

## СОЦИАЛЬНО-ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИЕ КОРПОРАЦИИ КАК ИННОВАЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

*Работа представлена кафедрой экономики Балтийской академии туризма и предпринимательства.  
Научный руководитель – доктор военных наук, профессор А. Н. Попов*

**В статье рассмотрены условия и факторы создания социально-предпринимательских корпораций в интересах развития морской транспортной системы Республики Казахстан, характеризующихся гибкой специализацией, способностью к инновациям, мобилизацией ресурсов всей сети.**

**The article considers the conditions and factors of establishing socioentrepreneurial corporations for the sake of developing the marine transport system of Kazakhstan Republic, the ones with flexible specialization, ability to introduce innovations and mobilization of the resources of the entire network.**

В отличие от развитых стран мира с давно сложившейся экономической и социальной системой и развитой инфраструктурой, в Казахстане вопросы территориального развития требуют эффективной координации.

Существует ряд проблем, касающихся социально-экономического развития регионов, в том числе недостаточное проникновение реформ на региональный уровень ввиду нехватки управленческого потенциала компаний в регионах и органах местного государственного управления, отсутствие у субъектов частного предпринимательства широкого доступа к инвестициям государственных институтов развития, а также отсутствие с их стороны инициатив по социально-экономическому развитию региона, в котором они осуществляют свою деятельность.

Одной из наиболее перспективных для Казахстана в современных условиях представляется модель экономической организации, характеризующейся гибкой специализацией и способностью к инновациям, базирующейся на мобилизации ресурсов всей сети с применением кластерного подхода. Одним из механизмов мобилизации ресурсов станет формирование региональ-

ных социально-предпринимательских корпораций (СПК), ориентированных на активизацию частного предпринимательства в отдельных или нескольких взаимосвязанных регионах.

В дополнение к обозначенному подходу в формировании региональных СПК, ориентированных на активизацию частного предпринимательства в нескольких взаимосвязанных регионах, представляется целесообразным и обоснованным соединением этого подхода с принципами целевого управления широко используемого в крупных корпорациях при реализации масштабных проектов. Задача целевого управления возникает каждый раз, когда появляется необходимость концентрации усилий ряда независимых производственных организаций на решении комплексной проблемы. Ее примером может служить проблема создания сложной технической системы, под которой понимается организованный комплекс из технических средств и обслуживающего его личного состава, все элементы которого ориентированы на решение единой целевой задачи. В условиях частной собственности задача координации действий соисполнителей сложных систем представляет немалые трудности. Преодо-

леть их обычными методами – путем назначения головного подрядчика – не удалось. Создание государственной системы управления действиями частных фирм – соисполнителей работ единого целевого назначения – было новой задачей для капиталистической системы хозяйствования. Была создана новая форма целевого управления разработкой сложных технических систем – система управления проектом. При этом под проектом понимается комплекс мероприятий по достижению единой цели – создания технической системы с заданными характеристиками в пределах заданных сроков и стоимости работ.

Цель управления проектом – предупреждение потери ресурсов и времени за счет поддержания строгой пропорциональности между всеми элементами работ на протяжении всего цикла разработки вплоть до полного внедрения системы. Для достижения этой цели был создан ряд специфических для систем управления проектом методов планирования, организации и контроля выполнения планов работ. Они доказали на практике свою полезность и внедряются в управление производством во многих крупных фирмах.

Этот подход, а именно целевое управление проектом, целесообразно применить к структурам социально-предпринимательских корпораций, создаваемых в интересах развития морской транспортной системы Республики Казахстан.

В управлении проектом главное – это системный подход к организации управления. Его особенности воздействия на реализацию основных функций управления в системе СПК являются одной из важнейших задач в общей системе государственного регулирования и поддержки предпринимательской деятельности в интересах развития морской транспортной системы.

Как показывает мировой опыт, экономическое развитие страны напрямую зависит от конкурентоспособности составляющих ее регионов. При этом СПК создают-

ся с целью повышения конкурентоспособности регионального бизнеса, обеспечения организационных и экономических условий для привлечения инвестиций, а также развития инфраструктуры инновационной деятельности в регионе.

В настоящее время представляется целесообразным передать часть государственной собственности в управление частному сектору, так как привлечение частного менеджмента и капитала дает возможность преодолеть хроническую неэффективность многих объектов инфраструктуры, находящихся в государственной собственности. Также это позволит снизить давление на государственный бюджет.

Цель передачи активов государственной собственности в СПК – это их эффективное использование в коммерческой деятельности СПК. Деятельность СПК должна быть привязана к производственным связям и направлена на привлечение инвестиций и реализацию новых проектов.

Развитие морской транспортной системы Республики Казахстан является крупным новым проектом, тесно связанным с внешнеэкономическими партнерами, который, с одной стороны, требует привлечения крупных инвестиций, а с другой – привязан к серьезным производственным связям и бизнес-структурам, осуществляющим крупнейшие самостоятельные проекты. Для обеспечения эффективной деятельности всех участников этих проектов необходимо координировать и синхронизировать их действия, распределять усилия и финансовые ресурсы в целесообразной последовательности. Частный капитал или государственные усилия в отдельности решить такие сложные задачи на современном этапе развития не смогут. Нужны серьезные совместные действия, которые наиболее выгодно объединить в рамках целевых СПК, действия которых будут ориентированы в первую очередь на развитие конкретной отрасли, а именно морской транспортной системы. Система целевых СПК

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ

способна достаточно гибко реагировать на изменение обстановки, изменения конъюнктуры рынка и в то же время целенаправленно развивать и планомерно реализовывать частные программы и проекты данной

отрасли, а при необходимости вносить в них определенные корректуры.

В табл. 1 приведены два варианта многолетней программы и финансового плана развития морской транспортной системы

**Таблица 1**

**Варианты многолетней программы и финансового плана развития морской транспортной системы Казахстана**

<i>Программы и направления развития</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	<i>Σ стоимость программы</i>
<b>1. Развитие портов и портовой инфраструктуры</b>											
<b>Планируемое наращивание объемов обработки грузов в портах Казахстана:</b>											
– нефти (млн тонн)	9,1	10	15	20,5	22	31,7	33,6	35,5	37,2	40	
– сухих грузов (млн тонн)	1,4	1,5	1,7	1,9	2,3	3,0	3,1	3,2	3,7	4,3	
– стоимость проведения работ* (млн долл. США)											Σ 956 – 981
<b>Требуемые объемы обработки грузов в портах Казахстана:</b>											
– нефти (млн тонн)	9,8	10	15	21	22	32	34	41	47	54	
– сухих грузов (млн тонн)	1,5	1,8	2,0	2,2	2,7	3,2	3,6	4,0	4,4	4,9	
– стоимость проведения работ* (млн долл. США)											Σ 1345
<b>2. Создание морского торгового флота</b>											
<b>Нефтеналивной флот</b>											
Объем нефти, который способны перевезти танкеры Казахстана при реализации существующих планов развития флота (млн тонн в год)	1,2	1,8	3,6	4,7	5,0	6,0	10,0	12,8	14,0	19,4	
Объем нефти, необходимой для перевозки танкерами (млн тонн в год)	8,8	10,0	10,8	12,0	20,0	25,0	32,0	41,0	47,0	54,0	
Стоимость постройки танкеров при реализации существующих планов* (млн долл. США)	31	46,5	93	124	130	145	180	224	244	340	Σ 340
Стоимость постройки необходимого количества танкеров* (млн долл. США)	165	180	186	210	350	438	560	717	805	945	Σ 945
<b>Сухогрузный флот</b>											
Объем перевозок своими судами при реализации существующих планов (млн тонн в год)	1,4	1,5	1,7	1,9	2,3	3,0	3,1	3,2	3,7	4,3	
Стоимость постройки судов в соответствии с планом* (млн долл. США)	8,0	8,0	8,0	10,0	13,0	16,0	17,0	18,0	19,0	20,0	Σ 20,0
Требуемый объем перевозок своими судами (млн тонн в год)	1,5	1,8	2,0	2,2	2,7	3,2	3,6	4,0	4,4	4,9	
Стоимость постройки необходимого количества судов* (млн долл. США)	8,0	10,0	11,0	12,5	15,0	18,0	19,0	20,0	22,0	26,0	Σ 26,0
Стоимость постройки пассажирских паромов											Σ 110
<b>3. Развитие флота поддержки морских операций</b>											
Численность судов (ед.)	24	44	81	117	132	147	145	145	144	144	
Стоимость постройки судов* (млн долл. США)	10	25	50	75	100	120	122	124	126	130	Σ 130
<b>4. Создание судоремонтного производства</b>											
Количество заводов		1				2					
Стоимость постройки* (млн долл. США)	8,0	18,0	38,0	46,0	53,0	60,0	64,0	68,0	72,0	76,0	Σ 76,0
<b>5. Создание системы обеспечения безопасности мореплавания и защиты окружающей среды</b>											
Стоимость системы* (млн долл. США)	3,0	22	46	66	87	103	112	113	114	115	Σ 115

Примечание: \* – стоимость программ дается по годам с нарастающим итогом

Казахстана. Первый выполнен на основе существующих планов развития пяти основных программ и направлений развития морской транспортной системы. Второй разработан для обеспечения полных потребностей Казахстана в обозримой рассматриваемой перспективе, при условии отсутствия ограничений в финансировании и требуемых ресурсов.

Как видно из таблицы, основными программами и направлениями развития морской транспортной системы будут:

1. Развитие портов и портовой инфраструктуры.
2. Создание морского торгового флота.
3. Развитие флота поддержки морских операций.
4. Создание судоремонтного производства.
5. Создание системы обеспечения безопасности мореплавания и защиты окружающей среды.

Объемы проводимых работ по каждой программе даются по годам с нарастающим итогом, а суммарная стоимость каждого направления программы сведена в отдельную графу табл. 1.

Требуется отметить, что уже на нынешнем этапе развития морской транспортной системы необходимо вносить корректуры в программы и направления развития системы на период 2006–2015 гг., приведенные в таблице 1 с тем, чтобы обеспечить равенство возможностей всех пяти составных элементов системы на каждом этапе ее развития в течение рассматриваемого периода. Вопрос о том, сколько и каких СПК целесообразно создавать в целях развития морской транспортной системы, требует отдельного рассмотрения.

Ясно одно: система будет функционировать в рамках рыночных отношений с участием крупного частного капитала, но требует привлечения механизмов государственного регулирования, при этом достаточно гибких.

Для решения поставленных перед СПК задач необходимо сформировать его управ-

ленческий орган из числа высококвалифицированных, современных менеджеров, имеющих теоретический и практический опыт управления и широкие отраслевые знания. Управление СПК целесообразно сформировать путем альянса казахстанских и иностранных управляющих компаний, выбранных по результатам международного поиска.

СПК Каспийского макрорегиона может стать новой формой СПК – целевого СПК, ориентированного по направлению деятельности, а именно в данном случае по обеспечению развития морской транспортной системы и всех структур, связанных с ее деятельностью. Сложность современных производственных предприятий и государственных учреждений, а также обусловленное ею увеличение числа и сложности управленческих решений ведет к отходу от некоторых принципов традиционного управления. В современной экономике «создания потребностей» содержится большая степень неопределенности, чем в экономике «удовлетворения потребностей» прошлых лет.

В обычной системе управления фирмой координация действий участников производственного процесса осуществляется преимущественно по административным каналам. Управляющий в любом звене управления фирмой реализует право управления, предоставленное ему лицом, обладающим правом собственности на средства производства. Административная власть управляющих над подчиненными составляет в этом случае основу внутрифирменного управления.

В системе управления проектом положения принципиально иное. В условиях частной собственности на средства производства управляющий проектом, как представитель государства, не располагает дисциплинарными правами над исполнителями элементов работ проекта. Управлять их поведением он может, только воздействуя на их экономические интересы. В результате административные методы управления заменяются экономическими методами.

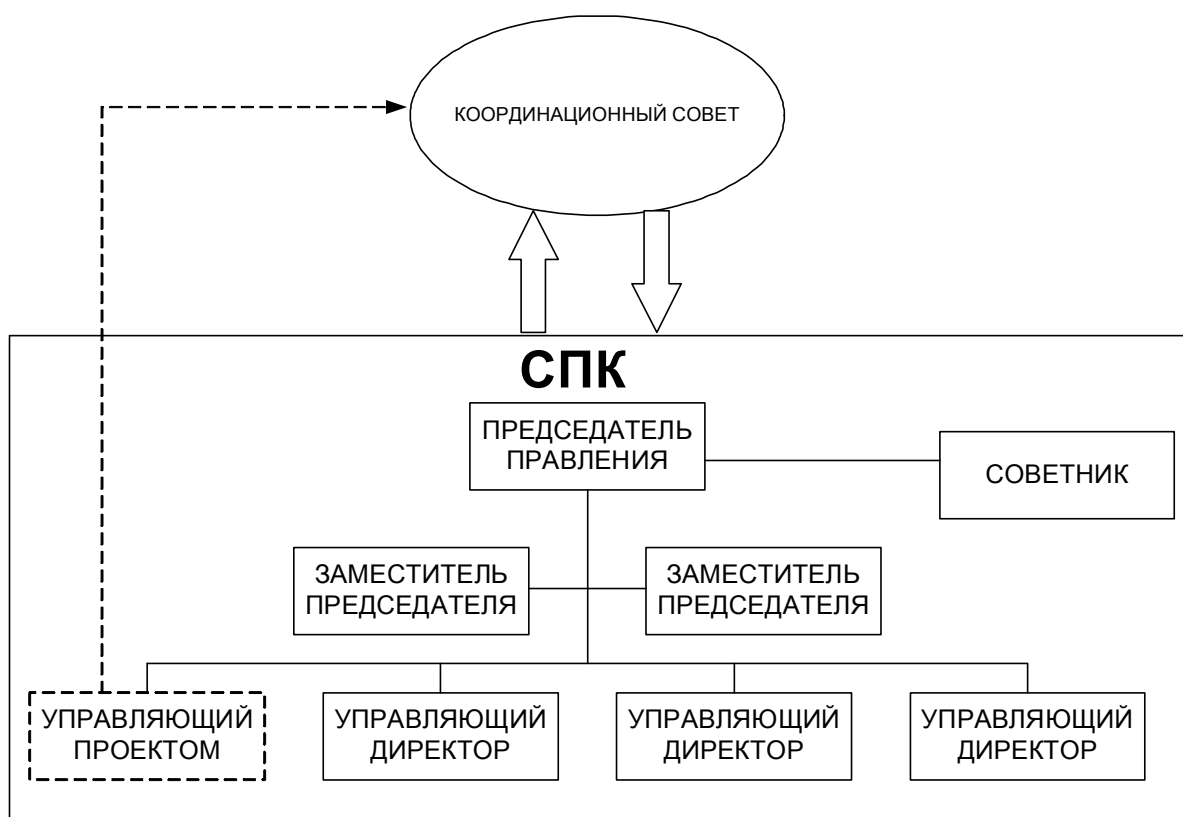
Вся организация управления проектом основана на сосредоточении права распределения ресурсов в руках одного лица – управляющего проектом.

В нашем случае систему целевого управления проектом мы вводим в систему СПК, включая в их управленческую структуру управляющего проектом, возможно с его небольшим административным аппаратом, а при необходимости дополнительно и координатора проекта. Структура СПК получит новые горизонтальные связи управления, основанные на

экономических принципах, но с участием и под контролем представителя государства.

Следует отметить, что структура управления каждого СПК может быть различной в зависимости от направления развития программ.

В первом варианте управляющий проектом включается в систему управления СПК (рис. 1) и кроме вертикального подчинения председателю правления является представителем СПК в объединенном координационном совете.



**Рис. 1. Структура управления СПК (вариант 1)**

Во втором варианте (рис. 2) координатор проекта напрямую замыкается на председателя СПК и является представителем объединенного координационного совета в СПК.

Одинаковым для всех вариантов является общая координация всех направлений развития морской транспортной системы,

проводимая через объединенный координационный совет (рис. 3).

Следует также отметить, что для развития портов и портовой инфраструктуры могут быть созданы два целевых СПК. Один на базе портов Актау, Баутино, Атырау, второй на базе порта Курык. Для направлений: создания морского торгового

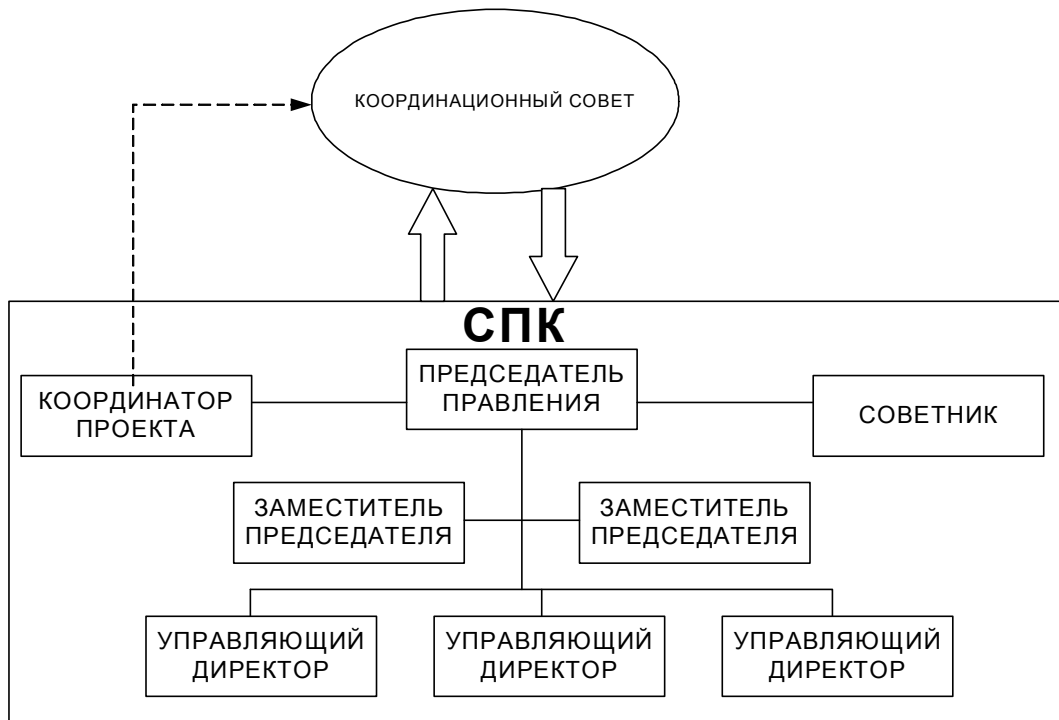


Рис. 2. Структура управления СПК (вариант 2)

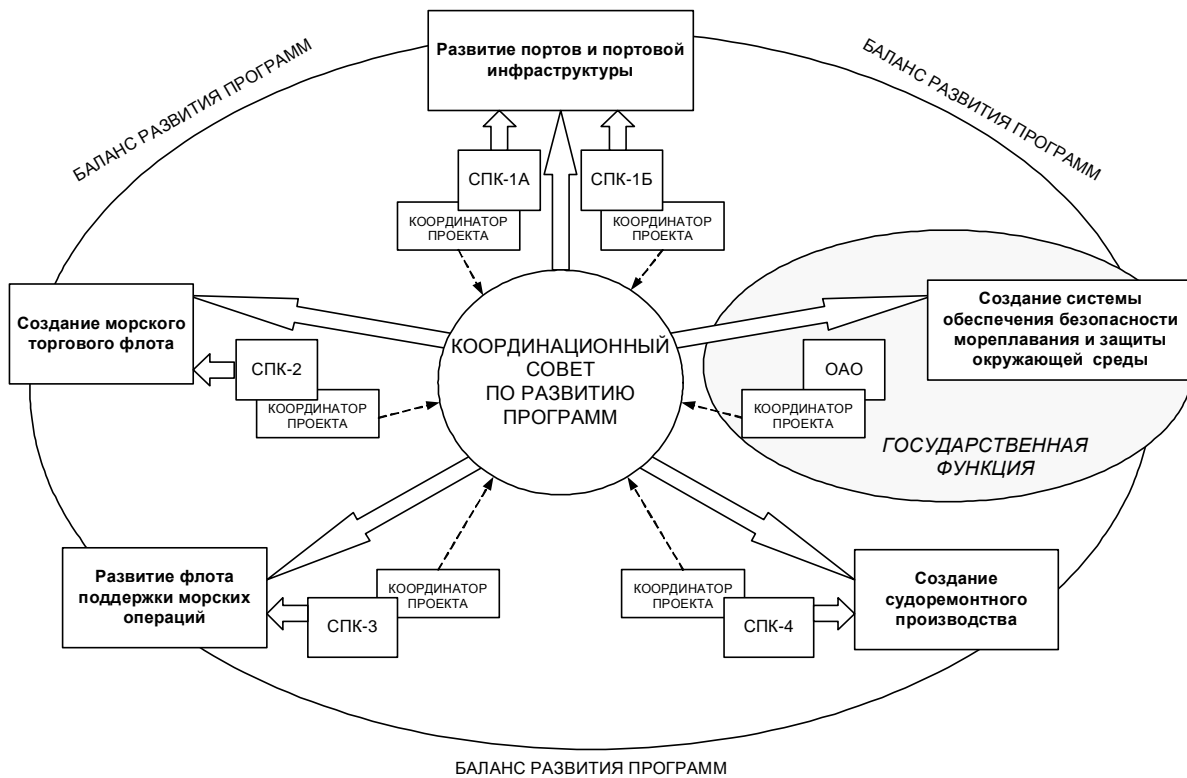


Рис. 3. Координация развития направлений морской транспортной системы

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ

---

флота; развития флота поддержки морских операций и создания судоремонтного производства по одному СПК.

Представляется целесообразным по направлению создания системы обеспечения безопасности мореплавания и защиты окружающей среды сохранить государственное управление и для его развития создать ОАО, в структуру управления которого должен быть также включен координатор проекта, замыкающийся на координационный совет.

На первом этапе развития целевых СПК возможен вариант создания одного, единого, целевого СПК морской транспортной системы. В него в качестве направлений деятельности или отдельных проектов будут входить все перечисленные будущие СПК. В ходе функционирования этого еди-

ного СПК можно будет уточнить целесообразные формы и структуру деления на СПК, ОАО и т. д. для эффективной реализации всей программы развития морской транспортной системы Казахстана.

Представляется, что целевые управления СПК будут являться новой прогрессивной формой экономической организации, способной реализовать крупные национальные проекты и при этом обладать достаточной гибкостью, способностью к инновациям, а также позволяющим объединить усилия, ресурсы, финансовые возможности частного сектора и государства.

Такие качества целевых СПК могут позволить им занять особую нишу среди существующих ныне в мире производственно-экономических частных и государственных предпринимательских структур.