

У

На правах рукописи

ББК 65.9(2Р)373

Б 34

Баяндаев Виталий Владимирович

**Рынок ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ В РОССИИ**

**08.00.05 - "Экономика и управление народным хозяйством"
(промышленность)**

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

**Москва
2005**

Баяндаев

Диссертация выполнена на кафедре "Экономика и региональное развитие" Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации.

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Сумароков Валерий Николаевич

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Метелкин Павел Владимирович

кандидат экономических наук
Волков Леонид Валерьевич

Ведущая организация: Московский автомобильно-дорожный
институт (Государственный технический
университет)

Защита состоится 12 мая 2005 года в 10.00 часов на заседании диссертационного совета Д 505.001.04 в Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации по адресу: 125468, Москва, Ленинградский проспект, д. 49, аудитория 406.

С диссертацией можно ознакомиться в читальном зале библиотеки Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации.

Автореферат разослан 11 апреля 2005 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат экономических наук,
доцент



Г.В. Колодняя

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Актуальность исследования. Автомобилестроение является одной из важнейших отраслей страны, в значительной мере влияющей на процессы экономического и социального развития общества. Развитие автомобилестроения способствует формированию других отраслей, обеспечивает занятость населения как в производстве автомобильной техники, так и в обслуживании автомобильного транспорта, повышает товарооборот, определяет потребность в продукции всей промышленности.

С переходом на рыночные отношения произошли изменения в экономике автомобильной отрасли. Если в 1990 г. в автомобильной промышленности СССР было занято 1,5 млн. человек и выпускалось более четверти объема продукции машиностроения, то в настоящее время численность работающих в автомобильной промышленности составляет 1 млн. человек, а доля автомобилестроения в продукции машиностроения достигла 60%.

Развитие автомобилестроения, как показывает мировая практика, приводит к мультипликативному эффекту в смежных отраслях экономики и устойчивому росту занятости населения.

Автомобильное производство развивается на основе достижений науки и является важным двигателем технического прогресса, поскольку постановка на производство каждой новой модели требует новых технических и технологических решений как непосредственно в автомобильной, так и в смежных отраслях промышленности.

Грузовые автомобили подразделяются на мало-, средне- и большегрузные. В данном исследовании под большегрузными подразумеваются автомобили грузоподъемностью от 8 т и выше.

В условиях перехода к рыночным отношениям коренным образом преобразовались условия существования предприятий во всех сферах деятельности, в том числе и в автомобильной промышленности, изменив структуру и объемы потребностей в автомобильной технике, а также создав конкурентную среду на внутреннем рынке.

Рынок является экономической категорией товарного хозяйства. Он воплощает в себе совокупность социальных, общественных и экономических отношений, при которых производится реализация продукта (в нашем случае большегрузных автомобилей), его составных частей. Через систему рынков проходит более 80% произведенных в стране большегрузных автомобилей, что подтверждает наличие тесной связи и взаимозависимости между рынком и производством.

Усиление конкуренции на внутреннем рынке между автопроизводителями СНГ, а также и со стороны иностранных производителей грузовых автомобилей заставляет отечественных производителей решать проблемы с сохранением своих позиций на рынке.

Большая зависимость автомобилестроения от смежных производств (поставщиков сырья, материалов, комплектующих изделий), которые только начинают осваивать рыночные законы, порождает множество проблем как в области финансирования, в формировании цен, так и сбыта готовой продукции.

Важными в исследовании данного рынка являются вопросы определения его емкости. Перестройка производства и сбыта грузовых автомобилей на базе использования достижений менеджмента и требований рынка становятся важным условием обеспечения конкурентоспособности продукции.

Современное состояние рынка большегрузных автомобилей, изменение в спросе и предложении на этом рынке, конкуренция со стороны зарубежных производителей и другие причины обуславливают предпосылки и необходимость исследования этого рынка: оценки его состояния, выявления особенностей развития; факторов, влияющих на его формирование, и на этой основе - определения емкости российского рынка большегрузных автомобилей на ближайшие годы.

Названные и другие проблемы развития рынка большегрузных автомобилей имеют важное экономическое и социальное значение, что и обусловило выбор темы диссертационного исследования.

Степень разработанности проблемы. Новые экономические задачи, стоящие перед Россией в последние годы (удвоение ВВП и др.), дали импульс развитию автомобилестроению России. Важной предпосылкой для подъема отечественной автомобильной промышленности стали результаты встречи автопромышленников страны с Президентом РФ В.В. Путиным в июне 2001 г., после которой он дал поручение органам власти разработать и реализовать меры поддержки отечественной автомобильной отрасли. Перед российским автопромом встали задачи объективного переосмысления развития отрасли на ближайшую перспективу. Современные вопросы развития машиностроения России также были рассмотрены на Съезде предпринимателей и промышленников в 2001 г., на котором особое внимание было уделено развитию автомобилестроения и преодолению кризиса в ближайшем десятилетии.

В силу данных обстоятельств диссертация приобретает большую актуальность. Отсюда следует, что теоретические и практические проблемы развития автомобильной промышленности, в частности рынка большегрузных автомобилей, актуальны и заслуживают особого внимания экономической науки. Это подтверждает и принятая Правительством РФ в июле 2002 г. Концепция развития автомобильной промышленности России до 2010 г., что подчеркивает значимость развития реального сектора экономики страны.

Важную роль в проведении диссертационного исследования сыграли труды российских и зарубежных ученых, в которых рассматривались проблемы, посвященные развитию

автомобильной отрасли, роли научно-технического прогресса и качества продукции автопрома, становлению и развитию рыночных механизмов, применению маркетинга и конкурентоспособности товара. Среди них следует отметить работы О.Д.Андреевой, О.И. Гируцкого, М.И. Ипатов, И.М. Костина, Ф. Котлера, С.Т. Митина, И.А. Плиева, М.А. Сережкина, Х.А. Фасхиева, Р.А., Фатхутдинова и др.

Однако ряд актуальных проблем, связанных с особенностями формирования российского рынка большегрузных автомобилей в современных условиях, исследован недостаточно. В частности, существует необходимость уточнения роли интеграции российского рынка в мировой авторынок, путей развития автомобильной отрасли в современных условиях, связанных с жесткой конкуренцией в первую очередь со стороны зарубежных производителей большегрузных автомобилей. Указанные вопросы также требуют углубленного исследования в связи с вступлением России в ВТО.

Цель исследования. Целью работы является выявление особенностей развития российского рынка большегрузных автомобилей в современных условиях, факторов, влияющих на его формирование.

Для реализации цели исследования в диссертационной работе решались следующие задачи:

- исследование существующей базы рыночных отношений между производителями и покупателями на рынке большегрузных автомобилей;
- анализ и оценка конкурентоспособности отечественных грузовых автомобилей;
- определение перспектив развития российского рынка большегрузных автомобилей, оценка его емкости;
- выявление специфических особенностей развития различных региональных рынков большегрузных автомобилей;
- определение конъюнктуры рынка большегрузных автомобилей путем комплексного анализа динамики спроса и предложения, объемов производства и размеров реализации, воздействия факторов на состояние экономики отечественных производителей и потенциальных покупателей большегрузных автомобилей;
- анализ мирового опыта, выявление проблем и перспектив развития автомобильной отрасли в условиях вступления России в ВТО;
- разработка предложений по укреплению позиций российских производителей большегрузных автомобилей на внутреннем и внешнем рынках.

Предмет и объект исследования. Предметом исследования являются тенденции развития рынка большегрузных автомобилей. Объектом исследования является российский рынок большегрузных автомобилей.

Теоретической и методологической основой исследования послужили основные положения экономической теории, законодательные и нормативные акты Российской Федерации.

Полученные результаты и выводы базируются на фактическом материале, собранном автором. В качестве информационной базы исследования использованы материалы Госкомстата РФ, Министерства экономического развития и торговли РФ, Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института ГНЦ НАМИ, Управления маркетинговых служб заводов-производителей (КамАЗа, МАЗа), зарубежных представительств Scania, Volvo, MAN, работы российских ученых - И.М. Костина, Х.А. Фасхиева, Р.А. Фатхутдинова и многих других, а также материалы выборочного исследования, проведенного автором.

В ходе исследования применялись методы статистического, логического, исторического и экономического анализа.

Научная новизна исследования. Работа выполнена согласно паспорту специальности 08.00.05 "Экономика и управление народным хозяйством", п. 15.20. К основным результатам исследования относятся следующие положения:

- 1) разработана концепция сбыта большегрузных автомобилей предприятиями российского автопрома, которая представляет собой систему теоретических и практических положений по развитию рынка большегрузных автомобилей;
- 2) выявлены основные различия между мировым и российским рынками большегрузных автомобилей. При этом определено, что мировые автогиганты осуществляют экспансию на молодой российский авторынок; происходит активная интеграция новых региональных авторынков в мировое автомобильное хозяйство; обострение конкуренции между мировыми автопроизводителями в освоении новых рынков большегрузных автомобилей;
- 3) на основе сравнительного анализа определены особенности развития динамики российского рынка большегрузных автомобилей с 1991 по 2003 год - его производителей и покупателей; конкурентоспособности российских большегрузных автомобилей;
- 4) сформулированы направления повышения роли маркетинговых исследований с использованием комплексного подхода, как наиболее эффективном способе решения маркетинговых задач, исходя из специфики рынка большегрузных автомобилей;
- 5) предложены меры повышения роли государства в преодолении кризиса отечественного автопрома: для стимулирования развития реального сектора экономики необходимо привлечь инвестиции, в том числе и иностранные, в автомобильную промышленность с учетом разработки новых законопроектов и нормативных документов; рассмотреть новые условия реструктуризации задолженности предприятий автопрома перед федеральным бюджетом;

б) обоснованы положения о том, что в условиях глобализации мировой экономики возрастает роль автомобильной отрасли в мировой экономической системе и, несмотря на соответствующие проблемы формирования и становления, российский рынок большегрузных автомобилей имеет огромный потенциал развития.

Практическая значимость исследования. Основные результаты диссертации ориентированы на их использование российскими производителями большегрузных автомобилей для развития автомобильной промышленности. К ним относятся:

- разработка прогнозов развития российского рынка большегрузных автомобилей в общем объеме и по структуре в зависимости от класса и цены автомобиля, с учетом жесткой конкуренции на рынке;
- предложения по развитию и реформированию отечественной автомобильной промышленности с учетом интеграционных процессов в мировой авторынок;
- рекомендации, направленные на улучшение качества и конкурентоспособность отечественных грузовых автомобилей;
- выделение региональных рынков, которое позволяет не только более четко представить сложившуюся рыночную ситуацию в различных частях и регионах страны, но и спрогнозировать ее развитие на перспективу, что представляет практический интерес и для потенциальных покупателей, и для продавцов большегрузных автомобилей;
- разработка аналитических материалов, характеризующих потребительские предпочтения для предприятий относительно перспектив развития спроса на отечественные и зарубежные грузовые автомобили; определение емкости рынка в целях расширения производственной и коммерческой деятельности предприятий автомобильной промышленности.

Положения и выводы исследования могут быть использованы для комплексного реформирования российской автомобильной промышленности, совершенствования системы управления предприятиями автопрома, улучшения их экономики, успешной работы на внутреннем и внешнем рынках. Аналитический материал представляет интерес для российских автомобильных компаний. Выводы и рекомендации автора подтверждены отечественной практикой и могут быть использованы в процессе обучения, переподготовки и консультирования работников предприятий автомобильной отрасли. Результаты работы могут быть полезны в учебном процессе в высших учебных заведениях, а также при проведении научных конференций и "круглых столов" в рамках затрагиваемой проблемы.

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные положения, выводы и рекомендации по вопросам реализации большегрузных автомобилей, путей развития автомобильной промышленности, изложенные в диссертационной работе, нашли применение и развитие в практической деятельности известных российских компаний автомобильной отрасли: ЗАО "СИМ-авто", ЗАО "Грузовик", холдинге "Рус-БизнесАвто". Материалы диссертации были использованы на Конференции Министерства транспорта РФ "Лизинг и страхование автотранспортных средств - 2003", научно-практической конференции "Карьерный транспорт 2005" г. Жодино (Республика Беларусь), на "круглых столах" Министерства транспорта Московской области.

По теме диссертации опубликовано 4 работы объемом 11 п.л., все публикации по теме диссертации.

Структура диссертации обусловлена целью и задачами исследования, а также взаимосвязью рассматриваемых вопросов. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка исследованной литературы и приложений. По тексту приводится 15 таблиц, 17 рисунков и 6 приложений.

Диссертация имеет следующую структуру.

Введение.

Глава 1. Социально-экономическое значение грузового автотранспорта и автомобилестроения для экономики современной России.

- 1.1. Влияние развития автомобильной промышленности на экономику и особенности российского рынка грузовых автомобилей.
- 1.2. Особенности мирового производства большегрузных автомобилей и влияние его на российский рынок.

Глава 2. Динамика российского рынка большегрузных автомобилей.

- 2.1. Анализ объемов реализации на российском рынке большегрузных автомобилей.
- 2.2. Конкурентоспособность отечественных грузовых автомобилей.
- 2.3. Лизинг - финансовый инструмент для обновления парка грузовых автомобилей.

Глава 3. Перспективы развития рынка большегрузных автомобилей в России.

- 3.1. Оценка емкости рынка большегрузных автомобилей в России.
- 3.2. Пути реформирования и развития автомобильной промышленности России.

Заключение.

Список литературы.

Приложения.

2. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы, научная новизна и практическая значимость исследования. Сформулированы цели и задачи исследования, определены предмет и объект исследования.

В первой главе "Социально-экономическое значение грузового автотранспорта и автомобилестроения для экономики современной России" рассматривается социально-экономическая значимость развития автомобильной промышленности в России и СНГ, производство автомобильной техники соответствующего качества, ее экономичность и соответствие международным требованиям по экологии и безопасности. Отмечается роль государства в развитии автомобильной промышленности и проводится сравнение производства российских большегрузных автомобилей с мировыми автомобильными концернами. Отмечаются особенности российского рынка большегрузных автомобилей.

Немалую роль в достижении положительной динамики развития отечественной экономики безусловно сыграла автомобильная промышленность. Ее значение для национальной экономики любой страны исключительно велико. Становление рыночных отношений в России сопровождается коренными изменениями в экономике автомобильной промышленности, которая оказывает серьезное влияние на экономику страны в целом.

Говоря о социальных аспектах, надо отметить, что развитие автомобильной промышленности имеет как положительные, так и отрицательные моменты. К положительным относятся: обеспечение занятости населения; решение многих хозяйственных задач, в том числе строительство (дорожное и жилищное), сельское хозяйство; разработка природных месторождений; обороноспособность страны; доставка грузов в недоступные для других видов транспорта регионы.

К отрицательным сторонам относятся: загрязнение окружающей среды и отрицательное воздействие на здоровье человека; утилизация отслуживших срок автомобилей; обеспечение транспортной безопасности. Отрицательно воздействуют на здоровье человека оксиды азота, углерода, свинца, которые выделяются из выхлопных труб автомобиля, шумовой фон. Проблема экологии топлива должна решаться альтернативными вариантами - это использование природного газа, электромобили и т.д., ужесточение экологических нормативов для двигателей. Проблема утилизации автомобилей становится все более актуальной. Если в Европе срок службы автомобилей составляет 5-8 лет, то в России он достигает 13-15 лет. Необходимо создавать предприятия в нужном количестве, специализирующиеся на переработке отслуживших срок автомобилей.

Изменение ситуации в мире, наряду с традиционными задачами обеспечения безопасности транспортных процессов, выдвинуло дополнительные требования к транспорту как к элементу системы национальной безопасности. Возникла и новая проблема обеспечения антитеррористической устойчивости транспортных систем.

Особенно же велико значение грузового автотранспорта для России с ее бескрайними просторами и наличием большого количества населенных пунктов, удаленных на значительные расстояния от железнодорожных станций, аэропортов, морских и речных портов. Поэтому без развития парка грузовой автотехники и сети дорог в нашей стране не могут быть обеспечены ни возрастающие масштабы общественного производства, ни расширение сферы промышленного использования природных ресурсов, ни развитие экономических и культурных связей, ни выполнение требований обороноспособности страны. Одной из особенностей российского рынка большегрузных автомобилей является рост спроса не на полнокомплектные автотранспортные средства, а на шасси, предназначенные под установку специального оборудования, которое используется в нефте- и газодобывающих отраслях, в коммунальном, муниципальном, строительном и других хозяйствах.

Грузовой автотранспорт выполняет роль материальной основы разделения труда в обществе и осуществляет многообразные связи между производством и потреблением, промышленностью и сельским хозяйством, добывающими и перерабатывающими отраслями, а также между отдельными экономическими районами. Он оказывает большое влияние на развитие и размещение предприятий общественного производства, создание и развитие новых территориально-производственных комплексов. Без него не может обходиться практически ни одна отрасль народного хозяйства. Грузовой автотранспорт во многом определяет ритм общественного производства и темпы социально-экономического преобразования общества, а его производство дает импульс развитию многих отраслей, стимулирует занятость населения, повышает товароборот, укрепляет денежную систему, определяет потребность в продукции всей промышленности. Производство грузовых автомобилей является одним из основных потребителей технического прогресса, оказывает непосредственное влияние на экологию, участвует в формировании различных форм собственности.

Одним из показателей, характеризующих уровень экономического развития страны, является валовый внутренний продукт (ВВП) и производство продукции автомобилестроения. Чем лучше развита автомобильная промышленность в стране, тем выше доля ВВП этой страны в мировом производстве.

Мировая практика свидетельствует, что развитие автомобилестроения приводит к мультипликативному эффекту в смежных отраслях экономики и устойчивому росту занятости населения. Зарубежные специалисты подсчитали, что одно рабочее место в ав-

томобилестроении создает семь-восемь рабочих мест в смежных отраслях, а с учетом сфер торговли, технического обслуживания, ремонта и утилизации - 10 мест. В свою очередь создание новых рабочих мест обеспечивает рост благосостояния населения и, как следствие, стимулирует повышение его платежеспособного спроса. Выпуск автомобилей тесно связан более чем со ста отраслями народного хозяйства и оказывает значительное влияние на развитие экономики страны. Автомобилестроение стимулирует развитие нефтехимии, металлургии, электронной и других отраслей промышленности.

Уровень развития современного государства во многом определяется уровнем развития автомобилестроения. Мировой опыт свидетельствует, что наличие отечественной автомобильной промышленности - один из основных элементов обеспечения национальной безопасности и основа международного сотрудничества.

Автомобильное производство развивается на основе достижений фундаментальной и прикладной науки и является важным двигателем научно-технического прогресса, поскольку постановка на производство каждой новой модели требует новых технических и технологических решений как в автомобильной, так и в смежных отраслях промышленности. Большая зависимость автомобилестроения от смежных производств (поставщиков сырья, материалов, комплектующих изделий и энергоносителей), которые только начинают осваивать рыночные законы, порождает множество проблем в области финансирования, формирования цен, сбыта готовой продукции.

Необходимо отметить и другую важную проблему - значительное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду. Он является мощным источником ее химического, шумового и механического загрязнения. Разрушительное и загрязняющее воздействие вредных веществ на природу в последнее время приобретает глобальный характер и вызывает обоснованную тревогу.

Проблема защиты окружающей среды и экономии топлива на автотранспорте носит комплексный характер и должна решаться совместными усилиями специалистов в области автомобилестроения, технической эксплуатации автомобилей, организации автомобильных перевозок, дорожного движения, дорожного строительства и транспортно-градостроительства.

Усиление конкуренции на внутреннем рынке со стороны иностранных производителей грузовых автомобилей заставляет отечественных производителей решать проблемы с сохранением своих позиций на рынке.

Неудовлетворительное положение дел в автомобилестроении отмечается и в Концепции развития автомобильной промышленности России, одобренной распоряжением Правительства РФ от 16 июля 2002 г. № 978-р. Концепция определяет цели, задачи и

приоритеты развития этой отрасли промышленности для удовлетворения потребностей внутреннего рынка, развития производительных сил, увеличения экспорта автомобильной техники и обеспечения национальной безопасности. Концепция учитывает накопленный опыт стран, осуществляющих активную государственную политику в области развития автомобилестроения.

В Концепции сформулированы цели и задачи государственной политики в области автомобилестроения с учетом мирового опыта, потребностей и возможностей страны. Цель одна - создать условия для стабилизации и последующего развития национальной автомобильной индустрии, с тем чтобы отрасль могла как можно полнее удовлетворять потребности экономики страны в целом, в том числе отрасли "Автомобильный транспорт" в автомобильной технике, а также других отраслей в специализированном автотранспорте, обеспечить паритетное участие отечественных автотранспортных средств в перевозках внутри страны и за ее границами, поставку необходимой техники Вооруженным Силам. Причем речь идет не только о количестве, но и о качестве, техническом уровне автомобильной техники, ее экономичности и соответствии международным требованиям по экологии и безопасности.

Современное мировое производство автомобилей влияет на многие экономические процессы в мире. Производством автомобилей занимаются многие страны, но почти 80% производственных мощностей мирового автомобилестроения занимают три главных региона автомобильной промышленности - Америка, Европа, Япония.

Одной из особенностей мирового производства является то, что индустриально развитые страны неохотно передают автомобилестроение на периферию мирового хозяйства, в отличие от легкой промышленности, производства бытовой техники и электроники. Это происходит потому, что автомобильная промышленность - стратегический сектор экономики. Наряду с нефтью и оружием автомобили оказались важнейшим объектом международной торговли, в ее общем объеме они занимают около 12%. Автомобильная промышленность — один из основных разработчиков и потребителей прогрессивных технологий. В автомобильной промышленности зародилось конвейерное производство, определившее индустриальное развитие в 1920-1960 гг.; далее - переход к гибким формам производства, автоматизация и применение роботов на производстве.

Для современного мирового автомобилестроения характерна и еще одна очень динамично развивающаяся тенденция - объединение в различных формах (слияния, поглощения и т.д.) в целях выживания в жесткой конкурентной борьбе. И опять приходится констатировать, что эта мировая тенденция обошла стороной автозаводы России и СНГ, каждый из которых пытается выжить в одиночку.

В мире краткосрочные перспективы динамичного развития производства большегрузного автотранспорта вполне сочетаются с долгосрочными прогнозами, которые практически гарантируют до 2015 г. достаточно высокие темпы роста. Вместе с тем в наиболее развитых странах прогресс в автомобильном транспорте в основном выражается в качественном совершенствовании транспортных средств, достижении высокоэкологических эффективных решений, в быстрой смене моделей. Именно такого развития следует ожидать и в перспективе до 2015 г.

Необходимость развития автомобильной промышленности в России очевидна: она повлечет за собой развитие металлургической, нефтехимической и других отраслей народного хозяйства, даст толчок развитию научно-технического прогресса, использованию новейших технологий, а значит, и дальнейшему подъему экономики страны в целом.

Во второй главе "Динамика российского рынка большегрузных автомобилей" делается комплексный анализ рынка большегрузных автомобилей, которому присущи и конкуренция между различными участниками рынка, и потребность и спрос на отдельные модели грузовых автомобилей, конкурентоспособность отечественных грузовых автомобилей в сравнении с зарубежными производителями, применение финансового инструмента — лизинга— для увеличения объемов реализации, усиление конкуренции за российский рынок со стороны мировых производителей.

Необходимо отметить, что российский рынок грузовой автотехники за эти годы сформировался и ему присущи все тенденции развития мировых рынков: жесткая конкуренция, объединения и слияния предприятий автопрома, анализ реализации и маркетинговые исследования, расширение старых рынков и борьба за новые рынки.

Рыночная система способна координировать экономическую деятельность общества, но для этого требуется, чтобы действовали известные рыночные механизмы, главный из которых - конкуренция. Отечественный рынок большегрузной техники молод и на нем, как и в производстве, конкурируют предприятия-производители КамАЗ, УралАЗ, МАЗ, КрАЗ.

На развитие рынка большегрузных автомобилей оказывают воздействие многие факторы, и прежде всего общее состояние экономики страны, объемы и структура производства автотранспортных средств, состояние экспорта и импорта, уровень платежеспособного спроса и т.д.

Конкуренция на российском рынке со стороны зарубежных производителей большегрузных автомобилей постоянно возрастает, это, в свою очередь, заставляет отечественных производителей решать проблемы с сохранением своих позиций на рынке. За

2003 г. объем продаж автомобилей зарубежного производства составил 36,7% от общих объемов продаж большегрузных автомобилей.

**Объемы реализации на российском рынке
большегрузных автомобилей в 2001-2003 гг.**

Производители	2001		2002		2003	
	шт.	%	шт.	%	шт.	%
МАЗ (Беларусь)	14 797	24,5	15 483	26,4	16 950	22,3
КамАЗ	21 947	26,3	19 866	33,8	23 573	31,0
УралАЗ	10 010	16,5	9 118	15,5	6 404	8,4
КрАЗ (Украина)	1 813	3,0	1 296	2,2	1 140	1,5
ЗИЛ	678	1,1	242	0,4	93	0,1
Зарубежные автомобили (нов. + б/у)	11 213	18,5	12 677	21,6	27 952	36,7
Всего	60 458	100,0	58 682	100,0	76 112	100,0

Источник. Составлено и рассчитано автором по годовым отчетам производителей грузовой автотехники.

В конкурентной экономике финансовое состояние хозяйствующего субъекта в существенной степени зависит от уровня конкурентоспособности выпускаемой продукции, т.е. наиболее полно отвечающей запросам потребителей.

Конкурентоспособность - емкая экономическая категория, имеющая несколько уровней:

- конкурентоспособность товара;
- конкурентоспособность товаропроизводителя;
- конкурентоспособность отрасли;
- конкурентоспособность страны.

Конкурентоспособность автомобиля - комплексный показатель и поэтому он должен оцениваться с технико-эксплуатационной, коммерческо-экономической и нормативно-правовой позиций, которые формируются из множества частных показателей, большинство из которых определяется уже в ходе составления технического задания.

Конкурентоспособность товара - это комплексный экономический показатель, который характеризует товар (автомобиль) с точки зрения его способности удовлетворять требования потребителей на свободном и справедливом рынке, при сохранении или увеличении реальных доходов работников производителя.

Данное определение подчеркивает три обстоятельства.

Во-первых, товар по цене и качеству должен соответствовать требованиям потребителей на выбранном сегменте рынка.

Во-вторых, рынок, где реализуется товар, должен быть свободным и справедливым, т.е. доступ конкурентных товаров на рынок должен быть свободным, и эти товары не должны подвергаться дискриминации или, наоборот, получать льготные условия (например, преференциальные таможенные пошлины, дотации и т.д.).

В-третьих, ценовая конкурентоспособность должна достигаться не за счет уменьшения реальных доходов работников, производящих товар.

Результаты исследования показывают, что для разработки конкурентоспособных автомобилей необходимо принять на вооружение маркетинговую концепцию с использованием комплексного подхода, включающего: реализацию грузовой автотехники; обеспечение запасными частями и комплектующими; техническое и сервисное обслуживание. При таком подходе значительно меняются методы разработки нового товара, появляются новые процедуры по изучению рынков, анализу конкурентоспособности новых моделей по цене и качеству. Новый автомобиль должен оцениваться по экономической эффективности с точки зрения потребителя. При этом оценочные критерии должны соответствовать требованиям всех хозяйствующих объектов рынка.

Зарубежные автомобилестроители хорошо усвоили, что конкурентоспособность товара (автомобиля) определяется показателем "качество/цена", а применительно к грузовым автомобилям в настоящее время определяющими являются три показателя ("3Э"): экономичность, экологичность, эргономичность. Эти показатели, а также показатели безопасности, как правило, нормируются на международном (Правила ЕЭК ООН, Директивы ЕС) или государственном уровне (стандарты). Именно несоответствие российских грузовиков показателям "3Э" лишает их конкурентоспособности.

Мощнейшим фактором в обеспечении качества и конкурентоспособности продукции является применяемая технология. Низкий технологический уровень отечественной автопромышленности и смежных отраслей, работающих на нее, пока не позволяет производить конкурентоспособные на мировом рынке грузовые автомобили, поэтому применение новейших технологий - одна из важнейших задач, стоящая перед российскими производителями.

Проблемы обновления парка грузовых автотранспортных средств в России остро стоят перед предприятиями. Износ подвижного состава составляет более 65%. Поэтому приобретение подвижного состава грузовых автомобилей на условиях лизинга является реальной возможностью обновления парка грузовых автомобилей для российских предприятий.

Применение финансового инструмента— лизинга при реализации инвестиционных проектов по замене и пополнению парка грузовых автомобилей в свою очередь увеличит

производство автомобилей и будет положительно влиять на темпы роста отечественных заводов - производителей грузовой автотехники.

В третьей главе "Перспективы развития рынка большегрузных автомобилей в России" показаны перспективы и направления развития рынка большегрузных автомобилей, дается прогноз его емкости на 2004-2008 гг., оцениваются пути реформирования и перспективы развития автомобильной промышленности России.

Различные маркетинговые исследования товаров народного потребления, а в нашем исследовании - рынка большегрузных автомобилей, завершаются, как правило, прогнозами разработками. Оценка и прогнозирование спроса на грузовые автомобили являются важнейшими факторами принятия стратегических и тактических решений в маркетинге. Данные прогнозов играют существенную роль в процессе формирования маркетинговых программ, влияют на содержание комплекса маркетинговых мероприятий предприятия. Особенно важна адекватная оценка потенциального спроса при проникновении на новые рынки. Исследование рынка большегрузных автомобилей - не исключение.

Современное состояние рынка грузовых автомобилей, изменения в спросе и предложении на этом рынке, обостряющаяся иностранная конкуренция и другие причины обуславливают предпосылки и необходимость исследования рынка грузовых автомобилей, оценки его состояния, выявления особенностей развития, факторов, влияющих на его формирование, и на этой основе определения емкости российского рынка грузовых автомобилей на ближайшие годы.

Сложными и важными в исследовании рынка большегрузных автомобилей являются вопросы определения его емкости. Это обусловлено, в частности, особенностями потребительских свойств грузовых автомобилей, которые относятся к предметам длительного пользования. Потребление грузовых автомобилей происходит на протяжении периода, определяемого сроком их службы. За это время у предприятий и автохозяйств накапливается парк автомобилей, которые оказывают существенное влияние на дальнейшее развитие спроса. С течением времени часть парка изнашивается, что в известной мере обуславливает периодичность обновления указанных товаров. Исходя из этого спрос на грузовые автомобили можно разделить на начальный спрос и спрос на замену выбывающего из эксплуатации автомобиля. Каждый из видов спроса, наряду с общим, имеет свои специфические определяющие факторы и закономерности развития.

Грузовые автомобили относятся к товарам длительного пользования. Это важный методологический аспект в прогнозировании, поскольку означает, что покупка и потребление этих товаров во времени не совпадают. Следовательно, происходит накопление этих товаров у предприятий, населения.

На оценку емкости рынка большегрузных автомобилей оказывают воздействие многие факторы, прежде всего общее состояние экономики, объемы и структура производства автотранспортных средств, состояние экспорта и импорта, уровень платежеспособного спроса и финансового состояния предприятия.

В 2001 г. общая емкость рынка (отечественные + зарубежные) составила 60 458 ед. техники, в 2002 г. - 58 682 ед. техники, в 2003 г. - 76 112 ед. техники.

Анализ сложившейся ситуации на рынке позволяет прогнозировать ежегодное увеличение импорта зарубежных автомобилей на 10-15% на период с 2004 по 2008 г. По оценкам специалистов, на эти годы емкость российского рынка грузовых автомобилей составит приблизительно от 82 000 ед. техники в 2004 г. до 120 000 ед. техники в 2008 г.

Рост будет достигнут главным образом за счет увеличения объемов выпуска отечественных грузовых автомобилей, тем более что потенциал роста производства у российских заводов есть, и за счет импорта зарубежных подержанных автомобилей.

Экспансия автомобилей импортного производства позволяет сделать вывод, что российский рынок грузовых автомобилей имеет огромный потенциал. Перспективы достижения европейского уровня обеспеченности дают основания полагать, что емкость российского рынка грузовых автомобилей огромна, и этот аспект следует использовать как рычаг управления общими денежно-валютными потоками.

Анализ современного состояния автомобильного рынка России показал, что рыночная модель отрасли представляет собой типичную олигополию, состоящую из пяти основных производителей, среди которых доминирующее положение занимает КамАЗ. Его доля на внутреннем рынке среди производителей РФ и СНГ составляет более 40%. На втором месте находится РУП МАЗ, на третьем - АЗ "Урал".

Результаты диссертационного исследования позволяют выделить основные рынки продаж отечественных грузовых автомобилей, которые можно назвать региональными рынками, заметно отличающимися друг от друга, либо по обеспеченности населения автомобилями, по структуре парка автомобилей, уровню денежных доходов, емкости, природным условиям, территориальному расположению, либо по совокупности этих признаков.

Таковыми региональными рынками (по степени уменьшения) являются: Центральный, Приволжский, Южный, Сибирский, Уральский, Северо-Западный, Дальневосточный, соответствующие федеральным округам. Наибольшую долю потребления отечественных машин имеют: Центральный, Приволжский, Южный, которые занимают в объеме продаж более 60%. В каждом из них имеются консолидирующие центры с наибольшей концентрацией объемов продаж. В Центральной зоне - это Москва и Московская обл.; в Приволжской - Нижний Новгород, Самара, Набережные Челны; в Южной - Волгоград,

Ростов; в Уральской — Челябинск, Екатеринбург; в Сибирской - Новосибирск, Кемерово, Иркутск; в Дальневосточной зоне -Якутск, Владивосток, Хабаровск.

Наибольшую долю потребления зарубежных европейских машин имеют регионы: Северо-Западный - С.-Петербург, Центральный - Москва и Московская обл., а Приморский и Хабаровский края, Иркутская обл. - основные потребители подержанных машин из Японии и Кореи.

Основными потребителями российских автомобилей по производству являются Уральский, Приволжский и Центральный районы. Преобладание Приволжского района вполне понятно: здесь расположено производство КамАЗа, выпускающего более 40% отечественных грузовых автомобилей. В Уральском районе находится производство автотехники "Урал", в Центральном расположено производство ЗИЛа, а в Москве и Московской обл. сосредоточено более 70% всех финансов РФ и находятся практически все крупнейшие компании и банки страны.

Выделение региональных рынков позволяет не только более четко представить сложившуюся рыночную ситуацию в различных частях страны, но и спрогнозировать ее развитие на перспективу, что представляет практический интерес и для потенциальных покупателей, и для продавцов грузовых автомобилей.

Приведенный анализ спроса на грузовые автомобили и денежных доходов населения по регионам показал, что наибольшую эластичность спроса имеют и в ближайшей перспективе будут иметь районы с высокой урбанизацией населения, наличием в регионе крупных городов, и прежде всего столичной агломерации, а также с достаточно высокими денежными доходами.

В современных условиях реформирования предприятиям автомобильной промышленности не обойтись без государственной поддержки и других источников внешнего финансирования, связанных с большим финансовым риском. Поэтому одной из важнейших задач государственной политики является повышение инвестиционной привлекательности предприятий автомобилестроения. Задача эта двухуровневая: правительство обеспечивает благоприятную нормативно-правовую базу, а предприятия — правильно ею пользуются. Чрезвычайно важный момент государственной политики и ее стратегии - определение путей реформирования автомобильной промышленности России. Министерство экономического развития и торговли совместно с Министерством транспорта выделили три пути реформирования:

- реформирование действующих производств;
- организация новых сборочных производств;
- освоение выпуска автомобильных компонентов и запасных частей.

Процесс интеграции российского автопрома в мировое автомобилестроение неизбежен. Недостаточная производственная интеграция послужила одной из причин отставания отечественной автомобильной промышленности от мирового уровня.

Пути развития автомобильной промышленности России в рамках международного сотрудничества определяются жесткой тарифной политикой. Основные методы промышленной политики в рамках данной стратегии - высокие защитные импортные тарифы в пределах, допущенных международными правилами, а также общепринятые методы нетарифного регулирования. В связи с вступлением в ВТО импортные тарифы будут последовательно снижаться, по мере достижения приемлемых стандартов качества

На основе анализа современной ситуации в автомобильной промышленности на ближайшие годы целесообразно выделить два периода в реализации стратегических целей возрождения и дальнейшего развития автомобилестроения и экономики страны.

I этап - создание условий и обеспечение роста основных показателей развития и улучшения размещения объектов отрасли. Потребуется 3-5 лет, чтобы повысить качество выпускаемой продукции до уровня международных стандартов. Для этого надо создать ряд новых производств с современными технологиями по выпуску комплектующих деталей.

Государство на данном этапе также должно способствовать стабилизации и развитию автомобилестроения путем создания условий для привлечения в отрасль инвестиций, в том числе и зарубежных; оказания на конкурсной основе государственной поддержки работ по созданию и освоению перспективных моделей техники и техническому перевооружению отрасли; доведения в установленном порядке до предприятий государственных заказов.

II этап - переход к устойчивому и сбалансированному росту эффективности отрасли в рыночных условиях (7-10 лет). На этом этапе необходимо освоить разработанные ведущими мировыми автопроизводителями принципиально новые модели различного класса и назначения, которые отвечают требованиям жесткой конкурентоспособности на внутреннем и внешних рынках.

Результаты диссертационного исследования позволяют отметить следующие основные тенденции развития автомобильной отрасли.

1. *Научно-техническая* - снижение расхода топлива и вредных выбросов, развитие стратегии сверхлегкого автомобиля, повышение безопасности, улучшение качества, надежности грузовых автомобилей, внедрение и развитие разумных автомобильно-дорожных систем.

2. *Экономическая* - с одной стороны, снижение издержек производства и цены автомобиля, с другой - увеличение вследствие ужесточения законодательства и растущих запросов потребителей стоимости новых конструкторских решений и комплекса новых технологий.

3. *Организационная* - разветвление мирового соперничества в создании "супер-автомобиля XXI века" в целях господства на самом емком рынке, одновременный инжиниринг и компьютеризация процесса разработки, позволяющая создавать новые модели за один-два года, глобализация рынка и интеграция автопроизводителей и поставщиков комплектующих как фундаментальный аспект индустрии будущего.

Автомобильный рынок как в России, так и в других странах СНГ, формируется в настоящее время под влиянием нескольких важнейших социально-экономических факторов.

Проведенное исследование позволяет сформулировать следующие особенности развития российского рынка автомобилей.

Во-первых, экономические реформы вынуждают российских производителей автомобильной техники заниматься структурной перестройкой производства с учетом требований трансформированного рынка, прежде всего малого и среднего бизнеса.

Во-вторых, год от года усиливается агрессивная экспансия продукции зарубежных производителей на рынки других стран, в том числе за счет создания так называемых совместных предприятий.

В-третьих, в связи с тяжелым положением автомобильной промышленности, низким уровнем доходов основной части населения остается неплатежеспособным спрос на автомобильную технику со стороны как юридических, так и физических лиц.

В-четвертых, остро стоит проблема обновления парка грузовых автотранспортных средств перед предприятиями. Износ подвижного состава составляет более 65%.

Все это требует обстоятельного изучения производственной базы автомобилестроения и выработки мер, направленных на сохранение позиций отечественных производителей на внутреннем рынке. Тем более что именно усиленное развитие автомобилестроения страны, как подтверждает мировой опыт, может стать предпосылкой успешного развития экономики в целом.

Огромное значение для развития рынка большегрузных автомобилей имеет организация дилерской сети заводов-производителей и наличие сервисных центров.

Главная цель этой Программы - привлечь коммерческие структуры по реализации автотехники, т.е. решить проблему финансирования заводов, а также с помощью дилеров расширить рынки сбыта своей продукции.

Необходимо отметить, что важнейшим фактором развития рынка большегрузных автомобилей является обеспечение покупателей автотехники запасными частями и комплектующими, предоставление услуг по сервисному обеспечению автомобилей.

Одним из современных аспектов мировой маркетинговой политики ведущих компаний стал комплексный подход к продвижению своей продукции. Специалисты называют его "интегрированными маркетинговыми коммуникациями" (Integrated Marketing Communications — ИМС). Сегодня подавляющее большинство специалистов в области маркетинга говорят об ИМС как наиболее эффективном способе решения маркетинговых задач, включающем нестандартные приемы продвижения товаров и услуг, распространение образцов и т.п.

В условиях структурной перестройки экономики страны большое значение имеет расширение и углубление международного сотрудничества. Это способствует интеграции национального транспортного комплекса в мировую и европейскую транспортную систему, достижению более высоких организационно-технических и социально-экономических результатов работы всех видов транспорта, в том числе и автомобильного.

Именно необходимостью успешно конкурировать, прежде всего на международных рынках транспортных услуг, продиктована потребность в пополнении и обновлении автопарка, отвечающего международным требованиям.

Можно указать на две основные причины снижения конкурентоспособности российских поставщиков автотранспортных услуг в данном сегменте рынка:

- 1) закончился временный эффект девальвации после кризиса 1998 г.;
- 2) слишком медленно пополняется российский парк новой автотехникой, соответствующей международным стандартам, в том числе по критериям экономичности и экологичности Евро-2 и Евро-3.

Анализ состояния грузового автомобилестроения за годы реформ показал, что снижение производства связано не только с кризисом в экономике, снижением грузоперевозок, но и низким уровнем качества и технологии производства, несовершенством конструкций, высокими эксплуатационными затратами, несоответствием автомобилей международным экологическим требованиям. Низкая конкурентоспособность отечественных автомобилей сдерживает их экспорт, а со снижением платежеспособного спроса на внутреннем рынке автопроизводители были вынуждены более чем в 4,5 раза сократить объем производства грузовых автомобилей.

Проведенное исследование позволяет сформулировать следующие выводы и рекомендации.

1. Формирование рынка большегрузных автомобилей в России продолжается. Анализ современного состояния рынка грузовых автомобилей показал, что рыночная модель отрасли представляет собой типичную олигополию, состоящую из пяти основных производителей: ОАО "КамАЗ", АО "УралАЗ", РУЛ "МАЗ", АМО "ЗИЛ", ХК "АвтоКрАЗ".

На рынке растет сильнейшая конкуренция со стороны ведущих мировых автомобильных производителей: Scania, Volvo, Mercedes-Benz, Daimler Chrysler, Renault, DAF, Mitsubishi, Hino и др.

2. Тяжелое экономическое положение, сложившееся в автомобильной промышленности, в значительной мере является следствием распада СССР и дальнейшего экономического и финансового кризиса страны в 1998 г. Особенностью нынешнего состояния российского автопрома является то обстоятельство, что платежеспособный спрос на ряд видов ее продукции сократился. В то же время растет импорт автомобильной техники, в том числе и подержанной, более дешевой.

Сегодня российская автомобильная промышленность сталкивается с международной конкуренцией. Поэтому, для выживания российского автомобилестроения необходимо деятельности мировых автомобильных компаний на российском рынке противопоставить первоклассный маркетинг, качество и конкурентоспособность продукции.

3. Государство также должно способствовать стабилизации и развитию автомобилестроения путем:

- создания условий для привлечения в отрасль инвестиций, в том числе и зарубежных;
- оказания на конкурсной основе государственной поддержки работ по созданию и освоению перспективных видов автомобильной техники и технологическому перевооружению отрасли;
- доведения в установленном порядке до предприятий государственных заказов (Министерство сельского хозяйства, Министерство обороны и т.д.);
- развития транспортных систем и строительства автомобильных дорог.

Государство должно стимулировать изменение организационной структуры предприятий отрасли, оптимизацию внутри- и межотраслевых связей и повышение эффективности производства; использовать свои ресурсные возможности для долевого участия в реализации высокоэффективных проектов и программ, прошедших конкурсный отбор, а также финансирования фундаментальных и прикладных исследований новых образцов в соответствии с принятыми приоритетами.

4. Конкуренция на российском рынке со стороны зарубежных производителей грузовых автомобилей постоянно возрастает. В настоящее время объемы продаж иномарок составили 36,7% от общих объемов реализации большегрузных автомобилей. Процесс будет продолжаться, если учесть, что зарубежные фирмы постоянно снижают цены на свои автомобили, реализуемые на российском рынке, эффективно используют различные формы продаж (лизинг, кредитные программы, рассрочки и т.п.), организуют сборку своих автомобилей на совместных предприятиях, не желая даже в сложившихся жестких условиях оставлять обширный российский авторынок.

5. Вместе с тем наметившиеся в последнее время позитивные сдвиги в экономике страны характерны и для отечественного автомобилестроения. Практически во всех крупных объединениях по выпуску автомобилей и двигателей началась диверсификация производства, направленная на расширение номенклатуры продукции; идет процесс становления технологически нового производства наукоемкой продукции путем освоения отечественных разработок и освоения лицензионной техники; наметились новая стратегия и новые приоритеты в области маркетинга, сбыта и сервиса; идет активное формирование дилерской сети.

6. По мнению автора, в стратегии возрождения и успешного развития автомобилестроения достаточно четко прослеживается два этапа, суть которых состоит в следующем.

Первый этап: создание условий и обеспечение роста основных показателей развития и улучшения размещения объектов отрасли. На это потребуется 3-5 лет.

Второй этап: переход к устойчивому и сбалансированному росту эффективности отрасли в рыночных условиях (7-10 лет).

7. Развитие дилерской сети и технических сервисов для производителей грузовой автотехники является важнейшим этапом их деятельности, направленной на увеличение объемов реализации большегрузных автомобилей и расширения рынков сбыта.

8. Важнейшим фактором в обеспечении качества и конкурентоспособности грузовой автотехники является применение новейших технологий.

Низкий технологический уровень автопромышленности и смежных отраслей, работающих на нее, пока не позволяет производить конкурентоспособные на мировом рынке большегрузные автомобили.

9. Привлечение крупного капитала в автомобильную отрасль. Сочетание государственных и частных интересов должно осуществляться на взаимовыгодных условиях для производителя, государства, частного инвестора на основе нормативно-

законодательной базы. Только тогда частные инвесторы будут вкладывать финансовые средства в развитие российского автопрома. А для этого потребуется не один десяток миллиардов долларов США.

Проведенный анализ российского рынка большегрузных автомобилей дает основание утверждать, что, несмотря на сложности в производстве, ассортименте и качестве отечественных грузовых автомобилей, рынок утвердился, но чтобы в перспективе выдержать иностранную конкуренцию, отечественному автомобилестроению необходимы существенные реформы.

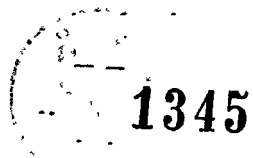
В заключении диссертационного исследования сформулированы основные выводы, рекомендации по развитию российского рынка большегрузных автомобилей и автомобильной промышленности.

По теме диссертации опубликовано четыре работы:

1. *Уткин Э.А., Баяндаев В.В., Баяндаева М.Л.* Управление связями с общественностью. - М.: Теис, 2001 (авторских-1,0 п.л.).
2. *Баяндаев В.В.* Анализ рынка большегрузных автомобилей в России за 1999-2001 годы // Топливный регион. (Изд. Правительства Московской области). - 2003. - № 2. - Февраль (2 стр. - 0,1 п.л.).
3. *Баяндаев В.В.* Рынок большегрузных автомобилей в России в 1999-2002 гг. // Территория "НЕФТЕГАЗ". - 2003. - № 4. - Апрель. (2 стр. - 0,1 п.л.).
4. *Баяндаев В.В.* Рынок большегрузных автомобилей в России (1991-2004 гг.): Монография. - М.: Финансовая Академия при Правительстве РФ, 2004. (156 стр. - 9,75 п.л.).

Отпечатано в ПМБ
Финансовой академии при Правительстве РФ
Москва, Ленинградский пр., 49

Подписано в печать 08.04.2005.
Заказ № 11 от 2005 г.
Формат 60x90/16. Объем 1,0 п.л.
Тираж 120 экз.



22 АПР 2005