

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

В настоящее время основным трендом в автомобилестроении является замедление общего мирового спроса на легковые автомобили, повышение требований потребителей к автомобилю и опережающий спрос во всем мире на бренды Китая и Южной Кореи. С учетом данных официальной статистики в статье представим информацию о состоянии рынка автомобилестроения.

Ключевые слова: автомобилестроение, снижение продаж, легковые автомобили, замедление роста экономик мира, положительная динамика продаж, увеличение объемов продаж, отложенный спрос, программы дополнительной поддержки автопроизводителей.

В настоящее время после небольшого всплеска увеличения продаж автомобилей в 2014–2016 годах, на автомобильном рынке опять наблюдается замедление общего мирового спроса на легковые автомобили и повышение требований потребителей к автомобилю. В целом за 2016 год в РФ снижение продаж всех видов легковых автомобилей составило около 10 %. Снижение продаж в области легковых автомобилей отмечено также в Бразилии, Индии, Японии, ряде стран Европейского Союза, Канаде. Эта картина объясняется общим замедлением роста экономик мира. Положительная динамика среди продаж легковых автомобилей наблюдается только в Китае и США. Увеличение объемов продаж в этих странах объясняется восстановлением отложенного спроса и программами дополнительной поддержки автопроизводителей [1].

Вместе с тем отечественные потребители, в свою очередь, также становятся более требовательными при покупке легковых автомобилей. Факторы, которые ранее играли ограниченную роль, такие как высокая безопасность, топливная эффективность, эргономика и комфорт, сегодня становятся более важными для покупателей.

Отрицательные тенденции продаж на автомобильном рынке России начались в 2013 году. Дополнительно к этому автоконцерны вынуждены были повышать цены на легковые автомобили, что также отразилось на уровне продаж. В 2016 году продажи легковых автомобилей де-

монстрируют отрицательную динамику в сегментах как отечественных брендов, так и импортированных новых легковых автомобилей: -20 % и -15 % соответственно. При этом нужно отметить, что в 2016 году объем продаж иномарок российского производства в данных условиях понизился только на 2 %. До 2016 года эта доля российских иномарок ежегодно понижалась [2].

В 2016 году лидирующие позиции среди продаж заняли иномарки российского производства. Их доля на рынке легковых автомобилей в 2016 году составила 55 % (в 2012 году она составляла 45 %). На рынке доля легковых автомобилей в России в 2015 году, а именно доля АО «АвтоВАЗ» выросла на фоне снижения импорта новых иномарок с 16 до 16,4 %.

В РФ 01.09.2012 был использован утилизационный сбор для производителей и импортеров отечественных автомобилей. Ставка сбора формировалась так, чтобы стимулировать потребителей покупать новые автомобили эконом-класса, т. е. автомобили российского производства.

Структурно сектор автомобилестроения России состоит из трех основных подсекторов [3]:

- производство автокомпонентов;
- сборка автомобилей;
- дистрибуция и услуги.

Автомобилестроительный кластер Самарской области является крупнейшим как в регионе, так и в России в целом по выручке. Его доля в совокупном объеме всех кластеров региона составля-

*© Подборнова Е.С., 2016

Подборнова Екатерина Сергеевна (kate011087@ Rambler.ru), кафедра экономики инноваций, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, 443086, Российская Федерация, г. Самара, Московское шоссе, 34.

ет более 15 %. Кроме этого, автомобилестроительный кластер региона вносит значительный вклад в занятость населения: больше 9 % от общей занятости населения Самарского региона привлечены в работу данного кластера. В настоящее время автомобилестроительный кластер области является высокотехнологичным промышленным предприятием. Это производство с высокой оценкой привлекательности и наличием требуемых условий для своего развития.

Ключевые сегменты автомобилестроительного кластера следующие [3]:

- проектирование (дизайн автомобиля и разработка автокомпонентов);
- производство автокомпонентов (поставщики 2-го, 1 и 0-го уровня);
- сборка автомобилей.

Якорными поставщиками для кластера являются поставщики 3-го уровня – это производители болтов, деталей, различных пластиков и материалов и пр. Главные потребители – это компании, которые осуществляют продажи и оказание соответствующих услуг. На предприятии широко развита дилерская и дистрибьюторская сеть реализации автомобилей.

Анализируя цепочку формирования стоимости в автомобилестроительном кластере, видим, что из пяти главных этапов функционирования компании развитым является только финальная сборка автомобилей. Другие этапы формирования стоимости в кластере обладают некоторым рядом проблемных вопросов и зон и развиты слабо или не оптимально. Упрощенная цепочка создания стоимости в автомобилестроении [4]:

1. Исследование новых материалов.
2. Закупка автокомпонентов и контроль их качества.
3. Производство опытной партии автомобилей и их испытания.
4. Серийная сборка автомобилей.
5. Дизайн автомобиля.
6. Проектирование автокомпонентов собственного производства.
7. Штамповка деталей автомобильного кузова.
8. Производство для оборудования автомобиля.
9. Производство элементов шасси.
10. Производство электронного оборудования.
11. Производство двигателей.
12. Производство коробок переключения передач скоростей.

Развитыми сегментами цепочки создания стоимости являются:

- разработка производственных процессов и подготовка производства;
- кредитование покупателей;
- лизинг.

Неоптимально развитый сегмент цепочки:

- исследования рынка и требований покупателей;
- сервисное обслуживание;
- продажа автокомпонентов;
- логистика и поставки автомобилей;
- поставки автокомпонентов.

Слаборазвитый сегмент цепочки:

- дистрибуция и финансирование;
- сборка и производство компонентов НИ-ОКР;
- ремонт, утилизация и продажа автомобилей.

Формирование цепочки создания стоимости является важным моментом в деятельности любого предприятия. Оно позволяет «отследить слабые» места в развитии и наметить стратегию их устранения.

В целях выявления проблемных зон, угроз преимуществ и возможностей развития кластера автомобилестроения проведен SWOT-анализ кластера (см. таблицу).

Международные производители автомобилестроения стараются развивать свое присутствие во всех классах автомобилей, а АвтоВАЗ представлен только в четырех из них, что является особо критичным для автомобилестроительного кластера Самарского региона, так как АвтоВАЗ является ключевым производителем автомобилей в кластере с долей около 90 %. Эта проблема привела к снижению доли продукции автомобилестроительного кластера Самарского региона на автомобильном рынке РФ.

На понижение популярности автомобилей отечественного производства АвтоВАЗа оказал влияние и ряд других факторов [5]:

- рост стоимости автомобилей при отсутствии качественных изменений в конструкциях;
- потери преимуществ автомобилей в соотношении «цена–качество»;
- уровень надежности российских автомобилей;
- уровень диверсификации продуктовой линейки автомобилей и доля легковых автомобилей Lada на российском рынке.

SWOT-анализ деятельности автомобилестроительного кластера Самарской области

Сильные стороны кластера	Слабые стороны кластера
хорошо развитые сборочные производства, а также экосистема поставщиков сырья и автокомпонентов; привлечение и на территорию области и взаимодействие с международным лидером в части сборки автомобилей (Альянс «Рено-Ниссан»); -наличие логистической близости производств автокомпонентов, а также сборочных производств; активная политика региональной власти по развитию кластера	зависимость автомобилестроительного кластера от стратегии ведущего предприятия – АвтоВАЗ (Альянса «Рено-Ниссан»); слабая диверсификация продуктовой линейки выпускаемых автомобилей и ослабевающие позиции в текущих продуктовых сегментах; снижение популярности автомобилей производства АвтоВАЗа; отсутствие качественных изменений в надежности, комфортности и дизайне моделей
Основные возможности развития автомобилестроительного кластера	Угрозы для кластера
увеличение российского рынка автомобилей (по оценкам, рост автомобильного рынка до 2020 года достигнет 6% в год. К 2020 году рынок легковых автомобилей в РФ достигнет значения 4,4 млн авто, что соответствует 5-му месту в мире по объему продаж (после США, Китая, Бразилии и др.); общий рост благосостояния населения РФ; рост уровня обеспеченности населения автомобилями в РФ; повышение и развитие экспорта автомобилей и автокомпонентов в страны СНГ; рост требований в законодательстве к срокам и объемам локализации производств международных представителей; политика импортозамещения в РФ; формирование и расширение производств от международных производителей автокомпонентов и сборочных производств на территории Самарского региона; формирование и размещение инжиниринговых центров от международных производителей на территории Самарского региона; интеграция АвтоВАЗа в концерн «Рено-Ниссан»	вытеснение с российского рынка продукции АвтоВАЗа другими иномарками российского производства, а также и импортными автомобилями; вступление России в ВТО; снижение конкурентоспособности и вытеснение с рынка производителей автокомпонентов, а также замещение региональных продуктов импортом; неэффективность основной массы российских производителей автокомпонентов; низкая оптимизация в деятельности предприятия; низкая доступность финансовых ресурсов; технологическое отставание производства; рост привлекательности российского автомобильного рынка для международных производителей автокомпонентов; устаревшие технологии производства и изношенные производственные мощности; низкая инновационная активность производителей автокомпонентов; отсутствие единого согласованного видения развития автокластера у поставщиков автокомпонентов; увеличение количества иностранных обслуживающих и сервисных центров

Нужно отметить, что только 10 % поставщиков автокомпонентов для АвтоВАЗа являются конкурентоспособными, что ниже уровня развитых и развивающихся стран (доля поставщиков автокомпонентов уровня C и D по методологии ASES). Исторически часть производителей автокомпонентов была выделена непосредственно из АвтоВАЗа, в отличие от иностранных аналогов предприятий-сборщиков автомобилей, которые концентрируются на интеграции и координации собственных разработок, компетенций по разработке новой продукции, в том числе и автокомпонентов.

У региональных производителей автокомпонентов не развивалось направление инжиниринга. Ориентация только на единственного потребителя и отсутствие новых разработок и новой продукции не позволили отечественным производителям компонентов развиваться и функционировать на глобальных рынках, а также повысить масштабы своей деятельности [5].

Таким образом, можно отметить, что в автомобилестроительном кластере Самарского региона сложилась крайне негативная ситуация, в которой производители автокомпонентов не имеют конкурентных преимуществ, таких как

наличие низких удельных затрат от эффекта масштаба, а также наличие инжиниринговых компетенций в сфере разработки новой продукции.

Нахождение России в ВТО дополнительно понижает барьеры для международных производителей автокомпонентов и ограничивает все возможности государства в поддержке отечественных производителей автокомпонентов. Данные факторы создают угрозы полного вытеснения с рынка российских производителей автокомпонентов. В настоящее время уже 24 из 40 ведущих иностранных производителей автокомпонентов, представителями которых являются Bosch, Magna и Delphi, открыли собственное производство в РФ [5].

Наблюдается тенденция активного развития в России локализации производства иномарок, в которой многие регионы страны имеют собственные амбициозные планы по развитию и наращиванию данных производств – они приносят ощутимые налоги в бюджет регионов.

Рост данной локализации приведет к увеличению конкуренции между регионами РФ и странами Таможенного союза за счет привлечения иностранных производителей на собственную территорию. Для Самарского региона основными конкурентами станут Калужская область (Концерн «Фольксваген»), Санкт-Петербург («Тойота» и «Форд») и Республика Казахстан. Рост конкуренции с регионами РФ затронет и привлечение иностранными производителями рабочих кадров, что выразится в снижении доступности квалифицированных кадров для отечественных предприятий.

Таким образом, в качестве вывода сформулируем основные проблемы в деятельности кластера, которые можно разделить на ряд групп:

1. В части используемых технологий:

– наличие устаревших производственных технологий (высокий уровень энергоемкости, низкая производительность труда, отсутствие и несоблюдение на производстве современных технологических стандартов);

– неоптимальный уровень организации производства (наличие неэффективных бизнес-, а также производственных процессов и системы закупок сырья и полуфабрикатов).

2. В области наличия поставщиков:

– отсутствие ведущих специализированных поставщиков первого уровня, которые форми-

руют и стимулируют комплексное развитие элементной базы производства;

– сложные процедуры внесения в список поставщиков для АвтоВАЗа.

3. В сфере качества и ассортимента продукции:

– широкий спектр специализации у производителей отечественных автокомпонентов, отсутствие возможностей достичь мирового уровня по использованию инжиниринга, эффективности и качества производства);

– продукция автопроизводителей находится в ограниченном числе потребительских сегментов рынка.

3. В сфере формирования и внедрения инноваций в производство:

– слабый уровень инновационной активности предприятий кластера;

– длительное время на разработку инновационной продукции (в т. ч. наличие неэффективного инжиниринга, так как поставщики не предлагают свои решения автопроизводителям на первых этапах по проектированию автомобиля).

4. В кадровой сфере:

– отсутствие практического производственного обучения на оборудовании предприятия, которое должно отвечать современным промышленным требованиям;

– несоответствие подготовки молодых специалистов, которые получили инженерное или техническое образование, современным требованиям автопроизводства;

– низкая престижность рабочей профессии.

В заключение необходимо отметить, что без государственной поддержки отечественных автопроизводителей автомобильный кластер Самарской области не имеет перспектив своего развития, а ведущие предприятия кластера, такие как АвтоВАЗ, будут «поглощены» иностранными автоконцернами. Выпуск отечественных марок автомобилей прекратиться.

Библиографический список

1. Нечитайло А.А., Османкин Н.Н., Тюкавкин Н.М. Теоретические подходы к исследованию инноваций сервисных организаций // Современная наука: теоретический и практический взгляд: сб. ст. Международной научно-практической конференции: в 4 ч. 2016. С. 239–246.

2. Современная парадигма управления инновациями: теория, методология, моделирование и практика: монография / Анисимова В.Ю., Башкан Е.А., Беляева М.Г., Дуплякин В.М., Каширина М.В., Курносова Е.А., Османкин Н.Н., Прыткова Н.И., Ростова Е.П., Тюкавкин Н.М., Хмелева Г.А., Чертыковцев В.К. / под ред. Н.М. Тюкавкина. Самара, 2016.

3. Тюкавкин Н.М. Концепция формирования стратегии устойчивого развития // Основы экономики, управления и права. 2013. №(8). С. 93–97.

4. Тюкавкин Н.М. Зарплата как элемент экономики // Журнал экономической теории. 2008. № 3. С. 140–144.

5. Хмелева Г.А., Тюкавкин Н.М. Современные методические подходы к оценке инновационного развития регионов // Вестник Самарского муниципального института управления. 2016. № 2. С. 18–26.

References

1. Nechitailo A.A., Osmankin N.N., Tyukavkin N.M. *Teoreticheskie podkhody k issledovaniyu innovatsii servisnykh organizatsii* [Theoretical approaches to the research of innovations of service organizations]. In: *Sovremennaya nauka: teoreticheskii i prakticheskii vzgliad. Sbornik statei Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii: v 4-kh chastyakh* [Modern science: theoretical and practical view. Collection of articles of the International research and practical conference: in 4 parts], 2016, pp. 239–246 [in Russian].

2. *Sovremennaya paradigma upravleniya innovatsiyami: teoriya, metodologiya, modelirovaniye i praktika: monografiya* / Anisimova V.Yu., Bashkan E.A., Belyaeva M.G., Duplyakin V.M., Kashirina M.V., Kurnosova E.A., Osmankin N.N., Pрыtkova N.I., Rostova E.P., Tyukavkin N.M., Khmeleva G.A., Chertykovtsev V.K. *Pod obshchei redaktsiei N.M. Tyukavkina* [Anisimova V.Yu., Bashkan E.A., Belyaeva M.G., Duplyakin V.M., Kashirina M.V., Kurnosova E.A., Osmankin N.N., Pрыtkova N.I., Rostova E.P., Tyukavkin N.M., Khmeleva G.A., Chertykovtsev V.K. The modern paradigm of innovation management: theory, methodology, modeling and practice: monograph]. N.M. Tyukavkin (Ed.). Samara, 2016 [in Russian].

3. Tyukavkin N.M. *Kontseptsia formirovaniya strategii ustoichivogo razvitiya* [The concept of forming the strategy of sustainable development]. *Osnovy ekonomiki, upravleniya i prava* [Fundamentals of Economics, Management and Law], 2013, no. 2(8) pp. 93–97 [in Russian].

4. Tyukavkin N.M. *Zarplata kak element ekonomiki* [Salary as an element of economics]. *Zhurnal ekonomicheskoi teorii* [Russian Journal of Economic Theory], 2008, no. 3, pp. 140–144 [in Russian].

5. Khmeleva G.A., Tyukavkin N.M. *Sovremennye metodicheskie podkhody k otsenke innovatsionnogo razvitiya regionov* [Modern methodical approaches to the assessment of innovative development of regions]. *Vestnik Samarskogo munitsipal'nogo instituta upravleniya* [Bulletin of Samara Municipal Institute of Management], 2016, no. 2, pp. 18–26 [in Russian].

*E.S. Podbornova**

ANALYSIS OF ACTIVITY OF AUTOMOTIVE CLUSTER IN THE SAMARA REGION

At present, the main trend in the automotive industry is the slowdown in the overall world demand for cars, the increase in consumer demand for cars and the outrunning demand in the world for brands in China and South Korea. Taking into account the official statistics, we will provide information on the state of the automotive market.

Key words: automotive industry, decline in sales, cars, slowdown in world economies, positive sales dynamics, increased sales, deferred demand, additional support programs for automakers.

* *Podbornova Ekaterina Sergeevna* (kate011087@rambler.ru), Department of Economics of Innovations, Samara National Research University, 34, Moskovskoye shosse, Samara, 443086, Russian Federation.