

---

## МОДЕРНИЗАЦИЯ ОТРАСЛЕВОЙ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ

© 2012 Е.А. Удовик

доктор педагогических наук, профессор

© 2012 Н.А. Овчаренко

кандидат экономических наук, доцент

Краснодарский кооперативный институт

© 2012 С.Б. Четыз

Кубанский государственный университет, г. Краснодар

E-mail: voronov.a@mail.ru

Статья посвящена поиску путей модернизации отраслевой конкурентной среды в российском грузовом автомобилестроении, направленному на обеспечение устойчивого развития стратегической отрасли промышленности России. Предлагается адаптировать кластерный подход к отраслевой специфике и создать полноценную конкурентную среду развития отрасли в стратегической перспективе.

*Ключевые слова:* конкуренция, кластер, кластерная единица, конкурентная среда.

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 ускоренном 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<sup>1</sup>. 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»<sup>2</sup>. Отметим при этом ошибочность самой постановки проблемы: из того, 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.

Разработчики 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 подтверждается 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.<sup>3</sup>

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

- предприятия в кластерах 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 уси-

ления 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, появляется 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 предприятия в кластерах функционируют в составе кластерных единиц. При этом каждая из 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, осуществляющей продажу автокомпонентов конкурентам на лицензионной основе;
- структуры корпоративного образования обеспечивают производство квалифицированными кадрами, при этом достигается 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 автокомпо-

нентов и автокомпонентными бизнес-единицами конкурентов.

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 оснащение российской армии необходимым количеством высококачественных грузовых автомобилей общего и специального назначения. При этом экономическая 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 данного кластера может стать экспорт грузовых автомобилей военного назначения.

Кластер гражданского грузового автомобилестроения в качестве цели своего функционирования должен ставить 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 преимуще-

ственно 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.

Основными структурными элементами кластера должны стать:

- 8-10 кластерных единиц ведущих российских и иностранных производителей с соблюдением обязательных нормативов по локализации производства автокомпонентов и НИОКР;
- 200-300 российских и иностранных производителей автокомпонентов;
- 50-100 предприятий из родственных и поддерживающих отраслей (логистика, маркетинг, консалтинг, финансы, страхование, продажи, внешнеторговая деятельность);
- кластерная информационная система, обеспечивающая финансовую и управленческую информацией о состоянии предприятий кластера управляющую структуру;
- собственно структура оперативного управления кластером - функциональное подразделение Департамента автомобильной промышленности Минпромторга России.

Итогами работы создания и обеспечения развития российского кластера гражданского грузового автомобилестроения должны стать следующие индикаторы:

- в сегменте кластерных единиц - производство 160-200 тыс. ед. грузовых автомобилей с 40-50 % экспортных поставок, рентабельностью продаж не менее 25 % (в том числе по инновационным образцам - не менее 50 %), темпом выхода новых моделей не более 8 лет, средней ценой грузового автомобиля на российском рынке от 500 тыс. руб. до 3 млн. руб.;

- в сегменте производителей автокомпонентов - производство продукции на уровне 200-250 млрд. руб. в год с рентабельностью не ниже 25 %;

- в сегменте представителей родственных и поддерживающих отраслей - оказание услуг на уровне 200-300 млрд. руб. в год (с учетом лизинговых операций).

На наш взгляд, основными принципами привлечения иностранных инвесторов в кластеры российского грузового автомобилестроения, которые должны найти свое отражение в Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. и в практике отраслевой деятельности, должны стать следующие моменты:

- рассмотрение внутреннего рынка продукции грузового автомобилестроения как ресурса получения прибыли для отечественных и иностранных локализованных производителей грузовых автомобилей;

- безусловный приоритет прямых иностранных инвестиций над портфельными;

- создание на основе государственной целевой комплексной программы производственной и транспортной инфраструктуры, необходимой для масштабного привлечения и локализации иностранных производителей грузовых автомобилей в Россию на основе кластерных технологий;

- предъявление к иностранным производителям четких требований по структуре предприятия, предусматривающих обязательное функционирование конструкторских бюро, корпоративных образовательных структур, нормативы по освоению бюджетов НИОКР;

- обеспечение единства управления отраслевым развитием, концентрация управленческих функций в руках Департамента автомобильной промышленности Минпромторга России;

- принятие внешнеэкономического регламента, обеспечивающего импорт новой и поддержанной грузовой автомобильной техники только через представительства отечественных и иностранных локализованных автопроизводителей;

- обеспечение целевой нормы рентабельности продаж продукции грузового автомобилестроения не менее 25 %, в том числе на инновационную продукцию - не менее 50 %. Все налоговые изъятия производить из доходов, превышающих целевую норму рентабельности;

- реализация программ создания и модернизации материально-технической базы производства, обеспечивающих ускорение темпов обновления материально-технической базы до 7-10 лет;

- нормализация конкурентной среды отрасли за счет ее демонаполизации, национализации и утилизации устаревших производственных мощностей, закрытия морально устаревших и неконкурентоспособных автомобильных заводов, выделения кластеров военного и гражданского грузового автомобилестроения и принятия отраслевой программы развития конкуренции, подразумевающей равные условия конкуренции на внутреннем рынке для национальных и локализованных иностранных производителей.

Реализовать проект кластера возможно на основе Федеральной целевой программы создания кластера грузового автомобилестроения - управляемой отраслевой конкурентной среды, обеспечивающей лучшие в мире условия для ведения глобального бизнеса в гражданском грузовом автомобилестроении.

Основными задачами создания новой народнохозяйственной структуры являются: аудит промышленного потенциала отрасли, разграничение военного и гражданского грузового автомобилестроения, вывод с рынка депрессивных и неполноценных предприятий, создание промышленной инфраструктуры транснационального промышленного кластера гражданского грузового автомобилестроения, развертывание системы управления кластером, создание и привлечение предприятий-участников кластера, поддержание благоприятных условий ведения бизнеса, поддержание эффективной конкурентной среды.

Целевыми индикаторами развития конкуренции в отрасли на основе реализации кластерной технологии создания и развития конкурентной среды должны стать: увеличение числа участников отрасли до 8-10 при обеспечении выполнения требований по составу кластерной единицы; привлечение в отрасль ведущих мировых производителей автокомпонентов и обеспечение их локализации в России, предприятий родственных и поддерживающих отраслей; активизация конкурентного поведения потребителей, увеличение доли конкурентных продаж в общем объеме рынка до уровня 90-95 %; рост экономической эффективности предприятий отрасли и обеспечение рентабельности продаж не менее 25 %, в том числе по инновационным образцам - не менее 50 %.

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

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Там же.