

На правах рукописи



МАКАРЕНКО АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

**СТРАТЕГИЯ И МЕХАНИЗМЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ
КОМПАНИЙ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством:
экономика, организация и управление предприятиями,
отраслями, комплексами (промышленность)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Санкт-Петербург – 2015

Работа выполнена в федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»

Научный руководитель:

Окороков Василий Романович,
заслуженный деятель науки РФ,
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Корнилов Дмитрий Анатольевич,
Доктор экономических наук, профессор. Кафедра «Экономика, управление и финансы», федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Нижегородский государственный технический университет имени Р.Е. Алексеева», г. Нижний Новгород

Платко Алла Юрьевна,
Доктор экономических наук, доцент. Кафедра «Мировая и национальная экономика», федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Московский государственный машиностроительный университет (МАМИ)», г. Москва

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский Государственный Экономический Университет», г. Санкт-Петербург

Защита состоится «08» октября 2015 г. в 14:00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.229.23 при Санкт-Петербургском политехническом университете Петра Великого по адресу: 195251, Санкт-Петербург, Политехническая ул., дом 29, корпус 3, ауд. 506

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого»

Автореферат разослан «__»_____ 2015 г. и размещен на сайте ФГАОУ ВО СПбПУ: <http://www.spbstu.ru/science/defences.html>

Ученый секретарь диссертационного совета,

доктор экономических наук, профессор



Сулоева Светлана Борисовна

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Автомобильная промышленность является одним из важнейших секторов экономики не только отдельно взятой страны, но и мирового хозяйства в целом. В настоящее время автомобильная промышленность выступает локомотивом развития целого ряда крупнейших экономик мира, в частности, США, Германии, Южной Кореи, Японии, Китая и др.

К основным факторам, определяющим высокую значимость автомобильной отрасли для национальной экономики, можно отнести: относительную стабильность спроса на производимую продукцию; создание значительного количества рабочих мест как в самой автомобильной отрасли, так и в смежных отраслях; международный обмен инновационными технологиями и вклад в развитие национального научно-технического потенциала; увеличение мобильности населения, столь необходимой в современных меняющихся условиях и др.

Следует также отметить и важную роль концепции устойчивого развития автомобильной промышленности, направленной одновременно на рост экономического благосостояния, социального равенства и защиту окружающей среды, как неотъемлемых векторов развития современного общества. Отдельно стоит выделить вклад автомобильных компаний в социальное развитие страны. При этом речь идет не только о создании новых рабочих мест, но также и об увеличении доступности автомобилей для населения. Последнее является особенно актуальным, поскольку эти положения отражены в приказе Минпромторга РФ от 23.04.2010 №309 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года», в которой идет речь об увеличении к 2020 г. количества автомобилей на 1000 человек до 363 ед. при одновременном росте производства легковых, грузовых автомобилей и автобусов до 3,75 млн. ед. в год. Во многом достижение указанных целей зависит от выстраивания успешной деятельности автомобильных компаний, включая зарубежные, на рынке России. Таким образом, разработка и реализация стратегии устойчивого развития автомобильных компаний имеет огромное значение для будущего развития отечественной автомобильной промышленности и национальной экономики в целом.

Состояние научной разработанности проблемы. Среди отечественных авторов, занимающихся вопросами развития автомобильной промышленности, следует отметить работы Д. А. Корнилова и Е. И. Шапкина, в которых дан анализ конкурентоспособности различных автомобилей на основе исследования их потребительских характеристик; Д. Н. Лапаева и М. А. Шушкина, в которых дан анализ факторов, определяющих стратегические направления развития российских и зарубежных предприятий автомобилестроительной промышленности; а также В. Б. Кондратьева, в исследованиях которого дан прогноз развития автомобильных предприятий на длительную перспективу. Вопросам состояния и перспективам развития автомобильной промышленности в России также посвящены работы таких авторов, как Р. М. Нуреев, Д. И. Кондратов, О. В. Березинская, И. Г. Владимирова, Е. В. Погребняк, Л. Н. Семеркова и др. Однако в указанных работах недостаточно исследованы перспективные направления развития автомобильной промышленности, направленные на рост экономики страны, а также факторы, формирующие устойчивый спрос на автомобили на российском рынке, не показаны основные направления, методы и механизмы реализации стратегии устойчивого экономического развития компаний, занимающихся выпуском автомобилей на российском рынке и не решены вопросы развития автомобилестроения в увязке с развитием национальной транспортной системы.

Область исследования. Диссертационное исследование проведено по специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством», Паспорта специальностей ВАК в рамках раздела 1 «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами»: пункты 1.1.2 «Формирование механизмов устойчивого развития экономики промышленных отраслей, комплексов, предприятий» и 1.1.25 «Методологические и методические подходы к решению проблем в области экономики, организации и управления отраслями и предприятиями машиностроительного комплекса».

Целью исследования является разработка стратегии и механизмов устойчивого развития автомобильных компаний на российском рынке как важного фактора импортозамещения и роста отечественной экономики.

Объектом исследования выступает устойчивое развитие отечественных и зарубежных автомобильных компаний на российском автомобильном рынке.

Предметом исследования является совокупность экономических, организационных, технологических и социальных параметров, определяющих результативность и эффективность экономического развития автомобильных компаний, присутствующих на российском рынке.

Теоретической и методологической основой исследования послужили теоретические основы функционирования рынка автомобилестроения и национальной автотранспортной системы, теория устойчивого развития промышленных предприятий и инновационной экономики, а также методы статистической обработки данных и прогнозирования.

Информационной базой диссертации выступали данные Федеральной службы государственной статистики, Всемирного банка, Ассоциации европейского бизнеса и др., приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 №309 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года», нормативно-правовые акты в области регулирования автомобильной промышленности Российской Федерации, материалы отчетности автомобильных компаний, присутствующих на российском рынке, тематические научные публикации и др.

В соответствии с вышеуказанной целью в работе поставлены и решены следующие **задачи**:

1. Провести анализ тенденций развития глобального и отечественного автомобильных рынков, выявить актуальные проблемы и предложить перспективные направления их решения;

2. Показать роль автомобилестроительных компаний в развитии отечественной экономики, выявить динамику уровня автомобилизации населения страны в зависимости от уровня среднедушевых доходов и показателей развития транспортной системы, а также дать прогнозную оценку его будущего развития;

3. Предложить концепцию и стратегию устойчивого инновационного развития отечественного автомобилестроения для эффективного развития национальной экономики страны и повышения благосостояния ее населения;

4. Обосновать принципы и предложить эффективные методы и механизмы реализации стратегии инновационного развития отечественного автомобилестроения в увязке с развитием национальной автотранспортной системы для устойчивого развития национальной экономики и повышения уровня жизни населения;

5. Предложить классификацию основных факторов, определяющих устойчивое инновационное развитие автомобильных компаний на отечественном рынке;

6. Определить основные направления и предложить методы мотивации деятельности отечественных автомобильных компаний в новых условиях международных экономических отношений;

7. Произвести апробацию предлагаемой стратегии, принципов и механизмов ее реализации на примере деятельности автомобильных компаний страны.

Научная новизна исследования состоит в разработке и реализации стратегии устойчивого развития отечественного автомобилестроения на основе предлагаемой концепции совместного решения задач инновационного развития автомобильной промышленности и национальной автотранспортной системы, а также реализации идеи производства «народного автомобиля» для устойчивого развития национальной экономики и повышения уровня жизни населения. На основе использования методов статистической обработки данных в работе показана устойчивая связь между уровнем автомобилизации населения, уровнем доходов населения и параметрами развития национальной транспортной системы, что позволило обосновать конкретные направления совершенствования деятельности автомобильных компаний на российском рынке.

Основные результаты диссертационного исследования, имеющие научное и практическое значение и выносимые на защиту, заключаются в следующем:

1. На основе проведенного анализа текущих тенденций развития глобального и отечественного автомобильных рынков выявлены актуальные проблемы (недостаточное внимание вопросам защиты окружающей среды, перенасыщение рынка, падение покупательской способности населения и т.д.) и предложены перспективные направления их решения;

2. Показана важная роль отечественного автомобилестроения и автомобильных компаний для экономического роста страны (обеспечение значительного количества

рабочих мест, вклад в рост ВВП страны, привлечение инвестиций в национальную экономику, повышение инновационного потенциала и т.д.), выявлена устойчивая зависимость между динамикой автомобилизации населения, уровнем среднедушевых доходов и параметрами развития национальной транспортной системы и даны прогнозные оценки будущего развития отечественного автомобильного рынка;

3. Предложены концепция и стратегия устойчивого инновационного развития отечественного автомобилестроения для эффективного развития национальной экономики страны и повышения благосостояния ее населения, особенностью которых является ориентация на производство народного автомобиля и выход на зарубежные рынки;

4. Обоснованы принципы (системности, полезности, оптимальности и проч.) и предложены эффективные методы и механизмы реализации стратегии инновационного развития отечественного автомобилестроения в увязке с развитием национальной автотранспортной системы для устойчивого развития национальной экономики и повышения уровня жизни населения;

5. Предложена классификация факторов (экономических, политических, рыночных и др.), определяющих устойчивое инновационное развитие автомобильных компаний на отечественном рынке;

6. Определены перспективные направления (создание стратегических альянсов между автопроизводителями, бережливое отношение к окружающей среде, наращивание технологического потенциала и проч.) и предложены методы мотивации (экономические, психологические и др.) отечественных автомобильных компаний в новых условиях международных экономических отношений;

7. Произведена апробация предложенной стратегии развития отечественной отрасли автомобилестроения, ее принципов и механизмов реализации на примере деятельности автомобильных компаний, присутствующих на российском рынке, показавшая ее практическую и научно-методическую значимость.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования состоит в разработке стратегии, методов и механизмов устойчивого экономического развития автомобильных компаний на российском рынке, способствующих росту экономики страны и отдельных регионов. Материалы диссертации имеют научную и

практическую значимость и могут представлять научный интерес для автомобильных компаний, присутствующих и собирающихся выйти на российский рынок, научно-исследовательских и государственных организаций, занимающихся вопросами развития автомобильной промышленности и национальной автотранспортной системы. Материалы проведенного диссертационного исследования могут использоваться в учебном процессе высших учебных заведений по соответствующему профилю.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационного исследования были представлены автором и получили одобрение на международных, всероссийских и межвузовских научных конференциях в 2011-2015 гг.

Результаты исследований, выполненных в диссертационной работе, нашли практическое применение в учебной и научно-исследовательской деятельности кафедры «Двигатели, автомобили и гусеничные машины» Института энергетики и транспортных систем Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, что подтверждено соответствующими документами.

Публикации. По теме диссертационного исследования опубликовано 10 научных работ общим объемом 3,65 п. л., личным вкладом автора 3,01 п. л., в том числе 5 статей в научных журналах, содержащихся в перечне ВАК. Одна из статей опубликована в зарубежном издании.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка (121 наименование на русском и английском языках). Общий объем диссертационного исследования составляет 159 страниц. Иллюстративно-справочный материал представлен в виде 25 таблиц, 24 рисунков и 3 приложений.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ.

1. На основе проведенного анализа текущих тенденций развития глобального и отечественного автомобильных рынков выявлены актуальные проблемы и предложены перспективные направления их решения.

В диссертации выявлены ключевые проблемы и тенденции развития глобального и отечественного автомобильных рынков (табл. 1).

Таблица 1. Ключевые проблемы и тенденции развития глобального и отечественного автомобильных рынков

	Глобальный автомобильный рынок	Отечественный автомобильный рынок
Проблемы развития	<ul style="list-style-type: none"> - Недостаточное внимание вопросам защиты окружающей среды; - Перенасыщение рынка, в первую очередь, среди развитых стран; - Падение покупательной способности населения ряда стран; - Рост конкуренции. 	<ul style="list-style-type: none"> - Низкая производительность труда; - Низкая конкурентоспособность продукции; - Рост рыночной доли автомобилей зарубежных марок; - Негативная динамика доли экспорта отечественных легковых автомобилей; - Низкие показатели развития национальной транспортной системы; - Низкий уровень автомобилизации населения.
Тенденции развития	<ul style="list-style-type: none"> - Рост производства легковых автомобилей в странах группы БРИКС: Китае (208%), Индии (92%), Бразилии (42%), России (44%), за исключением ЮАР, где произошло снижение на 7%; - Негативная динамика объемов производства в странах, традиционно выступавших лидерами по производству автомобилей в XX в: Японии (-16%), США (-2%), Германии (-2%), Франции (-45%) и др. 	<ul style="list-style-type: none"> - Рост доли автомобильной промышленности в ВВП (с 0,97% в 2013 г. до 2,38% к 2020 г.); - Увеличение числа зарубежных компаний на рынке России; - Дальнейшая поляризация спроса на рынке – увеличение спроса в недорогом сегменте, устойчивый спрос в дорогом, рост спроса в премиальном сегменте, а также падение в среднем ценовом сегменте и др.

В качестве перспективных направлений решения проблем развития глобального автомобильного рынка в диссертации предлагаются следующие механизмы:

- Активное использование новейших технологий и повышенное внимание к защите окружающей среды, как неотъемлемого атрибута устойчивого развития;
- Рост объема рынка легковых автомобилей, в первую очередь, за счет развивающихся стран, на которых наблюдается устойчивый спрос;
- Стимулирование спроса в экономичном сегменте легковых автомобилей, посредством механизмов государственной поддержки (льготное кредитование, программы утилизации и т.д.);

- Создание автомобильных кластеров как способ более эффективного использования ресурсов и преодоления трудностей, вызванных меняющимися условиями внешней среды.

2. Показана важная роль отечественного автомобилестроения и автомобильных компаний для экономического роста страны, выявлена устойчивая зависимость между динамикой автомобилизации населения, уровнем среднедушевых доходов и параметрами развития национальной транспортной системы и даны прогнозные оценки будущего развития отечественного автомобильного рынка.

В настоящее время автомобильная промышленность является одной из ключевых структурообразующих отраслей реального сектора национальной экономики, включая в себя свыше 400 хозяйствующих субъектов.

Согласно данным Минэкономразвития России, автомобильная промышленность России обеспечивает около 550 тыс. рабочих мест в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих, а также создает дополнительную занятость около 4,5 млн. чел. в смежных отраслях. Автомобилестроение формирует около 1% ВВП, что обеспечивает свыше 3% налоговых платежей в бюджеты всех уровней.

Основными инструментами благоприятного воздействия автомобильной промышленности на устойчивое экономическое развитие страны являются: создание дополнительных рабочих мест в экономике, стимулирование развития предпринимательства, привлечение дополнительных инвестиций в экономику, разработка и внедрение инновационных технологий, развитие сопутствующих отраслей и национальной транспортной системы в целом и т.д.

Одним из важнейших факторов, определяющих спрос на автомобили в стране, является уровень доходов населения. В диссертации предложена регрессионная модель, характеризующая зависимость между уровнем автомобилизации и динамикой изменения среднедушевых доходов населения.

Уравнение регрессии имеет следующий вид:

$$y = 72,095x^{0,3915}, \quad (1)$$

где: y – количество автомобилей на 1000 чел., x – среднедушевые доходы населения в тыс. руб. в месяц.

Введя новые переменные $y' = \ln y$ и $x' = \ln x$, получаем линейный вид уравнения регрессии:

$$y'_x = 4,28 + 0,3915x' \quad (2)$$

Для этого уравнения определяем доверительный интервал посредством расчета необходимых параметров. В общем случае границы доверительного интервала $y^{дr}$ для уравнения регрессии линейного вида может быть описано формулой (3):

$$y^{дr} = y'_x \pm \Delta x, \quad (3)$$

где y'_x – расчетное значение y , полученное на основании уравнения регрессии (2). Величина отклонения Δx рассчитывается по формуле (4):

$$\Delta x = t_T \times \sigma_{ост} \times \sqrt{\frac{(x - \bar{x})^2}{n \times (\bar{x}^2 - \bar{x}^2)} + \frac{1}{n}}, \quad (4)$$

где t_T – табличное значение критерия Стьюдента для числа степеней свободы, равное $(n-2)$ и выбранного уровня доверительной вероятности (в нашем случае 0,95).

n – количество элементов в выборке (в нашем случае $n=9$)

$\sigma_{ост}$ – среднее квадратическое отклонение, являющееся квадратным корнем из остаточной дисперсии $\sigma_{ост}^2$.

Для оценки тесноты связи между уровнем среднедушевых доходов населения (факторный признак) и уровнем автомобилизации (результативный признак) рассчитан коэффициент детерминации, определяемый как отношение факторной дисперсии к общей. Расчетное значение коэффициента детерминации для используемых фактических данных и предложенного уравнения регрессии (1) составило 0,78, что позволяет судить о достаточно высокой связи между уровнем среднедушевых доходов и уровнем автомобилизации.

Для оценки качества предложенного уравнения регрессии (1) в работе выполнен расчет ошибки аппроксимации по формуле:

$$\bar{A} = \frac{1}{n} \times \sum_{i=1}^n \frac{|y_i - \bar{y}_x|}{y_i} \times 100\% \quad (5)$$

Считается, что ошибка аппроксимации в пределах до 7% свидетельствует о хорошем подборе уравнения регрессии к фактическим данным. В нашем случае

ошибка аппроксимации составляет 5,14%. Таким образом, предложенное уравнение регрессии может быть использовано на практике.

Полученные данные графически представлены на рис. 1.

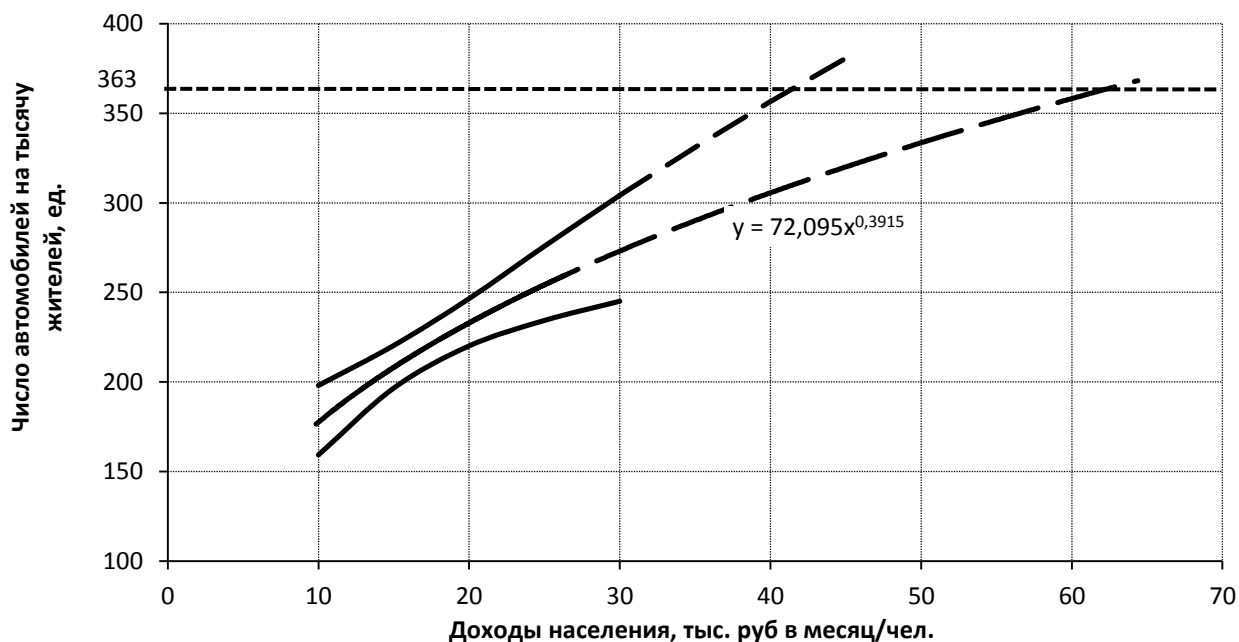


Рис. 1. Уравнение регрессии между количеством автомобилей и доходами населения страны.

Из рис. 1 видно, что для реализации цели «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» достичь уровень в 363 автомобиля на 1000 чел. для предложенного уравнения регрессии (1) средние доходы населения должны составлять около 60 тыс. руб. в месяц в ценах одинаковой покупательской способности.

Анализ взаимосвязи между количеством автомобилей и удельным значением ВВП для зарубежных стран подтвердил аналогичную зависимость. В работе выполнен и ретроспективный анализ фактических данных Росстата по уровню автомобилизации страны за 2000-2013 гг., который показал, что все они лежат в границах доверительного интервала предложенной регрессионной модели.

Также выявлена зависимость между основными характеристиками автомобилей и объемом продаж на российском рынке. С этой целью в работе были отобраны 15 моделей автомобилей с наибольшими объемами продаж на территории Российской Федерации за 2014 г. Исследуемые модели были разбиты на три кластера с

использованием того же математического аппарата, который уже применялся при анализе уровня доходов населения и количества автомобилей на тысячу жителей по РФ. Особый интерес в данном случае представляет первый кластер, в который вошли модели: Lada Granta, Lada Largus, Lada Kalina, Lada Priora, Renault Logan и Renault Sandero. Заметим, что ключевыми особенностями перечисленных моделей являются невысокая стоимость (до 370 тыс. руб. в ценах первой половины 2014 г.) и относительно высокие объемы продаж (до 153 тыс. ед. в год).

На основе результатов экспертного исследования агентства Brand Science были отобраны четыре параметра: «цена», «расход топлива», «дорожный просвет», «объем багажника», как наиболее значимые при принятии решения о покупке той или иной модели автомобиля. По каждому из этих параметров было выполнено ранжирование всех исследуемых моделей. Затем на основании значений указанных параметров был предложен интегральный показатель эффективности каждой модели с точки зрения объемов продаж (F), определяемый по формуле (6).

$$F = \sum_{i=1}^n R_i \times P_i, \quad (6)$$

где: n – количество факторов, R_i – ранг i -го фактора, P_i – вес i -го фактора согласно данным экспертного исследования.

В первом кластере выделяется модель Largus марки Lada. Проигрывая по показателям «цена» и «расход топлива», она выигрывает по показателям «объем багажника» и «дорожный просвет», т.е. наблюдается бóльший спрос на автомобили повышенной проходимости, с большим объемом багажника и повышенной вместимостью салона даже при условии менее привлекательных, чем у конкурентов факторов цены и расхода топлива.

На основании данного анализа в работе предложена реализация производства «народного» автомобиля, который обладал бы приемлемой ценой (до 400 тыс. руб.), невысоким расходом топлива (около 7 л на 100 км), вместительным багажником (более 1 м³), а также позволил бы увеличить транспортную мобильность населения и обеспечить решение проблем малого бизнеса. При создании подобных моделей рекомендуется использование простых агрегатов, двигателя, коробки передач, тормозной системы, сокращение количества электронных компонентов для снижения

стоимости обслуживания и увеличения ремонтпригодности. Из вышесказанного вытекает также необходимость упрощения требований технического регламента к автомобилям, ориентированных на эксплуатацию в сельских районах.

В работе проведена и оценка взаимозависимости показателей развития национальной транспортной системы, численности автомобильного парка, а также экономических и демографических показателей по различным регионам за 2012 г., сведёнными в табл. 2.

Таблица 2. Показатели развития транспортной системы, площади территории и населения по федеральным округам за 2012 г.

	Площадь территории (млн. км ²)	Численность населения (млн. чел.)	Плотность населения (чел/км ²)	Дорог с тв. покрытием (млн. км)	Дорог на 1000 чел/на 1000 км ² (км.)	ВРП, (млрд. руб.)	Кол-во автомобилей (млн. шт.)/на 1000 чел (шт.)
Российская Федерация	17,1	143,1	8	927,7	6,5/54,3	49,9	38,7/271
Центральный ФО	0,7	38,5	59	207,6	5,4/319,3	17,4	11,4/297
Северо-Западный ФО	1,7	13,7	8	93,8	6,9/55,6	5,3	4,0/293
Южный ФО	0,4	13,9	33	78,8	5,7/187,1	3,2	1,8/128
Северо-Кавказский ФО	0,2	9,5	56	59,3	6,2/347,8	1,2	3,7/393
Приволжский ФО	1,0	29,8	29	207,7	7,0/200,3	7,9	7,4/249
Уральский ФО	1,8	12,1	7	60	4,9/33,0	7,1	3,6/298
Сибирский ФО	5,1	19,3	4	170,1	8,8/33,1	5,1	5,0/258
Дальневосточный ФО	6,2	6,3	1	50,4	8,1/8,2	2,7	1,8/287

В результате анализа была установлена устойчивая корреляционная взаимосвязь между протяженностью дорог и численностью населения (коэффициент корреляции 0,93), дорог на 1000 км² и плотностью населения (0,99), объемом ВРП и численностью населения (0,89), объемом ВРП и протяженностью дорог (0,72), общим количеством автомобилей и численностью населения (0,95), общим количеством автомобилей и протяженностью дорог (0,86), а также общим количеством автомобилей и ВРП (0,91).

На основании изложенного выше в диссертации сделан вывод о том, что наиболее важным показателем для устойчивого развития отечественного автомобилестроения является уровень ВРП, который, в свою очередь, влияет на изменение численности автомобилей, протяженности и плотности автомобильных дорог и численности населения регионов. В этой связи автором рекомендуется принимать меры по развитию экономики регионов, как основного механизма стимулирования спроса на легковые автомобили и улучшения благосостояния населения.

3. Предложена концепция и разработана стратегия устойчивого инновационного развития отечественного автомобилестроения для эффективного развития национальной экономики страны и повышения благосостояния ее населения.

Автором предложена концепция устойчивого развития отечественного автомобилестроения, основанная на понимании ускоренного инновационного развития автомобилестроительных компаний, посредством создания и производства так называемых прототипов «народного» автомобиля, имеющего привлекательные параметры для населения и способствующего развитию предпринимательства в стране. Необходимые элементы предлагаемой концепции представлены в табл. 3.

В работе предложена авторская стратегия устойчивого инновационного развития автомобильной отрасли в дополнение к существующей стратегии Минпромторга.

Целью реализации предложенной автором стратегии является формирование конкурентоспособной отрасли автомобилестроения и эффективной транспортной инфраструктуры и достижение сбалансированного роста отечественной экономики, направленного на реализацию стратегических социально-экономических, технологических и экологических задач страны.

Специфическими задачами, дополняющими «Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г.», предложенную Минпромторгом, являются:

1. Стимулирование спроса на автомобили за счет разработки и производства моделей «народного автомобиля», отвечающих современным запросам общества и бизнеса;

Таблица 3. Ключевые элементы концепции устойчивого инновационного развития автомобильной отрасли России:

Элементы	Описание
Приоритетность развития автомобильной отрасли	Развитие отечественного автомобилестроения следует рассматривать как приоритетное направление устойчивого развития национальной экономики, обеспечивающее повышение экономического благосостояния страны и национальной безопасности
Инновационное развитие автомобильных компаний	Необходима разработка и реализация стратегий устойчивого инновационного развития автомобильных компаний, обеспечивающих производство автомобилей не только для внутренних, но и зарубежных потребителей
Развитие национальной транспортной системы	Развитие отечественной автомобильной промышленности следует осуществлять в тесном взаимодействии с развитием национальной транспортной системы на федеральном и региональном уровнях
Повышение уровня жизни населения	Повышение уровня автомобилизации страны не может происходить неотрывно от повышения уровня жизни населения и должно быть направлено на развитие предпринимательства
Ориентация на запросы бизнеса и населения	Запросы бизнеса и населения страны должны быть основным побудительным фактором развития отечественного автомобилестроения
Производство «народного» автомобиля»	Производство «народного» автомобиля, параметры которого были бы приемлемыми для большинства населения, следует считать одним из перспективных направлений развития автомобильной промышленности
Защита окружающей среды	Необходимо использование новых технологий, направленных на сохранение окружающей среды при производстве и эксплуатации автомобилей

2. Реализация комплекса мер, направленных на развитие отечественной отрасли автомобилестроения в увязке с развитием транспортной системы;

3. Участие автомобильных компаний в решении текущих социально-экономических проблем посредством создания дополнительных современных рабочих мест, стимулирования развития предпринимательства и сельского хозяйства и повышения степени мобильности населения;

4. Снижение негативного воздействия на окружающую среду, в частности, за счет использования технических и технологических инноваций на этапах от разработки автомобиля до его производства, а также бережливого использования природных ресурсов;

5. Функционирование отрасли автомобилестроения, основанное на принципе самокупаемости.

Автором предложен перечень необходимых компонентов стратегии предприятий отечественной автомобильной отрасли, представленный в табл. 4.

Таблица 4. Перечень необходимых компонентов стратегии развития предприятий автомобильной отрасли.

Компонент	Содержание
Продукт	Производство моделей автомобилей, отвечающих современным запросам общества и бизнеса, включая модели отечественного «народного автомобиля»
Целевые потребители	Основные слои населения, а также представители малого и среднего бизнеса и сельского хозяйства
Целевые рынки	Ориентация на внутренний рынок страны с постепенным наращиванием экспортного потенциала
Технологии	Внедрение технических и технологических инноваций: повышение безопасности автомобилей, стандартизация производимых узлов и компонентов и т.д.
Конкурентные преимущества	- Привлекательные параметры производимых автомобилей - Эффект от внедрения технологических и технических инноваций - Получение преференций за счет ведения программ по снижению негативного воздействия на окружающую среду
Философия	Направленность на решение проблем общества и экологии.
Публичный имидж	Активное участие предприятий в решении актуальных экологических и социальных проблем
Отношение к работникам	Работники предприятий должны рассматриваться как один из наиболее ценных активов.

В работе предложено разделить программу реализации указанной стратегии на несколько этапов:

1 этап (2014-2017 гг.). Наращивание технологической базы отечественной автомобильной промышленности; разработка, апробация и подготовка к массовому выпуску моделей отечественного «народного» автомобиля; модернизация сети автомобильных дорог, увеличение транспортной доступности населенных пунктов в регионах страны;

2 этап (2018-2021 гг.). Массовое производство моделей отечественного «народного» автомобиля; ослабление государственной поддержки автомобильной промышленности и начало ее перевода на принцип самокупаемости;

3 этап (2022-2025 гг.). Преодоление технологического отставания отечественных автомобильных компаний от западных; увеличение доли производства автомобилей, использующих альтернативные источники топлива.

Направления реализации указанной стратегии представлены в табл. 5.

Таблица 5. Направления реализации предлагаемой стратегии устойчивого развития автомобильных компаний

Инновационное технологическое развитие	Ориентация на запросы общества и бизнеса	Социально-экономическое развитие	Экологическое развитие
<ul style="list-style-type: none"> - Повышения доли затрат на НИОКР - Формирование в структуре автомобильных кластеров научно-исследовательских центров - Ликвидация технологического отставания отечественных автомобильных компаний 	<ul style="list-style-type: none"> - Реализация концепции производства «народного автомобиля» - Направленность на развитие предпринимательства - Формирование автомобильной промышленности по принципу самокупаемости 	<ul style="list-style-type: none"> - Рост доли автомобильной промышленности в ВРП и ВВП - Создание дополнительных современных рабочих мест - Ориентация на совместное развитие с транспортной инфраструктурой 	<ul style="list-style-type: none"> - Бережливое использование природных ресурсов - Соответствие производимых автомобилей современным экологическим стандартам - Переход на использование альтернативных видов топлива

Среди основных рисков реализации указанной стратегии следует особо выделить: макроэкономические риски (введение экономических санкций против России; ограничения, накладываемые на Россию в связи с участием в различных экономических организациях и блоках – ВТО, Таможенный Союз и др.), финансовые риски (непривлекательность России для инвестиций со стороны зарубежных компаний), законодательные (ограничения, накладываемые в связи с изменением технических регламентов и т.д.), инновационные (проблема преодоления технологического отставания от западных стран) и социальные риски (проблема расслоения общества по уровню доходов).

Мониторинг и контроль реализации стратегии предлагается возложить на Минпромторг РФ (общая координация стратегии), Миноэкономразвития (достижение экономических и социальных показателей), Подкомитет Государственной Думы

Федерального Собрания РФ по проблемам устойчивого развития, Министерство транспорта РФ (модернизация транспортной инфраструктуры).

4. Обоснованы принципы и предложены эффективные методы и механизмы реализации стратегии инновационного развития отечественного автомобилестроения в увязке с развитием национальной автотранспортной системы для устойчивого развития национальной экономики и повышения уровня жизни населения.

Среди *общих принципов* совместного инновационного развития отечественного автомобилестроения и национальной автотранспортной системы в работе выделены: системность (охват национальной транспортной системы в совокупности с автомобильной промышленностью с учетом всех взаимосвязей), полезность (их совместное развитие должно привести к экономическому росту страны), оптимальность (сбалансированное соотношение результатов, затрат и рисков) и измеримость (возможность качественной и количественной оценки результата).

К *специфическим принципам* относятся: научная обоснованность (научная оценка предлагаемой стратегии с использованием научных подходов и методов), трансфер знаний и технологий, содействие экономическому росту и социально-экономическому развитию, структурированность (четкое распределение ролей между заинтересованными субъектами), непротиворечивость разрабатываемых решений требованиям и предписаниям, действующей нормативно-технической базе, высокая гибкость системы и т.д.

Автором предложены следующие механизмы развития отечественного автомобилестроения в увязке с ростом уровня жизни населения и развитием национальной транспортной системы:

- Разработка и **коммерциализация инноваций** в отечественной автомобильной промышленности:

Технологических: расширение технологической совместимости и стандартизация производимых компонентов, направленная на сокращение издержек при производстве (достижение мировых показателей выпуска автомобилей на одну платформу минимум 300-700 тыс. шт. в год). Другим направлением является разработка и коммерциализация технологий, направленных на сохранение

окружающей среды: освоение соответствующих технологий и разработка на базе отечественных предприятий производства автомобилей на альтернативных источниках топлива, включая производство электромобилей;

Технических: создание и коммерциализация инноваций, направленных на повышение безопасности автомобиля. Спрос на подобные технологии обеспечивается возросшими потребностями рынка к безопасности;

Организационно-управленческих: освоение новых методов организации отечественных автомобилестроительных компаний, направленных на оптимизацию использования трудовых ресурсов и снижение трудовых издержек;

Маркетинговых: использование современных методов и форм продвижения продуктов на рынке, направленных на укрепление имиджа отечественных автопроизводителей и увеличения объемов продаж отечественных автомобилей;

Социальных: формирование культуры корпоративной социальной ответственности среди отечественных предприятий посредством выработки и применения соответствующих государственных норм;

Логистических: разработка и внедрение инноваций, направленных на оптимизацию процесса перевозки и хранения сборочных компонентов и готовой продукции.

- Создание специализированных научно-исследовательских и инжиниринговых центров в структуре автомобильных кластеров;
- Развитие автотранспортной системы: расширение сети автомобильных дорог и улучшение ее качества, обеспечение транспортной доступности населенных пунктов, снижение среднего возраста автомобильного парка и др.;
- Повышение жизненного уровня трудоспособного населения страны, способного создать дополнительный спрос на автомобили;
- Реализация концепции производства «народного» автомобиля, который обладал бы привлекательными потребительскими качествами;

5. Предложена классификация факторов (экономических, конкурентных, рыночных и др.), определяющих устойчивое развитие автомобильных компаний на отечественном рынке.

Автором предложена классификация основных факторов, определяющих устойчивое развитие автомобильных компаний на отечественном рынке (рис. 2.)

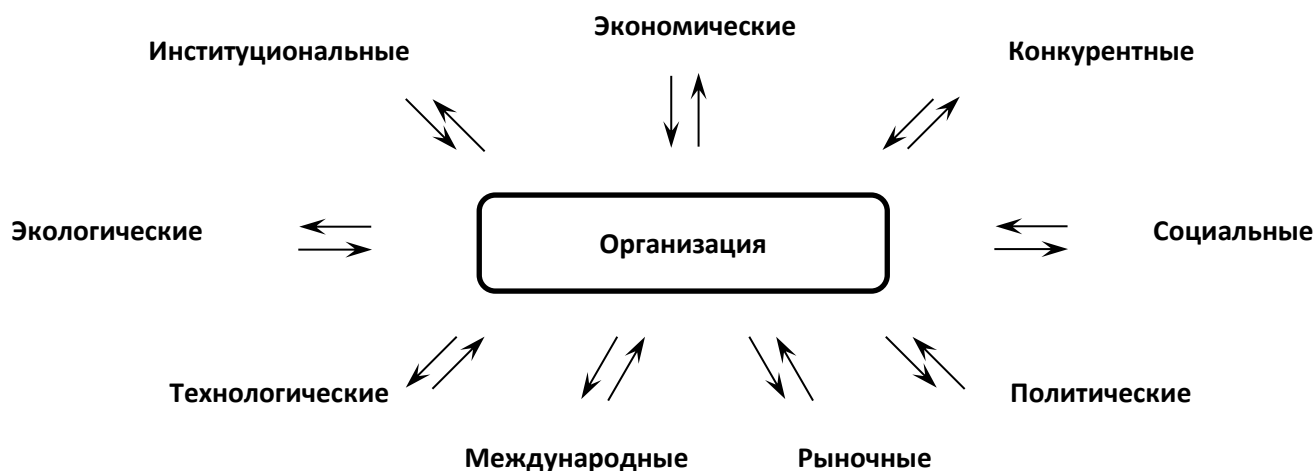


Рис. 2. Факторы внешней среды деятельности организации

6. Выявлены перспективные направления, предложены методы и механизмы мотивации отечественных автомобильных компаний в новых условиях международных экономических отношений.

Автором предложены направления, методы и механизмы мотивации автомобильных компаний со стороны государства в изменившихся условиях международных экономических отношений (табл. 6):

Таблица 6. Направления, методы и механизмы мотивации отечественных автомобилестроительных компаний.

Направления	Методы и механизмы мотивации
Экономические	- Предоставление налоговых льгот для компаний, достигающих целевую долю затрат на НИОКР, предоставление преференций при создании автомобильных кластеров на территории страны; - Содействие созданию при крупных автомобильных компаниях частных инвестиционных фондов, основной задачей которых являлось бы увеличение инвестиционного капитала компании; - Использование мер государственного стимулирования спроса.
Психологические	- Учреждение ежегодной премии за вклад в развитие автомобильной промышленности для передовых предприятий; - Учреждение ежегодного конкурса на лучший автомобиль отечественного производства.
Смешанные	- Поощрения и премии за внедрение рациональных предложений и инноваций для работников предприятий автомобильной отрасли; - Учреждение премии для предприятий, являющихся передовыми по бережливому отношению к окружающей среде.

Заключение. Предлагаемая диссертантом стратегия устойчивого развития автомобильных компаний способствует росту экономики страны, модернизации национальной транспортной системы, а также преодолению сложившихся социальных и экологических проблем. Проведенный в работе статистический анализ взаимосвязи между уровнем автомобилизации населения, уровнем его доходов и параметром развития автотранспортной системы позволил обосновать предлагаемые механизмы устойчивого развития автомобильных компаний на российском рынке (развитие концепции производства «народного» автомобиля, диверсификация деятельности автомобильных компаний, создание частных инвестиционных фондов и др.).

СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных ВАК РФ:

1. Макаренко, А. В. Оценка взаимосвязи между уровнем доходов населения и количеством легковых автомобилей [Текст] / А. В. Макаренко, Д. К. Щербаков // Известия высших учебных заведений. Серия «Экономика, финансы и управление производством». - 2014. - №4. - С 64-74. (0,69 п. л., вклад автора – 0,55 п. л.)
2. Макаренко, А. В. Оценка зон эффективности железнодорожного и автомобильного транспорта при доставке сырьевых грузов [Текст] / А. В. Макаренко, Г. И. Шибанова // Научно-технические ведомости СПбГПУ. - 2014. - №6 (209). - С. 34-41. (0,5 п. л., вклад автора - 0,4 п. л.)
3. Макаренко, А. В. Состояние и направления развития рынка легковых автомобилей России [Текст] / А. В. Макаренко. СПб.: Научно-технические ведомости СПбГПУ, 2014. - № 2 (192) – С. 32. (0,44 п. л.)
4. Макаренко, А. В. Частные инвестиционные фонды как механизм эффективного использования накоплений трудящихся крупных промышленных предприятий [Текст] / А. В. Макаренко, В. Р. Огороков, Г. И. Шибанова // Известия высших учебных заведений, серия "Экономика, финансы и управление производством". - 2014. - №3. - С. 8-13. (0,38 п. л., вклад автора – 0,28 п. л.)
5. Макаренко, А. В. Анализ состояния и перспективы инновационного развития региона на примере Ханты-Мансийского автономного округа [Текст] / А. В.

Макаренко, Г. И. Шибанова // Известия высших учебных заведений: серия «Экономика, финансы и управление производством». - 2014. - №1. - С. 48-52. (0,31 п. л., вклад автора – 0,25 п. л.)

Статьи, опубликованные в других научных изданиях:

6. Makarenko, A. V. L'analisi dello stato e prospettive di sviluppo innovativo della regione, sull'esempio di Khanty-Mansi regione autonoma [Текст] / A. V. Makarenko, V. R. Okorokov, G. Ju. Shibanova // Italian science review. - 2014. - №4. - P. 530-536. (0,44 п. л., вклад автора – 0,33 п. л.)

Доклады на международных и всероссийских научно-практических конференциях:

7. Макаренко, А. В. Причины, последствия и методы предотвращения падения спроса на автомобили марки Lada в 2015 году [Текст] / А. В. Макаренко, Д. К. Щербаков // Сборник материалов 17-й международной научно-практической конференции «Экономика, экология и общество России в 21-м столетии». - СПб. - 2015. (0,5 п. л, вклад автора - 0,4 п. л.)

8. Макаренко, А. В. Роль автотранспортной инфраструктуры в экономическом развитии страны [Текст] / А. В. Макаренко // Сборник научных трудов 17-й Международной научно-практической конференции СПбГПУ. - 2015. (0,13 п. л.)

9. Макаренко, А. В. К вопросу о развитии автомобильного рынка страны [Текст] / А. В. Макаренко // Сборник научных трудов 16-й Международной научно-практической конференции СПбГПУ. - 2013. - С. 143-146. (0,13 п. л.)

10. Макаренко, А. В. Ключевые отрасли, определяющие развитие промышленного потенциала России в информационной экономике [Текст] / А. В. Макаренко, В. Р. Окорочков // Сборник научных трудов 14-й Международной научно-практической конференции СПбГПУ. - 2011. - С. 65-67. (0,13 п. л. Вклад автора 0,1 п. л.)