

ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Н. Г. БАГАУТДИНОВА

В статье с целью исследования функционирования предпринимательских структур автомобильной промышленности проведен анализ динамики развития отечественного автопрома в современных условиях хозяйствования.

Выделены основные проблемы развития и направления повышения конкурентоспособности предпринимательских структур, освещены вопросы совершенствования организации предпринимательской деятельности в автосервисе.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, предпринимательская структура, конкурентоспособность.

Автомобильная промышленность – одна из ведущих отраслей промышленности России. Перспективы развития и значение автомобильной промышленности определяются тем, какое место занимает автотранспорт в транспортно-энергетической инфраструктуре государства и его общей роли в национальной экономике той или иной страны. Отметим, что страны – лидеры автомобилестроения, занимают первые позиции и в мировой экономике; автомобильная отрасль прямым образом влияет на технический прогресс и лучше многих статистических выкладок говорит о платежеспособности населения, а значит и об уровне жизни. Автомобильная промышленность, являясь, с одной стороны, крупным потребителем материальных, трудовых и финансовых ресурсов, а с другой – одним из основных производителей промышленной продукции, играет важную роль в развитии общественного производства и экономики страны в целом.

А. Н. Клепач, директор Сводного департамента макроэкономического прогнозирования Минэкономразвития России, отмечает, что сейчас разрабатывается концепция развития экономики до 2020 г. и, соответственно, прорабатывается прогноз на перспективу – до 2030 г. [6]. По сути дела, один из ключевых вопросов, который определяет темпы развития отечественной промышленности и ее конкурентоспособность – это потенциал роста российского автомобилестроения. Проблема здесь заключается в том, что вот уже несколько лет отрасль находится перед выбором – какой путь развития выбрать? Дальнейшие перспективы будут

зависеть от того, как в ближайшие два-три года будут решены следующие задачи. Первое – сможет ли автопром сохранить позиции на российском рынке? В какой мере Россия сохранит полномасштабное производство автомобилей? Останутся на рынке отечественные автомобили или акцент сместится в сторону сборки иномарок? [7].

По совмещению конструктивно-технологической сложности каждого изделия с массовыми масштабами производства автомобилестроение особо выделяется среди других отраслей современного машиностроения. С этой особенностью связана большая степень концентрации капиталов в автомобильном производстве, а также быстрое сокращение числа фирм – самостоятельных производителей.

Таким образом, данные факторы определили обострение конкурентной борьбы между мировыми автомобильными компаниями за сохранение своей доли на внутреннем рынке и расширение экспортной торговли. В условиях такой жесткой конкуренции некоторые государства принимают ряд мер, ограничивающих влияние крупных зарубежных компаний на внутренний автомобильный рынок.

На сегодняшний день в автомобилестроении продолжается процесс изменения региональной структуры, начало которого было положено в 80-х гг. XX в. Данный процесс включает в себя как перераспределение доли между ведущими центрами капиталистического производства, так и возрастание доли экономически развивающихся стран, в которых под влиянием крупных мировых

автомобильных компаний происходит интенсивное развитие автомобильного производства. Можно считать завершившимся процесс формирования максимально возможных автоматизированных заводов, на которых труд человека автоматизирован, а на большей части конвейерной линии операции выполняются без участия ручного труда, т. е. роботами. Исключения составляют лишь устаревшие заводы стран третьего мира, а также мелкосерийные и штучные производства, в которых ручной труд является традицией и ценится достаточно высоко.

Отечественные эксперты утверждают, что в настоящее время российский автопром переживает глубочайший кризис [8].

Основными причинами снижения выпуска машин стали простой российских автозаводов и экспансия иномарок, главным образом импортных. Дело в том, что спрос в нашей стране слишком быстро сдвигается в сторону автомобилей иностранных марок и предпосылок для наращивания производства у отечественных автозаводов почти нет. Вместе с тем понятно, что резко производство российских машин не упадет.

Разница в цене между российскими и иностранными автомобилями станет тем фактором, который не даст российскому автопрому умереть. В этой ситуации Министерство промышленности и энергетики РФ утвердило план мероприятий по реализации поддержанной правительством концепции развития отечественного автопрома на ближайшие три года. Задача фантастическая – вывести сделанные в России машины на мировой рынок. Правда, речь пойдет скорее о произведенных на наших заводах иномарках. Власти решили, с одной стороны, открыть двери для иностранных производителей, с другой – простимулировать своих, т. е. провести политику протекционизма. Одной из самых главных составляющих нового плана станет снижение ввозных пошлин на иностранные комплектующие.

Автомобильная промышленность является одной из ключевых отраслей экономики России, оказывающей значительное влияние на решение ее экономических, социальных, экологических и научно-технических проблем. В условиях продолжающегося кризиса доля автомобилестроения России в мировом производстве автомобилей (2,3 %) превышает долю в валовом внутреннем продукте (ВВП) России в мировом производстве (1,5 %), что свидетельствует о существенном приоритете и потенциале отрасли для решения задач устойчивого развития национальной экономики [8].

Некоторые предприятия автомобильной промышленности являются градообразующими. Они формируют и способствуют развитию инфраструктуры крупных, средних и малых городов, а при свертывании производства создают опасный очаг социальной напряженности. Автомобилестроение занимает одно из ведущих мест в системе наукоемких высокотехнологичных отраслей. Их значение многократно возрастает в условиях глобализации экономических процессов и объективной неизбежности формирования постиндустриального информационного общества. Развитие производства наукоемкой высокотехнологичной продукции создает потребность в новых рабочих местах для высококвалифицированных специалистов, сокращает эмиграцию ученых и высококвалифицированных специалистов из России, образует условия для трудоустройства выпускников высших учебных заведений, приводит к существенному повышению их доходов [9]. Высокотехнологичные и наукоемкие отрасли производства являются основой развития среднего класса высококвалифицированных работников, а следовательно, и повышения потребительского спроса на различные виды наукоемкой продукции, расширения ее производства, оживления всей экономики страны и увеличения налоговых поступлений в бюджет государства. Это обеспечивает дополнительные инвестиции государства в развитие науки.

Б. С. Алешин президент ООО «Группа «АВТОВАЗ» в своем докладе «Консолидация инжиниринговых возможностей отечественных и иностранных производителей как резерв ускорения развития Российского автопрома» сообщает об основных итогах ОАО «АВТОВАЗ» в 2007 г.. Начался выпуск новинки LADA PRIORA, в апреле 2007 г. стартовали ее продажи. За 7 месяцев пребывания на отечественном рынке продажи LADA PRIORA превысили 50-тысячную отметку, что является рекордом для всех представленных в России марок и моделей. В октябре LADA PRIORA названа потребителями «Народной маркой».

Особенности развития российского автопрома в 2008 г. были следующими. Продолжился рост автомобильного рынка России. По предварительным оценкам, по сравнению с прошлым годом продажи вырастут более чем на 1/4 и достигнут 2,54 млн автомобилей. В стоимостном выражении – это 50 млрд долл. Этот рост стал возможным в том числе и за счет увеличения предложения кредитных программ: от 30 до 50 % автомобилей покупается в кредит. Отмечен значительный прирост объема поддержанных машин,

ввозимых из-за границы. По данным аналитического агентства АВТОСТАТ, в России импорт подержанных иномарок по результатам 2008 г. может составить 380-400 тыс., что почти на 1/3 больше, чем в 2007 г. Эти данные свидетельствуют о том, что, несмотря на интенсивный рост производства и импорта новых автомобилей в Россию, а также высоких таможенных пошлин на ввоз подержанных авто, рынок испытывает значительный недостаток в недорогих и качественных машинах, который возмещается за счет увеличения ввоза авто бывших в употреблении. Объем производства легковых автомобилей в РФ за 10 месяцев 2008 г. вырос по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. на 9,3 % и составил 1,1 млн шт. Рост производства происходит за счет увеличения выпуска автомобилей зарубежных марок. Уже в будущем году общий объем производства российских «иномарок» может сравняться с объемом выпуска отечественных заводов. Лидеры среди иностранных производителей – заводы «Форд» (Всеволожск), «Автофрамос» (Москва), ТаГАЗ (Таганрог), «Ижавто» (Ижевск). АВТОВАЗ, несмотря на впечатляющие достижения по продажам на внутреннем рынке, по производству не смог превзойти показатели 2007 г. Результаты в производстве автомобилей на территории России могли бы быть и выше, но есть несколько факторов, которые отрицательно сказались на динамике: открытие производств в России не приводит к снижению цен на выпускаемые модели; заявленный уровень локализации не достигнут ни одним из производителей.

Важным фактором является вопрос последовательного внедрения стандартов технического регулирования – это, по большому счету, вопрос долгосрочной конкурентоспособности продукции отрасли. Необходимо четкое соблюдение временного ряда перехода на новые стандарты, чтобы это осознавали и, соответственно, разрабатывали свою долгосрочную стратегию все участники рынка – и производители автомобилей, и их партнеры. Реализация инерционного прогноза, когда большая часть спроса на легковые автомобили будет удовлетворяться за счет импортных поставок, приведет, по оценкам экспертов, к 2010 г. к тому, что импорт, достигнув 1-1,1 млн шт. в год, примерно сравняется с производством действующих сейчас российских заводов. Это будет способствовать консервации негативных тенденций в автопроме. В этой связи необходимо осуществление Правительством РФ шагов, направленных на реализацию целевого прогноза, предполагающего ускоренное развитие автомобильной отрас-

ли внутри страны, создание дополнительных рабочих мест и трансфер передовых технологий.

Формирование и укрепление российской экономики связано с совершенствованием рыночных отношений в стране, что означает всемерное развитие экономической инициативы и предпринимательства. Создание условий для предпринимательства, особенно в сфере материального производства, является важнейшей целью и составляющей экономической политики страны с рыночной экономикой. В связи с этим российская автомобильная промышленность является одной из важных отраслей, способных обеспечить увеличение темпов роста экономики страны. Экономическая наука делает вывод о том, что развитие транспорта как одного из важнейших инфраструктурных элементов является необходимым условием поступательного развития экономики любой страны. Экономические интересы требуют опережающего развития транспорта по сравнению с развитием обслуживаемых им отраслей. Это опережение является необходимым условием высокой эффективности всего общественного производства, что доказано исследованиями ученых, занимающихся проблемами производственной и социальной инфраструктуры у нас в стране и за рубежом. Более того, многие авторы считают опережение темпов развития транспорта закономерным [2; 3]. Указанная закономерность имеет место на любом уровне экономики, включая региональный. Нарушение этой закономерности приводит к нарушению ритма работы производственных объектов, диспропорциям, сопровождающимися потерями в экономике.

Автомобильный транспорт России объединяет в единый комплекс все отрасли экономики. Именно автомобильный транспорт обеспечивает нормальную жизнедеятельность государства и его национальную безопасность и целостность.

Автомобильный транспорт – это не только экономика отрасли, он дает экономике намного больше, чем просто необходимые пропускные и провозные возможности. В системе единого народнохозяйственного комплекса страны автомобильный транспорт занимает особое место. Он является одной из отраслей, формирующих инфраструктуру народного хозяйства.

Автомобильный транспорт имеет огромное значение для экономического и культурного сотрудничества России с другими странами, укрепления и развития экономической системы хозяйствования в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой автотранспортной системой является

одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект. Также автомобильный транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков [1].

В этой связи обратимся к вопросам совершенствования организации предпринимательской деятельности в автосервисе.

Динамика роста автомобильного парка в России является одной из самых высоких в мире, примерно 10 % в год. К 2020 г. общая численность автомобильного парка страны возрастет более чем в два раза и превысит 60 млн автомобилей. В настоящее время в стране насчитывается около 34 млн автомобилей. По прогнозам к 2010 г. парк легковых машин составит 30 млн штук.

Причинами сложившейся динамики численности автомобилей являются расширение масштабов производства не только отечественных автомобилей, но и совместного производства автомобилей с ведущими мировыми компаниями, а также увеличение ввоза в нашу страну автомобилей иностранного производства.

Стратегия российского экспорта на данном этапе базируется, в основном, на продаже автомобильной техники в страны СНГ и в развивающиеся страны с организацией сервисной сети на их территории. Однако экспортные возможности страны, по нашему мнению, сдерживаются низкой конкурентоспособностью российской автомобильной техники, слаборазвитой сетью сбыта и технического обслуживания. Кроме того, выход на новые рынки, занятые иностранными транснациональными корпорациями, требует длительной подготовительной работы по привлечению инвестиций и инновационных технологий.

По масштабам автомобилизации, по числу продаваемых в год автомобилей Россия еще отстает от других высокоразвитых стран. В то же время закономерности развития автопарка страны сегодня уже сравнимы с закономерностями развития в странах с развитой автомобильной промышленностью. Несмотря на интенсивный рост численности автопарка, средний его возраст в целом по стране значительный и составляет 12 лет [5].

Эффективность работы автомобильного сервиса базируется на повышении его конкурентоспособности, которая должна обеспечиваться в процессе производства, эксплуатации и ремонта автомобиля:

- совершенством конструкции и качеством изготовления;

- своевременным и качественным выполнением технического обслуживания (ТО) и ремонта;

- своевременным обеспечением и использованием нормативных запасов материалов и запасных частей высокого качества и необходимой номенклатуры;

- соблюдением государственных стандартов и Правил технической эксплуатации.

В развитых странах действует принцип: кто автомобиль производит, тот его и обслуживает. То есть завод-изготовитель транспортного средства несет ответственность за свою продукцию в течение всего ее жизненного цикла. Это обеспечивает его прямую заинтересованность в формировании сервисных пунктов. В результате этого предприятия фирменного сервиса в Европе охватывают до 50 % объема рынка услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, тогда как в Российской Федерации этот объем составляет лишь 15 % [4].

В настоящее время в Российской Федерации наблюдается расширение сети автосервисных предприятий заводов изготовителей как отечественного производства, так и иностранного.

Глобальный экономический кризис оказал огромное влияние на автомобильную промышленность во всем мире. Продажи машин существенно снизились. Однако в последнее время появились тенденции к улучшению – положительные сдвиги оказались возможными благодаря специально разработанным и принятым в 2009 г. государственным программам по стимулированию внутренних автомобильных рынков.

В России государственная программа по утилизации старых автомобилей начала действовать 8 марта 2010 г. как полугодовой экспериментальный проект. Любой автомобиль, возраст которого превышает 10 лет, можно будет сдать государству на утилизацию, заплатив за саму процедуру утилизации 3000 руб. Взамен владелец старого автомобиля получит специальный ваучер номиналом 50 000 руб., который он сможет потратить на льготную покупку нового автомобиля практически любой марки. На сегодняшний день в список автомобилей, доступных для покупки по программе утилизации, входят 66 моделей 12 российских автопроизводителей и почти все модели иностранных брендов, выпускаемых на территории РФ [10].

По мнению Центра развития, подобная программа намного эффективнее, чем стимулирование банков путем субсидирования процентных ставок по автокредитам и стимулирование на-

прямую автопроизводителей. Если проследить экономическую ситуацию в стране за последние годы, то можно прийти к выводу, что это надо было сделать намного раньше. Государству экономически выгоднее оказывать поддержку непосредственно потребителям, нежели производителям. А наиболее эффективный метод стимулирования спроса – параллельное внедрение программ по утилизации старых автомобилей и субсидированию автокредитов.

Литература

1. Богомазов В. А., Кононова Г. А., Масленников И. О. [и др.]. Вопросы экономики и управления на транспорте: учеб. пособие. СПб., 1995.
2. Бычков В. П., Пеньшин Н. В. Организация малого предпринимательства на автомобильном транспорте: учеб.-практич. пособие. Ч. 1. Тамбов, 2003.
3. Бычков В. П., Пеньшин Н. В. Эффективность производства и предпринимательство в автосервисе: учеб. пособие. Тамбов, 2007.
4. Волгин В. В. Автосервис: практич. пособие. М., 2004.
5. Маврин В. Г., Хабибуллин Р. Г., Макарова И. В. Проектирование сети автосервисных предприятий методами имитационного моделирования // Автотранспортное предприятие. 2008. Июль.
6. Материалы 16-й Международной автомобильной конференции «Итоги и основные особенности раз-

вития автомобильной промышленности России в 2007 году», Москва, 19 декабря 2007 г.

7. Реерс Ю. Немецкие экономисты прочат российскому автопрому блестящее будущее // Транспорт. 28.09.2005.
8. Статистический ежегодник 2007. М., 2007.
9. Экономика в промышленности // Эксперт. 2001. № 42.
10. URL: <http://lexus.carclub.ru>

* * *

PROBLEMS OF FUNCTIONING OF ENTREPRENEURSHIP ORGANIZATIONS OF AUTOMOBILE INDUSTRY UNDER MODERN CONDITIONS

N. G. Bagautdinova

In this article, for the purpose of a study of functioning the automobile-industry entrepreneurship organizations the analysis of dynamics of the domestic industry development under the modern management conditions is carried out.

The principal problems of development and competitiveness increase of the entrepreneurship organizations are specified. The issues of improvement of the service-center entrepreneurship-activity arrangement are reported.

Key words: automobile industry, entrepreneurship organization, competitiveness.