

*На правах рукописи*

**ПРУСОВА СВЕТЛАНА БОРИСОВНА**

**РОЛЬ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА СТРАН  
БРИК В ПОВЫШЕНИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ  
РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ**

**Специальность: 08.00.14 Мировая экономика**

**Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук**

**Москва – 2012 г.**

Работа выполнена на кафедре мировой экономики факультета экономики и права Московского государственного лингвистического университета.

Научный руководитель: доктор экономических наук, доцент  
**Разумнова Людмила Львовна**

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор  
**Сабельников Леонид Владимирович**

кандидат экономических наук  
**Дорохин Станислав Александрович**

Ведущая организация: **Учреждение Российской академии наук  
«Институт мировой экономики и международных  
отношений»**

Защита диссертации состоится 01 марта 2012 г. в 15.45 на заседании диссертационного совета Д 501.002.03 при Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова по адресу: 119991, Москва, ГСП-1, Ленинские горы, д.1, стр. 46, МГУ имени М.В. Ломоносова, третий новый учебный корпус, экономический факультет, аудитория № 407.

С диссертацией можно ознакомиться в читальном зале Научной библиотеки имени А.М. Горького 2-го учебного корпуса гуманитарных факультетов МГУ имени М.В. Ломоносова.

Автореферат разослан 30 января 2012 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета

Пенкина С.В.

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Обосновывая актуальность избранной темы, следует отметить, что автомобильная промышленность является крупнейшим индустриальным сектором современной мировой экономики (около 7% мирового ВВП) и оказывает значительное влияние на социально-экономическое развитие стран в целом<sup>1</sup>. В ближайшие двадцать лет мотором роста мирового автомобилестроения станет азиатский регион, на который к 2020 г. будет приходиться 60% мирового производства автомобилей против 35% в 2005 г. Перспективы автомобильной промышленности будут во многом определяться в странах БРИК<sup>2</sup>, доля которых в мировом производстве автомобилей за прошедшее десятилетие увеличилась более чем в два раза и достигла 25%. По прогнозам экспертов, в 2025 г. на рынок этих стран будет приходиться до 45% мировых продаж автомобилей<sup>3</sup>.

В настоящее время доля автомобильного рынка России невелика – 3,2% мирового объема продаж в 2010 г. Однако прогнозируемый динамичный рост этого сегмента (до 15% в год) позволяет утверждать, что автомобильная отрасль может сыграть роль одного из двигателей процессов модернизации национальной экономики<sup>4</sup>. Согласно «Стратегии развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г.», примерно половина автомобилей в России к 2020 г. будет производиться компаниями с участием иностранного капитала, в связи с чем возрастает необходимость поиска новых направлений сотрудничества с зарубежными инвесторами в целях повышения конкурентоспособности отрасли, которая в данный момент демонстрирует наличие серьезных проблем в этой сфере.

Одним из возможных путей повышения конкурентоспособности российского автомобилестроения является расширение сотрудничества в формате БРИК, в том числе путем встраивания России в международные цепочки производства добавленной стоимости. В настоящее время экономическое взаимодействие в рассматриваемой группе стран развивается в основном в нефтегазовой отрасли, сельском хозяйстве и электроэнергетике. Несмотря на то, что есть примеры успешного сотрудничества и в автомобильной отрасли, они носят единичный характер и являются проектами на дву-

---

<sup>1</sup> Прим. В диссертационной работе исследуется легковая автомобильная отрасль без учета легких коммерческих и грузовых автомобилей.

<sup>2</sup> В декабре 2010 г. к группе стран БРИК присоединилась Южно-Африканская Республика, трансформировав аббревиатуру в БРИКС, однако в данном исследовании сотрудничество с Южно-Африканской Республикой автор не исследует.

<sup>3</sup> Крупнейшие производители автомобилей переживают тяжелейшие времена. – PricewaterhouseCoopers. – 2009. – URL: <http://www.pwc.com/ru/ru/press-releases/2009/established-automakers-suffering-greatest-pain.jhtml>; Automotive landscape 2025: Opportunities and challenges ahead / Roland Berger Strategy Consultants, March 2011. – URL: [http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland\\_Berger\\_Automotive\\_Landscape\\_2025\\_20110314.pdf](http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_Automotive_Landscape_2025_20110314.pdf).

<sup>4</sup> Land N.S., Mauer S. Winning the BRIC Auto Markets. Achieving Deep Localization in Brazil, Russia, India and China. – Report of Boston Consulting Group. – 2010. – URL: <http://www.bcg.ru/documents/file37441.pdf>.

сторонней основе. Отсутствие четкой стратегии развития взаимовыгодного сотрудничества в автомобилестроении стран БРИК может привести к появлению угроз для дальнейшего расширения национального производства России ввиду растущей жесткой конкуренции со стороны автопроизводителей из Бразилии, Индии и Китая, которые в ближайшем будущем смогут поставлять на российский рынок большое количество малобюджетных автомобилей (стоимостью от 3 до 7 тыс. долл. за шт.).

Таким образом, оценка конкурентоспособности российской автомобильной промышленности, ее родственных и поддерживающих отраслей, а также нахождение эффективных методов ее повышения в условиях интенсивного развития экономического сотрудничества в рамках группы БРИК представляется одной из наиболее актуальных и практически значимых научных проблем современной мировой экономики.

**Степень научной разработанности проблемы.** Общие проблемы формирования конкурентоспособности нашли отражение в многочисленных научных работах современных зарубежных и отечественных ученых (Б. Баласса, З. Бендер, Н.А. Волчкова, Т. Волрас, О.Л. Гаранина, С.Ю. Глазьев, М. Портер, А.Н. Спартак, И.П. Фаминский, К.В. Швандар и др.). Однако в данных исследованиях не было проведено количественной оценки сравнительной конкурентоспособности на мезоуровне.

В исследованиях, посвященных количественному анализу сравнительной отраслевой конкурентоспособности отдельных групп стран: С. Димелиса, К. Гатсиоса («старых» и новых членов ЕС), Д. Ричардсона и Ч. Зханга (США и торговых партнеров страны), У. Уткулу, Б. Йилмаза, С. Эргуна (Турции и группы новых стран-членов ЕС), А. Йитса (стран группы МЕРКОСУР), Н.А. Волчковой (стран СНГ), О.Л. Гараниной (стран Латинской Америки и Восточной Азии), а также З. Бендера, К. Ли, не рассматривается сравнительная конкурентоспособность отраслей стран БРИК.

В то же время в современной научной литературе не уделено должного внимания возможности экономического сотрудничества стран БРИК при производстве автомобилей на основе имеющихся страновых конкурентных преимуществ (С.Н. Блудова, Х.Брух, Е. Дахмен, Е.С. Куценко, В. Матиаске, О.А. Романова, Д. Хейвуд, М. Энрайт).

**Целью исследования** является обоснование методов повышения конкурентоспособности автомобилестроения России в условиях развития международного экономического сотрудничества в рамках группы БРИК и перехода российской экономики на инвестиционно - инновационную модель развития.

В соответствии с указанной целью в диссертационной работе были поставлены следующие **задачи**:

- проанализировать и систематизировать теоретические концепции и подходы к понятию конкурентоспособности и методам ее повышения на макро- и мезоуровнях;
- выявить различные методологические подходы к расчету показателя конкурен-

тоспособности на мезоуровне, определить наиболее оптимальный метод для расчета индекса конкурентоспособности автомобильной промышленности, на основе которого рассчитать индекс выявленной конкурентоспособности для автомобильной и поддерживающих ее отраслей в странах БРИК, проследить его динамику;

- с учетом выявленных мировых тенденций развития автомобилестроения систематизировать конкурентные преимущества автомобильной отрасли для каждой из стран БРИК и проанализировать опыт стран БРИК в повышении конкурентоспособности автомобилестроения на основе кластеризации и международного аутсорсинга;

- проанализировать основные направления экономического сотрудничества стран в группе БРИК;

- предложить систему распределения производственных стадий в международной производственной цепочке в автомобильной промышленности в странах БРИК в рамках возможной специализации этих стран на основе выявленных конкурентных преимуществ в поддерживающих автомобильную промышленность отраслях;

- на основе полученных результатов определить мероприятия по повышению конкурентоспособности автомобильной отрасли России в условиях развития экономического сотрудничества стран БРИК в отрасли автомобилестроения.

**Объектом исследования** является автомобильная промышленность в странах БРИК.

**Предметом исследования** является конкурентоспособность автомобильной отрасли России в условиях развития экономического сотрудничества стран БРИК в период 1998-2010 гг.

**Теоретическую основу исследования** составляют фундаментальные работы зарубежных и российских экономистов, посвященные проблемам конкурентоспособности и международной торговли. Среди зарубежных специалистов следует отметить труды Т. Агмона, П. Бакли, Б. Балассы, Дж. Бхагвати, А. Верберке, Т. Волраса, Дж. Даннинга, Е. Дахмена, М. Кассона, К. Киезковски, К. Кодзимы, П. Кругмана, Д. Лессарда, А. Маршалла, Б. Олина, Т. Озавы, М. Портера, Д. Рикардо, А. Смита, Д. Хайна, Э. Хекшера, Д. Чо, Й. Шумпетера. Вопросы исследования конкурентоспособности на мезо- и макроуровнях нашли отражение в работах отечественных специалистов, таких как М.И. Гельвановский, С.Ю. Глазьев, В.Я. Горфинкель, Л.И. Глухарев, В.В. Громыко, А.В. Данильцев, Е.А. Касаткина, В.П. Клавдиенко, С.В. Киселев, В.П. Колесов, М.В. Кулаков, М.Л. Лучко, Е.К. Мазурова, М.Н. Осьмова, Л.В. Сабельников, А.Н. Спартак, В.С. Паньков, И.П. Фаминский, Г.Г. Чибриков, К.В. Швандар, Ю.В. Шишков, К.В. Юдаева, Е.Г. Ясин.

Теоретической базой для анализа подходов к количественной оценке конкурентоспособности на мезо- и макроуровнях послужили исследования Р. Ахренда, З. Бендера,

Н.А. Волчковой, Т. Волраса, О. Л. Гараниной, С. Димелиса, Д. Дэвиса, К. Гатсиоса, Д. Гринэвэя, Ч. Зханга, Б. Йилмаза, К.-В. Ли, Д. Лэфэя, К. Милнера, Д. Ричардсона, П. Шотта, У. Уткулу, С. Эргуна.

В диссертации были учтены результаты научных трудов, посвященных изучению кластерного подхода: С.Н. Блудовой, Е. Дахмена, Е. Лимера, В.Г. Клинова, А.Н. Праздничных, О.А. Романовой, В. Фельдмана, Т.В. Цихана, М. Энрайта, А.Ю.Юданова и др. Влияние использования аутсорсинга на конкурентоспособность предприятий, и, как следствие, отрасли изучались в работах А. Вебера, Р. Вернона, Р. Джонса, Р. Коарса, Р. Феенстры, В. Матиаске, Т. Мелленихта, Х. Бруха, Д. Хаммельса, Л. Ханса, В. Варшбургера, Дж. Б. Хейвуда и др.

Конкурентоспособность российской автомобильной отрасли исследовалась в работах таких отечественных ученых, как П.А. Аркатов, И.Г. Владимирова, С.А. Дорохин, А.В. Дубинский, А.В. Захарова, А.А. Ипатов, Н.Т. Катанаев, Д.И. Кондратов, В.Б. Кондратьев, Р.М. Нуреев, В.А. Петрушев, Б.Ю. Сербиновский, Л.М. Синцеров, Д.А. Трофимов, Н.Н. Фролов, Б.А. Хейфец.

**Методологическая основа исследования** определяется положениями диалектики как общенаучным методом познания, а также частно-научными методами: системно-структурным, аналитическим, сравнительного, логического и исторического анализа, методом восхождения от абстрактного к конкретному. При обработке данных в работе использовались методы статистического анализа, графический и расчетно-аналитический методы.

**Информационная база исследования** представлена материалами международных и национальных справочных изданий, таких как статистическая база ЮНКТАД, МВФ, Мирового банка, Центрального Банка Российской Федерации, ООН (UN COMTRADE), исследованиями консалтинговых компаний PricewaterhouseCoopers, Ernst&Young, ATKearney, Deloitte, KPMG, Boston Consulting Group, Международной ассоциации автопроизводителей, а также результатами научно-исследовательских проектов Всемирного экономического форума, публикациями в зарубежной и российской периодической печати, в частности, в таких журналах как «Мировая экономика и международные отношения», «Международная экономика», «Вопросы экономики», «Экономические науки», «Российский экономический журнал», «Эксперт», «Экономика и жизнь», «Автомобильная промышленность», «Автотранспортное предприятие», American Economic Review, Journal of International Business Studies, Journal of Economic Perspectives, The Political Economy of International Trade, Journal of International Economics, Weltwirtschaftliches Archiv.

При работе над диссертационным исследованием были использованы коллективные монографии Московского государственного университета имени М.В. Ломоносо-

ва, Государственного университета Высшей школы экономики, Московского государственного института международных отношений (Университета), материалы ресурсных центров университета имени Йоханесс Гутенберга г. Майнц (Германия).

**Научная новизна** проведенного в диссертационной работе исследования представлена следующими положениями и выводами.

1. На основе апробации различных подходов к количественной оценке конкурентоспособности на мезоуровне обоснована наиболее оптимальная методика расчета индекса отраслевой конкурентоспособности для анализа динамики конкурентоспособности автомобильной отрасли России, родственных и поддерживающих отраслей, а именно, методика Т. Волраса, которая по сравнению с другими аналогичными методиками расчета индексов выявленной конкурентоспособности (Б. Балассы, Г. Лаффея, Д. Гринэвэя и К. Милнера) одновременно позволяет учесть влияние внутриотраслевой торговли на величину показателя и однозначно трактовать наличие или отсутствие конкурентоспособности отрасли (ввиду симметричного распределения показателей относительно нуля). На основе методики Т. Волраса автором рассчитан индекс выявленной конкурентоспособности автомобильной и поддерживающих ее отраслей впервые для стран группы БРИК.

2. Определены уровень и направление динамики конкурентоспособности автомобильной отрасли и поддерживающих ее отраслей в странах БРИК на основе проведенных автором расчетов индекса выявленной конкурентоспособности в 1998-2009 гг. Сделан вывод об ослаблении конкурентных преимуществ отечественной отрасли автомобилестроения, обусловленного рядом следующих причин: технологической отсталостью производственной базы, отсутствием конкуренции среди производителей автокомпонентов 1-го уровня, отсутствием современных маркетинговых стратегий продвижения российских брендов на внутреннем рынке, усилением конкуренции со стороны иностранных производителей автомобилей в нижней ценовой категории (Hyundai, KIA, Daewoo, Chery, Geely и др.).

3. Выявлено наличие взаимодополняемости отдельных производственных стадий автомобильного производства Бразилии, России, Индии и Китая, основанное на проведенных расчетах индекса выявленной конкурентоспособности Т. Волраса и анализе факторов, определяющих конкурентные преимущества автомобильной и поддерживающих ее отраслей в странах БРИК. Предложен один из вариантов распределения этих стран в международной производственной цепочке, в которой возможная специализация России будет осуществляться по следующим товарным группам: минеральное топливо, смазки и аналогичные материалы; текстильные волокна; черные и цветные металлы; органические химические продукты; специальные, научные и контрольные инструменты и аппараты.

4. Обоснованы мероприятия в рамках развития институциональной среды по повышению конкурентоспособности автомобильной отрасли России в условиях перехода российской экономики на инвестиционно-инновационную модель развития, среди которых: создание межрегиональной БРИК программы, аналогичной европейской программе Interreg III для обмена опытом организации и развития автомобильных кластеров, поддержка кластеров для развития сети поставщиков 1-го уровня, модернизация производственной базы в сотрудничестве с Бразилией, Индией и Китаем, в частности, организация создания совместного производства автомобилей на единой платформе, развитие научно-технического сотрудничества в рамках производственных цепочек добавленной стоимости, в том числе за счет использования международного аутсорсинга.

**Практическая значимость работы** определяется тем, что результаты исследования могут быть использованы Министерством экономического развития РФ, Министерством регионального развития РФ и Министерством промышленности и торговли РФ при разработке стратегии повышения конкурентоспособности российской автомобильной отрасли на мезо- и макроуровнях, а также Национальным комитетом по исследованию БРИКС, созданным Фондом «Русский мир» и Российской академией наук при поддержке МИД РФ в сентябре 2010 г., для определения основных направлений сотрудничества в рамках данной группы стран. Материалы диссертации могут быть также использованы в учебных курсах «Мировая экономика», «Международные экономические отношения», «Мировые товарные рынки» и «Международная торговля» в высших учебных заведениях.

Апробированная методика расчета индекса выявленной конкурентоспособности может служить основой для разработки индикаторов конкурентоспособности национальной автомобильной отрасли и других отраслей на федеральном и региональном уровнях.

**Апробация работы.** Основные положения настоящего исследования были представлены автором на заседаниях кафедры мировой экономики Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова в 2011 г., а также на Международных научных конференциях: X Международной научной конференции ГУ-ВШЭ по проблемам развития экономики и общества, 7-9 апреля 2009 г.; научной конференции ИМЭМО РАН «Мировой кризис и пути его преодоления», 10-12 октября 2009 г. Результаты проведенных исследований были использованы автором при проведении занятий по курсу «Международные экономические отношения» в Московском государственном лингвистическом университете.

Основные результаты диссертационного исследования изложены автором в восьми научных публикациях общим объемом 3,4 п.л., в том числе в шести статьях,



опубликованных в российских рецензируемых научных журналах, определенных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации.

**Структура работы** обусловлена целями и характером исследования. Работа состоит из введения, четырех глав, заключения, списка использованной литературы, включающего 322 источника на русском, английском и немецком языках, заключения и 47 приложений.

### **Структура диссертационной работы**

Введение

## **Глава 1. Теоретические подходы к исследованию понятия конкурентоспособности**

1.1. Эволюция теории конкурентоспособности

1.2. Методы повышения конкурентоспособности на мезо- и макроуровнях

1.3. Методология определения конкурентных преимуществ отраслей промышленности на основе индекса выявленной конкурентоспособности

## **Глава 2. Конкурентоспособность отраслей промышленности Бразилии, России, Индии и Китая на мировом рынке и рынке стран БРИК**

2.1. Основные направления развития внешнеэкономических связей стран БРИК в 1998-2010 гг.

2.2. Оценка конкурентоспособности отраслей промышленности стран БРИК на основе индекса выявленной конкурентоспособности

## **Глава 3. Сравнительная оценка конкурентоспособности автомобильной отрасли стран БРИК**

3.1. Современные тенденции развития автомобильной промышленности в мире и странах БРИК в 1998 – 2010 гг.

3.2. Конкурентные преимущества отрасли автомобилестроения в странах БРИК

## **Глава 4. Пути повышения конкурентоспособности автомобильной промышленности России**

4.1. Приоритетные направления развития автомобильной промышленности России в период до 2020 г.

4.2. Методы повышения конкурентоспособности российской автомобильной промышленности в рамках развития сотрудничества со странами БРИК

Заключение

Список использованной литературы

Приложения

## II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ

В соответствии с заявленной темой диссертационного исследования и поставленными целями и задачами в работе рассматриваются следующие группы проблем, основные выводы по которым выносятся на защиту.

**Первая группа исследуемых проблем** касается методологических подходов к трактовке конкурентоспособности и анализу методов ее повышения.

Уточним, что понятие конкурентоспособности ввиду своей многоаспектности в научной литературе исследуется на нескольких уровнях. Так, американский ученый М. Портер выделяет два уровня конкурентоспособности: микро- (конкуренция на уровне товаров и предприятий) и макроуровень (страновая конкурентоспособность), тогда как российский экономист М.И. Гельвановский выделяет также третий уровень анализа – мезоуровень (отраслевая конкурентоспособность)<sup>5</sup>. В диссертации автор придерживается второго подхода и проводит анализ методов повышения отраслевой конкурентоспособности.

Обобщив и проанализировав эволюцию теорий конкурентоспособности, автор выделяет три подхода к изучению этого понятия. *Статический подход* (А. Смит, Д. Рикардо, Э. Хекшер, Б. Олин) подразумевает неизменность уровня конкурентоспособности страны с течением времени. *Динамический подход* (И. Шумпетер, М. Познер, М. Портер) характеризуется временным изменением внутренних и внешних факторов, оказывающих влияние на динамику конкурентоспособности. С точки зрения инновационных прорывов, усиливающих конкурентные преимущества, данный подход развивали П. Бакли, Р. Вернон, М. Кассон, К. Кодзима. Формирование факторов конкурентоспособности на национальном и международном рынках – С.-Н. Мун, А. Рагман, А. Верберке, Д. Чо.

Развитие теории конкурентоспособности проходило также в рамках *пространственного подхода* с учетом развития филиальной сети ТНК (Т. Агмон, Д. Лессард) и роста конкурентоспособности за счет перенесения производства за рубеж и локализации производства при создании промышленных территориальных групп компаний (Е. Дахмен, М. Энрайт, А. Маршалл, П. Кругман, Г. Гроссман). Так, М. Энрайт утверждал, что конкурентные преимущества создаются на региональном и отраслевом уровнях. Е. Дахмен делал акцент на способности одной отрасли развиваться за счет достигнутого прогресса в другой, создавая эффект синергии и формируя расположенные в географической близости промышленные группы.

---

<sup>5</sup> Гельвановский М.И., Рожков К.Л., Скрыбина Н.И. Конкурентоспособность национальной экономики: проблемы статистического сопровождения. Поиск методологической адекватности / Учебное пособие под общей редакцией д.э.н., проф. Гельвановского М.И. – М.: НИЦ «Статистика России», 2009 – С.37.

Развитие международной конкуренции способствовало появлению новых форм международного разделения труда (МРТ), сформировавшихся в условиях глобализации производства и усиления пространственной конкурентоспособности за счет повышения роли территорий в современном развитии, что является результатом влияния двух мировых тенденций:

1) распространение децентрализации управления и активное вовлечение стран в процесс международной фрагментации производства;

2) трансформация иерархических систем, в которых доминирует один или несколько элементов, в сетевые, что расширяет самостоятельность участников в процессе принятия решения и ведет к пространственной интеграции регионов.

Эти процессы проявляются в таких наиболее динамично развивающихся на современном этапе формах МРТ, как кластеризация и аутсорсинг.

Категория «кластеризация» была изучена в работах М. Портера, М. Энрайта, Е. Дахмена, А. Маршалла и др. Под кластером понимается сеть производителей и взаимодействующих институтов области, находящихся в географической близости друг от друга и взаимодействующих при создании добавляющей стоимости цепи производства, создавая синергетический эффект в регионе. С точки зрения повышения конкурентоспособности кластеризация способствует росту эффективной специализации производства и формированию центров инновационного развития страны; стимулирует развитие малого бизнеса и создание конструктивного диалога между деловыми, государственными и научными кругами; позволяет комбинировать конкурентные стратегии эффективной специализации и экономии масштаба; выявить и реализовать экономический потенциал регионов на базе развития экспортных производств; обеспечить стабилизацию процессов экономического и социального развития общества.

При анализе процессов кластеризации в автомобильной промышленности России был выявлен ряд особенностей.

Во-первых, понятие «автомобильный кластер» не имеет четкого определения как в России, так и за рубежом, так как существует ряд смежных понятий: технополис, бизнес-инкубатор, промышленный округ, особая экономическая зона и др.

Во-вторых, российские автомобильные кластеры имеют различную структуру в зависимости от количества автосборочных заводов, составляющих ядро кластера: моноядерные (Калининградский кластер), двухядерные (Ульяновский кластер) и полиядерные (Петербургский кластер).

В-третьих, автомобильные кластеры позволяют обеспечить стабилизацию процессов экономического и социального развития общества, в связи с чем, создание и развитие кластеров требует активного участия государства.

В-четвертых, главным недостатком управления в российских автокластерах явля-

ется неразвитость системы кластерной инициации как со стороны региональных и федеральных властей, так и со стороны участников региональных бизнес-сообществ.

На основании сравнительного анализа кластеров в странах БРИК сделан вывод о том, что российские кластеры не в полной мере создают условия, благоприятные для развития инновационных проектов, так как сформированы на базе существующих автозаводов. Недостатками такой организации является минимальное финансирование венчурных разработок и некоммерческой составляющей кластера (образовательной и информационной инфраструктуры), его ориентированность на одного производителя.

Теоретическое обоснование процесс аутсоринга получил в работах Р. Вернона, Р. Джонса, Р. Коарса, В. Матиаске, Т. Мелленихта и др. Наиболее часто под аутсорсингом понимается передача ряда функций по производству или предоставлению услуг, ранее выполнявшихся за счет собственных ресурсов стороннему предприятию<sup>6</sup>.

Уточним, что в отличие от субподряда аутсорсинг характеризуется длительностью возникающих отношений с заказчиком, а также тем фактом, что все работы, переданные на аутсорсинг, ранее производились в рамках компании. От международной вертикальной специализации международный аутсорсинг отличается тем, что предполагает использование завершенной продукции в стране импорта, тогда как в первом случае ввезенная в страну продукция экспортируется для выполнения следующей стадии производства.

Положительное влияние аутсорсинга на конкурентоспособность отрасли состоит в том, что применение аутсорсинга позволяет значительно снизить затраты; сконцентрироваться на основном виде деятельности; развивать инновационную направленность деятельности за счет технологичных решений компаний-аутсорсеров; получить доступ к ресурсам других компаний; повысить производительность; снизить инвестиционные риски.

Усиливающийся процесс аутсорсинга в автомобильной отрасли в последнее десятилетие косвенно подтверждается следующими данными: ежегодные затраты на НИОКР сборочных компаний росли на 4,4%, тогда как затраты поставщиков – на 5,5%. Предпосылками для развития аутсорсинга в автомобильной отрасли на современном этапе являются<sup>7</sup>:

– негибкий характер капиталоемких сборочных линий, производящих готовые автомобили (около трети всех издержек сборочных компаний);

---

<sup>6</sup> Прим. Следует учесть, что в широком смысле используется понятие оффшоринг, которое подразумевает передачу функций по производству и предоставлению услуг, ранее выполнявшихся за счет собственных ресурсов предприятия, как дочернему, ассоциированному или совместному предприятию, так и сторонней организации за рубежом, тогда как в узком смысле аутсорсинг (оффшорный аутсорсинг) предполагает передачу ряда функций стороннему предприятию.

<sup>7</sup> Кондратьев В.Б. Автомобильная промышленность: перспективы развития после кризиса. – 2010. – URL:

[http://www.perspectivy.info/oykumena/ekdom/avtomobilnaja\\_promyshlennost\\_perspektivy\\_razvitiya\\_posle\\_krizisa\\_2010-10-01.htm](http://www.perspectivy.info/oykumena/ekdom/avtomobilnaja_promyshlennost_perspektivy_razvitiya_posle_krizisa_2010-10-01.htm).

- возрастание сложности и издержек из-за увеличения числа моделей со все большим количеством модификаций;
- опережающий рост цен на автомобили по сравнению с ростом доходов в развитых странах (в 2 раза против 1,5 за последние двадцать лет);
- конкурентное давление сегмента малобюджетных автомобилей (10% рынка к 2015 г.);
- все возрастающие (иногда избыточные) затраты на НИОКР (около 40% инвестиций в инновации не внедряются или не приводят к массовому выпуску продукции из-за отсутствия спроса со стороны рынка).

По оценкам экспертов, в настоящее время более 99% стоимости сборки автомобилей приходится на конечных производителей. Передача части операций в руки специализированных поставщиков (например, таких компаний, как Karmann, Magna, Pininfarina, Valmet) позволяет сборочным компаниям более гибко приспосабливаться к колебаниям спроса. Помимо жесткого контроля качества и мониторинга расходов на НИОКР, оффшорный аутсорсинг НИОКР в размере 15% от совокупного бюджета автомобильной компании позволит сократить совокупные издержки производителя на 10-50%.

Как показал анализ мирового опыта, использование аутсорсинга в автомобильной отрасли позволяет решить ключевую проблему снижения издержек в условиях обострения конкурентной борьбы на мировых рынках, повысить управленческий контроль и производительность, развивать инновационную составляющую компании и, как следствие, отрасли. В то же время использование аутсорсинга связано с такими рисками, как потеря гибкости при принятии решений и утечка квалифицированных кадров.

**Вторая группа исследуемых проблем** связана с анализом количественной оценки конкурентоспособности. Теоретическое обоснование количественной оценки конкурентоспособности исторически развивалось на основании трех подходов:

1) *матричный* (сформулирован Р. Фамером и Б. Ричмэном в 60-е гг. XX в. и явился базой для развития рейтингового подхода);

2) *рейтинговый* (базируется на обобщенном отражении состояния экономики страны и агрегированных индексах уровня конкурентоспособности стран, основные из которых разработаны экспертами Международного форума по развитию менеджмента и Всемирного экономического форума);

3) *факторный* (развивали Б. Баласса, Т. Волрас, Д. Гринэвэй, Г. Лафэй, Г. Лизнер, К. Милнер) дает возможность выявить конкурентные преимущества национальных отраслей на основе ее фактической внешнеторговой специализации.

Сравнительное исследование рейтингового и факторного подходов позволило выявить преимущества последнего на мезоуровне несмотря на его ограниченность

лишь статистическими данными экспорта и импорта, а именно: возможность привести к единой форме показателя конкурентоспособности базовых отраслей страны и проследить динамику изменения индексов с течением времени и использовать индексы в качестве индикаторов конкурентоспособности отдельных отраслей и товарных групп.

Автор развивает этот подход в своей работе и проводит сравнительный анализ индексов выявленной конкурентоспособности (Revealed Comparative Advantage, RCA; Revealed Competitiveness, RC), рассчитанных по разным методикам, а именно: индекс Б. Балассы (1965), модифицированный индекс Б. Балассы (1993), индекс Т. Волраса (1991) и индекс Г. Лафэя (1992) (см. табл.1)<sup>8</sup>.

Таблица 1. Сравнительный анализ методик расчета индексов выявленной конкурентоспособности

Параметры сравнения	Индекс Балассы (1965)	Модифицированный индекс Балассы (1993)	Индекс Волраса (1991)	Индекс Лафэя (1992)
1 Формула	$RCA_1 = \frac{X_{ij}/X_{it}}{X_{nj}/X_{nt}}$	$RCA_3 = \ln \frac{X_{ij}/M_{ij}}{X_{it}/M_{it}} \times 100$	$RC = \ln \frac{X_{ij}/X_{it}}{X_{nj}/X_{nt}} - \ln \frac{M_{ij}/M_{it}}{M_{nj}/M_{nt}}$	$RCA_{Lafay} = \frac{1000}{BBП} \times \left[ \frac{X_{ij} - M_{ij}}{X_{ij} + M_{ij}} \times \frac{X_{it} - M_{it}}{X_{it} + M_{it}} \right]$
2 Нейтральная точка отсчета сравнительного преимущества / непреимущества	1	0	0	0
3 Выявленная конкурентоспособность в сравнении с другой продукцией этой же страны	Да	Да	Да	Да
4 Выявленная конкурентоспособность в сравнении с продукцией других стран	Нет	Нет	Да	Нет
5 Учитывает внутриотраслевую торговлю	Нет	Нет	Да	Да

Источник: составлено автором

В ходе сравнительного анализа методик расчета индексов выявленной отраслевой конкурентоспособности, сделан вывод о том, что индекс Т. Волраса (1991) представляется наиболее оптимальным для анализа конкурентоспособности промышленных отраслей, в том числе автомобильной отрасли ввиду его преимуществ. Во-первых, индекс отражает внутриотраслевую торговлю, так как учитывает *чистый экспорт и чистый импорт*; во-вторых, позволяет однозначно трактовать наличие или отсутствие конкурентоспособности отрасли ввиду симметричного распределения показателей от-

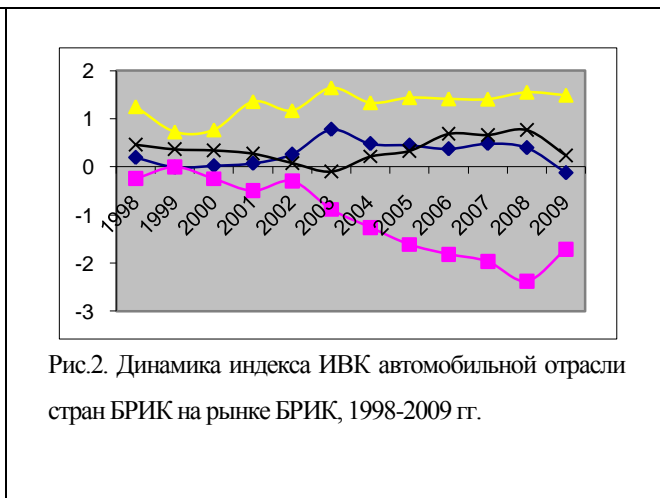
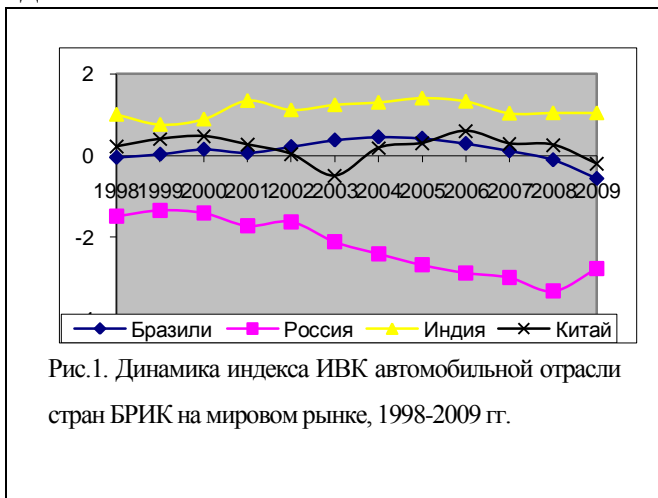
<sup>8</sup> В формулах: X- экспорт, M- импорт, i- страна, j- товарная группа (отрасль), t- группа отраслей, n- группа стран.

носителю нуля; в-третьих, дает возможность оценить конкурентоспособность отрасли как на мировом рынке, так и на рынке группы отдельных стран; а также как в сравнении с другой продукцией этой же страны, так и в сравнении с аналогичной продукцией других стран рассматриваемой группы, таким образом, нормируя показатели экспорта и импорта страны относительно экспорта и импорта исследуемой группы стран.

Рассчитанные в работе индексы выявленной конкурентоспособности автомобильной отрасли стран БРИК на мировом рынке в 1998-2009 гг. по методике Т. Волраса позволили сделать вывод о том, что конкурентоспособность автомобильной отрасли России в этот период стабильно снижалась (за исключением 2009 г.) и находилась в зоне отрицательных значений, что однозначно позволяет трактовать полученные данные как неконкурентоспособность отрасли на мировом автомобильном рынке.

В то же время в остальных странах БРИК индекс находился в зоне положительных значений; падение конкурентоспособности отмечается в Китае и Бразилии во второй половине 2000-х гг., и лишь в кризисные 2008-2009 гг. индекс перешел в зону отрицательных значений (см. рис. 1). Автомобильная отрасль Китая в 2002-2003 гг. также характеризуется отрицательными значениями ввиду наблюдавшегося мирового перепроизводства автомобилей и отмене импортных пошлин в стране.

Результаты аналогичного исследования динамики индексов на автомобильном рынке стран БРИК подтверждают выявленные тенденции в динамике изменения конкурентоспособности группы изучаемых стран на мировом рынке (см. рис. 2). Индекс конкурентоспособности автомобильной отрасли Индии находится в зоне положительных значений до кризисного 2007 г. и вплоть до 2009 г. наблюдается его отрицательная динамика.



Источник: составлено автором на основе данных UN COMTRADE Rev.3 <http://comtrade.un.org/>

Рассчитанные индексы конкурентоспособности товарных групп по родственным и поддерживающим отраслям для автомобильной промышленности стран БРИК по-

зволили определить конкурентоспособные на мировом рынке и рынке стран БРИК товарные группы родственных и поддерживающих автомобильную промышленность отраслей (см. табл.2).

Апробированная методика расчета индекса конкурентоспособности и полученные на ее основе результаты являются теоретической основой для более глубокого и детального изучения динамики конкурентоспособности. Исследование динамики индекса автомобильной отрасли стран БРИК и смежных с ней отраслей позволяет скоординировать страновые стратегии развития тех смежных отраслей, которые на сегодняшний день являются конкурентоспособными и могут эффективно поддерживать развитие национальной автомобильной промышленности. Рассчитанный индекс по методике Волраса может быть использован не только в качестве индикатора динамики конкурентоспособности автомобильной отрасли в целом, но и по отдельным сегментам производства: малобюджетным автомобилям, автомобилям средней ценовой категории, бизнес-класса, с гибридными двигателями и т.д. Количественная определенность показателя уровня конкурентоспособности позволяет оценивать эффективность проводимой политики по повышению конкурентоспособности автомобильной промышленности в целом или ее отдельных сегментов.

**Третья группа проблем** охватывает анализ развития автомобильной отрасли в мире и странах БРИК и возможные направления расширения экономического сотрудничества группы БРИК в автомобильной промышленности.

Автор обосновывает выбор группы БРИК в качестве объекта исследования тем фактом, что роль этих стран в мировой экономике постоянно возрастает. В течение следующего десятилетия, а, возможно, и далее, перспективы автомобильной промышленности будут определяться в странах БРИК, доля которых в мировых продажах, согласно прогнозам экспертов, к 2025 г. возрастет до 45%.

В последние 30 лет среднегодовой темп роста автомобильной промышленности не превышал 1% в год. Однако гигантский потенциальный спрос в Китае и Индии позволяет прогнозировать в 2009- 2020 гг. удвоение мировых объемов производства (с 57 до 100 млн шт. в год). В настоящее время основными экспортерами автомобилей являются Германия (23,5%), Япония (14,3%) и США (6,5%), импортерами – США (19%), Германия (9%), Франция (7%), то есть развитые страны. В целом, на страны БРИК сегодня приходится около 25 % мировых продаж автомобилей (16 млн шт. в 2010 г.), которые к 2015 возрастут до 58% по прогнозам PwC<sup>9</sup>. А в период 2007-2015 гг. по про-

---

<sup>9</sup>Статистические данные Института исследований автомобильного рынка PricewaterhouseCoopers. – URL: <http://www.pwcautomotiveinstitute.com>.



гнозам PwC на группу этих стран будет приходиться 95% роста мировых продаж<sup>10</sup>. Крупнейшими рынками легковых автомобилей в 2010 г. стали США и Китай с объемом годовых продаж 11,6 и 9,4 млн автомобилей соответственно. Россия, Бразилия и Индия также находятся в десятке лидеров и по этому показателю занимают место 5 (1,9 млн шт.), 7 (2,7 млн шт.) и 10 (1,9 млн шт.) соответственно.

Финансово-экономический кризис 2007-2009 гг. привел к падению мирового автомобильного рынка (3,7%, совокупная прибыль производителей снизилась с 52 млрд долл. до 17 млрд), но уже в 2010 г. производство в мире возросло на 20% (до около 70 млн шт.)<sup>11</sup>. В отличие от общемировой тенденции рынки стран БРИК за исключением России и в 2009 г. демонстрировали высокие темпы роста: Бразилия (11%), Индия (13%), Китай (42%), Россия (- 48%). Согласно прогнозам экспертов, рынки стран БРИК продолжат устойчивый рост до 2014 г. – от минимального в Бразилии (в среднем на 3% в год) до максимального в России (15%).

В настоящее время сотрудничество стран БРИК активно развивается, что подтверждается статистикой внешней торговли. Так, в 2003-2008 гг. объем товарооборота внутри группы БРИК вырос на 500%, что значительно превышает показатель динамики мировой торговли<sup>12</sup>. Товарооборот между Россией и Бразилией в 2010 г. составил 5,9 млрд долл., Индией – 9,2 млрд долл., Китаем – 60 млрд долл.

Нефте- и газодобыча и переработка, сельскохозяйственная отрасль, электроэнергетика являются основными отраслями, по которым Россия развивает активное сотрудничество с Бразилией, Индией и Китаем. В автомобильной отрасли также есть примеры успешного сотрудничества. Так, группа «ГАЗ» с 2007 г. собирает автобусы типа «Марко Поло» по бразильским технологиям; Chery Automobile запустили производство модели Tiggo на крупнейшем рынке Латинской Америки – Бразилии; китайская компания FAW (First Automobile Works) в сотрудничестве с российско-индийским совместным предприятием Ural India Ltd. по промышленной сборке грузовых автомобилей марки «Урал» планируют начать производство мини-автомобиля в Индии и др.

При определении основных направлений расширения экономического сотрудничества в рамках БРИК и выстраивания конкурентоспособной цепочки создания добавленной стоимости в автомобилестроении необходимо принять во внимание следующие мировые тенденции<sup>13</sup>:

---

<sup>10</sup> Статистические данные Института исследований автомобильного рынка PricewaterhouseCoopers. – URL: <http://www.pwcautomotiveinstitute.com>.

<sup>11</sup> Статистические данные отчетов McKinsey Quarterly. - URL: <http://www.mckinseyquarterly.com/Automotive>.

<sup>12</sup> Давыдов В.М. Особенности сотрудничества в формате БРИК и роль России. – 2010. – URL: <http://www.mid.ru/brics.nsf/WEBforumBric.CF0C12E70D1063B6C3257859005A829C>.

<sup>13</sup> Кондратьев В.Б. Автомобильная промышленность: перспективы развития после кризиса. – 2010. – URL: [http://www.perspectivy.info/oykumena/ekdom/avtomobilnaja\\_promyshlennost\\_perspektivy\\_razvitiya\\_posle\\_krizisa\\_2010-10-01.htm](http://www.perspectivy.info/oykumena/ekdom/avtomobilnaja_promyshlennost_perspektivy_razvitiya_posle_krizisa_2010-10-01.htm).

- 1) быстрый рост автомобильных инноваций в сфере электротехники и электроники в среднем на 5-6% в год, в частности, в производстве программного обеспечения, полупроводников, дисплеев;
- 2) сдвиг от единичных к системным инновациям (увеличение производства приборов, выполняющих две и более функций одновременно);
- 3) оптимизация структуры расходов в сфере автомобильных НИОКР;
- 4) использование новых видов топлива и сокращение выбросов.

Таблица 2. Возможная специализация стран БРИК в производственной цепочке создания автомобилей нового поколения

Страна	Возможная специализация в производственной цепочке	Предпосылки
Бразилия	<ul style="list-style-type: none"> <li>- производство текстильного волокна;</li> <li>- разработка автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива (напр. этанол);</li> <li>- производство алюминиевых запчастей к автомобилям, тормозных систем, коробок передач.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RC Т. Волраса (среднее значение +0,97);</li> <li>-50% автопроизводителей создали локальные R&amp;D центры; 30% - инженерные центры; 20% - центры компетенции;</li> <li>- 50 заводов поставщиков 1-го уровня</li> </ul>
Россия	<ul style="list-style-type: none"> <li>-производство компонентов из стали, а также других металлов (чугун, медь и др.); производство смазочных жидкостей и жидких масел для автомобилей на основе нефтехимических соединений;</li> <li>-производство ультранизкосернистого бензина и дизтоплива, влияющих на оздоровление окружающей среды;</li> <li>-повышение качества производимых пластмасс и шин, используемых в автомобильной промышленности.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RC Т. Волраса в период 1998-2002 гг. имел положительные значения в товарной группе черные металлы; RC Т. Волраса в товарной группе производства смазок и масел (среднее значение +3,28)</li> <li>- RC Т. Волраса в товарной группе (т.г.) «Органическая химическая продукция» +0,49</li> </ul>
Индия	<ul style="list-style-type: none"> <li>-производство красителей, дубильных и лакокрасочных материалов; полирующих и моющих средств; изделий из каучука и пластмасс.</li> <li>- разработка информационных систем, электротехнических приложений.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RC Т. Волраса т.г. красители, дубильные и лакокрасочные материалы (среднее значение +1,51); RC Т. Волраса т.г. полирующие и моющие средства (среднее значение +1,78); RC Т. Волраса т.г. изделия из каучука (среднее значение +1,16); RC Т.Волраса т.г. пластмассы +0,46).</li> <li>- 30% автопроизводителей уже имеют R&amp;D оффшорные бизнес-единицы; 50% автопроизводителей открыли инженерные центры.</li> </ul>
Китай	<ul style="list-style-type: none"> <li>- производство электроники и электронных приложений.</li> <li>- разработка и производство электрических двигателей и других новых видов двигателей и моторов;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RC Т. Волраса в т.г. средства электронно-вычислительной и оргтехники (среднее значение +0,70);</li> <li>- 55% автопроизводителей открыли инженерные центры; 25% открыли локальные центры</li> </ul>

	- создание дизайна кузова (наряду с Бразилией), гидравлических компонентов и др.	R&D. По сравнению с другими странами БРИК достаточно развито производство автомобилей на альтернативных источниках энергии, в частности, с гибридными двигателями.
--	--	--

*Источник: составлено автором на основе проведенных расчетов и аналитическо-статистического анализа конкурентных преимуществ автомобильной промышленности стран БРИК*

Аналитическо-статистический анализ и данные проведенных расчетов выявленной конкурентоспособности автомобильной, родственных и поддерживающих отраслей стран БРИК позволили автору предположить возможные направления сотрудничества путем развития страновой специализации при создании автомобилей нового поколения (см. табл. 2).

Автор полагает, что основные работы по НИОКР в сфере электротехники и электроники мог бы выполнять Китай, ввиду исторически сложившихся конкурентных преимуществ страны. Разработки по программному обеспечению и информационным системам, а также производство лакокрасочных материалов, деталей из каучука могут быть переданы Индии, тогда как разработки автомобилей, работающих на альтернативных видах топлива, создание дизайна кузова могут стать специализацией Бразилии. России необходимо улучшать качество деталей из металла (стали, чугуна, меди), пластмасс и изделий из каучука, используемых в автомобильной промышленности – конкурентные преимущества по производству этих изделий за рассматриваемый период были утеряны, но необходимые предпосылки для их производства сохраняются.

Осуществление НИОКР в России представляется целесообразным только в тех отраслях, преимущества по которым в России сохраняются (металлургическая, химическая и др.). Основная задача для российской автомобильной индустрии заключается в том, чтобы перейти от постсоветской вертикальной структуры, когда менее значимые поставщики развивались вокруг одного производителя, к горизонтальной структуре, существующей в Бразилии, Индии и Китае, когда поставщики специализируются на отдельных компонентах. Развитие подобной горизонтальной структуры стимулируется развитием инновационных автомобильных кластеров.

**Четвертая группа исследуемых проблем** связана с определением направлений повышения конкурентоспособности российской отрасли легкового автомобилестроения и выработкой практических рекомендаций.

Согласно «Стратегии развития автомобильной промышленности в период до 2020 г.» производство легковых автомобилей может развиваться на основе четырех сценариев: «инерционный», «партнерство», «крупный экспортер» и «закрытый рынок». Наиболее реалистичным в отношении легкой автомобильной промышленности разработчики считают сценарий «партнерство», который ориентирован на партнерство с иностранными производителями и ограничен созданием совместных произ-

водств. Российские производители машин интегрированы в глобальные группы. Производство в России нацелено на удовлетворение внутреннего спроса. Доля импорта снижается с 54% (в 2008 г.) до 20%, а экспорта остается на уровне 8%.

Предложенная правительством стратегия и ряд дополняющих ее законодательных инициатив содержат ряд недостатков, наиболее существенные из которых следующие. Так, предложенная стратегия:

во-первых, предусматривает создание заводов с иностранным участием по производству компонентов крупноузловой сборки, что сохраняет проблему неразвитости автомобильной промышленности;

во-вторых, предусматривает переход на новые платформы и смену национальных поставщиков комплектующих изделий на традиционных иностранных поставщиков Renault Nissan, что приводит к массовым банкротствам национальных предприятий;

в-третьих, не предусматривает комплексность реализации политики по повышению конкурентоспособности поддерживающих и смежных отраслей (металлургического комплекса, химической отрасли, отрасли гражданского машиностроения с целом);

в-четвертых, не учитывает в полной мере тенденции развития мировой автомобильной промышленности, что затрудняет прогноз развития национального производства автомобилей на предстоящее десятилетие;

в-пятых, декларирует инвестирование НИОКР в размере 700 млн евро до 2020 г., тогда как, к примеру, ЕС ежегодно инвестирует в НИОКР автомобильной отрасли около 20 млрд евро, что свидетельствует о необходимости более детальной разработки стратегии в этой сфере.

На основании проведенного анализа сделан вывод о необходимости внесения в нее ряд принципиальных поправок, направленных на повышение конкурентоспособности российского автомобилестроения, среди которых:

- 1) стимулирование мелкоузловой сборки с производством комплектующих в России на совместных с иностранными поставщиками предприятиях;
- 2) развитие аутсорсинга в партнерстве с иностранными производителями, в частности, с производителями Бразилии, Индии и Китая;
- 3) реализация комплексной политики по повышению конкурентоспособности поддерживающих и смежных отраслей, в частности металлургической, химической и др.; участие российских автопроизводителей в современных с иностранными разработчиками проектах, направленных на создание автомобилей XXI в. с учетом мировых тенденций к производству экологичных и более безопасных моделей;

4) определение двух-трех основных направлений инвестиций в отрасль, в которых уже имеются конкурентные преимущества перед другими странами для осуществления большей доли запланированных стратегией инвестиций именно в эти сферы.

Проблема отсутствия современных предприятий по производству двигателей и компонентов в России может быть решена за счет развития кластеров. В настоящее время в России действуют восемь кластеров<sup>14</sup>, которые, как правило, сформированы на базе существующих автозаводов (ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, АЗЛК, ИжАвто, КаМАЗ и другие), находятся на разных стадиях развития и имеют различную динамику развития: от пассивно неразвитых форм (Калининградский автомобильный кластер) до активно и прогрессивно развивающихся (автокластер Татарстана). Дальнейшее развитие инновационных автомобильных кластеров в России может усложняться двумя факторами: дефицитом имеющейся инфраструктуры, которая дает возможность обмена технологиями и знаниями, и дефицитом финансирования НИОКР.

В целом, автомобильные кластеры можно подразделить на европейскую, петербургскую и самарскую модели. В европейской модели вектор усилий региональной власти направлен на *интересы среднего и малого бизнеса*, когда кластер приходит к конечному производителю с предложением поставлять определенный компонент. При этом в финансовой поддержке регионального среднего и малого бизнеса участвуют все уровни бюджета – ЕС, национальный, региональный, муниципальный. Кластер не испытывает недостатка в инвесторах, квалифицированных конструкторах, инженерах и ученых и может реагировать на любые вызовы рынка. В России пока действует модель, когда автоконцерн находит интегратора, которому предлагает разработать и поставлять определенный продукт. Достоинством такой модели является 100% КПД вложений, так как продукты разрабатываются на заказ. Но недостатками является минимальное финансирование венчурных разработок и некоммерческой составляющей кластера (образовательной и информационной инфраструктуры), его ориентированность на одного производителя. Образованные при этом цепочки, замкнутые на производителей конечной продукции, нельзя считать классическим региональным кластером. Инновационная модель автомобильного кластера была реализована только в Самарской области.

Анализ автомобильных рынков Бразилии, Индии и Китая демонстрирует наличие развитых автомобильных кластеров с инновационной составляющей в каждой из рассматриваемых стран, в связи с чем развитие сотрудничества на уровне автомобильных

---

<sup>14</sup> Самарский автомобильный кластер, Автомобильный кластер республики Татарстан, Петербургский автомобильный кластер, Калужский автомобильный кластер, Калининградский автомобильный кластер, Нижегородский автомобильный кластер, Ульяновский автомобильный кластер, Уральский автомобильный кластер.

кластеров стран БРИК может являться необходимым шагом к развитию инновационной модели кластеров в России.

По мнению автора, углубление международного сотрудничества в рамках группы стран БРИК может происходить посредством создания межрегиональной программы по развитию автомобильных кластеров с учетом опыта действующей европейской программы Interreg III<sup>15</sup> и развития аутсорсинга на основе предложенной автором специализации стран БРИК, что позволит:

1) создать соответствующие сети коммуникаций, обмена и распространения стратегической и технологической компетенции для партнеров автомобильных кластеров в странах БРИК;

2) определить отдельные компетенции автомобильных кластеров, чтобы идентифицировать потенциал кластера и направления возможного обмена результатами практической работой;

3) оценить международную конкурентоспособность региональных автомобильных кластеров и предприятий малого и среднего бизнеса в странах БРИК для установления приоритетных направлений политики региональной поддержки;

4) скоординировать выявленные компетенции, региональную конкурентоспособность и стратегический подход к повышению конкурентоспособности автомобильных регионов стран БРИК (взаимодействие предприятий малого и среднего бизнеса, реализация политики принятия решений, работа в сети, обмен наилучшим опытом, постоянное сотрудничество).

### **III. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

На основе проведенного исследования автор предлагает следующие практические рекомендации по повышению конкурентоспособности российской автомобильной промышленности:

1) проведение согласования «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации в период до 2020 г.» с государственными стратегиями родственных и поддерживающих отраслей, в частности, внесение в «Стратегию развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015 г.» и «Стратегию развития металлургической промышленности России на период до 2020 г.» списка конкретных мероприятий, направленных на повышение конкурентоспособности продукции, используемой в национальном автомобилестроении;

2) разработка на основе предложенной методики алгоритма количественной оценки динамики конкурентоспособности и определение количественных ориентиров

---

<sup>15</sup>Прим. В рамках сети Interreg III вовлечены в работу 14 европейских автомобилестроительных регионов из 10 стран Евросоюза, три региона из стран, вступающих в Евросоюз и один – не член Евросоюза – Самарский регион России.

в стратегии повышения конкурентоспособности автомобильной отрасли;

3) создание межрегиональной БРИК программы, аналогичной европейской программе Interreg III при ведущей координационной роли Самарского кластера, а также создание подкомиссий по сотрудничеству в области автомобилестроения в рамках действующих Межправительственных комиссий по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству стран БРИК. В рамках данной программы необходимо предусмотреть:

- организацию тематических конференций, в т.ч. в рамках ежегодного саммита стран БРИКС;
- проведение встреч региональных партнерств, позволяющих осуществлять обратную связь и вовлечение пограничного опыта;
- организацию совместных выставочных мероприятий, подчеркивающих достоинства конкретных автомобильных кластеров и их стратегическую ориентацию;
- создание мест торговли для инновационных предприятий малого и среднего бизнеса из стран БРИК;
- развитие новых взаимоотношений между предприятиями малого и среднего бизнеса, наукой и бизнесом, наукой и наукой др.

Данная программа позволит разработать новые подходы и инструменты для оценки региональной политики и повышения конкурентоспособности национальных автомобилестроительных регионов; выявить квалифицированную методику, позволяющую проводить региональный мониторинг за реализацией проекта; наладить контакты между связанными с автомобилестроением предприятиями малого и среднего бизнеса в поддерживающих отраслях, а также в научной сфере и др.

4) создание в России международных инновационных центров НИОКР при активном участии Бразилии, Индии и Китая, целью которых является повышение конкурентоспособности продукции родственных и поддерживающих автомобильное производство отраслей, в которых Россия обладает конкурентоспособностью (металлургической, химической и др.) и стимулирование развития производства автомобилей на единой платформе в партнерстве с автомобильными компаниями Индии и Китая.

Как представляется, реализация подобных инициатив позволит России, во-первых, создать и сохранить инновационную составляющую в создаваемых кластерах «самарской» модели; во-вторых, перенять технологические возможности организации производства Бразилии, Индии и Китая, в том числе, предоставить условия для создания новых платформ и дизайна для производства автомобилей; в-третьих, окажет стимулирующее воздействие на развитие сети поставщиков 1-го уровня и модернизацию производственной базы за счет гармонизации стратегий конкурентоспособных родственных и поддерживающих отраслей с автомобильной промышленностью.

По теме диссертации автором опубликовано восемь научных работ общим объемом 3,4 п.л., в том числе шесть статей в рецензируемых научных журналах, определенных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации (пп.1-6):

1. Прусова С.Б. Место и роль аутсорсинга в интеграции крупного и малого бизнеса // Вестник МГЛУ №533, 2008 – М.: МГЛУ, 2007 – С. 130-139.
2. Прусова С.Б. Аутсорсинг как альтернатива традиционным способам повышения эффективности бизнеса ТНК // Вестник МГЛУ №542, 2009 – М.: МГЛУ, 2009 – С. 165-174.
3. Разумнова Л.Л., Прусова С.Б. Конкурентоспособность России на мировом и межрегиональном товарном рынке стран БРИК // Аудит и финансовый анализ. – 2009. - №6.- М.: ДСМ Пресс. – С. 409-414. – (авторская часть 0,2 п.л.).
4. Арутюнян А.Л., Прусова С.Б. Механизмы и формы привлечения капитала как инструменты формирования конкурентных преимуществ ТНК // Бизнес в законе. – 2011. - №2. – М.: Медиа-ВАК. – С. 330-333.- (авторская часть 0,3 п.л.).
5. Прусова С.Б. Повышение конкурентоспособности российских автомобилестроительных предприятий на основании опыта США // Автотранспортное предприятие №12. – М.: АТВ – Транснавигация. - 2009. – С. 27-32.
6. Прусова С.Б. Автомобильная промышленность Китая – уроки для России // Автотранспортное предприятие №3 – М.: АТВ-Транснавигация. – 2010. – С.34-37.
7. Разумнова Л.Л., Прусова С.Б. Выявленные сравнительные преимущества России в группе стран БРИК / Сборник X Международной конференции ГУ-ВШЭ. – 2009. - М.: Издательский дом ГУ ВШЭ. – С. 175 -184. – (авторская часть 0,2 п.л.).
8. Прусова С.Б. Развитие автомобильной промышленности стран БРИК в условиях мирового финансово-экономического кризиса / Кризисные явления в мировой экономике и политике (Мировое развитие. Выпуск 6). – Отв. ред. – Ф.Г. Войтоловский и А.В. Кузнецов. – М.: ИМЭМО РАН. – 2010. – С. 99-106.