

Особенности развития автомобильных кластеров в России

Шляхов Д.А., аспирант, Государственный университет управления

Аннотация. В статье определяются направления и способы развития кластеров для обеспечения конкурентоспособности экономики региона и страны в целом. Исследуется состояние автомобильных кластеров в России, тенденции их развития и проблемы, через которые вынуждены проходить промышленные регионы страны.

Ключевые слова: конкурентоспособность, кластер, автомобильный кластер, структура кластера, кластерная политика.

Features of automobile clusters in Russia

Shlyakhov D.A., graduate student, State University of Management

Annotation. The article defines directions and ways of development of clusters for competitiveness of the region and the country's economy as a whole. We investigate the condition of automotive clusters in Russia, development trends and challenges, which have to pass through the industrial regions of the country.

Keywords: competitiveness, cluster, automotive cluster, the cluster structure, cluster policy.

В современной экономике значимость конкурентоспособности для существования компании, региона и страны в целом принимает все более важную роль. Для России данная проблема особенно актуальна, так как нарастающие процессы глобализации неизбежно ведут к необходимости усиления конкурентоспособности отраслей, как на внутреннем, так и внешних рынках. Формирование стратегий, в том числе политических, является ключом к преодолению кризиса и переформатированию экономики. Как показывает

мировая практика, опыт внедрения кластеров в регионы с развитой инфраструктурой положительно влияет на развитие отрасли и самого региона, а также на расширение производственных мощностей во всей стране.

Для всей экономики государства кластер играет роль поддержки и развития внутренней инфраструктуры, внедрения новых технологий, создания рабочих мест, а также платформы для привлечения зарубежных инвестиций и технологий. Развитие качественных характеристик разработки и сборки автомобилей является основным условием повышения конкурентоспособности отрасли на внутренних и внешних рынках.

Теоретические разработки и идеи, которые позволяют прослеживать и разбирать значимость и влияние кластеров на экономику, принадлежат М. Портеру, М. Веберу, А. Маршаллу и другим ученым.

Образование автомобильных кластеров ускоряет процесс поиска и взаимодействия поставщиков автокомпонентов, сборки автомобилей и их сбыта уже непосредственно в розничные салоны продаж, т.е. к потребителю. Но не в скорости главная выгода кластеров, а во взаимовыгодном обмене с иностранными корпорациями, которые хотят разместить свои производственные мощности в регионах, где уже функционируют кластеры. Все больше компаний в российских кластерах создают совместные предприятия, которые позволяют привлекать и применять зарубежные технологии, взамен производственных территорий, которыми владеет российская компания. Таким образом, все участники кластера получают взаимовыгодные преимущества за счет влияния кластерных механизмов, рыночного эффекта внутри кластера. Использование кластерных технологий для формирования процессов обмена ценностями является наиболее перспективным направлением сейчас [1,8].

Автомобильные кластеры являются одним из ключевых факторов успеха не только автомобильной отрасли, но и экономики страны в целом, что подтверждается на примере опыта зарубежных стран. Создание отраслевых кластеров и процесс синергии внутри них приносит выгоду для участников, формируемую следующими направлениями:

- экономия на логистике, благодаря небольшим расстояниям между производителями и поставщиками автокомпонентов;
- синергия в области НИОКР;
- снижение затрат на закупки иностранных комплектующих;
- снижение затрат на переподготовку персонала (наличие профессиональных учебных заведений) [1].

В качестве примера рассмотрим опыт формирования и развития автокластера в Германии. В немецком городе Вольсбург автоконцерн Volkswagen (VW), местное правительство и компания McKinsey вместе создают региональный промышленный кластер – размещенные на одной территории группы компаний и другие организации, которые специализируются в производстве автокомпонентов. Цель данного проекта – привлечь новые технологии, инвестиции, а также новых поставщиков для работы в территориальной близости от концерна Volkswagen (VW). Таким образом выделяются несколько значимых факторов эффективности данного проекта. Во-первых, экономия на транзакционных издержках, во-вторых, концентрация высококачественной рабочей силы, чья подготовка выходит на высокий мировой уровень и является эталоном для всего мира. На сегодняшний день в составе кластера такие производители автомобилей, как BMW, Opel, Porsche, VW, а также поставщики автокомпонентов и оборудования MITEC Automotive AG, Siemens Automotive, Trimet Aluminium и представительства несколько ведущих ВУЗов Восточной Германии. Восточная Германия привлекает инвесторов более дешевой рабочей силой, а также хорошей инфраструктурой и наличием образовательных учреждений. В итоге формирование кластера повысило конкурентоспособность региона и обеспечило достаточно высокий экономический потенциал для будущих проектов [2].

Автомобильные кластеры в России не обладают в полной мере ключевыми факторами развития, либо их уровень сильно ограничен. В качестве примера развития российского автомобильного производства рассмотрим кластер Самарской области. Для данного региона характерна высокая

концентрация предприятий автопромышленности. Якорной компанией является ОАО «АвтоВАЗ», окруженный широкой развивающейся сетью поставщиков и партнеров. В состав кластера входят 18 дочерних предприятий, 20 зависимых обществ с долей больше и меньше 20% в уставном капитале. Также, разумеется, в кластер входят базовые предприятия, сборочные компании, поставщики всех уровней, представители финансовых институтов и др. Структура Самарского кластера представлена на рисунке 1.



Рис. 1 – Структура автомобильного кластера Самарской области [3]

К сожалению, сегодня кластер переживает не лучшее время. Совсем недавно произошла отставка генерального директора компании, шведского топ-менеджера Бу Андресона. По отчету аудиторской компании Ernst&Young на 31 декабря 2015 года краткосрочные обязательства компании составляли 67,8 млрд.рублей. Такие убытки возникли из-за обвала рубля на валютном рынке, т.к. многие комплектующие закупались у зарубежных поставщиков, а антикризисные меры и дешевые активы «съели» более 44 млрд. рублей. Одним из основных критериев оценки развития отечественного автопрома является доля компонентов, выпущенных в России. То есть, повышение

локализации производства есть отражение разработки и внедрения зарубежных технологий на практике. Из-за нестабильной экономики процент автокомпонентов, произведенных в России, становится основным критерием выживания для всего кластера. Еще одной причиной колоссальных потерь ОАО «АвтоВаз» является перевод сборочных мощностей в Ижевск, за 600 км от производственного цеха в г. Тольятти, что значительно увеличило логистические издержки. Бу Andreson пренебрег издержками, желая догрузить не столь эффективно функционирующий завод в Ижевске, в который альянс Nissan-Renault вложил крупные денежные средства для производства 30 тыс. моделей Nissan Tiida и Nissan Sentra. К сожалению, этот шаг не оправдал себя, только на логистических затратах компания теряла по 30 тыс. рублей на одну модель Lada Vesta. Преемником и новым президентом ОАО «АвтоВаз» стал француз Николя Мор, бывший руководитель румынского концерна Dacia [5,6].

Перед ним поставили задачи повысить уровень локализации производства путем привлечения и внедрения российских поставщиков автокомпонентов, а также обеспечить развитие технологий посредством работы с альянсом Nissan-Renault.

Другим центром автомобилестроения в России является Санкт-Петербург. Данный кластер считается одним из наиболее динамично развивающихся и перспективных центров России. Совокупный объем инвестиций составил более 1,3 млрд долл.США, общий расход бюджета Санкт-Петербурга – 6,6 млрд. руб.

На территории кластера пять заводов: Тойота (ООО «Тойота Мотор Мануфакчуриг»), Ниссан (ООО «Ниссан Мануфакчуриг»), Хэндэ и Скания, а также знаменитый завод по производству Е-Мобилей. К 2017 году по плану Правительства РФ локализация производства может достигнуть 60%, с этой целью реализуется проект, по которому иностранным компаниям будут предоставлены льготные условия для ввоза комплектующих по сниженным таможенным ставкам. В этом случае усиленное внимание правительства должно быть направлено не на развитие отдельных предприятий, а на развитие отношений между поставщиками и производителями для эффективного

взаимодействия производственной цепочки в автомобильном кластере. Для этого внимание правительства должно быть сфокусировано как на разработке новых кластерных проектов, так и на улучшении уже существующих активов. Но в обоих случаях существуют проблемные зоны, которые необходимо четко определить:

- недостаток участников в кластере. Необходима поддержка стартапов, привлечение новых компаний, развитие инфраструктуры;

- недостаток информации для потенциальных инвесторов. Необходимо создание и проведение бизнес-форумов, конференций, организация публикаций на разных языках, презентация преимуществ для новых участников;

- переподготовка кадров. Создание совместных обучающих центров для эффективного изучения зарубежных технологий [4,7].

Таким образом, кластерная политика данного региона должна представлять собой комплекс мер, которые могут способствовать повышению конкурентоспособности российской экономики, повышению инновационной составляющей в разработке проектов, активному взаимодействию администрации региона с участниками кластера, а также с вышестоящими органами власти.

Характеристика текущего состояния и необходимые шаги по развитию автомобильных кластеров в России представлены в таблице 1.

Таблица 1

Необходимые шаги по развитию автомобильных кластеров в России [9]

Факторы эффективности кластера	Текущее состояние автомобильных кластеров РФ	Направления развития кластеров
Масштабы производства	Недостаток эффективности производства. Не все агрегаты в полной мере загружены.	Создание модели загрузки агрегатов. Формирование новых или смежных проектов для реализации эффективности производства.
Развитие поставщиков	Большая часть поставщиков слишком маленькие компании с небольшим объемом производства. Издержки более 15% - больше, чем в Европе.	Повышение требований по локализации производства. Привлечение новых глобальных зарубежных корпораций.

Сотрудничество в области НИОКР	Малая инновационная составляющая при производстве. Недостаток исследовательских и инжиниринговых центров в кластере.	Государственная поддержка приоритетных НИОКР. Интеграция российских исследовательских центров в международные проекты.
Состояние НИОКР	Устаревшие технологии, отсутствие доступа к новым технологиям.	Привлечение западных глобальных корпораций путем создания совместных предприятий. Зарубежные компании применяют свои технологии на производственных единицах российских компаний.
Инфраструктура	Нехватка дорожной и ж/д инфраструктуры. Недостаток складских помещений. Сложность в перевозке крупногабаритных производственных мощностей (если идет смена платформы, пример ОАО «АвтоВаз»)	Повышение конкретности среди логистических компаний. Развитие логистической инфраструктуры.
Производственные мощности	Устаревшее оборудование. Не хватка мощностей, соответствующих мировым стандартам. Работа производственных цехов проходит не эффективно. Отсутствует цикличность производства, многие агрегаты не загружены работой.	Создания комплементарный альянсов. Слияние компаний для устранения слабых мест в функционировании этапов производства.
Макроэкономика	Снижение доходов населения страны. Рост цен на машины, следовательно, падение объемов производства и продаж – снижение конкуренции.	Уменьшение зависимости от курса валют. Развитие собственного производства, увеличение доли локализации внутри кластера.

Очевидно, что развитие ключевых отраслей промышленности, способных вывести Россию на новый уровень технологического развития, возможно путем формирования многоотраслевого комплекса на основе высоких технологий, внедрения инноваций и повышение коммерциализации производства. Создание конкурентных преимуществ возможно путем привлечения и разработки технологических инноваций, развития инфраструктуры, организации

сотрудничества с зарубежными глобальными корпорациями. Это решение может быть реализовано созданием совместных компаний, где российская сторона получает ценные зарубежные технологии, а иностранные представители – производственные ресурсы на территории кластеров и доступ к рынку сбыта, интерес к которому растет с каждым годом.

Библиографический список

1. Быкова, А.А. Проблематика формирования инновационных кластеров // Инновационная экономика. – 2009. – № 8. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transfer.eltech.ru/>.

2. Дубова, А.В. Перспектива кластерного подхода в управлении развития региона // Экономический вестник Донбаса. – 2007. – № 4. – С. 35-40.

3. Ерошенков, М.Г. Генезис инновационной экономики России: Монография – М.: МАКС Пресс, 2009.

4. Ковалев, Ю.П. Туристские кластеры: теоретические и методологические вопросы формирования: Монография. – Смоленск: Универсум, 2009.

5. Марков, Л.С. Экономические кластеры: понятия и характерные черты. – Новосибирск: Институт Экономики и ОПП СО РАН, 2006.

6. Мигранян, А.А. Теоретические аспекты формирования конкурентоспособных кластеров в странах с переходной экономикой // Вестник Киргызко-российского Славянского университета. – 2002. – № 3.

7. Помитов, С.А. Кластеры: характеристика и модели – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ekportal.ru>.

8. Романова, Е.В. Особенности развития региональных кластеров в Восточной Германии // Современная Европа. – 2008. – № 2. – С. 90-104.

9. Комитет экономического развития, промышленной политики и торговли [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cedipt.spb.ru>.