

*Е.В. Столярова, аспирант
БГУ (Минск)*

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ БЕЛОРУССКИХ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И ПОСТАВЩИКОВ АВТОКОМПОНЕНТОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И МЕЖДУНАРОДНОГО РАЗДЕЛЕНИЯ ТРУДА

Экономическое развитие Республики Беларусь в настоящий момент тесно связано с использованием преимуществ глобализации основными отраслями хозяйства страны, в том числе автомобилестроением, и вовлечением белорусских компаний в процесс международного разделения труда (МРТ). Глобализация и МРТ требуют пересмотра деятельности основных игроков с целью их адаптации к изменяющимся условиям окружающей среды.

Одним из направлений изменения деятельности автомобилестроительных компаний Республики Беларусь является пересмотр формы организационно-экономического взаимодействия между автопроизводителями и поставщиками автокомпонентов. Такое взаимодействие определяется как система связей между компаниями, возникающими в процессе организации производства и обмена товарами.

Организационно-экономическое взаимодействие между автопроизводителями и поставщиками в условиях глобализации и связанного с ней МРТ может быть реализовано в следующих основных формах:

- вертикальная интеграция;
- квазиинтеграция в форме создания совместного предприятия;
- заключение контрактов или контрактные отношения с иностранными производителями автокомпонентов.

Форма взаимодействия автопроизводителей и поставщиков отражается на качестве используемых в процессе производства автокомпонентов, их цене, скорости доставки и возможности внести изменения в дизайн или функциональные особенности автокомпонентов в зависимости от желания автопроизводителя.

Развитие автомобилестроительной отрасли в различных странах с момента ее зарождения характеризовалось чередованием форм организационно-экономического взаимодействия автопроизводителей и поставщиков. На данный момент основной тенденцией развития автомобилестроения развитых и многих развивающихся стран, таких как Китай, является переход от вертикальной интеграции к квазиинтеграции и контрактным отношениям. Этот процесс сопровождается возникновением крупных специализированных производителей автокомпонентов и модулей, которые могут произвести их по меньшей цене и более высокому качеству, а также способствует производству автомобилей по индивидуальным заказам потребителей.

В силу исторических причин развитие белорусских и российских автопроизводителей происходило в условиях вертикальной интеграции с поставщиками, что сейчас затрудняет процесс повышения конкурентоспособности автопроизводителей и требует пересмотра формы организационно-экономического взаимодействия белорусских автопроизводителей и поставщиков в пользу квазиинтеграции или перехода к контрактным отношениям.

Пересмотр формы взаимодействия между автопроизводителями и поставщиками в условиях МРТ может строиться на оценке качественной и количественной стороны такого взаимодействия. Качество организационно-экономического взаимодействия может быть оценено на основе агрегированного показателя, который учитывал бы несколько составляющих, к примеру технологичность, брак, скорость доставки продукции. Количественная сторона эффективности может быть проанализирована на основе оценки стоимости предприятия и генерируемых денежных потоков при различной форме организационно-экономического взаимодействия. В результате белорусские предприятия должны выбрать ту форму взаимодействия, которая гарантировала бы ее наибольшую эффективность.

*Д.Ч. Табала, ассистент
БГЭУ (Минск)*

УПРАВЛЕНИЕ НАЛОГОВЫМИ ЗАТРАТАМИ ПРЕДПРИЯТИЙ НА МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОМ УРОВНЕ

Современный этап экономического развития экономики Республики Беларусь характеризуется ухудшением конъюнктуры деятельности большинства предприятий, что приводит к снижению объемов производства продукции. Действия правительства направлены на создание благоприятных условий для повышения деловой активности и развития бизнеса, что предполагает развитие частного сектора экономики, привлечение иностранных инвестиций. Развитие частного сектора экономики заставляет менять подходы к управлению экономическими процессами. Доминирование государственной формы собственности на средства производства в реальном секторе экономики ориентирует предприятия на выполнение показателей объема реализованной продукции, сохранения численности работающих, сокращения энерго- и материалоемкости продукции. Такие целевые ориентиры в деятельности предприятий снижают практическую значимость показателя рентабельности капитала и соответственно факторов, его обуславливающих. Кроме этого, в случае убыточности работы предприятия оно может рассчитывать на помощь со стороны государства, что еще больше снижает значимость анализа уровня налоговой нагрузки.

Актуальность государственного управления налоговыми затратами на современном этапе развития экономики Республики Беларусь обусловлена возрастанием значения показателя рентабельности капитала в

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.
□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□. □□□□□□□□.