

8. Развитие промышленных комплексов России в условиях вызовов XXI века: монография / под общ. ред. Н.М. Тюкавкина. – Самара: Изд-во «Самарский университет», 2015.
9. Повышение уровня конкурентоспособности предприятий транспортного машиностроения на основе управления инновационными проектами: монография / В.А. Васяйчева. – Самара: Самар. гуманитар. акад., 2017. – 177 с.
10. Теоретико-методические вопросы управления конкурентоспособностью промышленных предприятий: монография / В.А. Васяйчева. - Самара: Изд-во «Самарский университет», 2016. -160 с.
11. Новая концепция развития региональной экономики: кластерная основа: монография / под общ. ред. Н.М. Тюкавкина. – Самара: Изд-во «Самарский университет», 2014.

АНАЛИЗ КЛАСТЕРИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ - АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР¹

Габдуалиева Р.С.², Семеркова Л.Н.³, Тюкавкин Н.М.⁴

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П.Королева, г. Самара

Ключевые слова: автомобилестроение, технологии, кластеризация, концентрация, производительность труда, промышленность, эффективность, рынок, спрос, инновации, исследования, безопасность, эргономика, комфорт.

Самарская область характеризуется высокой степенью кластеризации экономики: из 27 потенциальных кластеров 10 имеют коэффициент концентрации кластеров (отношение доли занятых к среднероссийскому уровню), превышающий или равный единице: автомобильный, нефтеперерабатывающий, производство пластмассы и изделий из них, аэрокосмический, химический, производственное оборудование, энергомашиностроение, стройматериалы, тяжелое машиностроение, добыча нефти и газа [4]. Проведем анализ влияния факторов на производительность труда в кластерах Самарской области.

Производительность труда в экономике может быть декомпозирована на две составляющих: влияние портфеля кластеров и уровень производительности в кластерах [1;3]:

¹Работа выполнена в рамках финансирования гранта: региональный конкурс «Волжские земли в истории и культуре России» 2016 – Самарская область. Тип проекта 16 – 12 –63004. Тема проекта: «Актуальные вопросы интеграции, диверсификации и модернизации регионального промышленного комплекса». Номер государственной регистрации НИОКР: АААА-А16-116041310109-7.

²Доктор экономических наук, профессор, ректор Западно-Казахстанского инновационно-технологического университета, Республика Казахстан, (г.Уральск).

³Доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой Маркетинга и электронной коммерции Пензенского государственного университета, (г.Пенза).

⁴Доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой Экономики инноваций Самарского национального исследовательского университета им. академика С.П. Королева.

-составляющая 1: «Влияние портфеля кластеров» показывает, насколько существующий в регионе набор кластеров «хуже» или «лучше» среднероссийского, т.е. могут ли имеющиеся в регионе кластеры обеспечивать более высокую, чем в среднем по Российской Федерации производительность труда для занятых в них трудовых ресурсов, или эти кластеры в силу своей отраслевой специфики могут обеспечивать лишь низкий уровень производительности труда для занятых в них.

-составляющая 2: «Уровень производительности в кластерах» показывает, насколько отраслевые кластеры в данном регионе более или менее конкурентоспособны по сравнению с аналогичными отраслевыми кластерами в других регионах.

Анализ декомпозиции производительности труда в кластерах в Самарской области показал, что существующий портфель кластеров области обладает высоким потенциальным уровнем производительности, который на 839 тыс. руб./чел. или на 30% выше, чем в среднем по РФ.

Однако недостаточный уровень развития кластеров не позволяет реализовать в полной мере этот потенциал (производительность труда в кластерах на 715 тыс. руб./чел. или на 26% ниже среднероссийского уровня). Большинство кластеров отличаются низким уровнем производительности труда [6].

Только шесть кластеров обладают коэффициентом производительности труда (отношение производительности труда кластера к среднероссийскому уровню) больше единицы: энергомашиностроение, биофармацевтический, производство стройматериалов, транспортно-логистический, химический, коммуникационное оборудование.

Таким образом, традиционные для Самарской области кластеры (кластеры с наибольшей специализацией региона) – автомобильный, нефтеперерабатывающий, аэрокосмический и производства пластмасс и изделий из них, характеризуются меньшим уровнем производительности труда, чем в среднем по РФ [6].

В химическом кластере и секторах энергомашиностроения и производства строительных материалов наблюдается уровень производительности труда выше среднероссийских значений. Кроме того, из других отраслей можно выделить наиболее специализированные потенциальные кластеры – производственного оборудования и тяжелого машиностроения, однако уровень производительности труда в них ниже среднероссийского.

В кластерном портфеле Самарской области можно выделить высокопроизводительные потенциальные кластеры, не обладающие в настоящее время высоким уровнем специализации, – производство коммуникационного оборудования и биофармацевтика.

В целях определения наиболее приоритетных кластеров Самарской области проведена оценка их привлекательности и наличия требуемых условий для развития. Для каждого критерия были выбраны два фактора оценки [2;5]:

1. Привлекательность кластера:

- потенциальная производительность труда;
- текущий объем и потенциал роста корневых сегментов кластера в ближайшие 3-5 лет на российском и мировом рынках.

2. Качество условий в регионе:

- текущий уровень развитости кластера;
- относительный размер;
- уровень специализации;
- достигнутый уровень производительности труда.

3. Доступность ключевых факторов для развития кластера:

- природные условия;
- инфраструктура;
- кадры;
- поставщики и партнеры;
- доступ к рынку.

По результатам оценки потенциальных кластеров выявлено, что приоритетами первого уровня для Самарской области являются следующие кластеры: автомобилестроительный, аэрокосмический, нефтехимический, включающий такие базовые кластеры, как производство пластмасс и изделий из них, химический, нефтеперерабатывающий сектора и добычу нефти и газа.

К кластерам второго приоритета относятся кластер строительства и строительных материалов (включающий производство стройматериалов и промышленное строительство), агропромышленный кластер (включающий производство продуктов питания и сельское хозяйство), транспортно-логический кластер [8].

Ко второму приоритету также могут быть отнесены такие отрасли, как энергомашиностроение, тяжелое машиностроение и металлургия.

Результаты оценки потенциальных кластеров в основном подтверждаются результатами, полученными в ходе проведенного опроса участников стратегической сессии (представителей органов исполнительной власти и бизнеса Самарской области) относительно наиболее приоритетных кластеров экономики региона.

Далее проведем анализ автомобилестроительного кластера. Основными глобальными трендами в автомобилестроении являются замедление общего мирового спроса на легковые автомобили, опережающий спрос в мире на бренды Южной Кореи и Китая и повышение требований потребителей к автомобилю. В целом за 2015 год в России снижение продаж легковых автомобилей составило 35,7 %. Снижение продаж легковых автомобилей отмечается также в Бразилии, Японии и ряде странах Европейского Союза. Подобная картина может объясняться замедлением роста экономик и снижением потребительского спроса. Положительная динамика продаж легковых автомобилей наблюдалась в Китае, США, Индии, странах западной Европы [2].

Увеличение продаж в ряде стран объясняется реализацией отложенного спроса и программами поддержки автопроизводителей. Потребители становятся

более требовательными при выборе легковых автомобилей. Факторы, ранее имевшие ограниченное значение, такие как топливная эффективность, высокая безопасность, эргономика и комфорт, становятся более важными [7].

Негативные тенденции на автомобильном рынке России продолжаются с 2013 года. В этой связи автоконцерны вынуждены повышать цены на автомобили, что также отразилось на продажах. Продажи легковых автомобилей демонстрируют отрицательную динамику в сегментах отечественных брендов и импортированных новых легковых автомобилей: 28% и -45% соответственно в 2015 году [4].

Объем продаж иномарок российского производства в сложившихся условиях снизился на 36%. До 2015 года доля российских марок в структуре продаж ежегодно снижалась. На лидирующие позиции вышли иномарки российского производства: их доля на рынке легковых автомобилей в 2015 году составила 56% (в 2012 году 45%). В 2015 году доля ПАО «АВТОВАЗ» на рынке Российской Федерации выросла на фоне сокращения импорта новых иномарок с 16% до 16,8% [2].

Структура сектора автомобилестроения состоит из трех основных подсекторов: производство автокомпонентов, сборка автомобилей, дистрибьюция и услуги.

Автомобилестроительный кластер является крупнейшим в Самарской области по выручке, его доля в совокупном объеме всех кластеров составляет более 15%. Кроме того, значительный вклад автомобилестроительного сектора экономики региона в занятости населения: более 9% от совокупной занятости населения Самарской области вовлечены в работу данного кластера [5].

Структура автомобилестроительного кластера следующая: корневые сегменты кластера это проектирование (дизайн автомобиля и разработка автокомпонентов), производство автокомпонентов (поставщики 2-го, 1-го и 0-го уровня) и сборка автомобилей. Основными поставщиками для кластера являются поставщики 3-го уровня (производители деталей, болтов, различных пластиков и материалов и т.д.). Основные потребители – компании, осуществляющие продажи и предоставление соответствующих услуг [2].

Анализ цепочки создания стоимости в кластере показывает, что из пяти основных ее этапов развитым является только сборка автомобилей. Остальные этапы создания стоимости в кластере обладают рядом проблемных зон, развиты неоптимально или слабо развиты.

В целях выявления преимуществ и проблемных зон, угроз и возможностей развития автомобилестроительного кластера проведен SWOT-анализ кластера (таблица 1).

Анализ возможностей и угроз позволяет определить основные тенденции, способные положительно повлиять на развитие кластера, и основные риски, сдерживающие его развитие.

SWOT-анализ деятельности автомобилестроительного кластера
Самарской области

Сильные стороны кластера	Слабые стороны кластера
<p>-хорошо развитые сборочные производства, а также экосистема поставщиков сырья и автокомпонентов;</p> <p>-привлечение и на территорию области и взаимодействие с международным лидером в части сборки автомобилей (Альянс Рено-Ниссан);</p> <p>-наличие логистической близости производств автокомпонентов, а также сборочных производств;</p> <p>-активная политика региональной власти по развитию кластера.</p>	<p>-зависимость автомобилестроительного кластера от стратегии ведущего предприятия - «АВТОВАЗ» (Альянса Рено-Ниссан);</p> <p>-слабая диверсификация продуктовой линейки выпускаемых автомобилей и ослабевающие позиции в текущих продуктовых сегментах;</p> <p>-снижение популярности автомобилей производства «АВТОВАЗ»;</p> <p>-отсутствие качественных изменений в надежности, комфортности и дизайне моделей.</p>
Основные возможности развития автомобилестроительного кластера	Угрозы для кластера
<p>-увеличение российского рынка автомобилей (по оценкам рост роста автомобильного рынка до 2020 года достигнет 6% в год. К 2020 году рынок легковых автомобилей в РФ достигнет значения 4,4 млн. автом., что отражается его 5-м местом в мире по объему продаж (после США, Китая, Бразилии и);</p> <p>-общий рост благосостояния населения РФ;</p> <p>-рост уровня обеспеченности населения автомобилями в РФ;</p> <p>-повышение и развитие экспорта автомобилей и автокомпонентов в страны СНГ;</p> <p>-рост требований в законодательстве к срокам и объемам локализации производств международных представителей;</p> <p>-политика импортозамещения в РФ;</p> <p>-формирование и расширение производств от международных производителей автокомпонентов и сборочных производств на территории Самарского региона;</p> <p>-формирование и размещение инжиниринговых центров от международных производителей на территории Самарского региона;</p> <p>-интеграция «АвтоВАаЗ» в концерн «Рено-Ниссан».</p>	<p>-вытеснение с российского рынка продукции «АВТОВАЗ» другими иномарками российского производства, а также и импортными автомобилями;</p> <p>-вступление России во ВТО;</p> <p>-снижение конкурентоспособности и вытеснение с рынка производителей автокомпонентов, а также замещение региональных продуктов импортом;</p> <p>-неэффективность основной массы российских производителей автокомпонентов;</p> <p>- низкая оптимизация в деятельности предприятия;</p> <p>-низкая доступность финансовых ресурсов;</p> <p>-технологическое отставание производства;</p> <p>-рост привлекательности российского автомобильного рынка для международных производителей автокомпонентов;</p> <p>-устаревшие технологии производства и изношенные производственные мощности;</p> <p>-низкая инновационная активность производителей автокомпонентов;</p> <p>-отсутствие единого согласованного видения развития автокластера у поставщиков автокомпонентов;</p> <p>-увеличение количества иностранных обслуживающих и сервисных центров.</p>

Исторически многие производители автокомпонентов были выделены непосредственно из «АВТОВАЗ». В отличие от зарубежных аналогов

компаний-сборщиков автомобилей, концентрирующихся на интеграции и координации разработок, компетенции по разработке новой продукции, в том числе и автокомпонентов, остались на «АВТОВАЗ». У региональных производителей автокомпонентов направление инжиниринга не развивалось. Ориентация на единственного потребителя и отсутствие разработки новой продукции не позволило производителям компонентов развиваться на глобальных рынках и повысить масштаб деятельности.

Таким образом, в автомобилестроительном кластере Самарской области сложилась ситуация, в которой производители автокомпонентов не обладают конкурентными преимуществами, такими как низкие удельные затраты от эффекта масштаба и наличие инжиниринговых компетенций и разработок новой продукции.

Основная масса российских производителей автокомпонентов неэффективна, им требуются значительные изменения и оптимизация деятельности. Низкая доступность финансовых ресурсов и технологическое отставание привело к низкому уровню конкурентоспособности российских производителей автокомпонентов. В условиях растущих объемов российского автомобильного рынка растет и привлекательность российского рынка для международных производителей автокомпонентов.

Эти факторы создают угрозы вытеснения с рынка для российских производителей автокомпонентов. В настоящее время значительное количество ведущих производителей автокомпонентов, таких как Bosch, Delphi и Magna, запустили производство в России.

В будущем в России будет активно развиваться локализация производства иномарок, многие регионы имеют амбициозные планы по наращиванию производства. Рост локализации приведет к росту конкуренции между регионами России и странами Таможенного союза за привлечение иностранных производителей на свою территорию. Основными конкурентами Самарской области станут Санкт-Петербург и Калужская область, а также Республика Казахстан.

Таким образом, ключевые проблемы кластера можно отнести к ряду групп [4]:

1. В части используемых технологий: устаревшая производственная технология (высокая энергоемкость, умеренная производительность труда, несоблюдение современных технологических стандартов); неоптимальная организация производства (неэффективные бизнес- и производственные процессы, система закупок).

2. В части поставщиков: отсутствие сильных специализированных поставщиков первого уровня, формирующих и стимулирующих развитие элементной базы; сложность процедуры попадания в список поставщиков «АВТОВАЗ».

3. В части ассортимента и качества продукции: широкая специализация у производителей автокомпонентов (неспособность достигнуть мирового уровня по уровню инжиниринга, качества и эффективности производства); присутствие

продукции автопроизводителей в ограниченном количестве потребительских сегментов.

4.В части создания и внедрения инноваций: низкий уровень инновационной активности; значительное время на разработку продукции (в т.ч. неэффективный инжиниринг – поставщики не предлагают решения автопроизводителям на раннем этапе проектирования автомобиля).

5.В части обеспечения кадрами: несоответствие молодых специалистов, получивших инженерно-техническое образование, требованиям производства; отсутствие практического обучения на оборудовании, отвечающем современным требованиям; низкая престижность профессии.

В заключение необходимо отметить, что без государственной поддержки отечественных автопроизводителей, автомобилестроительный кластер Самарской области не имеет перспектив своего развития, а ведущие предприятия кластера, такие как «АвтоВАЗ» будут «поглощены» иностранными автоконцернами, что уже и происходит: «АвтоВАЗ» поглощен компанией «Рено-Ниссан», которая наладила на автогиганте выпуск иномарок типа: «Рено», «Ниссан Альмера», «Шевролет». Из отечественных автомобилей сохранилось производство автомобилей «Лада Гранта».

Список использованных источников:

- 1.«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года». Утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 года №1662-р.
- 2.Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2030 года. - СПС «Гарант» - 2016.
- 3.Безлепкина Н.В., Кононова Е.Н., Курносова Е.А. Процессы индустриализации, деиндустриализации и реиндустриализации в эволюции российской экономики // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 9 (2). С. 137-149.
- 4.Глазьев С.Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса. – М.: Экономика, 2010. – 255 с.
- 5.Оганесян Д.А., Курносова Е.А. Теория институциональных изменений // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 2 (124). С. 164-169.
6. Современная парадигма управления инновациями: теория, методология, моделирование, практика монография / В.Ю. Анисимова, Е.А. Башкан, М.Г.Беляева; под общ. ред. Н.М. Тюкавкина. - Самара: Самарский государственный университет, 2015. - 211 с.
7. Теория и практика интеграционных процессов в промышленности Самарской области: монография / В.А. Васяйчева, Н.Г.Гарькина, Е.А.Курносова. – Самара: Изд-во «Самарский университет», 2016.-188 с.
- 8.Тюкавкин Н.М. Концепция формирования стратегии устойчивого развития/ Н.М.Тюкавкин//Основы экономики, управления и права. 2013. № 2 (8). С. 93-97.