

4. Постановление Правительства Нижегородской области от 30 апреля 2014 г. № 297 «Об утверждении государственной программы «Развитие промышленности и инноваций Нижегородской области» (с изм. на 25 февраля 2016 г.) [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://minprom.government-nnov.ru/?id=66644>. – Загл. с экрана.

5. Дианова, Я. Новая промышленная политика в Российской Федерации [Текст] / Я. Дианова // Нефть, Газ и Право. – 2015. – № 1. – С. 13-18.

6. Фонд развития промышленности [Электронный ресурс]: официальный сайт. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://frprf.ru/>. – Загл. с экрана.

## ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

© Малей Н.В.<sup>1</sup>

Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, г. Москва

В статье исследуются характерные особенности автомобильной промышленности и основные тенденции мирового автомобилестроительного бизнеса на современном этапе. Автор анализирует конкурентные преимущества и экономический потенциал компаний в данной отрасли и предлагает возможные пути повышения конкурентоспособности автомобильной индустрии в России.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, международный автомобильный бизнес, автомобилестроительные компании, конкурентоспособность, конкурентные преимущества, потенциал компании.

Автомобильная промышленность играет одну из ключевых ролей в развитии транспортного машиностроения страны, а также всего машиностроения в целом. Автомобилестроение – это основополагающий элемент мировой промышленности, так как уровень социально-экономического развития страны в настоящее время во многом определяется состоянием ее автомобильной промышленности. Выступая в качестве одного из традиционных индикаторов конкурентоспособности, автомобилестроение на данном этапе является специфическим экономическим рычагом индустриальных стран и в определенном смысле вершителем хозяйственной конъюнктуры [1].

Среди основных факторов основополагающего значения автомобилестроения в развитых странах следует выделить следующие. Во-первых, увеличение объемов производства непременно ведет к увеличению транспортных потоков, используемых для осуществления различных экономических задач на всех этапах производства. Это условие является для развития автомобильной промышленности мотивирующим фактором.

<sup>1</sup> Магистрант кафедры Предпринимательства и логистики факультета бизнеса.

Во-вторых, следует отметить, что автомобилестроительный сектор находится в тесной связи с большим количеством других промышленных отраслей, обслуживающих автомобилестроение. Автомобильная промышленность относится к числу наиболее высокотехнологичных и наукоемких сфер производства. Автопром является своего рода мультипликатором промышленности, поскольку автомобилестроение связано, к примеру, с металлургической промышленностью, химической и нефтехимической промышленностью, топливной промышленностью и рядом других отраслей. Кроме того, внедрение новых технологий в автомобильной индустрии способствует внедрению новых технологий и в смежных отраслях. В итоге это ведет к увеличению эффективности структурных преобразований и повышению уровня экономического развития всей страны.

В-третьих, автомобилестроение во всех развитых странах – одна из самых доходных отраслей национальной экономики. Это связано главным образом с тем, что за счет продаж автомобилей (как на внутреннем рынке, так и на внешнем) автомобильная промышленность выступает в качестве одного из источников пополнения бюджета страны. Кроме того, различные налоги, сборы и прочие регуляторы бюджета пополняют государственный бюджет на федеральном и муниципальном уровнях. При этом следует особо отметить, что автопроизводители посредством своей деятельности обеспечивают приток капитала в экономику, а также занимаются разработкой и внедрением в производство большого количества проектов в области технологий, производства, логистики.

И, наконец, автомобильная промышленность обладает огромной стратегической значимостью, поскольку автомобилестроение напрямую связано с национальной безопасностью страны. В качестве примера мы можем привести тот факт, что постановка на вооружение современных образцов автомобильной техники для ВПК ведет к усилению оборонной мощи государства. Что касается России, то в вооруженных силах страны продукция автомобильной индустрии используется для реализации различных целей: перевозка личного состава, грузовые перевозки, транспортировка военной техники.

В настоящее время главнейшей характерной особенностью мировой автомобилестроительной промышленности является ее монополизированность. Кроме того, для многих автомобилестроительных компаний характерна практика ведения деятельности за пределами государства. К причинам локализации филиалов компаний-автопроизводителей за пределами страны следует отнести:

- 1) перспективные рынки сбыта;
- 2) перемещение производств к местам потребления производимой продукции;
- 3) сравнительно дешевая рабочая сила;
- 4) использование совместных разработок и общего потенциала;
- 5) заключение интернациональных сделок по M&A;
- 6) развитие диверсификации и производственной кооперации.

Мы можем выделить две основных тенденции, отличающих автомобилестроение на данном этапе. Это, во-первых, всевозрастающий уровень конкуренции и, во-вторых, влияние глобализационных процессов. Борьба за мировое лидерство в отрасли является для автопроизводителей мотивирующим фактором. Жесткая конкуренция побуждает к повышению качества выпускаемой продукции, модернизации технологий, снижению издержек, поиску новых внешних рынков, что служит доказательством трансформации конкуренции на международный уровень. Что касается глобализации, то мировые автопроизводители создают совместные предприятия и сборочные производства, а также объединяются в стратегические альянсы.

Автомобильный бизнес как одна из ведущих отраслей машиностроения относится к числу главных составляющих мировых индустриальных экономик, что объясняет причины повышенного внимания к его развитию. Вступление Российской Федерации во Всемирную торговую организацию в 2012 году предопределило необходимость развития российских автомобилестроительных предприятий с учетом международных требований и правил поведения участников на международном рынке. В условиях вступления России в ВТО компании-производители оказались с мировыми лидерами в автомобильной отрасли в равных условиях. Для достижения высокого уровня современных мировых требований автомобильной промышленности России предстоит решение целого ряда вопросов в рамках интегрированного автомобильного бизнеса. Здесь следует особо подчеркнуть, что в настоящее время ситуация осложняется мировым экономическим кризисом, введением антироссийских санкций, крайне неблагоприятной ситуацией на нефтяных рынках и общей экономико-политической обстановкой, сложившейся в мире.

Автомобильная промышленность России в последнее время находится под влиянием больших изменений. Правительством Российской Федерации были приняты комплексные меры по поддержке отечественного автомобилестроения, охватывающие период с 2012 по 2020 годы. Так, государственная программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» предполагает в отношении автомобилестроения «развитие конкурентоспособной промышленности в условиях стабилизации рынка и формирование внутренних источников инновационного развития» [2]. Это и является главной целью госпрограммы. Осуществление поставленной Правительством РФ цели предусматривает выполнение целого ряда задач, а именно:

- 1) стимулирование спроса;
- 2) реализация инновационно-инвестиционных проектов;
- 3) стимулирование высокотехнологичных производств автомобильной техники и автомобильных компонентов;
- 4) развитие национальной базы НИОКР в стране [2].

В результате ожидается увеличение объемов производства отечественной автотехники, увеличение доли продукции российского производства в общем уровне потребления на внутреннем рынке, рост парка легковых ав-

томобилей в расчете на душу населения. Помимо этого, предполагается также повышение конкурентоспособности предприятий, расширение ассортимента выпускаемой продукции, рост инвестиций, совершенствование системы рыночного регулирования.

Так как программа Правительства РФ по развитию автомобильной промышленности рассчитана на два этапа, с 2012 по 2015 гг. и с 2016 по 2020 год, уже сейчас мы можем наблюдать некоторые результаты. Часть прямого импорта автомобильной техники замещается продукцией отечественного производства. Некоторые традиционные автомобилестроительные предприятия нашей страны поставлены в условия жесточайшей конкуренции со стороны иностранных производителей (вследствие режима промышленной сборки), осуществляющих сборку производимой ими продукции на российских заводах. Поэтому ряд отечественных автомобильных компаний в качестве стратегии дальнейшего развития вступает в кооперации с международными стратегическими альянсами. Однако предлагаемые зарубежными партнерами стратегические инициативы предусматривают для российских автопроизводителей выполнение функции так называемых сборщиков для внутреннего рынка, с применением импортных готовых комплектов для сборки.

В связи с этим необходимость построения для российских автомобилестроительных предприятий стратегий, направленных на защиту внутреннего рынка и создание долгосрочных конкурентных преимуществ, является неоспоримой.

В условиях интеграции с иностранными автомобильными компаниями перед российскими автопроизводителями стоит задача решения целого ряда вопросов по защите интересов национальной экономики страны, модернизации имеющихся производств автомобильных комплектующих и созданию и развитию новых, а также обеспечению эффективных механизмов трансфера технологий в автомобильную промышленность России. Реализация этих условий напрямую зависит от эффективности системы менеджмента на предприятии.

Конкурентоспособность как преимущество зависит главным образом от двух факторов: цены и качества. К сожалению, продукция российской автомобильной индустрии на данном этапе не способна в полной мере конкурировать на мировом рынке. Кроме того, на автомобильных заводах, расположенных на территории России, в последнее время наблюдается существенное сокращение объемов производства, причем темпы падения усиливаются. По данным Международной организации автопроизводителей OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles), за прошедший 2015 год на территории Российской Федерации было выпущено 1 214 849 легковых автомобилей. Таким образом, сокращение объемов производства составило 26,6 % [3]. В количественном выражении это около 450 000 единиц продукции. При этом следует отметить, что заявленные производственные мощности автомобильных заводов, расположенных на территории России, со-

ставляют более 3 000 000 штук [4]. Следовательно, весь российский автопром на данном этапе работает менее чем на 40 % своих возможностей.

В результате проведенных нами исследований были выявлены недостатки, на которые указывают потребители продукции отечественной автомобильной промышленности. К основным причинам недовольства потребителей относятся:

- Невыгодное соотношение цена-качество;
- Несоответствие производимой продукции современным мировым стандартам и требованиям по безопасности;
- Сравнительно высокий уровень расхода топлива;
- Недостаточное внутреннее оснащение автомобилей;
- Относительно низкое качество сборки;
- Недостаточный эргономический уровень автомобилей;
- Сравнительно низкий уровень комфорта водителя и пассажиров;
- Недовольство потребителей интерьером/экстерьером продукции;
- Несоответствие требованиям экологичности.

Более того, следует отметить отсутствие у потенциальных потребителей доверия к бренду.

Несмотря на это, у российской автомобильной промышленности есть необходимый потенциал для того, чтобы быть конкурентоспособной не только на внутреннем рынке, но и на мировой арене. Потенциал прироста объемов производства продукции автомобилестроения в России гораздо выше по сравнению, например, со странами Европейского Союза и США, так как для России в целом характерен относительно низкий уровень обеспеченности населения автомобилями.

Более того, Россия обладает собственным сырьевым потенциалом для автомобильного производства. Рынок квалифицированной рабочей силы в России дешевле, чем, к примеру, американский или европейский. Выгодное географическое положение между Европой и Азией позволяет поставлять продукцию российской автомобильной промышленности на внешние рынки. Кроме того, еще одним конкурентным преимуществом является мощный научный потенциал России.

Конечно, объективной необходимостью для повышения конкурентоспособности и экспортного потенциала продукции российской автомобильной промышленности является развитие компонентной отрасли в стране, реализации выпуска собственных автомобильных комплектующих.

Мы можем утверждать, что для отечественных автомобилестроительных компаний на данный момент открыты все пути для совместной работы с компаниями-лидерами в автомобильной отрасли. Такое сотрудничество способно обеспечить доступ к современным мировым технологиям и полноценный обмен опытом.

Кроме того, повышение конкурентоспособности продукции отечественной автомобильной промышленности предполагает совместную работу государства и бизнес-сектора, поскольку повышение инвестиционной привлека-

тельности данной сферы производства предполагает принятие комплексных мер со стороны государства. Грамотная инвестиционная политика со стороны государства будет способствовать приросту производства. В этой связи необходимо привлекать иностранные капиталовложения. Улучшение инвестиционного климата и повышение его качества повысит уровень инвестиционной привлекательности российских автомобилестроительных предприятий.

Таким образом, повышение эффективности системы менеджмента качества на предприятиях, совместная работа компаний-производителей, взаимодействие бизнеса и государства позволит вывести российский автопром на конкурентоспособный по мировым меркам уровень. Формирование устойчивого инновационного развития автомобильной промышленности России способствует созданию на базе высокотехнологичного и конкурентоспособного машиностроительного комплекса динамичной и диверсифицированной экономики страны, занимающей лидирующие мировые позиции.

#### **Список литературы:**

1. Поляков В.В., Щенин Р.К. Мировая экономика и международный бизнес: учебник / В.В. Поляков, Р.К. Щенин. – М.: Кнорус, 2014. – 688 с.
2. Об утверждении новой редакции государственной программы «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности» [Электронный ресурс]: постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 328 // Официальный сайт Правительства России. – Режим доступа: <http://government.ru/docs/11912/> (дата обращения: 30.04.2016).
3. 2015 Production Statistics [Электронный ресурс] // The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). – Режим доступа: [www.oica.net/category/production-statistics/](http://www.oica.net/category/production-statistics/) (дата обращения: 30.04.2016).
4. Производство легковых автомобилей в России [Электронный ресурс] // Аналитическое агентство «АВТОСТАТ». – Режим доступа: <http://www.auto-stat.ru/infographics/25318/> (дата обращения: 29.04.2016).

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ С УЧЁТОМ РИСКОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ**

© **Муфтахова О.С.**<sup>1</sup>

Иркутский национальный исследовательский технический университет,  
г. Иркутск

В статье рассматривается предложенная система организации производственной деятельности предприятия с учетом применения финан-

---

<sup>1</sup> Аспирант кафедры Управления промышленными предприятиями.