

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ И ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЕГО ЭФФЕКТИВНОСТИ: АКТУАЛЬНОСТЬ СОЗДАНИЯ И ВНЕДРЕНИЯ НОВЫХ АНТИКРИЗИСНЫХ ПРОГРАММ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

УДК 338.124.4

Артем Николаевич Булавин, аспирант кафедры Управления проектами и Международного менеджмента, Московский государственный университет экономики, статистики и информатики (МЭСИ) Тел.: 8 (916) 303-56-89 Эл. адрес: ABulavin@inbox.ru

Нестабильность рыночной экономики, повышение конкуренции и начавшийся в 2008 году глобальный экономический кризис значительно обострили ситуацию в отечественной отрасли автомобилестроения. Применяемые государством меры по минимизации влияния кризиса необходимо актуализировать с учетом изменившихся условий и повысить их эффективность.

Ключевые слова: кризис, глобализация, структурный кризис, отраслевой кризис, антикризисные программы, государственная поддержка.

Artem N. Bulavin, Post-graduate student, the Department of Project Management and International Management, Moscow State University of Economics, Statistics and Informatics (MESI) Tel.: 8 (916) 303 56 89 E-mail: ABulavin@inbox.ru

AIMS AND OBJECTS OF STATE AUTOMOTIVE INDUSTRY CONTROL AND WAYS OF IMPROVEMENT OF ITS EFFECTIVENESS: RELEVANCE OF CREATION AND INTRODUCTION OF NEW ANTI-CRISIS PROGRAMS DURING THE CRISIS

Instability of the market economy, strengthened competition and the global economic crisis which began in 2008 caused aggravation of the situation in the domestic automotive industry. The measures which are being realized by government should be reconsidered and actualized taking into account changed conditions. Also its effectiveness should be improved.

Keywords: crisis, globalization, structural crisis, industry crisis, anti-crisis programs, government support.

1. Введение

В результате перехода российской экономики к рыночному механизму функционирования и, следовательно, снижения роли государства в деятельности автопроизводителей и повышения конкуренции, ситуация в отрасли автомобилестроения значительно обострилась, что можно оценивать как следствие выбора неправильной стратегии – длительного производства устаревших моделей вместо своевременной модернизации и повышения эффективности производства. В результате отставание отрасли от конкурентов из других стран стало еще более значительным.

Автомобилестроение в России традиционно переживает негативные явления, свидетельствующие об отраслевом, а не циклическом характере кризиса в отрасли. Несмотря на то, что первый автомобиль в России был произведен еще в 1896 году (самый первый автомобиль в мире при этом был создан в Германии Готтлибом Даймлером в 1885 году, а также Карлом Бенцем в 1886 году), почти до 30-х годов XX века в стране производились только иностранные автомобили мелкими сериями по лицензии и собственных моделей не было.

2. Причины отставания отечественного автомобилестроения от иностранных конкурентов

Коллективизация народного хозяйства и индустриализация страны предопределили особую роль отрасли в экономике страны, ее интеграцию с военно-промышленным комплексом и, соответственно, инициировали масштабное строительство новых заводов и создание новых моделей.

Такие условия развития во многом обусловили стратегию развития отрасли за счет использования существующих иностранных технологий и моделей, их дальнейшую модернизацию и актуализацию с учетом условий эксплуатации. Так, за всю историю отечественного автомобилестроения, достаточно часто под маркой российского (советского) завода производились иностранные автомобили. Например, ФИАТ 124 (ВАЗ-2101) и Chrysler Sebring (Волга Siber).

Рост количества производимых автомобилей имеет отправную точку в послевоенный период, что объясняется общим восстановлением страны и некоторым перераспределением приоритетов в части дальнейшего развития экономики СССР в пользу военно-промышленного комплекса и связанных с ним отраслей.

В свою очередь, распад СССР спровоцировал значительное ухудшение ситуации как в автомобилестроительной, так и в смежных отраслях.



Рис. 1. Количество произведенных легковых автомобилей в СССР и России с 1928 по 2001 год

Существующее отставание отрасли от иностранных конкурентов объясняется изначально некорректным выбором стратегии, начиная от выбора автомобиля – «донора», который должны были собирать на Волжском Автозаводе. Уже по истечении 4 лет после начала производства ВАЗ-2101 в Тольятти «донор» был снят с производства на своей родине в связи с устареванием, в СССР же автомобиль производился до 1986 года. А его модификации продолжали выпускаться даже в XXI веке.

Не были вовремя предприняты меры по повышению качества и безопасности выпускаемой продукции, что в условиях постоянно ужесточающейся конкуренции, привело к значительному отставанию отрасли от конкурентов и созданию достаточно негативного образа в глазах потребителей.

Анализируя выпускаемую в настоящий момент продукцию, представляется возможным отметить достаточно большой период времени от разработки моделей до непосредственного выхода в серийное производство, а также сам период производства и продажи автомобилей, за который продукция успевает значительно устареть.

3. Экономическая обоснованность поддержки отрасли автомобилестроения России

Существует два основных взгляда на российскую автомобильную промышленность: в соответствии с первым (и достаточно распространенным в обществе), автомобильная промышленность находится в тупике и спасти ее уже нельзя и, что немаловажно, не имеет смысла. В соответствии со второй точкой теории, отечественной автомобильной промышленности можно и нужно помогать. Так, премьер-министр Российской Федерации Дмитрий Медведев считает, что поддержка автомобилестроения продолжает оставаться одной из стратегических целей правительства страны [1]. Мы придерживаемся второй точки зрения. Мы полагаем, что, несмотря на то, что в Российской Федерации в автомобилестроении занято меньше трудоспособного населения и количество выпущенных автомобилей на одного работника ниже, чем в западных странах, не стоит забывать, что закрытие автомобильных заводов в стране неизбежно породит высокий уровень без-

работицы. Также важно принимать во внимание зависимость целых районов страны от данной сферы промышленности (пример Самарской области).

Более того, российское автомобилестроение охватывает все составляющие машиностроения: от легковых малолитражных автомобилей до автобусов, крупных грузовых автомобилей и спецтехники, а также запчастей и комплектующих к ним. В рамках данного исследования основной акцент делается на сегменте легковых автомобилей как области, наиболее зависимой от потребительских предпочтений и прочих факторов, характерных для рыночной экономики.

Создавая около 1% ВВП, отечественное автомобилестроение обеспечивает порядка 400 тыс. рабочих мест непосредственно в производственной части данного сектора экономики, а также около 1 млн. рабочих мест в сопутствующих направлениях, таких как дилерские и сервисные центры [2]. В автомобилестроении и смежных отраслях занято порядка 1% от общей численности населения страны, равной 143 млн. человек [3] или 1,6% от числа трудоспособного населения России по данным переписи населения РФ 2010 года.

4. Государственная поддержка отрасли

Как уже говорилось выше, особенность российской экономики заключается в относительно недавнем переходе к рыночному механизму функционирования, в связи с чем можно говорить, что еще не в полной мере развита культура принятия управленческих решений и управления рисками в период начальной и последующих стадий развития кризиса, что выражается в недостаточной эффективности используемых мероприятий по их преодолению и профилактике.

Тем не менее, несмотря на вышеперечисленные факторы, представляется возможным говорить о некотором накопленном опыте поведения в кризисной ситуации: российские автомобилестроительные заводы (с разными по значимости потерями) преодолели и распад Советского Союза, и кризис 1998 года, и пик кризиса 2008 года. Однако говорить в данном случае только об опыте как о важнейшем факторе достаточно сложно. В условиях изменчивости рыночной экономики необходимо оптимизировать существующие

антикризисные программы в связи с тем, что ресурсы для минимизации кризиса имеют свойство со временем меняться.

В настоящий момент в области российской автомобильной промышленности применяется ряд мер по стимулированию спроса, в частности, программы, направленные на обновление автопарка страны.

В качестве одной из мер поддержки российских производителей в январе 2009 года, в разгар глобального экономического кризиса, были повышены ввозные пошлины на поддержанные автомобили иностранного производства. Однако даже при повышении пошлин и, как следствие, подорожания автомобилей иностранного производства, соотношение цены и качества у иномарок осталось выше, чем у отечественных автомобилей. Таким образом, подобные меры нет смысла рассматривать как единственно возможные и наиболее эффективные в рамках поддержки отечественной автомобильной промышленности государством. Более того, с учетом вступления России в ВТО, такие меры стали гораздо более трудно реализуемыми.

Также в рамках программ поддержки осуществляются PR-ходы, в том числе с участием первых лиц государства, например автопробеги на отечественных автомобилях и посещение заводов. Так, после нашумевшего автопробега Премьер-министра В.В. Путина в 2010 году, уже в следующий месяц объемы продаж «Лады Калины» возросли почти на 30% [4].

Нам представляется, что наиболее эффективной программой поддержки отрасли является программа по утилизации устаревших автомобилей для обновления и повышения экологичности автопарка страны, стимулирования рынка и повышения безопасности на дорогах. Запущенная в начале 2010 года, программа оказала положительное влияние на рынок, однако спрос значительно превысил предложение и спровоцировал очередь на некоторые модели. Действие программы, в которой участвовали более 80 моделей, производимых на территории страны, было продлено до конца 2011 года [5]. Наибольшая доля всех проданных автомобилей была изготовлена Волжским Автомобильным Зааводом, являющимся крупнейшим автомобилестроительным заводом в Восточной Европе.

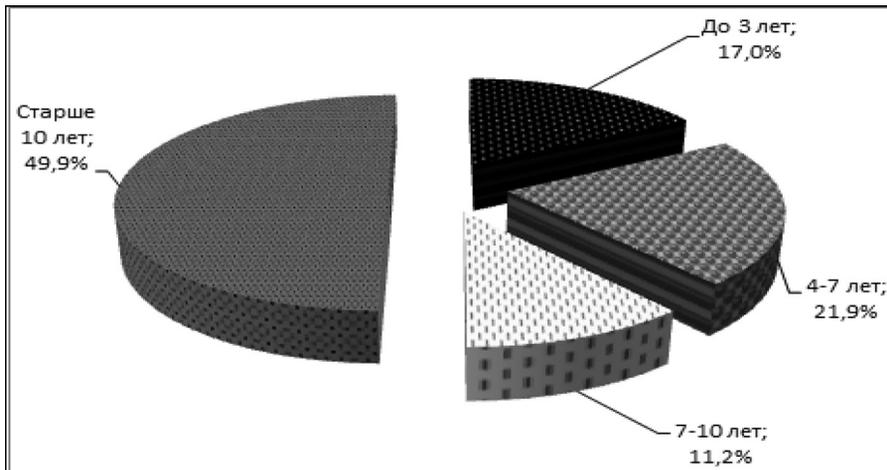


Рис. 2. Парк легковых автомобилей в России на 01.01.2013 по данным ООО «Автомобильная статистика», www.autostat.ru

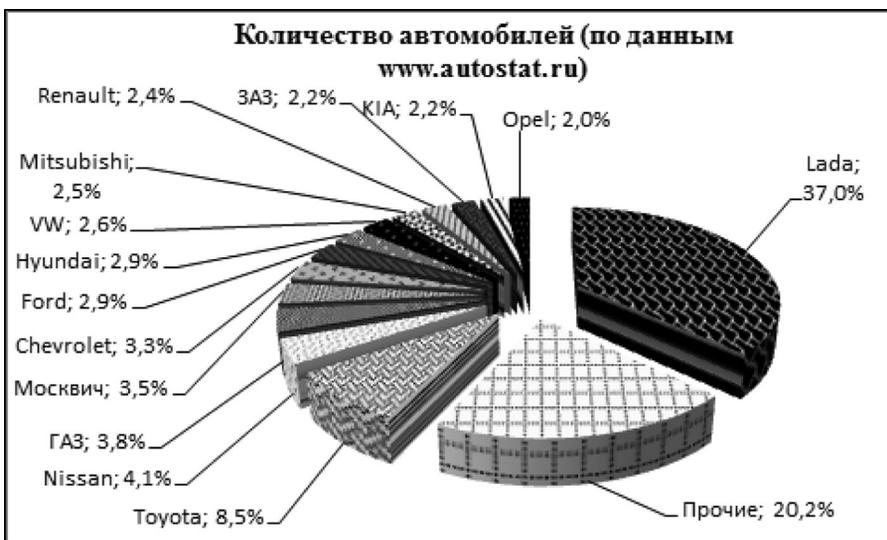


Рис. 3. Парк легковых автомобилей России по брендам 01.01.2013 по данным ООО «Автомобильная статистика», www.autostat.ru

По состоянию на 01.01.2013 почти половина всего автомобильного парка страны старше 10 лет (49,9%), кроме того, почти половина парка (46,5%) – автомобили отечественного производства.

С учетом вышесказанного представляется возможным предположить, что доля отечественных автомобилей старше 10 лет, как основных потребителей программы утилизации достаточно высока. Таким образом, в случае принятия решения о повторном применении программы, ее эффективность возможно было бы оценить как достаточно высокую.

Осенью 2012 года был введен утилизационный сбор на автомобили иностранного производства. Однако до сих пор не в полной мере организован процесс утилизации автомобилей, а спрос на иномарки особых изменений не претерпел.

Общая ситуация в отрасли остается по-прежнему напряженной, в связи с чем представляется возможным отметить неполноту данных мер, а также некоторое недоверие со стороны потребителей. Спрос на автомобили иностранного производства в сопоставимых ценовых категориях по-прежнему превышает спрос на отечественные модели.

Также необходимо учитывать, что проблемы производителя не должны всецело решаться за счет потребителя и за счет ограничения его возможностей. Важно помнить, что аварийность на российских дорогах растет с каждым годом. В то время как во всем мире правительства борются с этой проблемой путем повышения норм безопасности, в Российской Федерации стремятся стимулировать покупку менее надежных и безопасных автомо-

билей, по сравнению с иностранными аналогами.

Полагаем, производителям необходимо минимизировать издержки и оптимизировать производственный процесс с целью снижения цен с целью повышения конкурентоспособности продукции. В конце концов, в данном сегменте дизайн не всегда имеет решающее значение, а мощность в условиях пробок не так важна. Однако данные меры не должны влиять на надежность и безопасность автомобилей.

Проанализировав наблюдающуюся в последнее десятилетие тенденцию развёртывания на территории РФ сборочных автомобильных производств, представляется возможным сделать вывод, что наиболее распространенной стратегией со стороны иностранных производителей является создание заводов на основе существующих производств. Отказавшись от самостоятельного создания продукции, существует вероятность следующих основных вариантов развития ситуации:

- использование существующих производственных мощностей иностранными производителями и крупноузловой сборкой автомобилей;
- постепенное разрушение существующих заводов.

На наш взгляд, в вероятность восстановления самостоятельного создания автомобилей крайне низка: в первом случае возможно лишь повышать степень вовлеченности в процесс со стороны отечественных производителей запчастей и комплектующих, во втором случае необходимо восстанавливать автомобилестроение с нуля.

С учетом запуска сборочных производств автомобилей иностранного производства на территории России, вступления России во Всемирную Торговую Организацию, а также достаточно быстрого развития китайской автомобильной промышленности, предлагающей недорогую продукцию сопоставимого на данный момент качества с отечественными автомобилями, целесообразно обратить внимание на необходимость осуществления полноценных мероприятий по поддержке промышленности, как со стороны государства, так и, что крайне важно, со стороны самого производителя.

Таким образом, в случае отказа от поддержки отечественного автомобилестроения, в итоге существует вероятность того, что данная отрасль промышленности России будет все-

цело зависит от иностранных производителей, что также повлияет на все смежные отрасли, такие как металлургическая, химическая, электротехническая, легкая и многие другие отрасли российской экономики.

5. Основные принципы создания и внедрения новых антикризисных программ

Создание любой программы, определение любой цели любого проекта, в том числе и антикризисных мероприятий должно определяться критериями «S.M.A.R.T.» [6], где:

«S» – Specific, то есть мера должна быть максимально конкретной,

«M» – Measurable – мера должна быть измеримой,

«A» – Achievable – мера должна быть достижимой,

«R» – Relevant – актуальной,

«T» – Time-Bound – ограниченной во времени.

С учетом вышесказанного представляется возможным предложить основные принципы и требования к создаваемым государством антикризисным программам в отрасли автомобилестроения. Мы разработали ряд принципов, позволяющих, на наш взгляд, повысить эффективность формирования антикризисных мер.

1. Четкость и измеримость целей и планируемых результатов, в том числе промежуточных;

2. Достижимость. Планируемые результаты должны быть максимально обоснованы и реализуемы;

3. Возможность контроля;

4. Наличие промежуточных контрольных точек, позволяющих оценить соответствие хода реализации мероприятий запланированному сценарию. Наличие обратной связи и параметров, позволяющих оценивать эффективность применяемых мер;

5. Существенность планируемых результатов. Результат выполнения мероприятий должен превышать затраченные на их реализацию средств;

6. Учет всех возможных факторов и ограничений, фактически и потенциально влияющих на отрасль и основные процессы;

7. Гибкость при необходимости внесения изменений в соответствии с меняющимися условиями;

8. Взаимосвязь с основной стратегией развития и применяемыми в ее рамках мерами;

9. Наличие ответственных лиц со стороны государства и объекта, по отношению к которому применяется мера.

При соблюдении данных условий представляется возможным с большей вероятностью добиться поставленных целей.

Стоит отметить, что в условиях кризиса важнейшую роль играют качество и эффективность антикризисного менеджмента со стороны самих предприятий. В условиях развития существующих и открытия новых отверточных сборочных предприятий, осуществляющих выпуск автомобилей иностранных марок на территории России, для отечественных производителей важно удержать и, по возможности, увеличить долю отечественной продукции на рынке. Для достижения данной цели необходимо повысить качество продукции, расширить и обновить ее ассортимент, изменить сложившийся у потребителей негативный образ продукции, что может быть достигнуто в результате повышения эффективности управленческих решений, оптимизации производственного процесса, повышения квалификации и ответственности персонала.

В сложившихся условиях особое значение принимает правильный выбор стратегии развития и минимизации негативного влияния общей экономической обстановки. В связи с этим крайне важно выявить основные факторы, влияющие на функционирование отрасли, среди которых:

– конкуренция (требуется внедрение инновационных технологий, оптимизация процессов производства и управления, повышение квалификации управленческого и производственного персонала);

– потребительские предпочтения и спрос на продукцию (требуются маркетинговые исследования, акции по продвижению продукции, управление качеством, работа над имиджем производителя и продукции);

– экономическая ситуация в отрасли и стране в целом (инновации, оптимизация процесса производства, управление запасами, налаживание взаимодействия с контрагентами);

– ситуация в банковском секторе в целом и автокредитовании в частности;

– последствия вступления страны во Всемирную Торговую Организацию (требуется учитывать интересы внутренних производителей);

– качество дорог, стоимость топлива и общее наличие дорожной инфраструктуры.

6. Заключение

Мы полагаем, что одной из причин недостаточной эффективности применяемых государством программ поддержки отрасли является неэффективный менеджмент производителей, который выражается, в том числе и в неэффективном использовании ресурсов, недостаточности мер, направленных на повышение качества.

С другой стороны, причиной неэффективности мер является неправильная политика предоставляемых льгот, несмотря на то, что необходимо учитывать градообразующую роль автомобилестроительных заводов, а, следовательно, и социальный фактор.

В настоящее время многие автомобилестроительные заводы перешли на «крупно узловую» сборку автомобилей иностранного производства. Необходимо повышать роль в процессе производства отечественных производителей комплектующих, увеличивая их долю. Необходимо изменять сборочный характер производства на производственный, подразумевающий использование запчастей и комплектующих российского производства. Данные меры приведут к росту квалификации персонала, разработке новых технологий, что благотворно повлияет на общее состояние автомобилестроительной отрасли страны.

В рамках рассмотрения антикризисных программ необходимо отметить человеческий фактор: в связи с повышенным риском каждое управленческое решение должно быть оценено и взвешено максимально полно.

Таким образом, необходимо повышать эффективность управления рисками несвоевременных и некачественных управленческих решений, повышать эффективность использования ресурсов, минимизировать издержки, внедрять инновации, создавать новые конкурентные преимущества, стратегии продвижения продукции на рынок к конечному покупателю. Для этого следует повысить ответственность руководящего состава, увеличить мотивацию персонала, сократить период времени, проходящий от разработки модели до ее выпуска на рынок, а также увеличить ассортимент.

Важно сформировать и постоянно обновлять в соответствии с изменениями ситуации системы обратной связи и критерии оценки эффективности использования производителями принимаемых государством мероприятий, направленных на поддержку отрасли.

С учетом вышеперечисленного можно сделать заключение, что кризис в какой-либо отрасли промышленности может быть преодолен только при следующих условиях: усовершенствования существующих и создания новых антикризисных программ, развития сотрудничества с иностранными компаниями в целях получения опыта и обмена технологиями, снижения себестоимости продукции путем внедрения инноваций, снятия с конвейера морально устаревших моделей одновременно с их заменой современными моделями. Также необходимо проводить программы повышения квалификации работников отрасли, в частности, управленческого звена в целях повышения эффективности управления и снижения рисков, связанных с неквалифицированным

управлением и некорректными управленческими решениями.

Литература

1. Д.Медведев: Правительство продолжит поддерживать автомобилестроение // [www.rbc.ru](http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20130409165844.shtml). <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20130409165844.shtml>
2. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>
3. Итоги переписи населения РФ 2010 года. URL: <http://www.perepis-2010.ru/>
4. Динамика выдачи автокредитов в России в 2007-2011 гг. // www.autostat.ru: ООО «Автомобильная статистика» – 2005-2011. URL: <http://www.autostat.ru/news/view/8715>.
5. Характеристика Самарской области // «МЧС России 2012»: www.63.mchs.gov.ru. URL: http://63.mchs.gov.ru/gu/?SECTION_ID=158.
6. George T. Doran: Management Review by George T. Doran. There's a S.M.A.R.T. way to write management's goals and objectives // Management

Review. – Volume 70, Issue 11(AMA FORUM). – P. 35-36.

References

1. D.Medvedev: Government will support automotive industry // [www.rbc.ru](http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20130409165844.shtml). <http://www.rbc.ru/rbcfreenews/20130409165844.shtml>
2. Strategy of Russian automotive industry development for the period up to 2020. URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>
3. Results of population census of Russia in 2010. URL: <http://www.perepis-2010.ru/>
4. Dynamics of car loans granting in Russia in 2007-2011. // [Www.autostat.ru](http://www.autostat.ru): LLC «Car stats» – 2005-2011. URL: <http://www.autostat.ru/news/view/8715>.
5. Characteristics of the Samara region / «Russian Emergencies Ministry in 2012»: www.63.mchs.gov.ru. URL: http://63.mchs.gov.ru/gu/?SECTION_ID=158.
6. George T. Doran: Management Review by George T. Doran. There's a S.M.A.R.T. way to write management's goals and objectives // Management Review. – Volume 70, Issue 11(AMA FORUM). – P. 35-36.