

М. А. Шушкин

РАЗВИТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НА ОСНОВЕ СТРАТЕГИЙ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА

Ключевые слова: стратегия, стратегические альтернативы, автомобилестроительная промышленность.

Рассматривается важная экономическая проблема – развитие предприятий автомобилестроения на основе стратегий индустриального партнерства. Даются ответы на следующие вопросы: какие стратегические вызовы ожидают отечественный автопром? Какие существуют альтернативные сценарии развития российского автопрома в условиях вступления России в ВТО?

Keywords: strategy, strategic alternatives, automotive industry.

Urgent for economical problem of development Russia auto industry. Therefore to investigate the development prospects following paper is based on three research questions: What strategic challenges the domestic automotive industry could expect? What are the alternative scenarios for the Russian car industry since Russia's WTO accession?

Реформирование промышленного сектора экономики России в последние годы сопровождалось такими явлениями, как падение объемов производства, утрата многих высоких технологий, деиндустриализация ряда отраслей, что с издержками приватизации привело к возникновению проблем организационно-управленческого характера, связанных со стратегическим развитием предприятий. К такого рода проблемам следует отнести необходимость создания на качественно ином теоретико-методологическом уровне подходов к стратегическому управлению предприятий тех отраслей, которые являются определяющими для дальнейшего социально-экономического развития страны [2]. Данное положение в полной мере относится и к предприятиям автомобилестроительной отрасли, поскольку последняя была и остается одной из самых важных структурообразующих отраслей экономики России.

Российское автомобилестроение неуклонно, начиная с 90 – х годов XX века теряет свои рыночные позиции. К основным проблемам, обуславливающих такую деградацию следует отнести: изношенность производственно-технологических баз, нехватка современных технологий, неразвитость собственного инжиниринга и недостаточность масштабов производства для увеличения уровня локализации [3].

В этой ситуации многие российские предприятия в качестве основной стратегической альтернативы своего развития выбрали путь сотрудничества с международными стратегическими альянсами. В капитал АвтоВАЗа вошел альянс «Renault – Nissan», а на производства Группы компаний ГАЗ реализован проект контрактного производства автомобилей Skoda. Российская компания Sollers создает совместные предприятия с корпорацией Ford. КАМАЗ осуществляет технологическое сотрудничество с Daimler. Достаточно эффективно функционирует автомобилестроительный кластер на территории Калужской области, в котором осуществляют производственную деятельность компании

Volkswagen, Volvo Trucks, Renault Trucks, Peugeot – Citroen, Mitsubishi [1].

В то же время зарубежными стратегическими партнерами предлагаются такие стратегии для российских автопроизводств, которые определяют их роль лишь как сборочных производств для национального рынка из автокомпонентов, произведенных зарубежом. В результате такие стратегии не предполагают развитие собственных технологических разработок и построения производственно-инновационных сетей с поставщиками автокомпонентов.

В этих условиях необходимо использование таких стратегических альтернатив для отечественных автомобилестроительных предприятий, которые на основе стратегического индустриального партнерства с мировыми лидерами отрасли направлены не только на сохранение производственных мощностей и рабочих мест в отрасли, но и на формирование долгосрочных конкурентных преимуществ. В связи с этим в настоящее время отечественной экономической науке предстоит найти ответы на такие вопросы: как обеспечить национальные экономические интересы при интеграции производственной деятельности отечественных автомобилестроительных предприятий с мировыми лидерами отрасли; каким образом обеспечить трансфер новых конкурентоспособных технологий в российский автопром; как эффективно модернизировать и создать новые конкурентоспособные производства автокомпонентов.

Под индустриальным партнерством целесообразно понимать различные формы сотрудничества автопроизводителей, поставщиков компонентов, независимых инновационных центров и других участников автомобилестроительной отрасли в области разработки, инвестиций и производства продукции. Таким образом, индустриальное партнерство целесообразно рассматривать как особый вид управления на предприятии, направленный на целеполагание, организацию, стимулирование, контроль и

координацию различных форм технологического и производственного сотрудничества с другими компаниями отрасли (стратегические альянсы, промышленные кластеры, совместные предприятия).

Основная цель индустриального партнерства – повышение конкурентоспособности его участников за счет обмена производственными технологиями и достижение на этой основе эффекта синергии. Эффект синергии возникает в результате снижения производственных издержек и затрат на разработку новой продукции и внедрения их в производство.

Таким образом, индустриальное партнерство представляет собой систему отношений состоящей из трех подсистем, в каждой из которых реализуется соответствующий организационно – экономический механизм (рис. 1).

В качестве объекта управления при реализации индустриального партнерства на

предприятии целесообразно рассматривать подсистемы системы отношений, возникающие при реализации проектов инновационного – производственного партнерства и соответствующие организационно – экономические механизмы:

- механизм индустриального партнерства при создании новых товаров;
- механизм индустриального партнерства при производстве продукции;
- механизм индустриального партнерства в инвестиционном процессе в отрасли.

Таким образом, участниками индустриального партнерства являются: компании автопроизводители, поставщики автокомпонентов, подрядчики по производству автомобилей, специализированные университеты, финансовые организации и банки, независимые центры исследования и разработки, органы государственной власти, осуществляющие регулирование в отрасли.

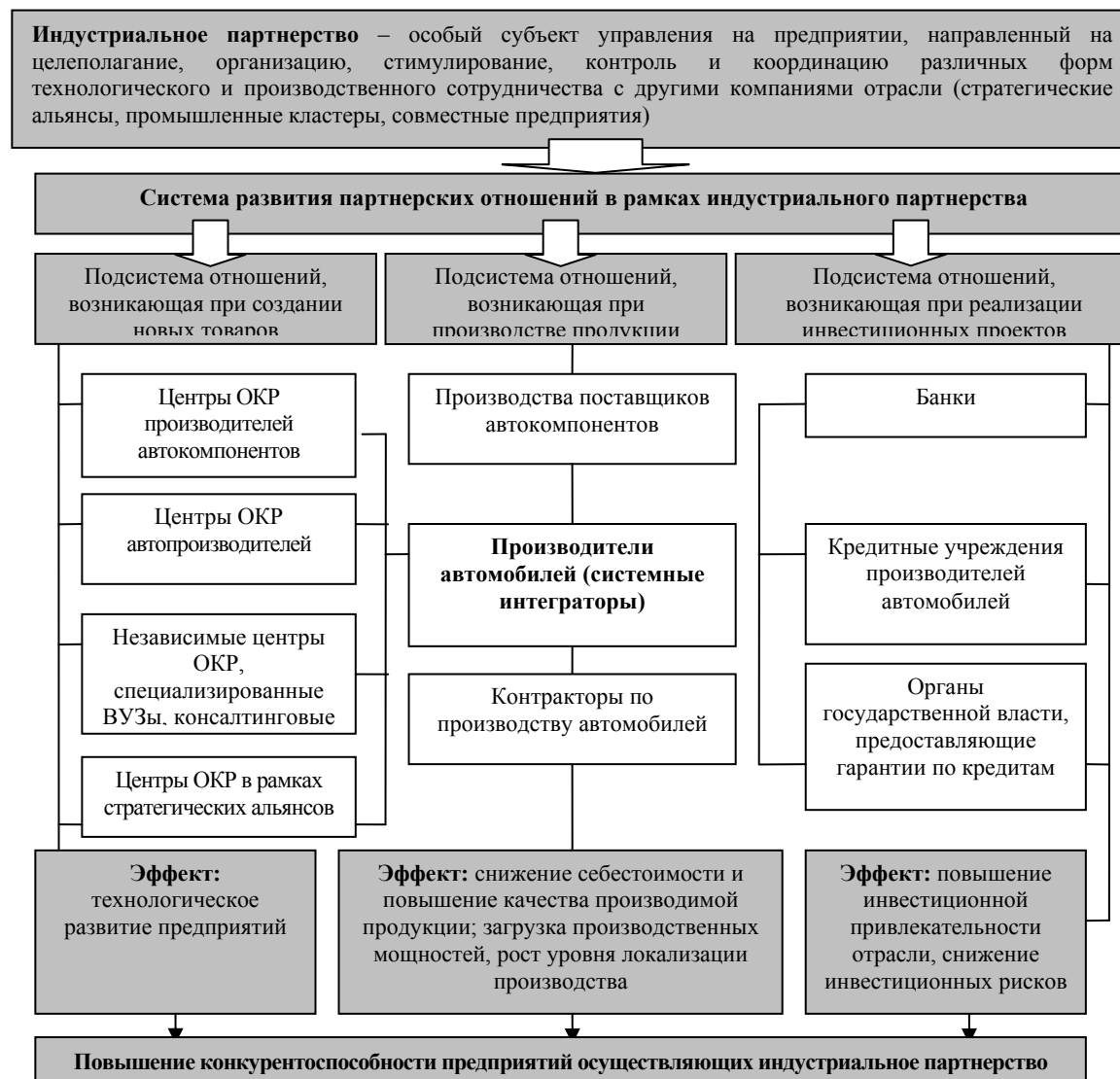


Рис. 1 - Система отношений, возникающая в рамках индустриального партнерства в автомобилестроительной промышленности

Основная идея концепции развития предприятий на основе стратегии индустриального партнерства заключается в целесообразности использования таких стратегических альтернатив, которые направлены на преодоление технологического отставания автопроизводителей на основе импорта технологий в краткосрочной перспективе и обеспечения долгосрочных конкурентных преимуществ за счет создания инновационно – производственных сетей компаний с целью совместной разработки и производства новых конкурентоспособных автомобильных технологических платформ.

В связи с этим представляется возможным выделить:

- стратегическую альтернативу низшего уровня, которая основана исключительно на импорте устаревших технологий от мировых лидеров отрасли в отечественные предприятия (стратегии контрактора, сателлита, имитирования, приобретения лицензий);

- стратегическую альтернативу высшего уровня, которая подразумевает комбинирование импорта и экспорта технологий на уровне предприятия (лицензирование, дирижирование, интегрирование, кооперирование).

Развития предприятий автомобилестроительной промышленности в рамках предлагаемой концепции подразумевает три этапа:

- 1) преодоление технологического отставания на основе заимствования новых

конкурентоспособных технологий у мировых лидеров отрасли;

- 2) импортозамещение за счет обеспечения конкурентных преимуществ отечественных автомобилестроителей на российском защищенном рынке и развития собственного технологического и производственного потенциалов;

- 3) выход на международные рынки за счет реализации накопленного производственного и технологического потенциалов отечественных автомобилестроительных предприятий.

Учитывая экономическую и социальную значимость автомобилестроительной отрасли России, а также ее интеграцию с оборонно–промышленным комплексом страны, реализация предложенной концепции, является задачей имеющей важное значение для экономики страны.

Литература

1. Положение Минэкономразвития России от 01 июня 2011 г. «О реализации режима «промышленной сборки» моторных транспортных средств». http://www.economy.gov.ru/minec/about/structure/deposobczone/doc20110601_05.
2. Рут С. Обзор рынка новых легковых автомобилей в России и перспективы его развития, 2012 г. http://www.pwc.ru/en_RU/ru/automotive/assets/automotive-review-2011.pdf.
3. Хосака Ф. Анализ предпосылок роста рынка автокомпонентов и возможностей для развития производства в России, 2007 г. // <http://www.strategy.ru/conferences/59/>