**АНАЛИЗ ФАКТОРОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ И США НА ОСНОВЕ МКК ПОДХОДА**

**Брундасова С.Ю.,**

**Преподаватель факультета МЭиМП НИУ ВШЭ, Москва**

**e-mail:** **SBrundasova @hse.ru**

**Петровский А.Д.,**

**студент НИУ ВШЭ, Москва, Россия**

**e-mail:** **adpetrovskiy@edu.hse.ru**

*Ключевые слова:*

*Экономический рост, системный анализ, взаимодействие систем, управление конкурентоспособностью, трехконтурная МКК модель, автомобилестроение*

**FACTOR ANALYSIS OF ECONOMIC GROWTH IN AUTOMOBILE INDUSTRY IN RUSSIA AND IN THE USA BASED ON MCC APPROACH**

**Brundasova S.Y.,**

**Lecturer of faculty WEaIA NRU HSE, Moscow**

**e-mail:** **SBrundasova @hse.ru**

**Petrovskiy A.D.,**

**Student of NRU HSE, Moscow, Russia**

**e-mail:** **adpetrovskiy@edu.hse.ru**

*Key words:*

*Economic growth, system analysis, control systems and systems management, systems interaction, competitiveness management, three-circuit KCM model, automobile industry*

Ведения бизнеса в каждой стране зависит от совокупности факторов, которые во многом определяются внутренней и внешней политикой государства и которые, в свою очередь, формируют уровень конкурентоспособности (КС) страны в рассматриваемом секторе экономики[[1]](#footnote-1). Настоящая работа посвящена анализу условий ведения бизнеса в сфере автомобилестроение в США и России, где данная отрасль является неотъемлемой частью промышленной базы страны, формируя прямо и косвенно существенную долю ВВП и обеспечивая занятость значительной части населения. Исследование проведено на основе сравнительного анализа факторов КС с применением современных инструментов менеджмента в области систем государственного и корпоративного управления.

Факторы или характерные особенности ведения бизнеса в каждой стране определяют существенные внутренние и внешние условия, которые оказывают воздействие на результат деятельности бизнес-предприятия[[2]](#footnote-2). В современных экономических условиях существует множество факторов, влияющих на ведение бизнеса, объединив и систематизировав которые, можно выделить следующую классификацию: социально-экономические факторы; факторы, характеризующие структуру экономики; правовые и политические факторы; социокультурные факторы.

В качестве одного из системных методов оценки и управления КС может быть использована динамическая модель на основе матрицы ключевых компетенций (МКК-модель)[[3]](#footnote-3). В ней объект исследования рассматривается в конкурентной среде на множестве состояний равновесия, которое задается пересечением значений КС, определяемых, с одной стороны, рыночным положением рассматриваемого объекта, с другой – отношением интегральных показателей факторов потребительского качества и затрат (стоимости ресурсов) на его достижение. Методологической основой модели являются положения системного подхода, теория взаимодействия систем (ТВС) и теория систем управления (ТСУ).

Анализ истории автомобилестроения в России и США, современных показателей и факторов, позволяет сделать вывод о целесообразности построения двух МКК-моделей: модель КС данной отрасли в ХХ веке по всем классам автомобилей и модель КС производства автомобилей эконом-класса в обеих странах в настоящее время. В таблице ниже приведен список факторов и соответствующих показателей для МКК-модели оценки КС автомобилестроения в ХХ веке:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  **ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЕ КАЧЕСТВО** | **ПЗ** | **СП** | **К** |
| Качество комплектующих  | 0,7 | 0,8 | 0,86 |
| Инновационная гибкость  | 0,6 | 0,55 | 0,73 |
| Качество продукции смежных отраслей | 0,7 | 0,85 | 0,895 |
| Учет меняющихся требований потребителя  | 0,3 | 0,4 | 0,82 |
| Тех. оснащенность/состояния оборудования | 0,7 | 0,7 | 0,79 |
| Эффективность методов управления  | 0,6 | 0,7 | 0,82 |
| Уровень конкуренции на внутреннем рынке  | 0,5 | 0,3 | 0,65 |
| Уровень конкуренции на внешнем рынке | 0,5 | 0,9 | 0,95 |
| **ЗАТРАТЫ** |
| Стоимость трудовых ресурсов | 0,85 | 1,87 | 1,7395 |
| Капиталовложения в НИОКР | 0,7 | 1,6 | 1,42 |
| Стоимость природных ресурсов  | 0,9 | 1,7 | 1,63 |
| Налоги  | 0,8 | 1,8 | 1,64 |
| Длительность разработки нов. моделей | 0,3 | 0,7 | 0,91 |
| **РЫНКИ** |
| Емкость внутреннего рынка | 0,8 | 0,07 | 0,256 |
| Емкость доступного внешнего рынка | 0,8 | 0,3 | 0,44 |

Сегмент обратной связи в МКК модели отражает влияние элементов, связанных со специфическими факторами деятельности на доступных рынках (уровень политической поддержки, уровень рыночных и нерыночных отношений, уровень качества продаж и др.). Учитывая, что при рассмотрении доступных рынков многие из указанных особенностей были учтены, значение сравнительного показателя сегмента обратной связи можно принять равным 1. Соответственно, показатель передаточной функции сегмента будет равен 0, что позволяет не учитывать его влияния на итоговый результат.

В результате моделирования было получено, что усредненный показатель потребительского качества продукции российской автомобильной промышленности за рассматриваемый период составляло 18,43% от уровня конкурента (США). Это связано в первую очередь с низкой инновационной гибкостью, отстающей технической оснащенностью предприятий, малоэффективными методами управления и другими факторами. В то же время были преимущества по стоимостным факторам (например, стоимость трудовых и природных ресурсов, налоги и т.д.), что обеспечило России примерно в 6 раз большую КС по затратам, чем США.

Однако на КС рассматриваемой отрасли России довольно сильно сказывалось заметное отставание в емкости внутреннего и доступного внешнего рынка, связанное с меньшим благосостоянием населения и политическими мотивами соответственно. Таким образом, с учетом доступных для комфортного продвижения объемов рынка КС автомобилестроения России составила 12,47% от уровня США в ХХ веке.

Полученное значение показателя КС, рассчитанного на основании рассмотренных факторов, согласуется с соотношением рыночного положения советского и американского автомобилестроения. Анализ соответствующих данных показывает, что отношение рыночных долей составляет 1/7, что говорит о 14,23%-ой доле советского автомобилестроения по отношению к объему отраслевого производства в США. При этом специфика спроса на внутреннем рынке определила тенденцию развития российского автомобилестроения в сегменте эконом-класса.

При рассмотрении новой эпохи автомобилестроения в России важную роль играют характеристики, сложившиеся ранее. Нехватка производственных мощностей, отставание в качестве производимой продукции и емкость рынков присутствия стали важными факторами уровня ее КС. С помощью второй МКК-модели была оценена КС анализируемых стран в современных условиях именно в сегменте автомобилестроения эконом-класса. В данном случае качество продукции российского автомобилестроения составило 20,07% от уровня США, что выше аналогичного показателя в рассматриваемом ранее периоде. Тем не менее, ключевыми недостатками остаются низкое качество автокомпонентов, недостаточное развитие смежных отраслей и устаревшее оборудование. В это же время преимущество России по фактору затрат уменьшилось, однако здесь Россия все же остается конкурентоспособнее США на 103,44% за счет стоимости трудовых ресурсов, налогов, мер господдержки и т.д.

Емкости рынков, играющие столь важную роль, также изменились. И хотя емкость внутреннего рынка России выросла незначительно по сравнению с рынком СССР (на 0,02), емкости внешних рынков обеих стран сравнялись из-за приблизительно равных современных международных условий сбыта продукции. В результате, с учетом доступных рынков, в настоящее время в сегменте эконом-класса КС российского автомобилестроения составляет 11,11% от уровня КС автомобилестроения США.

При сравнении данного показателя с соотношением рыночных долей, занимаемых рассматриваемыми отраслями на мировом рынке в сегменте автомобилей эконом-класса, требуется ввести поправку на долю внутренней локализации, применительно к продукции, производимой на территориях рассматриваемых стран в рамках сборочных производств зарубежных компаний, а также учесть объем продукции, выпускаемой автомобилестроительными компаниями на зарубежных рынках самостоятельно или на основе лицензионных соглашений. Однако, принимая во внимание соотношение объемов выпуска сборочных производств зарубежных компаний в обеих странах и долю производства продукции автомобилестроительных отраслей за рубежом, было сделано допущение о возможности расчета объема внутреннего производства, как суммы объемов внутреннего производства отечественных предприятий и объема сборочного производства в данной стране, осуществляемого зарубежными компаниями. В результате, соотношение рыночных долей российского и американского автомобилестроения в рассматриваемом сегменте составило 12,5%. Полученный результат согласуется со значением показателя КС=11,11%, рассчитанным на основании результирующего влияния факторов описанной выше МКК-модели.

На основании VAR модели была рассмотрена связь между выделенными макроэкономическими показателями и выпуском автомобилей в России и США, а также прогноз данных показателей. В качестве временных рядов были взяты следующие данные с 2000 по 2017 год в анализируемых странах: выпуск автомобилей в тыс. шт. (переменная Y), ВВП на душу населения по ППС в $ (переменная X1), ПИИ в млрд. $ (переменная X2), уровень инфляция (переменная X3).

Для России были получены следующие значения коэффициентов корреляции: между выпуском автомобилей и ВВП на душу населения по ПИИ 0,55; между выпуском и ПИИ 0,634; между выпуском и инфляцией -0,5. В то же время для США аналогичные показатели равны 0,23; 0,28 и 0,05, соответственно.

Прогноз изменения показателей для России приведен на рисунке ниже:



На основе выявленных в процессе исследования соотношений показателей основных групп факторов КС были сформированы следующие предложения в области развития автомобилестроения:

- Комплексная поддержка смежных с автомобилестроением отраслей с особым вниманием к их инновационной составляющей.

- Содействие повышению конкуренции между производителями комплектующих изделий и компонентов конечной продукции.

- Учет в планах стратегическом планировании перспективных трендов рыночных сегментов отечественного автомобилестроения, включая развитие бюджетных классов электрических транспортных средств.

Проведенный анализ различий в условиях ведения бизнеса в сфере автомобилестроения в США и России позволил сделать вывод о том, что, несмотря на наличие в США исторически сложившегося набора факторов, обеспечивающего разработку и производство конкурентной продукции, российская автомобилестроительная отрасль обладает достаточным потенциалом для перспективного развития. Необходимым условием его реализации является согласованное взаимодействие государства и бизнеса на основе лучших мировых практик менеджмента.

1. Маленков Ю.А.. Новые методы инвестиционного менеджмента. – СПб.: Изд. дом «Бизнес-пресса», 2002. – 208 с. [↑](#footnote-ref-1)
2. Подчуфаров А. Ю., Сеньков Р. В., Костомаров П. С. Факторы конкурентоспособности в условиях перехода к цифровой экономике // В кн.: Актуальные проблемы менеджмента: производительность, эффективность, качество: Материалы международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 10 ноября 2017 г. СПб. : Издательство СПбГУ, 2017. С. 79-83. [↑](#footnote-ref-2)
3. Подчуфаров А. Ю. Устойчивость развития и сбалансированность факторов конкурентоспособности // В кн.: Международный экономический симпозиум — 2018: Материалы международных научных конференций 19–21 апреля 2018 г. СПб. : Издательство СПбГУ, 2018. С. 250-250. [↑](#footnote-ref-3)