

10.9. МЕСТО И РОЛЬ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА В МИРОВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПО ИТОГАМ 2010 Г.

Курилов К.Ю., к.э.н., доцент кафедры
«Экономика, финансы и кредит»

Тольяттинский государственный университет

Мировая автомобильная промышленность имеет развитую и сложную инфраструктуру, расположенную по всему миру. При этом в одних странах автомобилестроение является одной из ключевых отраслей в экономике, в других оно только развивается, а в третьих находится в стадии стагнации. Является актуальным выявление тех макроэкономических факторов, которые оказывают значительное влияние на развитие автомобилестроения в той или иной стране.

Как государства богатеют, когда простой продукт имеют ?

Автомобилестроение является одной из важнейших составляющих мировой экономики и экономик развитых стран. Совокупные показатели деятельности мировой автомобильной промышленности позволили Международной организации автопроизводителей (OICA) приравнять ее к шестой по величине экономике мира [4,1]. Отрасль является второй после авиастроения по объему потребляемой продукции других отраслей: металлургической, химической, электронной и пр. На одного занятого в автомобилестроении приходится около шести работающих в других отраслях. Налоговые поступления от производителей автомобилей в 26 промышленно развитых странах составляют более 430 млрд. евро в год. Все это подчеркивает важность автомобилестроения как отрасли для государства и его стабильного экономического развития.

Мировой финансовый кризис негативно повлиял на показатели отрасли, продажи автомобилей упали за период с 2008 и 2009 г. более чем на 50%, производство автомобилей достигло рекордно низкой отметки за период с 2004-2008 г. Кризис привел к значительному ухудшению финансового положения компаний производителей транспортных средств, некоторые, такие как «Дженерал Моторс» (General Motors) обанкротились, другие, такие как «Крайслер» (Chrysler) прошли санацию или процедуру технического банкротства. Российские автомобилестроители также оказались в тяжелом положении и преодолели последствия кризиса за счет беспрецедентной государственной поддержки. Опыт развития мировой экономики подтверждает, что с одной стороны финансовый кризис и порождаемая им неопределенность, с другой – являются источниками риска, с третьей – открывают новые возможности для хозяйствующего субъекта. Примером может служить компания «Тойота» (Toyota), которая в 2009 г после кризиса национального производства автомобилей в США смогла выйти на 1-е место в мире по объему продаж и производству транспортных средств.

Вышесказанное справедливо как на уровне предприятий, так и на уровне стран – производителей автомобилей, так как страны, создавшие оптимальные условия для развития автомобильной промышленности в своей стране, обеспечивают его стабильный и про-

должительный рост, который обычно продолжается и во время кризисных явлений в экономике.

- Какие страны сохранили или заняли лидирующие позиции в области производства автомобилей во время кризиса?
- Какие благоприятные факторы обеспечили это лидерство?
- Какова позиция Российской Федерации в сфере производства автомобилей?
- Каков прогноз развития автомобильной промышленности в РФ?
- Изменение каких факторов могло бы повлиять на ее развитие?

Ответы на эти вопросы позволит дать группировка стран – производителей автомобилей. Группировку стран-производителей необходимо произвести по наиболее существенным признакам, оценивающим характеристики автомобильной промышленности различных стран.

Какие же признаки можно выбрать?

Если мы обратимся к практике управления коммерческими предприятиями, то для оценки положения предприятия на рынке и его успешности обычно используется матрица бостонской консалтинговой группы БКГ, которая представляет собой ранжирование предприятий по двум критериям: доля рынка и прирост доли рынка предприятия. Общеизвестно, что в зависимости от положения в системе указанных координат предприятие относится к одной из групп, оценивающих предприятие как звезда, мешок с деньгами и т.д. (рис. 1).

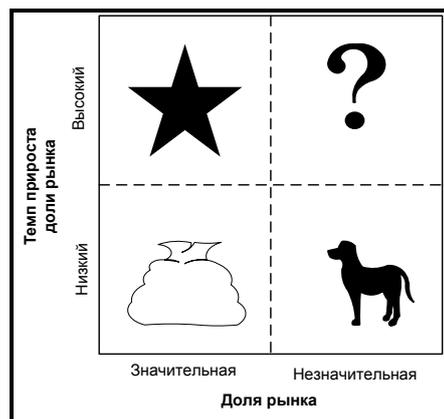


Рис. 1. Матрица бостонской консалтинговой группы (БКГ)

Это позволяет дать оценку деятельности предприятия и предложить унифицированную стратегию его дальнейшего развития. По нашему мнению, аналогичный подход можно применить и для группировки стран производителей автомобилей.

Для повышения объективности оценки в процессе формирования групп будем использовать методологию кластерного анализа, т.е. совокупность методов классификации многомерных наблюдений или объектов, основанных на определении понятия расстояния между объектами с последующим выделением из них групп наблюдений (кластеров, таксонов). Расстояния между объектами определим с помощью формулы Евклидова расстояния, которое рассчитывается по формуле [3,123]:

$$p_E(x_i, x_j) = \sqrt{(x_i^{1,2,\dots,k} - x_j^{1,2,\dots,k})^2}, \quad (1)$$

где $x_i^{1,2,\dots,k}$ и $x_j^{1,2,\dots,k}$ – значения параметров, характеризующих объекты x_i и x_j .

Выделение групп будем осуществлять с помощью принципа «ближайшего соседа», а для повышения информативности и точности классификации – показатели, оценивающие состояние автопромышленности отдельной страны.

В качестве показателей предлагаем использовать параметры, характеризующие страну-производителя автомобилей по его динамике и доле производства автостроения. Комплекс показателей приведен в табл. 1. Указанные в табл. 1 данные получены на основании данных Международной организации автопроизводителей (OICA) [4,1].

Таблица 1

КОМПЛЕКС ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ГРУППИРОВКИ

Страна производитель автомобилей	Доля страны в объеме мирового производства, %	Динамика изменения объемов производства транспортных средств за период с 2000-2010 гг., %
Австрия	0,13	-2,55
Бельгия	0,71	-4,63
Финляндия	0,01	-8,29
Франция	2,86	-3,34
Германия	7,59	0,69
Италия	1,08	-5,18
....

Проведенные пробные группировки стран производителей автомобилей не позволили получить четкого разбиения стран производителей на группы с характеристиками, позволяющими однозначно определить положение группы в мировом производстве автомобилей. Поэтому для проведения группировки преобразуем показатели, характеризующие развитие производства автомобилей в каждой стране в рейтинговые оценки.

При проводимых преобразованиях используем следующие нижеперечисленные подходы.

- Если доля страны в объеме мирового производства ниже среднего значения, то рейтинг страны по данному показателю равняется единице, если выше, то – два балла, если полученный показатель оказывается выше 4%, то рейтинг равняется трем баллам.
- В случае, если значение показателя динамики изменения объемов производства транспортных средств является отрицательным, то рейтинг страны по этому показателю присваивается равным единице, если показатель положительный, но не превышает среднего значения, то два балла, если выше среднего значения рейтинг страны по этому показателю устанавливается равным трем баллам.

Преобразованный комплекс показателей показан в табл. 2.

Таблица 2

КОМПЛЕКС ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ГРУППИРОВКИ НА ОСНОВЕ РЕЙТИНГОВОЙ ОЦЕНКИ

Страна производитель автомобилей	Рейтинг страны по доле в объеме мирового производства, %	Рейтинг страны по динамике изменения объемов производства транспортных средств за период с 2000-2010 гг., %
Австрия	1	1
Бельгия	1	1
Финляндия	1	1
Франция	2	1
Германия	3	2
Италия	1	1
....

Использование метода кластерного анализа для приведенной выборки дает конечную матрицу разбиения в виде, представленном на рис. 2.

Анализ показал четкое разбиение множества стран на четыре группы, характеристика которых следующая.

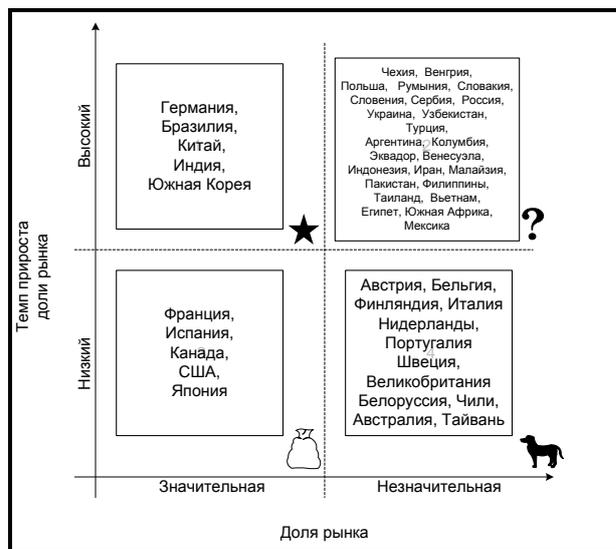


Рис. 2. Матрица разбиения стран – производителей автомобилей

Группу 1 можно оценить как группу лидеров по производству автомобилей, эти страны имеют наибольшую долю рынка, а также достигли и сохраняют значительные темпы роста объемов производства. Совокупный объем производства стран группы составляет 45,76% от объема производства транспортных средств во всем мире.

Три из пяти стран составляют страны БРИК (BRIC), а именно Бразилия, Китай и Индия. Эти страны относительно недавно стали лидерами по объемам производства и доли в мировом автомобилестроении. Китай превзошел планку в 2 миллиона произведенных автомобилей в год в 2000 г., Бразилия - в 2004 г., а Индия - в 2006 г. Стоит отметить, что в кризисный для автомобилестроительной отрасли 2009 год. Китай превзошел по объемам производства транспортных средств не только бывших лидеров отрасли Японию и США, но и всю автомобилестроительную промышленность, расположенную на территории Северной и Южной Америки.

Такие темпы роста объемов производства и потенциал автомобильной отрасли этих стран свидетельствуют о том, что изменения, происходящие в этих странах, в соответствии со вторым законом диалектики перейдут из количественных в качественные. Это приведет к тому, что эти страны вскоре станут лидерами не только по объемам производства транспортных средств, но и по применяемым технологиям и ноу-хау.

По сравнению со странами БРИК Германия является своеобразным «старожилом» отрасли, ведь именно в Германии в 1885 г. была сконструирована и запатентована механическая повозка Даймлера с двигателем внутреннего сгорания, которая явилась первым автомобилем. Несмотря на «преклонный» возраст немецкой автопромышленности, доля Германии в общем мировом объеме производства автомобилей и темпы роста объемов производства позволяют Германии до сих пор за-

нимать одно из ведущих мест в мире наряду с такими новыми азиатскими «тиграми», как Индия и Китай.

Южная Корея по сравнению с Германией является относительно молодым производителем автомобилей. Первый автомобиль в Корее был произведен в 1955 г. из деталей списанных американских военных джипов. Развитие массовой серийной сборки связано с деятельностью генерала Пак Чжон Хи и прямым вмешательством корейских властей в процесс развития автомобильной промышленности. При этом Южная Корея с 1972 г. постоянно наращивает свое присутствие на мировом рынке за счет совершенствования технологий производства и производимой продукции и на данный момент является одним из лидеров мировой автомобильной индустрии не только по экстенсивным показателям, но и показателям эффективности – производительности, организации рабочего процесса и пр.

Какие же благоприятные факторы обеспечили лидерство стран, входящих в первую группу?

Для ответа на этот вопрос была проанализирована корреляция между 17 показателями, отражающими состояние экономики и ее инфраструктуры, а также автомобилестроительной отрасли в конкретной стране (табл. 3).

Проведенная оценка корреляции не выявила значительной объективной взаимосвязи между объемом производства и большинством показателей, характеризующих состояние экономики и отрасли страны – производителя автомобилей. Исключение составляют шесть показателей с коэффициентом корреляции больше 0,79. Ими стали:

- численность рабочей силы;
- длина железных дорог и водных путей;
- торговый флот;
- количество стационарных телефонных линий;
- количество транспортных коммерческих транспортных средств в эксплуатации.

Полученный анализ позволяет делать следующие выводы.

- Во-первых, на развитие производства автомобилей в конкретной стране влияет наличие доступной рабочей силы.
- Во-вторых, большое значение имеет развитие экономической инфраструктура конкретной страны, качество которой отражается такими показателями как наличие доступных транспортных путей, а также средств для перевозки грузов, средств связи и пр.

Полученная зависимость должна быть также проверена на данных стран-производителей других кластеров.

Примечательно, что рейтинг Доинг Бизнес (Doing Business) [4, 6], характеризующий удобство и легкость ведения бизнеса, в странах первой группы не совпадает с достигнутыми этими странами результатами в производстве автомобилей. Например, Китай, который лидирует по объемам производства транспортных средств и имеет долю в размере 23,46% от общемирового производства, занимает только 91-е место в рейтинге Доинг Бизнес. Германия – лидер по используемым при производстве автомобилей технологиям и производитель известными на весь мир автомобильных марок «Порше» (Porsche), БМВ (BMW) и «Мерседес» (Mercedes) занимает 19-е место в рейтинге. При этом, учитывая широту оценки условий ведения бизнеса от сложности регистрации предприятия до защиты интересов инвесторов и сложности в уплате налогов, напрашивается вывод о том, что большинство этих факторов не влияют на эффективность деятельности предприятий автомобилестроения либо дело в специально созданных национальных механизмах, благоприятствующих эффективному производству автомобилей. Возможно, указанные результаты достигнуты вопреки влиянию внешних факторов, благодаря внутренним механизмам эффективности.

Необходимо отметить, что страны, занимающие верхние строчки рейтинга, например США и Великобритания, 4-е и 7-е место соответственно, стагнируют в объемах производства автомобилей и постепенно превращаются из стран лидеров по производству автомобилей в страны аутсайдеры.

Таблица 3

ПОКАЗАТЕЛИ, ОТРАЖАЮЩИЕ СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИК СТРАН ПЕРВОЙ ГРУППЫ И ИХ ИНФРАСТРУКТУРУ

№	Наименование страны производителя автомобилей	Германия	Бразилия	Китай	Индия	Южная Корея	Коэффициент корреляции
1	Объем пр-ва транспортных средств	5 905 985	3 648 358	18 264 667	3 536 783	4 271 941	-
2	Доля мирового рынка	7,59	4,69	23,46	4,54	5,49	-
3	Темп изменения объемов пр-ва	0,69	11,70	78,27	34,13	3,71	-
4	Рейтинг Доинг Бизнес (Doing Business)	19	126	91	132	8	
5	Численность населения. тыс.чел.	81 472	203 429 773	1 336 718 015	1 189 172 906	48 754 657	0,60
6	Площадь территории, кв. км	357 022	8 514 877	9 596 961	3 287 263	99 720	0,57
7	Численность рабочей силы, чел.	43 440 000	103 600 000	815 300 000	478 300 000	24 750 000	0,79
8	Длина дорог (с покрытием и без), км	644 480	1 751 868	3 860 800	3 320 410	103 029	0,58
9	Длина железных дорог, км	41 981	28 538	86 000	63 974	3 381	0,71
10	Длина водных путей, км	7 467	50 000	110 000	14 500	1 608	0,87
11	Количество аэропортов	549	4 072	502	352	116	-0,26
12	Процентная ставка центрального банка, %	1,75	8,75	2,79	6,00	1,75	-0,36
13	Процентная ставка в коммерческих банках, %	4,96	44,65	5,31	12,19	5,65	-0,38
14	Торговый флот	421	126	2 010	324	819	0,94
15	Безработица, %	7,10	6,70	6,10	10	3,70	-0,18
16	Кол-во стационарных телефонных линий	48 700 000	41 497 000	313 680 000	35 770 000	19 289 000	0,99
17	Кол-во мобильных телефонов	105 000 000	173 959 000	747 000 000	670 000 000	47 944 000	0,60
18	Кол-во легковых автомобилей в эксплуатации, 2007 г.	41 183 594	20 430 000	13 758 000	8 594 771	12 099 793	-0,10
19	Кол-во коммерческих транспортных средств в эксплуатации, 2007 г.	2 837 021	5 166 000	26 336 000	5 327 400	4 328 452	0,97
20	Общее количество транспортных средств в эксплуатации, 2007 г.	44 020 615	25 596 000	40 094 000	13 922 171	16 428 245	0,60

Группа 2 в соответствии с методикой бостонской консалтинговой группы характеризуется как знак вопроса, т.е. страны, входящие в эту группу, при дальнейшем развитии могут попасть как в группу лидеров – «звезд», относящихся к группе 1, так и в группу аутсайдеров – «собак» (рис. 3).

Такое положение делает необходимым постоянное динамичное развитие отрасли по производству транспортных средств. При его отсутствии рост объемов производства закончится, а затем произойдет замещение выпускаемых в стране автомобилей продукцией стран групп 1 и 3, так как производственные мощности в этих стран позволяют использовать эффект объема для снижения себестоимости и разработки и внедрения новых технологий.

При наличии стабильного динамичного развития страны этой группы могут получить значительное конкурентное преимущество и переместиться в группу лидеров – «звезд».

Анализ макроэкономических факторов стран группы 2 выявил положительную корреляцию объемов производства – более 0,6 – с такими показателями, как площадь территории и количество стационарных телефонных линий, а также парком коммерческих транспортных средств. Таким образом, выявленный набор макроэкономических факторов для стран группы 1 не идентичен набору макроэкономических факторов группы 2. Также не было выявлено зависимости между рейтингом Доинг Бизнес и объемами производства транспортных средств. Например, Чешская Республика - лидер по количеству произведенных автомобилей на душу населения, 106 автомобилей на 1000 жителей. Для сравнения: в Германии производится 72 автомашин на 1000 жителей, страна занимает только 64-е место в рейтинге, а Таиланд, занимающий «почетное» 17-е место в рейтинге, производит только 25 автомобилей на 1000 жителей.

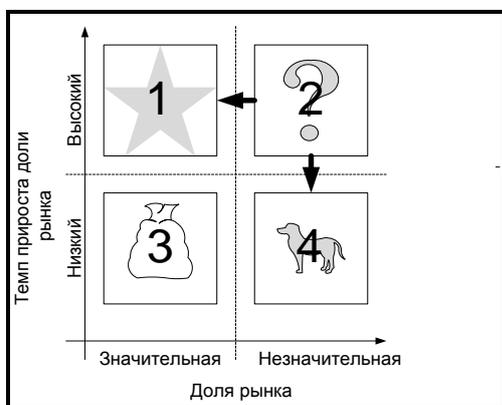


Рис. 3. Возможный путь развития стран группы 2

Во группу 2 попала и Российская Федерация, представляющая одну из стран БРИК. Сравнительный анализ динамики развития автомобилестроения других стран БРИК и РФ позволяет сделать следующий вывод – интенсивность развития производства автомобилей в РФ в несколько раз отстает от других стран БРИК. Так, в 1998 г. объемы производства автомобилей в РФ были выше, чем в Индии, и примерно соответствовали объемам производства Бразилии, а уровень применяемых технологий в производстве превосходил аналогичный

показатель Индии и Китая. По итогам развития за двенадцатилетний период Китай увеличил производство транспортных средств в 11,2 раза, Индия - в 6,6 раза, Бразилия - в 2,3 раза, а РФ - только в 1,37 раза, при этом РФ оказалась единственной из стран БРИК, в которой объем производства в 2009 г. снизился по сравнению с 2008 г.

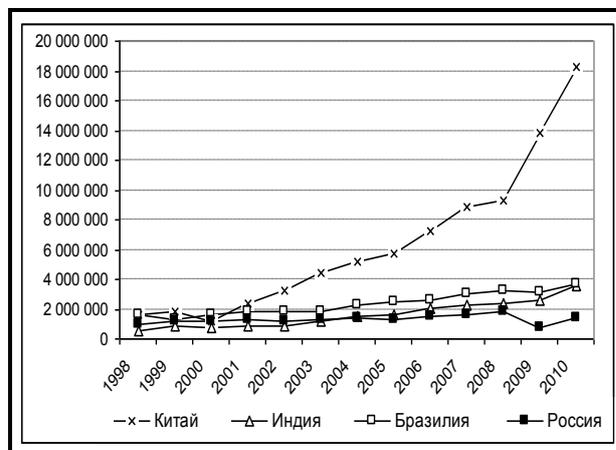


Рис. 4. Динамика производства автомобилей в странах БРИК

Это позволяет сделать вывод о недостаточных усилиях по развитию автомобилестроения в РФ как на макроэкономическом, так и на микроэкономическом уровне. Дальнейшее отсутствие положительной динамики вызовет стагнацию производства в РФ, постепенную его деградацию, а в дальнейшем - постепенное полное импортозамещение продукции российского автопрома вследствие его технологического отставания.

Учитывая возрастающие объемы производства Китая и Индии и значительный потенциал их производственных площадок, а также постоянное улучшение качества производимой продукции и уровня применяемых технологий, «глубокое» использование российских производственных мощностей по производству автомобилей и комплектующих представляется маловероятным, так как эффективность производства и импорта в РФ автомобилей из Китая и Индии, а также Германии, Южной Кореи и стран группы 3 будет значительно выше, чем вариант производства автомобилей для обеспечения локального российского спроса в самой РФ. Единственным привлекательным вариантом для зарубежных производителей будет развертывание на территории РФ отверточной сборки, решение о создании которой будет приниматься инвесторами, исходя из соображений логистики и экономической выгоды снижения ввозных таможенных пошлин, которые при условии вступления РФ во Всемирную торговую организацию (ВТО) будут минимальны.

Логично предположить, что местом производства будет не сформированный еще в советское время автомобильный кластер Поволжья с его незадействованными производственными мощностями и существующими проблемами занятости, а логистические центры: Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область, обладающие дефицитом людских ресурсов, мощностей по энергоснабжению и пр.

Подобный вариант развития событий приведет к утрате РФ полного цикла производства большинства ком-

плекующих и снижению объема добавленной стоимости в производимых в РФ автомобилях. Это приведет в первую очередь к снижению обороноспособности РФ. Не секрет, что неудачи РФ в первой мировой войне и СССР в первые периоды второй мировой войны связаны в том числе с низким уровнем обеспечения российской и советской армий механизированными транспортными средствами, а успехи СССР во второй половине второй мировой войны обусловлены массовыми поставками транспортных средств производства США и его союзников.

Во-вторых, постепенное исчезновение в РФ производства транспортных средств с высокой добавленной стоимостью приведет к исчезновению и без того слабых проектов по научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими работами (НИОКР) в этой области, создаст значительные проблемы занятости населения в «традиционных» центрах производства транспортных средств, а также вызовет стагнацию в сопутствующих отраслях промышленности - химической, металлургической, станкостроительной и пр.

При этом у РФ существует значительный потенциал роста, который выражается в значительном населении и огромной территории. Эти факторы определяют значительную потребность населения в транспортных средствах. Соотношение численности населения и количества автомобилей в эксплуатации составляет 244 шт. / тыс. чел., тогда как в США – 458 шт. / тыс. чел. Среднее значение показателя развитых стран – 475,8 шт. / тыс. чел. (рис. 5).

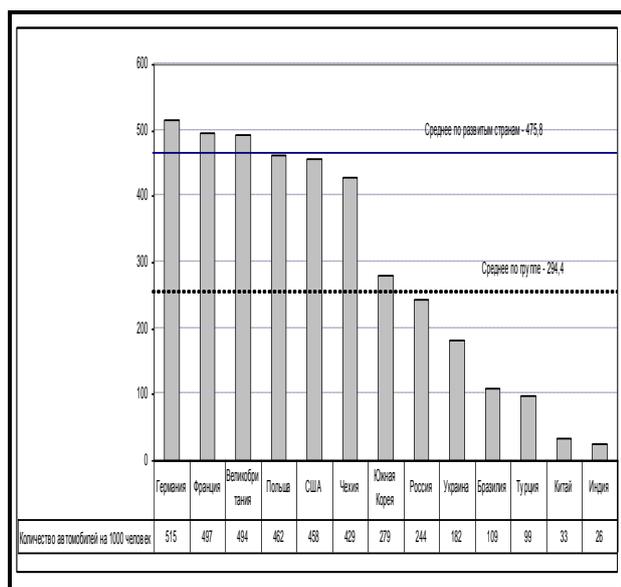


Рис. 5. Соотношение численности населения и количества автомобилей в эксплуатации

С учетом вышесказанного, предел роста парка транспортных средств в РФ находится в диапазоне от 66,8 до 72,3 млн. шт. транспортных средств. Текущий показатель численности российского автомобильного парка, по оценке компании Ernst&Young, составляет 34,2 млн. шт. транспортных средств [1,3]. Таким образом, парк транспортных средств в РФ по мере роста должен увеличиться более чем в два раза, при этом соотношение парк / численность населения должно достигнуть уровня таких развитых стран, как Германия, Франция, США.

Если обратиться к статистике продажи транспортных средств в РФ, то в 2011 г. сложилась следующая картина. За 2011 г., по данным PWC [5, 11], было реализовано 2 500 тыс. новых автомобилей за исключением коммерческого транспорта, из них 34% – это импорт новых автомобилей, 41% - иномарки российского производства, 25% - российские автомобили (рис. 6). Таким образом, статистика свидетельствует, что национальный автопром утратил былое лидерство на российском рынке. Так, в 2000 г. доля российских марок в структуре продаж составляла 75%. Сегодня доля российского автопрома составляет только 1/4 от общего объема продаваемых в стране автомобилей. Львиную долю в объеме продаж составляет ОАО «АвтоВАЗ»: 519 413 тыс. шт. - 83,77%, который совместно со своими автосборочными предприятиями перепроизводит только семь моделей автомобилей под одним брэндом, что очень мало для существующего рынка с сильной конкуренцией со стороны крупнейших иностранных производителей автомобилей, представленных в РФ несколькими брэндами и множественностью моделей автомобилей.

Распределение денежных поступлений от продаж автомобилей выглядит следующим образом (см. рис. 6).

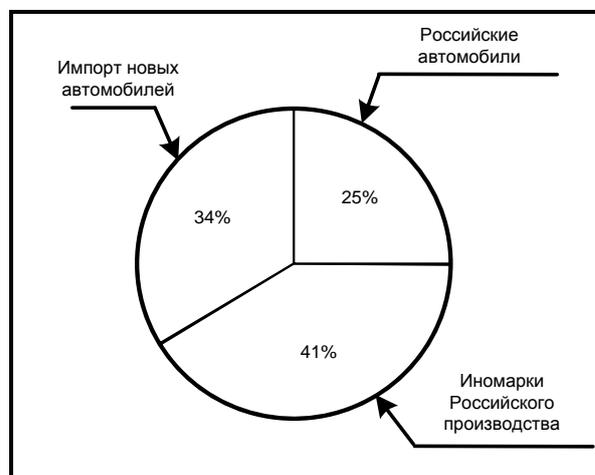


Рис. 6. Соотношение численности населения и количества автомобилей в эксплуатации

Наибольшая доля денежных поступлений приходится на продажи новых импортных автомобилей – 28,3 млрд. долл., или 33 691 долл. на один проданный автомобиль. Продажи иномарок российского производства генерируют 23,7 млрд. долл. денежного потока, или 22 788 долл. на один проданный автомобиль. Реализация российских автомобилей формирует денежный поток в размере 6,9 млрд. долл., или 11 129 тыс. долл. на один проданный автомобиль т.е. в три раза меньше (рис. 6).

Указанная статистика позволяет сделать вывод о том, что производство автомобилей в РФ лидирует только по натуральным показателям, а импорт автомобилей – лидер по основной качественной характеристике: цене одного проданного автомобиля, которая отражает добавленную стоимость, включенную в стоимость автомобиля. Чем выше цена, тем выше добавленная стоимость, которая включает в себя, в том числе, затраты на сырье, комплектующие, материалы и электроэнергию, а также прибыль, из которой финансируются НИОКР иностранных производителей. Если обратить внимание на низкий уровень локализа-

ции сборки автомобилей иностранного производства – менее 50%, то можно сделать вывод о том, что основная доля добавленной стоимости, включая затраты на НИОКР, выводится через платежи за поставляемые машинокомплекты за территорию России зарубежными производителями автомобилей.

Следует также обратить внимание, на то, что проводимая иностранными компаниями локализация затрагивает продукцию с минимально необходимым НИОКР со стороны российских производителей, научно-исследовательских институтов и пр. Акцент в основном смещен на второстепенные комплектующие – штампованные элементы кузова, стекла, жгуты проводов, аккумуляторы, технические жидкости, шины и т.д. В большинстве случаев, производство этих комплектующих в РФ соответствовало зарубежным стандартам до начала промышленной сборки и не потребовало от иностранных производителей значительных инвестиций и передачи уникальных технологий. Наиболее емкое с точки зрения инвестиций и технологий, а также значительно отстающее от западных лидеров производство узлов и агрегатов к производимым в РФ иностранным автомобилям не освоено пока ни одним из иностранных производителей в РФ. При этом развитие промышленной сборки автомобилей в Китае теми же иностранными производителями сопровождается развертыванием всей производственной цепочки – от сборки автомобиля до производства агрегатов. В результате Китай получает технологии и оборудование, позволяющие совершить в ближайшее время качественный скачок в производстве автомобиля, а РФ фактически финансирует НИОКР зарубежных компаний, в то время как национальные производители производят продукцию в самом низком ценовом сегменте, постепенно теряя и без того слабые позиции в мировом производстве автомобилей.

Мотив любого предпринимателя – получение наибольшей прибыли. При этом не имеет значения регион получения прибыли. Если этот регион – Китай, то производство автомобилей будет сосредоточено в Китае, содержать и развивать нецелесообразно производство в РФ экономически нецелесообразно. Поэтому без жесткого и продуманного государственного регулирования по образцу и подобию Южной Кореи шансы развития производства автомобилей с высокой добавленной стоимостью в РФ равны нулю.

Цена вопроса – будущие денежные поступления от продаж новых автомобилей. Учитывая максимальный потенциал рынка РФ в 38,1 млн. автомобилей, а также средневзвешенный денежный поток от реализации одного автомобиля, который получен по итогам 2011 г., – 23 560 долл. США, общий денежный поток, который будет сформирован от роста автомобильного парка в РФ, может быть оценен в 897,7 млрд. долл. США, или 58,9 млрд. долл. в год в течение более чем 15 лет, при условии, что продажи автомобилей в РФ останутся на уровне 2011 г., т.е. 2,5 млн. шт. Таким образом, при развитии полного цикла производства автомобилей в РФ большая часть этого денежного потока от продажи новых автомобилей, в том числе размер финансирования НИОКР, включенный в их стоимость, будет оставаться в национальной отрасли по производству транспортных средств. Конечно совокупный денежный поток по итогам 2010 г. от экспорта нефти и нефтепродуктов в размере 206,4 млрд. долл. [7,1] превышает будущий денежный поток от продажи новых автомобилей в годовом выра-

жении в 3,5 раза, однако необходимо учитывать тот факт, что денежный поток 2010 г. сформирован в условиях стабильно высоких цен на нефть. Если цена на нефть упадет, как это было в начале 1990-х гг., то результат от экспорта нефти и нефтепродуктов может сократиться как минимум в два раза.

Вместе с тем условия вступления России в ВТО перечеркивают все возможности успешного развития производства с высокой добавленной стоимостью. Существующая ставка таможенных пошлин на ввоз новых автомобилей в размере 30% при вступлении в ВТО будет снижена до 25%, а по истечении трех лет после вступления в ВТО будет ежегодно снижаться в течение четырех лет до уровня 15%. Пошлины на подержанные автомобили до семи лет снизятся с 35% до 25%, а по истечении 2 лет – до 20% (табл. 4). В дополнение к вышесказанному следует привести пример Китая и Индии, которые на начальном этапе вступления в ВТО установили высокие заградительные пошлины на ввоз автомобилей иностранного производства, достигавшие до 400% от таможенной стоимости.

Единственный возможный вариант развития в этой ситуации для российских автопроизводителей – интеграция с китайскими производителями комплектующих и передача им на аутсорсинг неэффективных для осуществления в РФ бизнес-процессов по производству второстепенных комплектующих с низкой добавленной стоимостью и концентрацией на высокотехнологичных бизнес-процессах по разработке и сборке крупных узлов и агрегатов. Указанная мера позволит сократить издержки производства российских производителей и обеспечить определенный уровень инновационного развития собственных российских марок и, как следствие, повысит конкурентоспособность автомобилей российских производителей.

Однако без значительной вдумчивой поддержки правительства РФ у российских автопроизводителей в долгосрочной перспективе нет шансов поддержать и развить собственное производство полного цикла.

Учитывая то, что 11 из 15 стратегических мировых альянсов по производству транспортных средств имеют сборочные производства в РФ, а контрольный пакет крупнейшего российского производителя автомобилей ОАО «АвтоВАЗ», на продажи которого приходится 83,77% продаж российских марок, по информации СМИ, в скором времени перейдет к компании «Рено», которая на всем протяжении владения блокирующим пакетом с середины 2008 г. не произвела каких-либо значительных действий по передаче технологий и организации полного цикла производства новых моделей автомобилей. К каким-либо значительным действиям «Рено» на ОАО «АвтоВАЗ», по всей видимости, подтолкнули решительные действия Правительства РФ во главе с премьером В.В. Путиным, которые производились не на уровне компаний, а на уровне глав государств.

Таким образом, можно сделать вывод, что перспективы у российской автомобильной промышленности практически отсутствуют, так как не до настоящего времени не созданы экономические условия, которые заставили бы стратегические мировые альянсы по производству автомобилей размещать в РФ производства с высокой добавленной стоимостью и передавать новые технологии производства. В долгосрочной перспективе это приведет к полной утрате полного цикла производства ав-

томобилей, концентрации на отверточной сборке и зависимости от иностранных производителей в области поставок сложных автомобильных компонентов, которая в определенный момент может стать критической и повлиять не только на судьбу экономики РФ, но и на судьбу РФ как государства в целом.

Для исправления ситуации возможен симбиоз государства и автомобильной промышленности по образцу Китая, который гибко и целенаправленно реализует меры по развитию собственной и автомобильной промышленности с превосходным результатом.

К вышесказанному следует добавить, что ранее по итогам 2006 г. проводилась группировка стран производителей автомобилей по схожему принципу. По итогам группировки РФ была отнесена к группе стран умеренного роста, основная характеристика которой – незначительные темпы прироста производства автомобилей и влияние прироста производства этих стран на общий прирост объема производства автомобилей в мире [3, 34].

Прогноз по странам этой группы основывался на необходимости положительной динамики и увеличении доли рынка. В противном случае - странам этой группы грозил переход из группы роста в группу снижения.

Как показала проведенная новая группировка, положение РФ с 2006 г. не изменилось. По-прежнему остается актуальным ускорение динамики развития и увеличения присутствия РФ на мировом автомобильном рынке.

Таблица 4

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ПОШЛИНЫ НА ИМПОРТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРИ ИХ ВВОЗЕ НА ТЕРРИТОРИЮ РФ, А ТАКЖЕ ДАННЫЕ ПО ИХ ИЗМЕНЕНИЮ ПРИ ВСТУПЛЕНИИ В ВТО [5, 3]

Показатель	Текущая ставка пошлины	Ставка пошлины с момента присоединения к ВТО	Конечная ставка пошлины к 2019 г.
Новые импортные автомобили	30%	25% (неизменна в течение трех лет, затем ежегодно в течение четырех лет снижается на 2,5% до уровня 15%)	15%
Поддержанные импортные автомобили 3-5 и 5-7 лет	35%	25% + разные специфические ставки (адвалорная ставка неизменна в течение пяти лет, затем за два года она понижается до 20%)	20% + пропорциональное снижение специфических ставок
Поддержанные импортные автомобили старше 7 лет	От 2,5 до 5,8 евро за 1 куб. см	от 2,5 до 5,8 евро за 1 куб. см (запретительные специфические пошлины остаются неизменными)	От 2,5 до 5,8 евро за 1 куб. см

Группа 3 – «денежный мешок» – объединяет страны, которые в прошлом лидировали по показателям производства транспортных средств и динамики прироста производства, но на данный момент по каким-либо причинам утратили былое лидерство, однако сохранили значительную долю мирового рынка. К таким странам относятся США, Япония, Франция, Испания и Канада. За период с 2000-2010 гг. эти страны снизили объемы производства транспортных средств. Так, объем производства автомобилей в США упал на

39,4%, Франции – на 33,4%, Канады – на 30,1%. Наименьший объем снижения допустила Япония, производство в которой за десятилетний период упало только на 5%. (табл. 5). Вместе с тем, эта группа стран сохраняет значительную долю мирового рынка транспортных средств. В совокупности страны этой группы дают около 31% мирового производства.

Будущее автомобильного бизнеса стран группы 3 может развиваться по трем сценариям (рис. 7):

- рост объемов и переход в группу «звезды»;
- стабилизация объемов производства и сохранение «членства» в группе «денежный мешок»;
- падение объемов производства и переход в группу «собаки».

Реализация первых двух сценариев потребует от стран третьей группы определенных усилий по увеличению эффективности производства и повышению конкурентоспособности продукции. Примером является США, которые утратили былое безусловное лидерство в производстве автомобилей и представляют «падающую звезду», теряющую динамику развития и экономический потенциал национальных компаний производителей автомобилей. Так крупнейший производитель автомобилей в США и мире на протяжении 77 лет, компания «Дженерал Моторс» в июне 2009 г. приступила к процедуре банкротства американская компания «Крайслер» (Chrysler), в прошлом третья компания мира по объемам производства автомобилей, была вынуждена осуществить в 2009 г. процедуру технического банкротства, после чего контрольный пакет акций компании был приобретен итальянским концерном «Фиат» (Fiat).

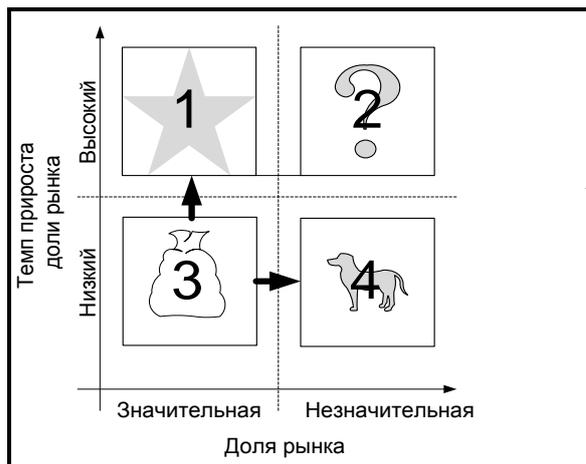


Рис. 7. Возможный путь развития стран группы 3

Отсутствие решительных шагов в области производства автомобилей приведет к дальнейшей стагнации и падаению объемов производства и переход этих стран в группу 4 – «собаки».

Таблица 5

ДАННЫЕ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ОБЪЕМОВ ПРОИЗВОДСТВА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ЗА ПЕРИОД С 2000-2010 гг. [4, 1]

№	Страна	2000 г.	2010 г.	Отклонение	Отклонение %
1	США	12 799 857	7 761 440	-5 038 417	-39,4
2	Япония	10 140 796	9 625 940	-514 856	-5,1
3	Франция	3 348 361	2 229 421	-1 118 940	-33,4
4	Испания	3 032 874	2 387 900	-644 974	-21,3
5	Канада	2 961 636	2 071 026	-890 610	-30,1

Группа 4 – это аутсайдеры в производстве автомобилей, объемы производства которых слишком незначительны для мирового производства транспортных средств, также динамика изменения объемов производства в этих странах не позволяет их относить к странам-лидерам отрасли. В эту группу попали в основном европейские страны, в недалеком прошлом игравшие значительную, хотя и не ключевую роль в развитии и функционировании отрасли. Некоторые страны этой группы являются родиной многих известнейших мировых брендов и автомобильных концернов, например Италия – «Фиат» (Fiat), «Феррари» (Ferrari), «Мазерати» (Maserati), Великобритания – «Ровер» (Rover), «Ланд Ровер» (Land Rover), Швеция – СААБ (Saab), «Скания» (Scania), «Вольво» (Volvo) и т.д.

Существуют три пути развития отрасли стран группы «собака» - сокращение и постепенное исчезновение производства транспортных средств в стране, рост динамики развития автомобильной промышленности и переход в группу «знак вопроса» или сохранение существующего положения.

Для обеспечения динамики развития национальных производителей страны этой группы должны прикладывать значительные усилия для обеспечения конкурентоспособности национальных отраслей. Причем в отличие от большинства стран группы 2 и части стран группы 1, цель которых – развитие новых технологий, страны группы 4 обладают значительными заделами в области технологий и наработках по повышению эффективности производственного процесса. Их слабое место - высокие издержки на персонал. Сильная сторона стран группы 4, особенно Италии и Швеции, – современные автомобильные технологии и высокая эффективность производства за счет оптимальных бизнес-процессов. Это позволяет получить значительное преимущество за счет объединения усилий с частью стран групп 1 и 2, такими как Китай, Индия и РФ, достигающие динамики развития за счет экстенсивного роста и низкой цены, которые становятся возможными благодаря низким затратам на оплату труда, сырье и / или энергоресурсы.

Поэтому страны группы «собаки» должны направить определенные усилия для заключения совместных соглашений о сборке автомобилей, производстве комплектующих, обмене акциями и пр. со странами групп 1 и 2, которые испытывают дефицит в технологиях и актуальную необходимость в интенсификации производстве продукции. Однако на пути этого варианта развития стоят достаточно сильные препятствия со стороны промышленно развитых стран, обладающих значительным влиянием на мировую экономику. Так, попытка приобретения в октябре 2010 г. акций СААБ (SAAB) китайскими производителями автомобилей «Чжэцзян» (Zhejiang Youngman Lotus Automobile Co) и «Панда» (Pangda Automobile Trade Co) за 100 млн. евро была заблокирована «Дженерал Моторс», которая опасалась передачи новейших автомобильных технологий китайским производителям. В результате компания СААБ (SAAB) не смогла избежать финансового краха и 19 декабря 2011 г. подала заявление о своем банкротстве. Следует отметить, что «Дженерал Моторс» аналогичным образом заблокировала сделку по покупке пакета акций германской компании «Опель» (Opel), который собирались приобрести канадская «Магна» (Magna) и Сбербанк по аналогич-

ной причине – «Дженерал Моторс» опасалось, что технологии «Опель» попадут российским производителям.

Таким образом, несмотря на заверения о свободе торговли и предпринимательства в мировом автомобильном бизнесе происходили, происходят и будут происходить жестокие войны за передел рынка и технологий, в которых в качестве инструментов используются не столько ценовые войны, рыночная конкуренция и теория денег и процента, сколько политическое давление на уровне транснациональных корпораций и государств.

Это еще раз подчеркивает необходимость повышения конкурентоспособности российской автомобильной промышленности не только за счет эффективности бизнес-процессов и создания благоприятных для ведения бизнеса условий, но и за счет продуманного государственного управления этой отраслью путем установления режима максимального благоприятствования для производства автомобилей с максимальной добавленной стоимостью. В противном случае производство автомобильной продукции с высокой добавленной стоимостью будет утрачено, и его место займут сборочные производства транснациональных корпораций, которые разместят их в РФ только для снижения логистических издержек при поставках своей продукции в «потребительские воронки» Москвы и Санкт-Петербурга.

Литература

1. Автомобильный рынок России и СНГ [Электронный ресурс] // Эрнст энд Янг : официальный сайт. URL: <http://www.ey.com/ru/ru> (дата обращения: 8.02.2011).
2. Курилов К.Ю. Анализ развития мировой автопромышленности на современном этапе [Текст] / К.Ю. Курилов. – Самара : Аймпресс, Агни, 2007.
3. Курилов К.Ю. Определение направлений формирования финансового механизма управления затратами на основе результатов кластерного анализа предприятий автомобильной промышленности [Текст] / К.Ю. Курилов, А.А. Курилова // Аудит и финансовый анализ. – 2011. – №4. – С. 122-133.
4. Мировая автомобильная промышленность. Основные показатели [Электронный ресурс] // Международная организация производителей автомобилей. URL: <http://oica.net/category/economic-contributions/facts-and-figures/> (дата обращения: 8.02.2011).
5. Обзор рынка новых легковых автомобилей в России и прогнозы его развития [Электронный ресурс] // ПрайсвогтерхаусКуперс. URL: <http://www.pwc.ru/> (дата обращения: 8.02.2011).
6. Рейтинг экономик [Электронный ресурс] // Доинг Бизнес [сайт]. URL: <http://oica.net/category/economic-contributions/facts-and-figures/> (дата обращения: 8.02.2011).
7. Россия на мировых рынках нефти и нефтепродуктов [Электронный ресурс] // Бурение и нефть : специализированный журнал. URL: <http://burneft.ru/archive/issues/2011-05/3> (дата обращения: 8.02.2011).

Ключевые слова

Автомобильная промышленность; отрасль по производству транспортных средств; страны производители автомобилей; макроэкономические факторы; кластерный анализ.

Курилов Кирилл Юрьевич

РЕЦЕНЗИЯ

Актуальность выбранной темы. Автомобилестроение является одной из важнейших составляющих мировой экономики и экономик развитых стран. Совокупные показатели деятельности мировой автомобильной промышленности позволили Международной организации автопроизводителей приравнять ее к шестой по величине экономике мира. Отрасль является второй, после авиастроения, по объему потребляемой продукции других отраслей – металлургической, химической, электронной и пр. На одного занятого в автомобилестроении приходится около шести работающих в других отраслях. Налоговые поступления от производителей автомобилей в 26 промышленно развитых странах составляют более 430 млрд. евро в год. Все это подчеркивает важность автомобилестроения как отрасли для государства и его стабильного экономического развития. В этой связи является актуальным определение места и роли российского автопрома в мировой автомобильной промышленности по итогам финансово-хозяйственной деятельности за 2010 г., который является первым годом деятельности после кризиса 2008-2009 гг. Также является актуальным поиск внешних факторов, которые влияют на успех или неудачу развития автомобильной промышленности различных стран мира.

Степень разработки темы. На основании данных об объемах и структуре производства транспортных средств с использованием метода кластерного анализа произведено разбиение множества стран производителей на четыре четких группы. Для каждой группы была произведена оценка влияния внешних факторов и дана оценка положения каждой группы стран в мировом производстве транспортных средств. Определена роль Российской Федерации в мировом производстве транспортных средств. Даны перспективы развития автомобилестроительной отрасли в РФ.

Научная новизна. К научной новизне следует отнести модификацию признаков группировки и результаты классификации стран-производителей транспортных средств, а также выявленные тренды развития автомобильной промышленности стран в рамках среднегрупповых тенденций.

Полнота раскрытия проблемы. Полученное разбиение на четыре группы (кластера) является обоснованным и минимально полным. Для каждого кластера (группы) определены перспективные задачи по развитию национальной отрасли автопромышленности.

Результаты теоретико-практической апробации. Сформированная группировка и направления развития национальных отраслей автопромышленности объективны и позволяют определить для стран-производителей необходимые стратегии и вектор параметров развития для эффективного достижения групповых целей и сохранения положения национальной отрасли в мировом производстве транспортных средств.

Наличие четких выводов. В работе присутствуют четко мотивированные и обоснованные выводы, в том числе полученные в результате моделирования, как о полученной классификации, так и о концепции формирования механизма управления затратами.

Использование теоретико-методологического и информационного базиса исследования. В качестве теоретико-методологического базиса исследования были использованы труды по методологии кластерного анализа М. Жамбю, Б. Дюрана., П. Оделла, М. Дэйвисона, А. Дамодарана и др.

Информационной базой исследования послужили статистические данные о динамике мировой автомобильной индустрии, развитии национальных отраслей по производству транспортных средств.

Качество оформления работы. Работа представляет собой целостное завершённое исследование с четкой логикой и обоснованием выводов. Полученные результаты подтверждены соответствующими статистическими данными диаграммами и графиками и не противоречат существующей методологии исследования.

Недостатки, имеющиеся в работе. Автору следовало бы осуществить разбиение массива стран — производителей транспортных средств – с использованием большего количества показателей и выделить большее количество эквивалентных групп разбиения.

Вывод о возможности допуска рукописи к публикации. Рецензируемая статья отвечает требованиям, предъявляемым к научным публикациям, и может быть рекомендована к открытой публикации.

Афоничкин А.И., д.э.н., профессор, зав. кафедрой «Маркетинг и ИТЭ» ОАНО ВПО «Волжский университет им. В.Н. Татищева»