

Елсуков М. Ю., Фомин И. Ф.

Кластерная политика на новом этапе развития автомобилестроения

Елсуков Михаил Юрьевич

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
 Доцент кафедры экономики и финансов
 Кандидат географических наук, доцент
 elsukov@szags.ru

Фомин Илья Федорович

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
 Аспирант факультета экономики и финансов
 u108@bk.ru

РЕФЕРАТ

В статье представлена характеристика особенностей развития отрасли автомобилестроения в условиях санкционного давления на экономику России. Обоснована необходимость совершенствования документов стратегического планирования развития отрасли. Анализируются возможности использования новых методов государственного регулирования отрасли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

автомобильная промышленность, санкции, объемы производства, концерн, автокомпоненты, региональный отраслевой кластер

Elsukov M. Y., Fomin I. F.

Cluster Policy at a New Stage Development the Automotive Industry

Elsukov Mikhail Yurievich

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
 Associate Professor of the Chair of Economy and Finance
 PhD in Geography, Associate Professor
 elsukov@szags.ru

Fomin Ilya Fedorovich

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
 Graduate student of the faculty of economics and finance
 u108@bk.ru

ABSTRACT

The article presents characteristic evolution of the automotive industry Russian economy in the period of sanctions. The author considers the improvement of the strategic planning documents for progress in the development is very necessary. The author explored of possibilities using new methods of state regulation of the industry.

KEYWORDS

automotive industry, sanctions, production volumes, concern, components, regional industry cluster

За годы рыночных реформ российское автомобилестроение существенно преобразилось. В течение последнего десятилетия, преодолев последствия кризиса 2008 г., объем производства легковых автомобилей в России превысил рекордные

показатели советского периода (1,332 млн шт. в 1985 г.¹) и в 2012 г. составил 1,964 млн шт. [3]. Развитие отрасли происходило в условиях жесткой конкурентной борьбы на мировом рынке, преодоления негативных последствий «шоковой терапии» реформ 1990-х годов, кризисов 1998 и 2008 гг., адаптации к требованиям, возникшим в связи со вступлением России в ВТО.

Все это время политика органов государственной власти была последовательно ориентирована на интеграцию российской экономики в мировое хозяйство, выстраивание взаимовыгодных партнерских взаимоотношений с крупными зарубежными производителями продукции, рост локализации производства и внедрение на российских предприятиях современных технологий [4]. Важно отметить произошедшие при этом изменения характера взаимодействия предприятий отрасли. Если в советский период совместная работа предприятий выстраивалась в рамках вертикально интегрированной модели, удобной для административно-плановой экономики, то в настоящее время она соответствует принципам производственно-технологической кооперации, которые приняты в странах-лидерах мирового автомобилестроения².

Эти сложные и масштабные преобразования проходили постепенно, но последовательно. На начальном этапе государственная политика была ориентирована на привлечение зарубежных инвесторов, была связана с предоставлением разнообразных льгот при строительстве автосборочных предприятий в России. Заработанное в этот период доверие у бизнеса постепенно конвертировалось в изменения условий работы зарубежных партнеров, был произведен переход от режима крупноузловой сборки (SKD) к режиму, который предусматривает сборку автомобилей из полностью разобранных машинокомплектов (CKD). Нацеленность на привлечение современных технологий предопределила последующие шаги государственной политики, которые связаны с повышением требований к уровню локализации производства в России, внедрением режима промышленной сборки, развитием отношений с ведущими мировыми альянсами автомобилестроителей [4].

В 2014 г. как реакция на воссоединение России и Республики Крым и другие события, в том числе на Украине, против Российской Федерации были введены санкции со стороны США и ряда союзников этой страны. Санкции предусматривают меры политического, финансово-экономического и гуманитарного характера, в том числе: ограничение въезда политикам и предпринимателям на территорию США и их союзников; замораживание зарубежных активов отдельных предприятий; введение торговых ограничений на экспорт и импорт товаров и технологий; запрет финансирования, выдачи кредитов и приобретения долей в определенных проектах, реализуемых в России; запрет финансирования крупных инфраструктурных проектов в сфере телекоммуникаций, транспорта, энергетики; ограничение контактов России с международными организациями; запрет на сотрудничество с крупными финансовыми организациями.

Санкции нанесли ущерб развитию экономики России в целом и автомобилестроению, в частности. Под воздействием запретов, предусмотренных санкциями, некоторые зарубежные компании вынуждены были приостановить работу, а подчас и отказаться от своих проектов в России. Динамика развития автомобилестроения

¹ Автомобильная промышленность СССР / Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильная промышленность СССР](https://ru.wikipedia.org/wiki/Автомобильная_промышленность_СССР) (дата обращения: 01.04.2016).

² Становление рынка автокомпонентов в России: Российская автомобильная отрасль. Информационная база Price water house Coopers по производителям автокомпонентов, 2008 / Price water house Coopers [Электронный ресурс]. URL: http://www.pwc.ru/ru_RU/ru/automotive/assets/pwc_automotive_component_suppliers_database_rus.pdf (дата обращения: 01.04.2016).

приобрела негативный характер, и в 2015 г., по данным Росстата, объем производства легковых автомобилей составил 1,2 млн шт.¹

Снижение объемов производства автомобилей произошло из-за сокращения объемов продаж в России. Под влиянием санкций экономика России оказалась в условиях ограниченного доступа к дешевым кредитным ресурсам, сокращения объемов иностранных инвестиций. Неблагоприятная динамика цен на нефть последних лет не позволила, как это наблюдалось в предшествующие годы, использовать дополнительные финансовые ресурсы в решении возникающих проблем. С целью обеспечения макроэкономической стабильности, сохранения профицита счета текущих операций, Центральный банк России в ноябре 2014 г. перешел от политики валютного коридора к плавающему курсу рубля. Последовавшие девальвация национальной валюты и рост инфляции негативно сказались на объеме реальных располагаемых доходов населения. Таким образом, снижение покупательной способности населения и, как следствие, сокращение объемов реализуемой продукции на отечественном рынке явились, по мнению авторов, основной причиной сокращения объемов производства автомобилестроения в России.

По данным исследований, проведенных авторитетным изданием АвтоРевю, в 2015 г. в России было выпущено 1 215 475 легковых автомобилей², а это только 61,9% от уровня 2012 г.³ Собранные авторами этих исследований информация, несмотря на то, что ряд предприятий отказались предоставить официальную статистику, позволяют сформировать общие представления о динамике развития автомобилестроения последних лет (табл. 1).

Объем выпуска автомобилей в 2015 г. составил лишь 32,7% от плановых мощностей предприятий, тогда как еще в 2012 г. он был на уровне 57,5%, и предприятия планировали увеличивать объемы производства. Из 22 предприятий автомобилестроения только завод Hyundai в Санкт-Петербурге в 2015 г. сохранил объемы производства в рамках запланированных мощностей, допустив незначительное снижение от этого уровня (99,7%). В сравнении с 2014 г. все предприятия пошли на сокращение объемов, за исключением Ford Sollers в г. Набережные Челны и ЧеченАвто в г. Аргун. Но в первом случае это связано с динамикой начального этапа запуска нового производства при существенном отклонении от плановых мощностей предприятия (8,7%), а во втором случае с крайне незначительными объемами производства в масштабах российского автомобилестроения — 2822 автомобиля в 2015 г. и 82 автомобиля в 2014 г.

Современное состояние и будущее легкового автомобилестроения в России прямо связано с перспективами развития сотрудничества с зарубежными партнерами. Так, из 1,2 млн автомобилей, выпущенных в 2015 г., 905 тыс. автомобилей (74,5%) — это иномарки, из которых 785 тыс. (86,7%) выпущено по полному циклу производства⁴.

Зарубежные компании сохраняют статистику плановых мощностей производства на предприятиях, размещенных в России, продолжают видеть перспективы россий-

¹ О промышленном производстве в 2015 году / Росстат. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d06/7.htm (дата обращения: 01.09.2016).

² Владимирский И. Все автозаводы на карте СНГ: чем живет автопром России и ближнего зарубежья? / АвтоРевю. 2016. № 6. [Электронный ресурс]. URL: <https://autoreview.ru/articles/statistika/serpnaya-reakciya> (дата обращения: 01.09.2016).

³ Добровольский В., Владимирский И. Во всем мире в прошлом году было выпущено более 81 млн легковых автомобилей — на 6% больше, чем годом ранее / АвтоРевю. 2013. № 5, [Электронный ресурс]. URL: <https://autoreview.ru/articles/statistika/effekt-promsborki> (дата обращения: 01.09.2016).

⁴ Владимирский И. Все автозаводы на карте СНГ: чем живет автопром России и ближнего зарубежья?

Динамика объемов производства легковых автомобилей в России 2012–2015 гг.¹

Название компании	Местоположение	Плановая мощность в 2015 г., шт. в год	Объем выпуска в 2015 г., шт./% загрузки	Объем выпуска в 2014 г., шт./% загрузки	Объем выпуска и загрузка плановой мощности в 2012 г. шт./% загрузки	Марки автомобилей, 2015 г.
1	2	3	4	5	6	7
РОССИЯ		3 714 000	1 215 475/ 32,7	1 695 537/ 45,6	1 964 958/ 57,5	
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Hyundai	Санкт-Петербург	230 000	229 500/ 99,7	237 000/ 103,0*	224 420/ 102,0	Hyundai, Kia
Toyota	Санкт-Петербург	50 000	32 882/ 65,8	36 612/ 73,2	28 441/ 56,9	Toyota
Nissan	Санкт-Петербург	100 000	33 600/ 33,6	50 300/ 50,3*	43 000/ 86,0	Nissan
General Motors	Санкт-Петербург	108 000	11 718/ 10,8	36 708/ 34,0	85 000/ 86,7	Chevrolet**, Opel**, Cadillac**
Автотор	Калининград	300 000	91 673/ 30,6	181 704/ 60,6	249 635/ 83,2	BMW, Kia, Hyundai, Chevrolet**, Opel**, Cadillac**
СП Ford Sollers	Всеволожск	125 000	14 988/ 12,0	27 281/ 21,8	107 724/ 86,2	Ford
		913 000	414 361/ 45,4	569 605/ 62,4	738 220/ 87,6	
ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Ford Sollers	Набережные Челны	115 000	10 000/ 8,7*	2463/ 2,1	0/ –	Ford
Ford Sollers	Елабуга	65 000***	10 300/ 15,8*	19 712/ 30,3	7199/ 8,5	Ford
СП GM-АвтоВАЗ	Тольятти	98 000	34 218/ 34,9	45 067/ 46,0	62 981/ 64,3	Chevrolet
АвтоВАЗ	Тольятти	1 075 000	356 602/ 33,2	445 392/ 41,4	552 499/ 61,4****	Лада, Nissan, Renault, Datsun

¹ Там же; Добровольский В., Владимирский И. Во всем мире в прошлом году было выпущено более 81 млн легковых автомобилей — на 6% больше, чем годом ранее.

Окончание табл. 1

1	2	3	4	5	6	7
УАЗ	Ульяновск	99 000***	27 793/ 28,1	28 000/ 28,3*	36 500/ 30,4	УАЗ
Лада Ижевск	Ижевск	230000	72 884/ 31,7	74 607/ 32,4	46 634/ 21,2	Лада, Nissan
ГАЗ	Нижний Новгород	160000	41 691/ 26,0	74 878/ 46,8	6100/ 3,9	Volkswagen, Skoda, Chevrolet**
Супер- Авто	Тольятти	7000	564/ 8,0	883/ 12,6	7503/ —	Лада
		1 849 000	554 052/ 30,0	691 002/ 37,4	719 416/ 43,4	
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Renault	Москва	190 000	73 633/ 38,7	150 703/ 79,3	168 099/ 95,5	Renault, Nissan
Volkswagen	Калуга	225 000	96 824/ 43,0	127 825/ 56,8	174 061/ 87,0	Volkswagen, Skoda, Audi
РСМА	Калуга	125 000	25 733/ 20,6	46 147/ 36,9	39 921/ 31,9	Peugeot, Citroen, Mitsubishi
ИМС	Гжель	30 000	0/ 0,0	17 090/ 57,0	23 904/ 79,7	Great Wall
		570 000	196 190/ 34,4	341 765/ 60,0	405 985/ 76,5	
ЮЖНЫЙ и СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ОКРУГА						
Derways	Черкесск	100 000	16 227/ 16,2	25 597/ 25,6	46 646/ 46,6	Geely, Lifan, Chery, Brilliance, Hawtai, JAC**, Luxgen**
ЧеченАвто	Аргун	5000	2822/ 56,4	82/ 1,6	1070/ 10,7	Лада
TagAZ	Таганрог	180 000***	0/ 0,0	58/ 0,03	17 740/ 9,8	Tagaz**
		285000	19 049/ 6,7	25 737/ 9,0	65 456/ 22,6	
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Sollers	Владивосток	97 000	31 823/ 32,8	67 258/ 69,3	35 881/ 37,8	Mazda, SsangYong**, Toyota**
		97 000	31 823/ 32,8	67 258/ 69,3	35 881/ 37,8	

* ориентировочные данные

** производство прекращено

*** включая легкие коммерческие автомобили

**** включая автомобили ОАО ПСА «Бронто»

ского рынка, но в настоящее время заняли выжидательную позицию. Дальнейшие перспективы их работы зависят от политики, которая будет проводиться Правительством Российской Федерации. Содержание государственной политики развития автомобилестроения в России представлено в «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года». В этом документе сформулирована цель — максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения¹.

В 2012 г. Россия присоединилась к ВТО, и уже в 2013 г. параметры Стратегии оказалось необходимо откорректировать. Участие нашей страны в ВТО требует выполнения ряда требований, которые ограничивают возможности государственного регулирования отрасли, в том числе применительно к установлению размеров таможенных пошлин на импорт автомобильной техники, предоставления льгот и прямой финансовой поддержки. Уже в 2018 г. в России должен перестать действовать предусмотренный в Стратегии режим промышленной сборки. К этому времени должны быть сформированы условия развития автомобилестроения, не противоречащие требованиям ВТО и гарантирующие дальнейшее поступательное развитие отрасли.

В редакции Стратегии 2013 г. период 2018–2020 гг. рассматривается как этап, на котором предполагается обеспечить «конкурентоспособность российской автомобильной промышленности в условиях интеграции в мировой автомобильный рынок». Признается, что в 2018 г. возникнет необходимость пересмотра этого документа, в силу существенного изменения внешних условий развития отрасли. Но количественные показатели Стратегии в 2013 г. предусматривали производство 2,456 млн шт. легковых автомобилей в 2015 г. и 2,967 млн шт. в 2018 г.² Выполнение только 40,1% целевого ориентира, запланированного на 2015 г., свидетельствует о необходимости, не дожидаясь 2018 г., разработки новой редакции этого документа.

Как показывает опыт, залогом успеха в реализации государственной политики в условиях кризиса является взвешенное сочетание применяемых мер. Так, с одной стороны, органы власти должны обеспечить последовательность действий в достижении поставленных стратегических целей. А с другой стороны необходимо принятие мер своевременного оперативного реагирования, которые направлены не только на минимизацию последствий от действий негативных факторов, но и на извлечение максимального положительного результата от переформатирования рынка.

Причины текущего кризиса экономики России специфичны. Антироссийские санкции политически ангажированы, наносят экономический ущерб не только экономике России, но и тем странам, которые эти санкции ввели. Руководством нашей страны неоднократно было заявлено, что введение санкций является проблемой тех стран, которые их ввели. Российской Федерацией были применены меры, не имевшие аналогов в предшествующий период реформ. Так, были установлены некоторые ограничения деятельности в России для тех государств, которые приняли участие в санкционном давлении на экономику нашей страны³. Введение ответных санкций свидетельствует о твердости позиции Российской Федерации в защите своих интересов и последовательности проводимого политического курса. Вместе с тем ни

¹ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319 (ред. от 27.12.2013).

² Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319 (ред. от 27.12.2013).

³ О применении отдельных специальных экономических мер в целях обеспечения безопасности Российской Федерации. Указ Президента Российской Федерации от 06.08.2014 № 560.

Российская Федерация, ни представители зарубежного бизнеса не заинтересованы в дальнейшем развитии санкционного противостояния, а к уходу с интересного и перспективного российского рынка инвесторов подталкивает исключительно политический курс руководства США и ряда союзников этого государства.

Признавая временный характер санкций, введенных против Российской Федерации, и неизбежность их снятия, считаем актуальным вопрос разработки программы действий Правительства России по созданию комфортных условий для работы иностранных автопроизводителей в нашей стране, учитывая сокращение возможности оказания государственной поддержки, вызванной необходимостью выполнения требований, установленных договоренностями по вступлению России в ВТО.

По оценкам одной из крупнейших компаний в сфере анализа автомобильного рынка IHS Automotive, Россия по итогам 2015 г. занимает менее 2% мирового рынка продаж легковых автомобилей (табл. 2). По сравнению с уровнем 2012 г. в России наблюдается двукратное сокращение объемов продаж в 2015 г.

Таблица 2

Продажи легковых автомобилей в мире (по регионам), млн единиц*

Страна (регион)	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г. (прогноз)
Китай	19,1	21,4	23,1	24,4	25,7
США	14,5	15,6	16,5	17,5	18,0
Западная Европа	11,8	11,5	12,1	13,2	13,5
Индия	2,8	2,7	2,6	2,8	3,0
Россия	3,2	2,8	2,5	1,6	1,6
Мир в целом	79,5	82,8	86,3	87,6	89,8

*Мировой рынок легковых автомобилей в 2015–2016 годах / EREPORT.RU, 23.01.2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ereport.ru/articles/commod/auto.htm> (дата обращения: 01.09.2016).

Работа по восстановлению позиций России должна учитывать существующие тенденции на рынке автомобилестроения. А основной тенденцией, объясняющей поведение игроков, является постепенное сокращение количества участников рынка, по причине объединения автопроизводителей в различные концерны и альянсы. В настоящее время обеспечение поступательного развития автомобилестроителей, разработка ими новых моделей автомобилей для соответствия изменяющимся потребностям на рынке [4] требует сосредоточения значительного количества финансовых, научно-технических и организационных ресурсов. В этой связи формирование автомобильных концернов (альянсов) является устойчивой и долгосрочной тенденцией. Чем крупнее компания, тем более стабильно ее положение на рынке и выше конкурентные преимущества в сравнении с остальными игроками.

По итогам 2015 г. можно назвать несколько крупных автоконцернов (альянсов автомобилестроителей), контролирующих производство подавляющего количества марок автомобилей¹: Volkswagen AG, Toyota Motor Corporation, General Motors, Ford Motor Company, Hyundai-Kia Automotive Group, Daimler AG, BMW AG, Fiat-Chrysler, PSA Peugeot Citroen и др. Участие автоконцернов в работе российских предприятий представлено в табл. 3.

¹ Крупнейшие мировые автоконцерны / AutoPortal.pro, 14.05.2016 [Электронный ресурс] — URL: <https://autoportal.pro/blog-page/zapis/kрупnejshie-avtokontserny-i-ikh-marki-avtomobilej> (дата обращения 01.09.2016).

Участие автомобильных концернов (альянсов) в работе российских

Название компании	Местоположение	Год создания	Плановая мощность в 2015 г., шт. в год	Загрузка в 2015 г., %	Марки производимых автомобилей, 2015 г.
РОССИЯ			3714000	32,7	
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ					
Hyundai	Санкт-Петербург	2010	230 000	99,7	Hyundai, Kia
Toyota	Санкт-Петербург	2007	50 000	65,8	Toyota
Nissan	Санкт-Петербург	2009	100 000	33,6	Nissan
General Motors	Санкт-Петербург	2007	108 000	10,8	Chevrolet**, Opel**, Cadillac**
Автотор	Калининград	1997	300 000	30,6	BMW, Kia, Hyundai, Chevrolet**, Opel**, Cadillac**
СП Ford Sollers	Всеволожск	2002	125 000	12,0	Ford
			913 000	45,4	
ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕ					
Ford Sollers	Набережные Челны	1985	115 000	8,7*	Ford
Ford Sollers	Елабуга	1996	65 000***	15,8*	Ford
СП GM-АвтоВАЗ	Тольятти	2001	98 000	34,9	Chevrolet
АвтоВАЗ	Тольятти	1970	1 075 000	33,2	Лада, Nissan, Renault, Datsun
УАЗ	Ульяновск	1941	99 000***	28,1	УАЗ
Лада Ижевск	Ижевск	1965	230 000	31,7	Лада, Nissan
ГАЗ	Нижний Новгород	1932	160 000	26,0	Volkswagen, Skoda, Chevrolet**
Супер-Авто	Тольятти	1997	7000	8,0	Лада
			1849000	30,0	
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕ					
Renault	Москва	1998	190 000	38,7	Renault, Nissan
Volkswagen	Калуга	2007	225000	43,0	Volkswagen, Skoda, Audi
PCMA	Калуга	2010	125 000	20,6	Peugeot, Citroen / Mitsubishi
ИМС	Гжель	2007	30 000	0,0	Great Wall
			570 000	34,4	

Примечание: Крупнейшие мировые автоконцерны / AutoPortal.pro, 14.05.2016 [Электронный автомобиль] (дата обращения: 01.09.2016); *Владимирский И.* Все автозаводы на карте СНГ:

предприятий по производству легковых автомобилей в 2015 г.

Автомобильный концерн (альянс)	Марки автомобилей, подконтрольные концерну (альянсу) в 2015 г.
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	
Hyundai-Kia AG	Hyundai, Kia, Genesis
Toyota Motor Corporation	Subaru, Lexus, Daihatsu, Scion, Hino
Alliance Renault Nissan	Renault, Nissan, Dacia, Samsung, Lada, Infiniti
General Motors	Opel, Vauxhall, GMC, Holden, Buick, Cadillac, Daewoo Alpheon, Chevrolet
BMW AG / Hyundai-Kia AG	BMW, Mini, Rolls-Royce / Hyundai, Kia, Genesis
Ford / Sollers	Ford, Lincoln
ДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	
Ford / Sollers	Ford, Lincoln
Ford / Sollers	Ford, Lincoln
General Motors	Opel, Vauxhall, GMC, Holden, Buick, Cadillac, Daewoo Alpheon, Chevrolet
Alliance Renault Nissan	Renault, Nissan, Dacia, Samsung, Lada, Infiniti
Sollers	YAZ
Alliance Renault Nissan	Renault, Nissan, Dacia, Samsung, Lada, Infiniti
Volkswagen AG	Suzuki, Bugatti, Bentley, Audi, Seat, Porsche, Scania, Škoda
Alliance Renault Nissan	Renault, Nissan, Dacia, Samsung, Lada, Infiniti
ДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	
Alliance Renault Nissan	Renault, Nissan, Dacia, Samsung, Lada, Infiniti
Volkswagen AG	Suzuki, Bugatti, Bentley, Audi, Seat, Porsche, Scania, Škoda
PSA	Peugeot, Citroen / Mitsubishi
Great Wall	Great Wall

ресурс]. URL: <https://autoportal.pro/blog-page/zapis/krupnejshie-avtokontserny-i-ikh-marki-chem-zhivet-avtoprom-Rossii-i-blizhnego-zarubezja?>

Название компании	Местоположение	Год создания	Плановая мощность в 2015 г., шт. в год	Загрузка в 2015 г., %	Марки производимых автомобилей, 2015 г.
ЮЖНЫЙ и СЕВЕРО-КАВКАЗ					
Derways	Черкесск	2004	100 000	16,2	Geely, Lifan, Chery, Brilliance, Hawtai, JAC**, Luxgen**
ЧеченАвто	Аргун	2008	5000	56,4	Лада
ТагАЗ	Таганрог	1998	180 000***	0,0	Tagaz**
			285 000	6,7	
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ					
Sollers	Владивосток	2009	97 000	32,8	Mazda, SsangYong**, Toyota**
			97 000	32,8	ee

* ориентировочные данные

** производство прекращено

*** включая легкие коммерческие автомобили

Место на рынке автомобильные концерны (альянсы) занимают разное. По итогам первой половины 2016 г. самыми крупными автопроизводителями стали группа компаний Volkswagen AG, которая выпустила 5 268 000 за период январь-июнь 2016 г. и Toyota Motor Corporation, объем производства которой составил 5 033 177 автомобилей. Замыкает тройку лидеров по объемам производства General Motors¹.

Интеграционные процессы в мировом автомобилестроении развиваются неравномерно. Далеко не все автомобильные компании приобрели на рынке достаточную устойчивость, образуя или войдя в состав крупных автомобильных концернов (альянсов). Показателен пример концернов General Motors, Chrysler и Ford, крайне болезненно переживших мировой финансовый кризис 2008 г. Так, Chrysler и General Motors стали банкротами, а Ford избежал их участи, но лишился Land Rover, Volvo, Jaguar, Aston Martin, Mazda, Mercury². В последние годы наряду с компаниями, ставшими привычными для этого рынка (американскими и европейскими, японскими и корейскими), появляются новые игроки, такие как китайская Geely, которая приобрела шведскую Volvo, индийская Tata Motors, которая приобрела Land Rover и Jaguar³.

На фоне названных выше показателей рынок России выглядит более чем скромно. Вместе с тем потенциал восстановления объемов производства до уровня

¹ Крупнейший автопроизводитель в мире / Автомобильный журнал, 01.08.2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.avto-32.ru/news.php?id=1412> (дата обращения: 01.09.2016).

² Колодийчук А. Автобренды: кто кому принадлежит / ByCars.ru, 23.07.13 [Электронный ресурс]. URL: http://bycars.ru/journal/avtobrendi_kto-komu-prinadlezhit_804 (дата обращения: 01.09.2016).

³ Марки автомобилей. Кто кому принадлежит / Amaterasu Автомир, 24.07.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://supercoolpics.com/marki-avtomobilej-kto-komu-prinadlezhit/> (дата обращения: 01.09.2016).

Автомобильный концерн (альянс)	Марки автомобилей, подконтрольные концерну (альянсу) в 2015 г.
СКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ОКРУГА	
Geely	Geely, Volvo, Lifan, Chery, Brilliance
Alliance Renault Nissan	Renault, Nissan, Dacia, Samsung, Lada, Infiniti
—	—
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ	
Mazda / Sollers	Mazda

2012 г. составляет 750 тыс. автомобилей, а полная загрузка имеющихся мощностей российского автопрома превышает 3,5 млн автомобилей, что совпадает с целевыми показателями «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года»¹. И нельзя сказать, что эти характеристики рынка не представляют интереса для автомобилестроительных компаний.

По показателю созданных плановых производственных мощностей российского легкового автомобилестроения среди крупнейших автомобильных концернов мира более других представлен Alliance Renault Nissan, марки автомобилей которого выпускаются на предприятиях в Санкт-Петербурге, Москве, Тольятти, Ижевске и Аргуне. Альянс контролирует более чем 48% плановых мощностей. Весомое место альянса обусловлено, в том числе, его правами на марку Lada, столь популярную в нашей стране. Концерн Volkswagen AG на предприятиях в Нижнем Новгороде и Калуге располагает мощностями более 10% производства в России. Автомобильный концерн Ford совместно с российским Sollers разместил производства в Набережных Челнах, Елабуге и Всеволожске. Это более 8% плановых мощностей в России. После сокращения своего участия в работе завода, расположенного в Таганроге, Hyundai-Kia в 2015 г. обеспечил загрузку практически 100% производственных мощностей в Санкт-Петербурге. Это составило более 6% плановых мощностей легкового автомобилестроения в России. Марки автомобилей General Motors выпускаются на предприятиях Санкт-Петербурга и Тольятти, а ранее выпускались в Калининграде. В 2015 г. они составляли 5,5%. С показателями 3% от плановых производственных мощностей российского легкового автомобилестроения

¹ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319 (ред. от 27.12.2013).

и менее в нашей стране представлены французский PSA Peugeot Citroen (г. Калуга), китайские Geely (г. Черкесск) и Great Wall (г. Гжель), японские Mazda (г. Владивосток) и Toyota Motor Corporation (г. Санкт-Петербург).

Негативные тенденции на российском рынке автомобилестроения, проявившиеся в сокращении объемов производства легковых автомобилей в последние годы, являются, прежде всего, следствием внутренних проблем российской экономики. Повышение покупательной способности населения и создание не худших условий для развития производства в России в сравнении с другими странами станут в обозримом будущем основными факторами развития отечественного автомобилестроения.

Создание комфортных условий для развития автомобилестроения в условиях требований по присоединению России к ВТО не может быть обеспечено исключительно административными мерами государственного регулирования. Формирование искомых условий должно опираться на механизмы обеспечения равного доступа к ресурсам, роста конкурентоспособности выпускаемой продукции, саморегулирования рынка. Всем вышеназванным требованиям соответствует кластерный подход, который, на наш взгляд, должен быть заложен в основу государственной политики развития автомобилестроения в России на долгосрочную перспективу.

Основы кластерного подхода в решении вопросов экономического развития были заложены в работах М. Портера [6; 7]. Он рассматривает кластер как сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в соответствующих отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, торговых объединений) в определенных областях, конкурирующих, но вместе с тем и ведущих совместную работу [2]. Кластер рассматривается как объект государственного регулирования рыночной экономики. Деятельность органов государственной власти адресуется не в отношении отдельно взятых предприятий, а в отношении условий, в которых работают группы конкурирующих друг с другом производств.

Кластер рассматривается в работах многих зарубежных и российских ученых. Формирование кластеров фигурирует в документах стратегического планирования, разработанных, в том числе, и в нашей стране. Следует отметить крайне широкий разброс в толковании этого понятия. Каждый автор привносит в его понимание свое видение, исходя из анализа сложившейся ситуации на рынке, постановки проблемы научного исследования и решения вопросов государственного регулирования и управления.

В этой связи представляет интерес исследование Л. С. Маркова, в котором сопоставляются различные интерпретации этого понятия и соответствующих методологических подходов в современной науке [1]. Он обращает внимание на мнение Э. Бергмана и Э. Фезера [5] о разнообразии концепций, «питающих кластерную теорию»:

1. Внешние эффекты (External Economies), связанные с расширением бизнеса, выходящего на новые рынки. В этом случае кластеры формируются за счет крупных бизнес-структур, которые приходят на рынок путем слияний, поглощений, формирования альянсов и т. д.
2. Инновационное окружение (Innovation Environment), которое предполагает появление в пределах определенной территории знаний и технологий, распространение и совершенствование которых ведет к появлению предприятий и организаций, внедряющих эти знания и технологии на действующие в пределах кластера предприятия.
3. Конкуренция (кооперативная и межфирменная) является ключевой характеристикой, отличающей кластер от других форм территориальной организации, например таких, как территориальный производственный комплекс.

4. Зависимость от предшествующего пути развития (Path dependence). Развитие кластера, его текущие характеристики и особенности обусловлены предпосылками, сформировавшимися в предшествующий период развития экономики на определенной территории. Вместе с тем рыночные механизмы постепенно устраняют межрегиональное экономическое неравенство, путем внедрения более эффективных методов ведения хозяйства и регулирования экономики, которые постепенно формируют кластерную экономику [1].

Для практики управления в нашей стране такой подход пока является относительно новым. Далеко не все из указанных предпосылок оказали свое влияние на процессы формирования кластеров. Для нашей страны остается высокой роль государства, как в определении состава участников формирующихся кластеров, так и выстраивания отношений между ними. Развитие кластеров происходит при непосредственном участии государства в качестве гаранта исполнения обязательств, кредитора проектов. Эти особенности позволяют называть кластерами современные «группы взаимосвязанных компаний», только с учетом и принимая во внимание специфику развития российской экономики.

В соответствии с Методическими рекомендациями по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации, утвержденными Минэкономразвития РФ в 2008 г.¹, территориальный кластер — это объединение предприятий, поставщиков оборудования, комплектующих, специализированных производственных и сервисных услуг, научно-исследовательских и образовательных организаций, связанных отношениями территориальной близости и функциональной зависимости в сфере производства и реализации товаров и услуг. В рамках Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. развитие отраслевой кластерной структуры и политики рассматривается, главным образом, через призму создания льготных условий деятельности и оказания прямой государственной поддержки предприятиям, расположенным в пределах инновационных территориальных кластеров, особых экономических зон, центров кластерного развития, промышленных парков².

В соответствии с положениями Стратегии и Методических рекомендаций, в отличие от традиционного в науке понимания, недостаточным образом учитывается выполнение базового условия кластерной политики — создание конкурентной среды между предприятиями. Так, в указанных документах отсутствуют разделы, посвященные вопросам вхождения на рынок новых участников, требования по созданию и поддержанию конкуренции между ними. Отвечающие целям привлечения зарубежных инвесторов и становления автомобилестроения в России, а также потребностям преодоления кризиса 2008 г., Стратегия развития автомобилестроения и Методические рекомендации по реализации кластерной политики по своему содержанию не в полной мере соответствуют тем условиям, которые будут сформированы в нашей стране после выполнения всех требований, которые предписываются Российской Федерации, как к члену ВТО.

Задачи начального этапа по «формированию базы устойчивого долгосрочного инновационного развития автомобильной отрасли» можно считать выполненными. Российская Федерация располагает достаточным количеством участников развития рынка автомобилестроения для формирования конкурентной среды в регионах. Можно утверждать, что Стратегия развития автомобилестроения исчерпала залого-

¹ Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации, утверждены Министерством экономического развития Российской Федерации от 26.12.2008, № 20636-АК/Д19.

² Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319 (ред. от 27.12.2013).

женные в нее ресурсы государственного регулирования отрасли и требует существенной содержательной корректировки.

На наш взгляд, на территории России можно определить три региональных отраслевых кластера автомобилестроения, расположенных в пределах Северо-Западного федерального округа (Санкт-Петербург, Калининград, Ленинградская область и др.), Центрального (Москва, Калуга и др.) и Приволжского федеральных округов (Нижний Новгород, Самара и др.) [4]. Существует потенциал формирования региональных отраслевых кластеров в пределах Дальневосточного федерального округа (Приморский край), а также Южного и Северо-Кавказского федеральных округов (Таганрог, Черкесск, Аргун). Перспективы развития названных кластеров зависят от количества участников, работающих в пределах этих регионов, и динамики объемов производства.

Условие по количеству участников кластера связано с необходимостью создания и поддержания конкурентной среды между предприятиями, которые в составе кластера представляют различные автомобильные концерны (альянсы). Следует принять во внимание, что в нашей стране представлены многие, но еще не все участники глобального рынка автомобилестроения. Так, условия работы на российском рынке могут оказаться привлекательными для предприятий концерна Fiat-Chrysler, Daimler AG, BMW AG, ряда японских концернов. Очевидно, что на повестке дня стоит вопрос об уточнении перечня партнеров, развитие сотрудничества с контрагентами, более надежными и независимыми от политических санкций. В связи с этим Российской Федерацией предпринимаются шаги по развитию сотрудничества со странами БРИКС, Юго-Восточной Азии и др. Успехи китайской Geely, которая приобрела шведскую Volvo, индийской Tata Motors, которой принадлежат британские марки Land Rover и Jaguar¹, позволяют увидеть перспективы работы в этом направлении.

Условие по наращиванию объемов производства является необходимым в силу существующих ограничений по локализации предприятий и, как следствие — полноценного развития отрасли. Создание производств по выпуску комплектующих оказывается возможным только в случае их полноценной загрузки². В настоящее время объемы производства отдельных моделей автомобилей в России оказываются недостаточными, что явилось причиной невозможности выполнения требований по локализации предписанных условиями режима промышленной сборки в условиях кризиса, вызванного событиями 2014 г.³

Автомобилестроение способно внести свою лепту в решение узловых проблем экономического развития государства. Однако развитие отрасли не может рассматриваться в отрыве от общей динамики развития экономики страны. Повышение покупательной способности населения является проблемой макроэкономического регулирования и в настоящее время является основной для обеспечения развития не только автомобилестроения, но и экономики в целом. Субсидирование

¹ Крупнейшие мировые автоконцерны / AutoPortal.pro, 14.05.2016 [Электронный ресурс]. URL: <https://autoportal.pro/blog-page/zapis/krupnejshie-avtokontserny-i-ikh-marki-avtomobilej> (дата обращения: 01.09.2016).

² Обзор российской прессы 20 января 2010 года; Шевель О. Сорвали режим. Финанс., № 1, 18.01.2010. С. 28 / Министерство экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://docviewer.yandex.ru/?url=http%3A%2F%2Feconomy.gov.ru%2Fwps%2Fwcm%2Fconnect%2Fcc991d00411bb6fe8bf39bf4d7f47117%2Fccsrc201001200007.doc%3FMOD%3DAJPERES%26CACHEID%3Dcc991d00411bb6fe8bf39bf4d7f47117&name=csrc201001200007.doc%3FMOD%3DAJPERES%26CACHEID%3Dcc991d00411bb6fe8bf39bf4d7f47117&lang=ru&c=57b9e8b9226a> (дата обращения: 01.04.2016).

³ Чупров А. Наполовину русские: как иномарки спасаются локализацией / За Рулем, 21.08.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.zr.ru/content/articles/806712-napopolinu-russkie-kak-inomarki-spasayutsya-lokalizaciej/> (дата обращения: 01.09.2016).

процентных ставок по кредитам на приобретение автомобилей и поддержка экспорта продукции автомобилестроения позволяют на непродолжительное время поддержать отрасль, но не могут рассматриваться в качестве достаточных механизмов ее развития на стратегическую перспективу. Требования по участию нашей страны в ВТО задают жесткие рамки государственного регулирования, поэтому устранение внутренних барьеров развития, изыскание всех возможных ресурсов в регионах, образующих территориальную основу кластерной политики, являются, пожалуй, основными инструментами управления.

Совершенствование механизмов государственного регулирования отрасли требует постепенного перехода от отраслевой стратегии к региональным стратегиям развития. Поддержка автомобилестроителей может осуществляться по пути долевого приобретения активов, связанных с производством автокомпонентов. Пример сотрудничества российской Sollers и концерна Ford уже продемонстрировал возможности на уровне строительства автосборочных производств. Очевидно, что эта практика может быть распространена на предприятия по выпуску автокомпонентов, ориентирующиеся на рынок сбыта определенного территориального кластера.

Субъекты Российской Федерации могут также предложить автомобильным концернам принять участие в различных непрофильных для них активах, которые способны придать необходимую финансовую устойчивость российским подразделениям компаний. Недопущение непредвиденных организационных расходов, связанных с пересечением государственных границ, снижение транспортных издержек по поставке комплектующих, которые могут быть сформированы в пределах кластеров, в конечном итоге должны сформировать те условия, которые окажутся достаточно привлекательными для развития отрасли в нашей стране.

В настоящее время возникла необходимость разработки Стратегии кластерной политики Российской Федерации, в которой было бы учтено все разнообразие факторов развития региональных отраслевых кластеров. Этот документ должен прийти на смену Методическим рекомендациям по реализации кластерной политики 2008 г. Перечисленные механизмы, с учетом специфики и дополнительных возможностей, имеющихся на конкретной территории, требуют оформления в виде региональных стратегий развития отрасли автомобилестроения. Эти документы, разработанные в отношении регионов, входящих в формирующиеся отраслевые кластеры, способны придти на смену Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. Автомобилестроение способно выступить в качестве пилотной отрасли, на базе которой возможно рассмотреть методы управления, применимые для решения аналогичных проблем развития других отраслей промышленного производства.

Литература

1. Марков Л. С. Теоретико-методологические основы кластерного подхода / под ред. Н. И. Сулова; ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 2015.
2. Портер М. Э. Конкуренция. М. : Издательский дом Вильямс, 2005.
3. Промышленность России. 2014: сб. стат. / Росстат. М., 2014.
4. Фомин И. Ф. Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий // Управленческое консультирование. 2016. № 11. С. 186–197.
5. Bergman E.M., Feser E.J. Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications. Regional Research Institute, WVU., 1999.
6. Porter M.E. On Competition. Boston : Harvard Business School Press, 1998.
7. Porter M.E. The Competitive Advantage of Nations. New York : Free Press, 1990.

References

1. Markov L. S. *Theoretical and metodological bases of cluster approach* [Teoretiko-metodologicheskie osnovy klasternogo podkhoda] / under the editorship of N. I. Suslov; Institute of Economics and Industrial Engineering within the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. Novosibirsk, 2015. 300 p. (rus)
2. Porter M. E. *Competition* [Konkurentsia]. M. : Publishing house Williams [Izdatel'skii dom Vil'yams], 2005. 608 p. (rus)
3. *Industry of Russia. 2014* [Promyshlennost' Rossii. 2014]: statistics digest / Rosstat. M., 2014. 326 p. (rus)
4. Fomin I. F. *Opportunity of Development Russian Automobile Industry in Conditions of Instability Foreign-Economic Cooperation* [Perspektivy razvitiya avtomobilstroeniya Rossii v usloviyakh nestabil'nosti vneshneekonomicheskikh vzaimodeistvii] // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2016. № 11. P. 186–197. (rus)
5. Bergman E. M., Feser E. J. *Industrial and Regional Clusters: Concepts and Comparative Applications*. Regionl Research Institute, WVU., 1999.
6. Porter M. E. *On Competition*. Boston : Harvard Business School Press, 1998.
7. Porter M. E. *The Competitive Advantage of Nations*. New York : Free Press, 1990.