

МОДЕРНИЗАЦИЯ И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОЙ ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

© 2012 М.А. Федотова

доктор экономических наук, профессор

© 2012 К.А. Гусев

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва

E-mail: Elena-Mikhaylovna@yandex.ru

Представлены результаты анализа показателей инновационной деятельности ОАО "КАМАЗ" и его конкурентов. По результатам проведенного анализа выдвинуты предложения по дальнейшим направлениям модернизации и инновационного развития ОАО "КАМАЗ".

Ключевые слова: модернизация, инновационное развитие, грузовая автомобильная промышленность, оценка стоимости бизнеса.

Введение

В настоящее время осуществляется переход российской экономики на инновационную модель развития, что является единственно возможным способом достижения поставленных перед страной целей долгосрочного развития, заключающихся, в числе прочего, в обеспечении высокого уровня благосостояния населения и закреплении геополитической роли страны, как одного из лидеров мировой политической арены¹.

Российская Федерация проводит последовательную политику в области модернизации экономики страны, поддержки развития прогрессивных наукоемких производств. Одной из целей реализации данной политики выступает вывод производственной базы страны на качественно новый уровень, обеспечение конкурентоспособности отечественных высокотехнологичных предприятий, в том числе в сфере инновационных работ.

Объектом настоящего исследования является крупнейшее российское предприятие грузового автомобилестроительного сектора - производитель грузового автотранспорта ОАО "КАМАЗ".

Проведенный анализ показал, что в ряде направлений технического, организационного и инфраструктурного развития рассматриваемое предприятие демонстрирует серьезное отставание от ведущих зарубежных компаний. Настоящее исследование посвящено направлениям возможной модернизации и инновационного развития ОАО "КАМАЗ".

Текущее состояние российской автомобилестроительной отрасли

Автомобилестроительная промышленность является одной из ведущих отраслей отечественного машиностроения, определяющих экономический и социальный уровень развития страны. Ситуация в российской автомобильной промышленности в последние несколько лет можно охарактеризовать следующими тенденциями: с одной стороны, происходил бурный рост рынка, вызванный, в частности, ростом покупательной способности населения, развитием потребительского кредитования и укреплением национальной валюты, но, с другой стороны, постоянно сокращалась доля отечественных производителей на автомобильном рынке при одновременном усилении конкуренции.

Автомобильная промышленность Российской Федерации создает около 1% ВВП, и, согласно Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г., планируется увеличить этот показатель до 2,4 % в 2020 г. Рассматриваемая отрасль промышленности обеспечивает около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях - производителях автомобилей и комплектующих, около 1 млн. рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях, а в смежных отраслях экономики обеспечивает 4,5 млн. рабочих мест².

Следует отметить, что в отрасли наблюдаются восстановительные тенденции после кризисных явлений 2008-2009 гг. Так, согласно данным Минэкономразвития России, Индекс произ-

водства транспортных средств и оборудования в 2011 г. по сравнению с 2010 г. составил 124,6 %. Производство легковых автомобилей в 2011 г. по сравнению с 2010 г. увеличилось на 44,5 %. Значительный вклад в указанный рост внесла в первой половине 2011 г. реализация программ стимулирования спроса на автомобильную технику, в том числе программа утилизации автотранспортных средств и программа льготного кредитования. Объемы реализуемой автомобильной техники по данным программам в 2011 г. составили порядка 11,7 и 10 % отечественного рынка легковых и легких коммерческих автомобилей. В 2011 г. производство грузовых автомобилей увеличилось на 33,4 % к предыдущему году, что, в частности, связано с развитием механизмов реализации данной техники российского производства, включая лизинг и кредитование³.

Согласно статистике, приведенной Международной организацией производителей автомобилей⁴, объем производства автотранспорта в России вплотную приблизился к 2 млн. ед., что превысило докризисный уровень. По объему производства по итогам 2011 г. отечественный рынок занимает 12-е место в мире.

Как уже отмечалось, производство автотранспорта в России значительно выросло по итогам 2011 г.: темп роста объема производства по всей отрасли в России в 2011 г. составил 41,7 %, по данному показателю Россия занимает 1-е место среди 17 крупнейших стран - производителей автомобилей. В отечественном производстве автотранспорта доминирует производство легковых автомобилей, при этом доля производства легковых автомобилей в общемировом производстве составляет 2,9 %, доля производства грузовых автомобилей в общемировом производстве составляет 1,2 %.

Вместе с тем, данные статистики подтверждают, что имеющиеся производственные мощности не могут обеспечить потребности внутреннего рынка. При этом сохраняется недогрузка мощностей вплоть до 70 %, что во многом объясняется сложившейся рыночной ситуацией вследствие низкой конкурентоспособности выпускаемой продукции и изношенности производственной инфраструктуры⁵.

Таким образом, автомобильная промышленность, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства и имея значительный потенциал роста, тем не менее требует радикальных изменений. Модернизация отечественных авто-

мобилестроительных предприятий стоит на повестке дня как никогда остро и требует незамедлительных решений. Причем модернизация необходима системная, полномасштабная и всеобъемлющая, способная повысить уровень конкурентоспособности автомобильных предприятий до зарубежных аналогов и позволяющая им в конечном итоге производить современный, высокотехнологичный и качественный продукт, отвечающий всем требованиям и запросам покупателей.

ОАО "КАМАЗ" в сравнении с зарубежными аналогами

Сегодня ОАО "КАМАЗ" является лидером российского грузового автомобилестроения, доминирующим игроком на рынке России и стран СНГ.

Единый производственный комплекс группы организаций ОАО "КАМАЗ", в которую входят около 170 организаций и предприятий, охватывает весь технологический цикл производства грузовых автомобилей - от разработки, изготовления, сборки автотехники и автокомпонентов до сбыта готовой продукции и сервисного сопровождения. Укрупненная структура группы компаний ОАО "КАМАЗ" представлена на рис. 1⁶.

Авторами был проведен анализ сопоставимых с ОАО "КАМАЗ" компаний по следующим критериям сравнения:

- отраслевая принадлежность предприятия;
- продуктовая линейка и структура выручки компании (рис. 2);
- наличие финансовой информации в открытом доступе;
- текущее состояние бизнеса, в том числе отсутствие существенных и непрекращающихся убытков.

Текущие финансовые показатели компаний-аналогов представлены в табл. 1.

Вместе с тем, анализ выбранных компаний показал, что они не являются полными аналогами ОАО "КАМАЗ" по следующим причинам:

- отобранные компании-аналоги не являются производствами полного цикла;
- данные компании не пользуются государственной поддержкой в той мере, в какой ей пользуется ОАО "КАМАЗ";
- доля экспорта в выручке компаний-аналогов в разы больше, чем у ОАО "КАМАЗ".

В дальнейшем в рамках применения метода компаний-аналогов сравнительного подхода оцен-



Рис. 1. Укрупненная структура группы компаний ОАО "КАМАЗ"

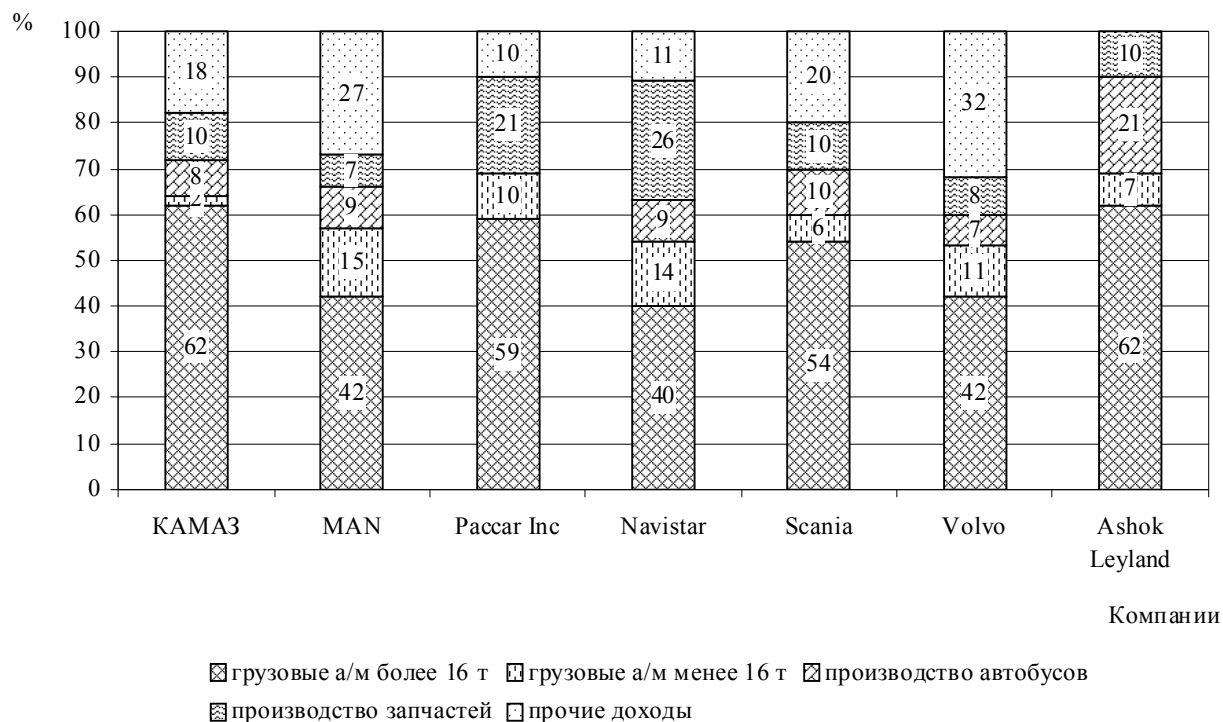


Рис. 2. Продуктовая линейка и структура выручки компании

Таблица 1

Финансовые показатели компаний-аналогов

Компания	Страна	Выручка за последний отчетный период, млн. руб.	Рентабельность по EBITDA, %	Капитальные затраты в выручке, %	Затраты на НИОКР в выручке, %
MAN	Германия	627 254	8,1	5,1	2,5
Paccar Inc	США	351 726	12,4	4,3	2,3
Navistar	США	393 421	7,0	8,0	3,8
Scania	Швеция	384 586	18,8	7,7	4,0
Volvo	Швеция	1 232 901	12,1	9,6	3,8
Ashok Leyland	Индия	75 671	11,1	5,9	2,8

Таблица 2

Расчет финансовых мультипликаторов компаний-аналогов

Компания	Стоимость бизнеса, млрд. руб.	Стоимость/ Выручка	Стоимость/ EBITDA (отсл.)	Стоимость/ EBITDA (форв.)
MAN	809 255	1,7	9,6	9,5
Paccar Inc	892 459	3,2	18,3	16,5
Navistar	355 694	1	12,4	11,8
Scania	970 734	2,7	9,7	11,4
Volvo	2 057 470	2	11,4	10
Ashok Leyland	71 610	1,2	10	8,2
Медиана		1,85	10,7	10,7

ки бизнеса были рассчитаны ценовые мультипликаторы: отслеживающие по итогам 4 последних кварталов, а также форвардный мультипликатор Стоимость/EBITDA на 2012 г. (см. табл. 2).

По итогам с учетом необходимых корректировок на контроль был получен диапазон стоимости 100 % собственного капитала ОАО «КАМАЗ»: 30-50 млрд. руб. По результатам торгов на рынке ММВБ текущая ежемесячная рыночная капитализация ОАО «КАМАЗ» составляет более 27 млрд. руб., что близко к нижней границе полученного интервала стоимости.

Кроме того, была рассчитана стоимость 100 %-ного пакета акций ОАО «КАМАЗ» в рамках доходного подхода, учитывающего прогнозные значения денежных потоков с учетом вероятностного значения ключевых факторов стоимости. Полученный в результате диапазон стоимости составил 60-80 млрд. руб.

Таким образом, стоимость ОАО «КАМАЗ», полученная как в рамках сравнительного, так и в рамках доходного подхода и являющаяся интегральным показателем эффективности деятельности предприятия, отстает от зарубежных аналогов. Следующий раздел посвящен определению системных причин такого отставания и направлениям возможной модернизации и инновационного развития ОАО «КАМАЗ».

Инновационное развитие ОАО «КАМАЗ» и зарубежных конкурентов

Для дальнейшего анализа инновационной деятельности автомобилестроительных предприятий были выбраны зарубежные аналоги, представленные на отечественном рынке и составляющие реальную конкуренцию ОАО «КАМАЗ», в том числе и за счет автомобилей вторичного рынка. В качестве зарубежных предприятий, производящих грузовые автомобили, для сравнения с ОАО «КАМАЗ» были выбраны следующие:

- MAN, Германия;
- SCANIA, Швеция;
- Mercedes-Benz, Германия;
- Volvo, Швеция.

Доля российского рынка вышеуказанных компаний - аналогов ОАО «КАМАЗ», а также объемы проданных автомобилей указаны в табл. 3. Следует отметить примерно равное положение данных игроков на нашем рынке, что позволяет говорить о сравнимости и конкурентоспособности производимой ими продукции.

Высокий объем рынка ОАО «КАМАЗ» обусловлен низкими ценовыми параметрами продаваемой продукции. Для сохранения его конкурентоспособности полагается целесообразным держать цены на автомобили ОАО «КАМАЗ» на значительно более низком уровне по сравнению с

Таблица 3

Объем новых проданных автомобилей на рынке РФ и доля рынка

Производитель	2008 г.	2009 г.	2010 г.
DaimlerTruck, шт.	2728	232	1392
DaimlerTruck, %	2,60	0,70	2,40
Man Truck&Bus, шт.	8317	479	3612
Man Truck&Bus, %	8	1,50	6,20
Scania, шт.	5290	497	2493
Scania, %	5,10	1,50	4,30
Volvo Truck&Bus, шт.	5544	626	2087
Volvo Truck&Bus, %	5,30	1,90	3,60
КАМАЗ, шт.	36 282	22 020	28 260
КАМАЗ, %	28,10	54,80	46,80

Таблица 4

Сводные финансовые и количественные показатели деятельности зарубежных компаний и ОАО "КАМАЗ"

Производитель	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
Выручка, млрд. руб.					
DaimlerTruck	997,2	1041,4	811,5	966,1	1176
Man Truck&Bus	364,7	386,7	345,1	425,7	513,9
Scania	319,9	337,2	258,4	329,6	397,2
Volvo Truck&Bus	774,4	835,9	655,2	792	101,1
КАМАЗ	97,2	96,3	60,9	76,8	106,4
Валовая прибыль, млрд. руб.					
DaimlerTruck	74,3	58,6	-44,2	53,6	76,7
Man Truck&Bus	54,3	63	22,3	41,6	60,7
Scania	85,9	92,7	54,9	99,8	107,2
Volvo Truck&Bus	774,4	835,9	655,2	49,3	91,1
КАМАЗ	21,6	16,5	7,2	10,2	15
Продукция, тыс. шт.					
DaimlerTruck	469	472,9	235,5	360,9	435,9
Man Truck&Bus	99,6	107,3	82,6	127,7	168,3
Scania	78,3	80,4	35,8	67,7	84,1
Volvo Truck&Bus	220,5	249	108,2	191,6	251,2
КАМАЗ	52,7	47,5	25,9	32,3	45,3

Источник. Отчетность компаний, база данных Factiva; пересчет показателей произведен по среднегодовому курсу.

поддержанной продукций зарубежных аналогов (около 20-30 %).

Вышеуказанные зарубежные автопроизводители являются сравнимыми с ОАО "КАМАЗ" по следующим основным параметрам:

- являются вертикально интегрированными структурами, для каждого из предприятия-аналога характерно производство основной доли продукции и автокомпонентов на собственных производственных мощностях;

- имеют существенную долю на международном рынке;

- основные производственные мощности расположены в стране происхождения;

- играют активную роль на российском рынке;
- имеют производственные площадки на территории России;

- цены на продукцию сопоставимы с целевой ценой при переходе автомобилей марки КАМАЗ в сегмент middle.

Показатели деятельности зарубежных компаний-производителей и ОАО "КАМАЗ" приведены в табл. 4.

MAN, Германия

Man Group - немецкий концерн, в структуру которого входят, в числе прочих, подразделения по производству грузовых автомобилей, автобу-

сов, судовых и дизельных двигателей. В России функционирует 100 % дочернее предприятие ООО "МАН Автомобили России". За последние три года компания полностью обновила линейку выпускаемой продукции, планируется анонс новых грузовых автомобилей, рассчитанных на стандарт по выбросам отработанных газов в атмосферу Евро 6.

SCANIA, Швеция

Концерн Scania Group - мировой производитель тяжелых грузовых автомобилей и автобусов, осуществляет деятельность более чем в 100 странах. Компания открыла в 2010 г. в Санкт-Петербурге завод по производству грузовой техники Scania. С 2011 г. завод ОАО "Скания-Питер", расположенный в г. Санкт-Петербурге в индустриальной зоне Шушары, является единственным предприятием на территории России по производству техники Scania и рассчитан на выпуск любых видов грузовых автомобилей. Общий объем инвестиций в проект составляет 10 млн. евро.

Volvo, Швеция

VolvoTrucksCorporation - один из мировых лидеров по производству коммерческих автомобилей и дизельных двигателей, присутствующий более чем на 185 рынках, производство осуществляется в 25 странах. В России построен завод по производству автомобилей в г. Калуге.

Результаты расчетов показателей эффективности, производительности и инновационной активности ОАО "КАМАЗ" и рассматриваемых компаний-аналогов приведены в табл. 5.

Очевидно, что показатели финансово-хозяйственной деятельности (выручка и валовая при-

быль ОАО "КАМАЗ") находятся с конкурентами на достаточно низком уровне. По количеству произведенной продукции также наблюдается заметное отставание ОАО "КАМАЗ": почти в 2 раза от Scania и почти в 10 раз от DaimlerTruck.

Доля расходов на исследования и разработки в бюджетах компаний-конкурентов почти в 6 раз выше, чем у российского автопроизводителя: средний показатель у конкурентов - 4,1 %, затраты на НИОКР у ОАО "КАМАЗ" - 0,7 % от выручки.

ОАО "КАМАЗ", столкнувшись с необходимостью жесткой оптимизации издержек, начиная с 2008 и вплоть до 2010 г., в первую очередь, экономило на развитии, откладывая на неопределенное будущее инновационные проекты, расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы и техническое перевооружение. Вместе с тем, следует отметить, что на протяжении всего рассматриваемого периода (2007-2011) затраты на НИОКР не превосходили 0,9 % от выручки. По всем показателям производительности ОАО "КАМАЗ" также отстает от аналогов. Целевым показателем производительности ОАО "КАМАЗ" полагается производство, как минимум, 2,5 автомобиля на одного сотрудника.

Большое количество обновлений ОАО "КАМАЗ" по сравнению с конкурентами связано с гораздо более широким модельным рядом ОАО "КАМАЗ", что является, скорее, негативным фактором в связи с дополнительными издержками и усложняющимся администрированием данного процесса.

Автомобили аналогов превосходят ОАО "КАМАЗ" по показателям комфорта, наполнения различными электронными системами безопасности, длительности использования.

Таблица 5

Результаты расчетов

Показатели	Daimler Truck	Man Truck & Bus	Scania	Volvo Truck & Bus	КАМАЗ
Расходы на сотрудников в 2011 г., % от выручки	17,30	16,90	19,40	15,90	13,40
Количество обновлений в 2009-2011 гг.	4	4	3	4	10
Затраты на НИОКР в 2011 г., % от выручки	4,60	3,20	5,10	4,30	0,70
Доход на единицу продукции, тыс. руб.	2762,2	3304,2	4958,3	4021,5	2349
Операционная прибыль в расчете на единицу проданной продукции, тыс. руб.	174,6	245,9	651	337,2	81,5
Операционная прибыль на одного сотрудника, тыс. руб.	1021,8	1197,4	1644	1233,6	58,6
Число произведенных автомобилей в год на одного сотрудника	5,9	4,9	2,5	3,7	0,7

Вместе с тем, автомобили ОАО «КАМАЗ» имеют лучшие потребительские характеристики по сравнению с китайскими автомобилями, а именно:

- качественные двигатели;
- полное соответствие всем техническим требованиям РФ;
- доступная цена, наличие широкой сервисной сети, низкие эксплуатационные затраты.

По итогам анализа ведущих зарубежных производителей грузовых автомобилей можно сделать вывод о четком делении современных автомобилестроительных производств: на предприятия, производящие автомобили, и заводы по производству автокомпонентов, что связано с растущей глобализацией мировых рынков. Основными причинами данной тенденции являются обострение конкуренции на рынках, удорожание разработки новых автомобилей, включая необходимость поддержания значительных затрат на НИОКР (до 5-6 % от выручки), ужесточение нормативных требований, необходимость унификации продукции.

Производственный комплекс ОАО «КАМАЗ», как было отмечено выше, охватывает весь технологический цикл: от изготовления деталей, штамповок, блоков двигателей, рам и прочих крупных узлов до сборки шасси и производства специализированных надстроек. Такая модель производства, как показывает опыт зарубежных аналогов, в конечном итоге не является эффективной и отвечающей современным реалиям, диктуемым рынком.

С целью определения первоочередных направлений технологического развития ОАО «КАМАЗ» предлагается рассматривать позиционирование узлов и агрегатов, производимых в настоящее время группой компаний «КАМАЗ», с точки зрения уровня имеющихся компетенций, относительной доли узла в себестоимости автомобиля и дополнительным параметром, характеризующим привлекательность бизнеса по производству агрегата. Чем выше значение данных показателей, тем выше заинтересованность развивать собственное производство. По компонентам автомобиля, имеющим большую долю в себестоимости автомобиля и в большей степени определяющим потребительские свойства продукции,

целесообразно сохранить самостоятельное производство либо создать совместное предприятие, по остальным - осуществлять закупки на рынке запчастей.

Предложенный выше подход позволит ОАО «КАМАЗ» модернизировать структуру производства и перейти от производителя полного цикла к производителю непосредственно автомобилей, сконцентрироваться на ключевых компетенциях: производство рамы, кабины, раздаточной коробки и прочих крупных узлов. Кризис 2008-2009 гг. усилил важность такого подхода для отечественного автомобилестроения. Инвестиции в технологическое развитие рассматриваются предприятиями США, Японии, Европейского союза, а также Китая, Индии и Бразилии в качестве ключевого драйвера роста: автомобилестроительные предприятия развитых стран направляют сотни миллионов долларов дополнительных инвестиций на инновационное развитие.

Для ОАО «КАМАЗ» важнейшими задачами, требующими скорейшего решения, являются: структурная модернизация производства, которая позволит сфокусироваться на сборке автомобилей и на производстве только ключевых автокомпонентов; дальнейшее создание совместных компаний с ведущими мировыми производителями; совершенствование моделей конечной сборки; рост затрат на НИОКР; увеличение производительности труда и повышение качества конечной продукции.

¹ Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года. URL: http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/doc20101231_016.

² Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>.

³ Мониторинг об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2011 году. URL: http://www.economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/monitoring/doc20120202_05.

⁴ Официальный сайт Международной организации производителей автомобилей. URL: <http://oica.net>.

⁵ Стратегия развития...

⁶ Годовой отчет ОАО «КАМАЗ» за 2011 год. URL: http://kamaz.ru/ru/investor/stock/open/annual_report.

Поступила в редакцию 01.10.2012 г.