

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ В ГРУЗОВОМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ РОССИИ

© 2011 Н.А. Овчаренко

кандидат экономических наук, доцент
Краснодарский кооперативный институт
E-mail: kafedra_itemeo@mail.ru

Статья посвящена поиску и обоснованию путей повышения эффективности отраслевой конкурентной среды в грузовом автомобилестроении России на основании применения кластерного подхода к формированию конкурентной микросреды, призванной обеспечить ускоренное развитие отрасли и устойчивый рост конкурентоспособности ее предприятий.

Ключевые слова: конкурентная среда, грузовое автомобилестроение, кластерный подход, кластерная единица.

Российское грузовое автомобилестроение сегодня находится в достаточно сложном и в то же время весьма перспективном положении с точки зрения реинжиниринга конкурентных процессов в отрасли, создания и реализации конкурентного потенциала международного уровня. Одним из практических направлений активизации потенциала конкуренции является, на наш взгляд, создание специализированных автомобильных кластеров, по сути представляющих собой конкурентную среду развития и позволяющих нивелировать сложившиеся барьеры для входа в отрасль, обеспечить ускорение основных отраслевых и корпоративных бизнес-процессов, в усиленном режиме преодолеть имеющее место масштабное техническое и технологическое отставание, интегрировать национальный автомобильный комплекс в глобальное конкурентное пространство.

Научная проблематика создания автомобильных кластеров в России имеет определенный задел. В Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. отмечается, что кластерные инициативы относятся к числу региональных факторов развития автомобильной промышленности. Под кластером в Стратегии понимается «группа географически локализованных взаимосвязанных производственных компаний; поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных услуг; объектов инфраструктуры: научно-исследовательских институтов, вузов, технопарков, бизнес-инкубаторов и других организаций, дополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом. Отличительным признаком эффективно действующих кластеров является выход инновационной

продукции»¹. Отметим при этом ошибочность самой постановки проблемы: оттого, что производственные мощности отрасли грузового автомобилестроения компактно расположены в конкретных регионах, совершенно не следует, что отдельно взятый регион Российской Федерации в состоянии профинансировать и обеспечить формирование и устойчивое развитие такой крупной народнохозяйственной единицы, как кластер. Более того, одним из экономических эффектов, возникающих в работе кластера, является сокращение логистических затрат, которое связано с близким месторасположением предприятий кластера, но никак не зависит от их региональной принадлежности.

Составители Стратегии отмечают, что в настоящее время уже практически сформировались три ключевых автомобильных кластера (по месту концентрации производств конечной продукции): 1) Приволжский (г. Тольятти / г. Самара, г. Набережные Челны / ОЭЗ «Алабуга», г. Ульяновск, г. Нижний Новгород); 2) Центральный (г. Москва / г. Калуга, г. Владимир); 3) Северо-Западный (г. Санкт-Петербург, г. Великий Новгород / г. Псков). Сразу же отметим, что, например, ОАО «КАМАЗ» - это не кластер, а вертикально интегрированная машиностроительная корпорация, имеющая существенное значение для обеспечения обороноспособности страны, а потому, по сути, представляющая собой полный замкнутый цикл производства - от переработки руды и литейных производств до продаж готовой продукции.

По мнению составителей Стратегии, автомобильные кластеры являются одним из ключевых факторов успеха автомобильной индустрии, что под-

тверждается практикой зарубежных стран. Создание отраслевых кластеров приносит значительную выгоду для всех его участников, в основном по следующим направлениям:

- экономия на логистике, благодаря географической близости (близость и большое количество поставщиков);
- синергия в области НИОКР;
- экономическая стабильность;
- снижение затрат на развитие рынка (близость потенциальных клиентов);
- снижение затрат на закупки;
- снижение затрат на подготовку персонала (близость университетов).

Все автомобильные кластеры в России не обладают в полной мере ключевыми факторами успеха либо обладают ими на ограниченном уровне. В то же время отсутствие выраженной кластерной политики не позволяет полностью использовать преимущества развитых автомобильных кластеров зарубежных стран: Детройт (США), Валенсия (Испания), Уэльс и Вест Мидлэндс (Великобритания), Эмилия-Романья (Италия), Саксония-Анхальт, Сев. Рейн-Вестфалия, Кемниц-Цвикау (Германия) и др.²

По мнению Г.Р. Хасоева и Ю.В. Михеева, сегодня в экономике России и ее регионов, в отдельных компаниях необходимо находить эффективные решения, обеспечивающие повышение производительности. Естественными мерами по обеспечению должной конкурентоспособности является принятие инновационных стратегий на всех уровнях - федеральном, региональном, отраслевом, на уровне компаний и предприятий. Одной из приоритетных задач региональной инновационной стратегии является обеспечение эффективного ресурсосберегающего производства (lean production) и ресурсосберегающего мышления (lean thinking). Одним из центральных принципов "lean production" является использование "тянущих технологий" в организации всех стадий бизнеса. Внедрение технологий "lean production" и тянущих принципов практически невозможно без вертикальной и горизонтальной интеграции участников экономического процесса, что, в свою очередь, требует умения договариваться и сотрудничать на всех уровнях властных структур, управления производством, в инфраструктурных сферах. Рост консолидации производителей и поставщиков, глобализация производства и логистики, повышение требований к качеству, логистике, организации производства, применение современных производственных и управленческих технологий - все

это заставляет искать новые формы взаимодействия и подталкивает субъекты бизнеса к активному включению в современные интеграционные процессы. Управление цепочками поставщиков (Supply Chain Management-SCM), методология сбалансированных показателей (Balanced Scorecard-BSC), интернет-технологии и электронная коммерция являются примерами новых инструментов, которые становятся повседневными технологиями управления. Мировой опыт дает примеры повышения конкурентоспособности территорий и производственных комплексов путем реализации кластер-ориентированной региональной политики³.

Как правило, кластеры направлены на достижение следующих целей:

- повышение конкурентоспособности участников кластера за счет внедрения новых технологий;
- снижение затрат и повышение эффективности соответствующих наукоемких услуг за счет эффекта синергии и унификации подходов в логистике, инжиниринге, информационных технологиях, менеджменте качества и т.д.;
- обеспечение занятости в условиях реформирования крупных предприятий и аутсорсинга;
- консолидированное лоббирование интересов участников кластера в различных органах власти.

Проведенные за рубежом исследования показывают, что кластеры стимулируют значительное повышение производительности и внедрение инноваций.

Среди факторов, мотивирующих интеграцию различных форм и организаций в отраслевой кластер, можно отметить следующие:

- согласованные требования головных сборочных заводов к своим поставщикам и дилерам;
- снижение затрат на внедрение новых технологий за счет эффекта масштаба;
- более эффективный характер коллективных инноваций в наукоемких отраслях, включая ко-дизайн при вертикальной интеграции и горизонтальную кооперацию при аутсорсинге;
- увеличение потенциального рынка инжиниринговых и консалтинговых услуг, в том числе для малых предприятий, за счет внедрения субконтрактинга при выполнении комплексных проектов и программ;
- расширение доступа к информации о потребностях рынка и продвижение продукции и услуг малого бизнеса на рынок крупных предприятий;
- повышение возможности предприятий, в том числе малых, к привлечению инвестиций и грантов;

- более эффективная система выхода на зарубежных партнеров и новые рынки⁴.

На наш взгляд, причинами успеха специализированных автомобильных кластеров в глобальной конкурентной среде являются следующие обстоятельства:

- предприятия в составе кластеров участвуют в составе кластерных единиц, обеспечивающих ресурсами как само предприятие, так и остальных участников кластера;

- синергетический эффект от деятельности предприятий выражается не собственно в выпуске инновационной продукции (которая выпускается не от большой любви производителей к абстрактным инновациям), а в повышенном уровне экономической эффективности от деятельности в пределах кластера;

- производство такой сложной и наукоемкой продукции, как грузовые автомобили, при соблюдении основных принципов организации конкурентной среды открывает значительные возможности для усиления специализации и кооперации в пределах кластера на рыночной основе, создавая благоприятные предпосылки для развития многочисленных малых и средних предприятий, обеспечивающих головные предприятия кластера непрерывными конкурентными инициативами;

- при обеспечении стратегического управления развитием кластера и создании внутри него “среды развития”, предусматривающей снижение уровня налоговых изъятий при одновременном применении механизмов капитализации возникающих сверхдоходов возникает органичное единство интересов государства (нацеленного хотя бы в теории на бюджетную и социальную эффективность работы промышленных предприятий) и корпоративных структур (при прочих равных условиях нацеленных на максимизацию прибыли).

Анализ международной практики организации производства грузовых автомобилей и машиностроительной продукции вообще показал, что внутри кластеров предприятия функционируют в составе кластерных единиц, включающих в себя сборочное производство, поставщиков и собственное производство автомобильных компонентов, конструкторское бюро, структуры корпоративного профессионального образования, технопарк, испытательный полигон. При этом каждая из составных частей кластерной единицы вносит свой вклад в развитие конкурентного потенциала головного сборочного предприятия:

- поставщики обеспечивают соблюдение корпоративных стандартов в части качества поставляемых

автокомпонентов, что напрямую определяет эксплуатационные издержки, цену и конкурентоспособность выпускаемой продукции; собственное производство автокомпонентов может быть самостоятельной конкурентоспособной бизнес-единицей, обеспечивающей продажу автокомпонентов конкурентам на лицензионной основе;

- структуры корпоративного образования обеспечивают производство квалифицированными кадрами, при этом обеспечивается максимальная адаптация образовательных программ под потребности производства, что сокращает время и издержки на изучение морально устаревших учебных дисциплин;

- технопарк обеспечивает наличие и сравнительный анализ сильных и слабых сторон продукции предприятия и его конкурентов, являясь одновременно базой для практического обучения кадров из структур корпоративного образования, источником ресурсов для реинжиниринга и бенчмаркинга;

- конструкторское бюро - “мозг предприятия” - обеспечивает передовой уровень качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции, при этом используются как собственные разработки, так и результаты кооперации с поставщиками автокомпонентов и автокомпонентными бизнес-единицами конкурентов.

Основными препятствиями в развитии автомобилестроительных кластеров, по мнению авторов Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г., выступают следующие моменты:

- не созданы механизмы методической, информационно-консультационной и образовательной поддержки развития кластеров;

- отсутствует необходимая координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, объединений предпринимателей по реализации кластерной политики;

- ограничен набор инструментов финансовой поддержки кластерных проектов из бюджетных источников⁵.

По нашему глубокому убеждению, стратегической ошибкой, допускаемой в развитии отечественного грузового автомобилестроения, является выход на рынок иностранных сборочных предприятий, которые, по сути, являются сборочными филиалами головных кластерных единиц. При этом нарушается принцип использования кластерных единиц при создании кластера, что препятствует внедрению

механизмов саморазвития промышленных предприятий в конкурентной среде развития и ускорению диффузии инноваций.

В Стратегии приведены перспективные направления развития автомобильных кластеров в России, такие как создание гибких производств, партнерство с мировыми производителями, инвестиции в сырьевые переделы, государственная поддержка приоритетных НИОКР, координация и создание консорциумов по реализации проектов НИОКР, интеграция российских инжиниринговых центров в международные исследовательские проекты, развитие логистической инфраструктуры, оптимизация тарифной базы, системное привлечение наукоемких отраслей, государственные меры поддержки прозрачности и снижения уровня коррупции, поддержка развития малого и среднего предпринимательства⁶.

Проблемой, с данной точки зрения, является то обстоятельство, что указанные шаги в развитии кластера производители-участники должны делать самостоятельно, ориентируясь на их экономическую эффективность. Задачами Департамента автомобильной промышленности Минпромторга России в части развития кластеров должны, по нашему мнению, стать:

- формирование концепций развития кластеров грузового автомобилестроения;
- разработка и утверждение федеральной целевой комплексной программы “Кластеры грузового автомобилестроения”;
- развертывание и обеспечение функциональности кластерных информационных систем;
- обеспечение оперативного управления развитием кластера.

С учетом сложившегося положения и результатов анализа конкурентной среды в российском грузовом автомобилестроении нами предлагается следующее видение возможностей внедрения кластерных технологий в деятельность отрасли.

Результатом федеральной целевой комплексной программы “Кластеры грузового автомобилестроения” должно стать формирование и обеспечение устойчивого экономически эффективного функционирования двух кластеров: кластера военного грузового автомобилестроения (на базе ОАО “КАМАЗ” и ОАО «АЗ “Урал”») и кластера гражданского грузового автомобилестроения.

Кластер военного грузового автомобилестроения должен целью своего функционирования иметь обеспечение обороноспособности страны и обеспечивать российскую армию необходимым количеством высококачественных грузовых автомобилей общего и специального назначения. При этом эко-

номическая эффективность работы этого кластера не входит в круг основных задач, а возникающий в ходе деятельности дефицит финансовых ресурсов должен покрываться из государственного бюджета в рамках финансирования национальной обороны. Отдельной статьей доходов предприятий этого кластера может стать экспорт грузовых автомобилей военного назначения.

Кластер гражданского грузового автомобилестроения в качестве цели своего функционирования должен иметь обеспечение нужд и потребностей экономики страны грузовыми автомобилями, выпускающимися на территории России, а также экспорт грузовых автомобилей гражданского назначения. Экономическая эффективность работы этого кластера является одной из основных задач создания подобной народнохозяйственной структуры, в ее рамках должен быть осуществлен переход от преимущественно количественных показателей (количество выпускаемых грузовых автомобилей) к преимущественно качественным, отражающим эффективность производства грузовых автомобилей на территории кластера. Кроме того, в задачи создания и обеспечения функционирования кластера входит обеспечение конкурентной среды развития, т.е. концентрация управленческих полномочий в руках структуры оперативного управления кластером, подконтрольной Департаменту автомобильной промышленности Минпромторга России, и внедрение механизмов рекапитализации, предусматривающих предпочтительное направление прибыли от деятельности на создание и модернизацию производственного потенциала предприятий - участников кластера. По сути, должна быть создана крупная народнохозяйственная система с управляемым вектором развития и механизмами ускоренного развития, которая в итоге должна стать центром мирового грузового автомобилестроения.

¹ Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года: сайт Минпромторга России. URL: <http://www.minprom.gov.ru/ministry/programm>.

² Там же.

³ Хасеев Г.Р., Михеев Ю.В. Кластеры: через партнерство - к будущему // Самарская инициатива: кластерная политика - основа инновационного развития региональной экономики. III Межрегион. экон. форум, Самара, 4-5 дек. 2009 г. URL: <http://www.poria.ru/p2.html>.

⁴ Там же.

⁵ Стратегия развития автомобильной промышленности...

⁶ Там же.