйственной деятельности с учетом динамики факторов внешней среды.

Автомобилестроение республики включает 35 предприятий и организаций, выпускающих автомобили и автопоезда для международных перевозок, самосвалы и лесовозы, полноприводные автомобили повышенной проходимости, сверхтяжелые карьерные самосвалы и самосвальные автоприцепы, погрузчики, самоходные скреперы, грузовые прицепы и полуприцепы, прицепы-дачи к легковым автомобилям, велосипеды, мотоциклы, комплектующие и запчасти к автомобильной технике. В состав подотрасли машиностроения республики входят специализированные научно-исследовательские и конструкторско-технологические институты, которые обеспечивают разработки новых изделий, технологий и оборудования.

Из-за внешней ресурсной зависимости автомобилестроения республики, недостаточного внутреннего спроса на его продукцию, ряда других проблем актуализируется проблема поиска путей и стратегий развития отрасли. В этой связи особое внимание должно быть уделено сотрудничеству отрасли с белорусскими кредитными учреждениями как организационно оформлен-

ными институтами, которые становятся все более надежными партнерами по внешнеэкономической деятельности. Результаты такого сотрудничества становятся предсказуемыми с высокой степенью вероятности. Вложения кредитных учреждений позволяют субъектам автомобильной промышленности иметь преимущества в информационном пространстве, вследствие чего государству легче проводить корпоративный контроль.

Стратегия активного сотрудничества банковского сектора Беларуси и субъектов хозяйствования автомобильной промышленности обусловлена рядом причин:

— во-первых, состояние автомобильной отрасли Беларуси оказывает решающее влияние на экономику Беларуси в целом;

— во-вторых, общеизвестна значительная потребность автомобилестроения в капитальных вложениях и оборотных средствах;

— в-третьих, весомая часть свободных кредитных ресурсов в Беларуси сосредоточена в настоящее время в банковском секторе экономики;

— в-четвертых, для кредитных учреждений Беларуси кредитные вложения в автомобилестроение Беларуси — наиболее значимый способ получения гарантированного дохода и диверсификации рисков банковской деятельности.

Долгосрочные вложения кредитных учреждений в автомобильную промышленность сопровождаются гарантированным обеспечением устойчивого развития самих кредитных учреждений Беларуси. Доход от прямых инвестиций предполагает более длительные сроки его получения и льготный доступ к более дешевым ресурсам Национального банка Республики Беларусь. Тем более, что альтернативные вложения кредитных учреждений (дилинговые операции, вложения в облигации и т. п.) хотя и приносят более высокую прибыль за меньший период, но являются более рискованными.

Можно выделить ряд активных путей взаимодействия системы корпоративного управления внешнеэкономической деятельностью субъектов хозяйствования автомобильной промышленности Беларуси:

— посредством кредитования;

— посредством операций с ценными бумагами, в том числе с правом обладания, пользования и распоряжения ими;

— посредством образования фондов;

— посредством инвестирования в те объекты, которые не выражены ценными бумагами.

Инвестиционная деятельность для системы корпоративного управления и контроля является наиболее значимой, так как она определяет организацию его системы, структуру всей финансово-промышленной системы, а главное, ее стратегию.

По характеру инвестиционной политики кредитного учреждения эта деятельность определяется рядом факторов и ограничений.

Формы взаимодействия кредитных учреждений и субъектов хозяйствования автомобильной промышленности могут сочетаться, постоянно развиваться и изменяться. Чтобы это взаимодействие возникло и развивалось позитивно, необходим ряд условий, базирующихся на таких принципах, как:

— корпоративная организация производственно-экономических взаимоотношений (она подразумевает партнерский подход с учетом взаимных интересов);

— взаимовыгодность, при которой все стороны максимально заинтересованы в дальнейшем развитии производственно-экономических взаимоотношений;

— взаимный корпоративный контроль (как инструмент координации развития всей системы);

— постоянное управление рисками в условиях непредсказуемости.

В настоящее время банковский сектор экономики Беларуси — наиболее сформированный, стройный и управляемый сектор экономики. Однако, несмотря на необходимость пропорционального распределения капитала в стране, банковский сектор не способствует этому процессу по причине низкой рентабельности объектов вложения на фоне наличия альтернативного вложения, в том числе свободы свершения операций на фондовом рынке. Белорусские кредитные учреждения проявляют слабую инициативу в создании информационной базы о заемщиках и не могут являться "носителями" такой информации из-за слабой системы взаимного контроля. Нестабильность и непредсказуемость кредитно-денежной политики Национального банка Республики Беларусь сформировала у кредитных учреждений так называемую погоню за "коротким рублем".

Субъекты хозяйствования автомобильной промышленности Беларуси также не стремятся к активному сотрудничеству, несмотря на острую потребность в кредитных ресурсах, необходимость высоких темпов производства и управляемости, разработки новых технологий, что предполагает долгосрочную ориентацию бизнеса. Высокая стоимость банковского финансирования в Беларуси и непартнерский подход кредитных учреждений к союзу с субъектами хозяйствования автомобильной промышленности ослабляют взаимоотношения кредитных учреждений и реального сектора экономики в Беларуси. Исходя из этого, можно сделать вывод, что современное взаимодействие кредитных учреждений и субъектов хозяйствования автомобильной промышленности на экономическом пространстве Беларуси не имеет фундаментальной базы. Отсутствуют основные принципы взаимоотношений участников системы корпоративного управления: корпоративная организация отношений (т. е. отсутствует партнерский подход с учетом взаимных интересов¹), взаимовыгодность (сегодня стороны слабо заинтересованы в развитии корпоративных отношений), отсутствует взаимный корпоративный контроль, существующие системы управления рисками в условиях неопределенности слабо развиты, а о конкуренции говорить пока не приходится.

Факторами, определяющими активное взаимодействие субъектов хозяйствования автомобильной промышленности с кредитными учреждениями в системе корпоративного управления, являются:

1) потребность в капитале и наличие альтернативных источников;

2) качество предприятий, в том числе уровень его рентабельности и наличие технологий;

3) потребность в обеспечении высоких темпов производства и управляемости субъекта хозяйствования (и всей системы), причем потребность в увеличении темпов производства и потребность в увеличении управляемости находятся в прямо пропорциональной зависимости друг от друга, а оперативность реакции на эти потребности зависит от структуры собственности;

4) стоимость банковского рефинансирования, как непосредственной цены услуги (процент), так и косвенно, исходя из условий налогообложения;

5) стремление к диверсификации и расширению (при увеличении масштабной деятельности возникает потребность в постоянном кредитном учреждении, имеющем корреспондентские отношения с партнерами в автомобильном секторе экономики);

6) максимизация прибыли в долгосрочном и краткосрочном периоде.

Что касается организации корпоративного управления, то, помимо специфики субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и предпочтений инвесторов, она в значительной степени определяется действующим законодательством, системой регулирования и принятой деловой практикой, которые формируют институциональные рамки государства для формирования корпоративного управления. Основы институциональных рамок зависят от набора положений уставных документов субъектов хозяйствования, однако нельзя недооценивать и важность общепринятой деловой практики и установившейся культуры ведения бизнеса. Важную роль играет открытость экономики, развитость взаимоотношений с другими государствами, так как это определяет тенденции развития системы корпоративного управления.

Формирование национальной системы корпоративного управления в завершающем своем периоде должно обладать следующими неотъемлемыми характеристиками:

— сформированными культурными и национальными традициями деловых отношений;

— сформированной, актуальной и стабильной законодательной базой для хозяйствующих субъектов и хозяйственных отношений (гражданское, налоговое, трудовое, административное право);

— в полной мере реализованными принципами экономической политики государства;

— наличием развитого рынка капиталов, в особенности фондового рынка.

Формирование нового механизма взаимодействия субъектов хозяйствования и коммерческих банков в условиях открытости экономики, глобализации мирового пространства и усиления конкуренции со стороны зарубежных производителей автомобилей неизбежно приводит к развитию интеграционных процессов в сфере внешнеэкономических отношений с коммерческими банками. Ясного, достаточно отработанного механизма развития внешнеэкономических связей, адекватного проводимой Республикой Беларусь внешнеэкономической политике, но вместе с тем учитывающего специфику автомобильной отрасли, с ее уровнем развития производительных сил, структурными перекосами и негативными последствиями проводимых экономических и политических реформ, в настоящее время нет. Поэтому необходимы глубокая трансформация, качественные преобразования существующего механизма регулирования внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования автомобильной промышленности Бела-

Стратегия развития внешнеэкономического взаимодействия на внешних рынках

Долгосрочные цели	⇒	<ul style="list-style-type: none"> • динамичное и сбалансированное развитие внешнеэкономических связей • радикальное улучшение структуры и пропорций внешнеэкономического обмена на основе формирования нового профиля международной специализации
Задачи	⇒	<ul style="list-style-type: none"> • формирование положительного имиджа автомобильной промышленности Беларуси • удовлетворение национального рынка продукцией мирового уровня • завоевание конкурентных позиций на внутренних рынках ближнего зарубежья • получение конкурентных ниш на внутренних рынках промышленно развитых государств
Сегменты внешнеэкономической деятельности	⇒	<ul style="list-style-type: none"> • внешняя торговля • экспорт • импорт • иностранные капиталовложения • собственные капиталовложения за рубежом • совместные с другими государствами проекты
Этапы развития внешнеэкономической деятельности	⇒	<ul style="list-style-type: none"> • этап стабилизации внешнеэкономического корпоративного упорядочения внешнеэкономических связей субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков • этап оптимизации структуры внешнеэкономического корпоративного взаимодействия на внешних рынках • этап унификации условий деятельности субъектов хозяйствования автомобильной промышленности на внешнем и внутреннем рынках, совместно с коммерческими банками
Направления развития внешнеэкономической деятельности	⇒	<ul style="list-style-type: none"> • определение приоритетных направлений и профиля экспортной направленности минавтопрома Беларуси • определение перспективных направлений использования внешнеэкономического фактора для развития корпоративного взаимодействия субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков • формирование территориально — географических приоритетов внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования минавтопрома Беларуси

Стратегия развития при взаимодействии на внешних рынках субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков

руси. Акцент следует сделать на корпоративном, многоуровневом и многоцелевом решении данной проблемы, сокращении разрыва между теорией и практикой управления корпоративным взаимодействием внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков Беларуси. К основным компонентам внешнеэкономической политики следует отнести, с одной стороны, поддержание открытости экономики Беларуси, а с другой — защиту национального производства автомобилей, национального рынка, обусловленные необходимостью поддержания национальной (экономической, технологической, экологической и прочей) безопасности.

Для корпоративного управления внешнеэкономической деятельностью субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков

следует определить следующие стратегические цели:

- усиление адаптации к изменяющейся системе мирохозяйственных связей;
- обеспечение экономического роста;
- повышение конкурентоспособности товарной массы;
- улучшение условий внешнеэкономической деятельности;
- обеспечение экологизации корпоративного взаимодействия субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков.

Исходя из вышеназванных целей, можно определить основные условия развития внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков. Они представляют собой обоснованные средства внешнеэконо-

мической политики и меры внутренней политики государства, в совокупности направленные на решение проблем развития внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков, формируемых на уровнях:

— стран СНГ с целью создания единого евразийского пространства для ускорения экономического роста и повышения занятости, сохранения освоенных рынков, установления режима доступа к сырью, облегчения транспортировки внешнеторговых грузов на европейских и азиатских направлениях, лоббирования общих интересов;

— региональных объединений зарубежных стран (Евросоюз, Американская зона свободной торговли, Азиатско-Тихоокеанская зона свободной торговли и инвестиций, платежный союз Юго-Восточной Азии (зона апи)). Цель вхождение субъектов хозяйствования автомобильной промышленности Беларуси в торгово-экономические суперблоки — расширение взаимовыгодных хозяйственных связей и развитие соглашений о партнерстве и сотрудничестве в части сохранения благоприятного торгово-политического режима;

— международных экономических организаций (ВТО, семерка наиболее развитых государств, международные финансовые учреждения — МВФ, МБРР). Это способствует укреплению перспективной политики сотрудничества, в том числе повышению конкурентоспособности отечественного автомобилестроения, усилению защиты отраслевых сегментов внутреннего рынка, совершенствованию механизма регулирования импорта и поддержки экспорта, получению средств на рефинансирование задолженности по прежним обязательствам, привлечению прямых иностранных инвестиций, достижению договоренности о корректировке графиков платежей, обновлению и расширению границ регулирования притока капитала в автомобильную промышленность Беларуси и т. п.;

— самого государства, а также крупных корпоративных экспортоориентированных структур внутри страны за счет снижения налоговой нагрузки на субъекты хозяйствования автомобильной промышленности, удешевления кредитов, корреляции цен, сближения доходности в производственной, торговой и финансовых секторах минавтопрома Беларуси, повышения надежности коммерческих банков как субъектов корпоративного взаимодействия с субъектами хозяйствования автомобильной промышленности на внешних рынках и результативности борьбы правоохранительных органов с коррупцией и криминалом во внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков.

На рисунке представлена стратегия развития при взаимодействии на внешних рынках субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков.

В разработанном выше механизме взаимодействия, т. е. стратегии взаимодействия субъектов хозяйствования автомобильной промышленности и коммерческих банков на внешнем рынке (они основаны на современных принципах формирования интегрированных структур), определены роль и место субъектов хозяйствования в системе международных конкурентных связей, а также достижения ими конкурентных преимуществ на внешних рынках. Реализация выдвинутых принципов предполагает расширение содержания всех основных направлений развития внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования минавтопрома — экспорта, импорта, собственных и внешних инвестиций. В стратегии предусмотрена разработка и принятие эффективных мер по обеспечению экономической безопасности как в материально-техническом, так и в социальном плане с учетом этапности процесса формирования в Республике Беларусь социально ориентированной рыночной экономики.

¹ О социальном партнерстве подробнее см.: Лутохина Э. А. Социально ориентированная экономика и социальное партнерство. Мн.: Академия управления при Президенте Республики Беларусь, 2002.

SUMMARY

"The Mechanism of Interaction of Economic Subjects of Automobile Industry and Commercial Banks Within the System of Corporate Management of External Economic Activity" (Galina Pilzhis)

The article considers the problems of corporate activity in external economic activities of economic subjects of automobile industry and commercial banks. The author gives a definition of the economic nature of the interaction mechanism. The article also explores the system of economic relations, characterizing functioning and development of the foreign economic relations complex of the economic subjects of Ministry of Automobile Industry of the Republic of Belarus.

Научное издание

**БЕЛОРУССКИЙ ЖУРНАЛ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА
И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

Подписано в печать 30.06.2004. Формат 60x84¹/₈. Гарнитура Times New Roman.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 11,63. Тираж 300 экз. Заказ № 621.
Отпечатано с готового оригинала-макета в УП "Асобны Дах".
Лицензия ЛП № 02330/0056880 от 30.04.2004.
220070, г. Минск, пр. Партизанский, 14-109.