



География

УДК 656.13-388.3

Активизация инноваций в развитии автомобильной промышленности

Хамина Н.В. — магистр кафедры географии, природопользования и туризма Восточно-Сибирской государственной академии образования

Обсуждается роль и факторы активизации инноваций в автомобилестроении развитых и развивающихся стран и России в частности. В статье выделено три долгосрочных базовых инновационных тренда: электротехника и электроника, сдвиг автомобильных инноваций от единичных к системным, использование новых видов топлива и сокращение выбросов.

Автомобильная промышленность, инновационная деятельность, развитие автомобилестроения

Discusses the role of and factors enhancing innovation in the automotive industry of the developed and developing countries and Russia in particular. The article highlighted three basic innovative long-term trend: electrical engineering and electronics, automotive innovation shift from single system, the use of new fuels and emission reductions.

Automotive industry, innovation, the development of the automotive industry

Автомобильная промышленность в экономике **развитых и** развивающихся стран в настоящее время является ведущей отраслью **машиностроения**. Активизация инноваций в автомобилестроении дает **значительный** «толчок» для развития многих отраслей.

Автомобильная промышленность в экономике любой страны — это не просто одна из важных отраслей народного хозяйства, а основа развития всей экономики. Прошло буквально сто с небольшим лет с момента появления первого автомобиля, и уже практически нет сферы деятельности, в которой бы он не использовался.

Роль автомобилестроения невозможно переоценить, это не только одна из передовых отраслей экономики, это еще и «лицо» государства, по которому судят о ней внешние партнеры и потребители, что придает дополнительную значимость отрасли.

Особая роль автомобильной промышленности в развитии современной экономики и общества, является общеизвестным и неоспоримым фактом. Ее значимость состоит не только в том, что автомобиль предопределяет образ жизни значительной части населения земли, а в том, что на протяжении нескольких десятилетий автомобильная промышленность является локомотивом развития всех наиболее экономически развитых стран.

Одним из таких фактором, который позволяет занимать отрасли значимое положение в экономике, является то, что автомобильная промышленность обеспечивает высокий процент занятости трудоспособного населения каждой страны, где производятся и (или) продаются автомобили, Страны-производители автомобильной техники обеспечивают рабочими местами также страны, с которыми у них заключены соглашения о сотрудничестве. Кроме

того, большой процент трудоспособного населения занят в смежных отраслях, обеспечивающих автомобильную промышленность [2].

В последнее десятилетие автомобилизация мира проходила довольно интенсивно: с 1996 по 2005 г. темпы роста выпуска автомобилей почти вдвое превышали прирост населения. При этом увеличился средний срок службы автомобиля [5].

В США и Франции доля автомобильной промышленности в ВВП составляет 5%, в Японии и Германии — 9%. Россия только в последние годы обогнала небольшие страны-производители автомобилей. Однако необходимо сказать, что в настоящий период времени автомобильная промышленность России переживает кризис. В отрасли остались проблемы, доставшиеся ей от социалистического способа производства и не устраненные за 20 лет существования рыночной экономики [2].

Последние статистические данные свидетельствуют, что мировая автомобильная промышленность начинает выходить из кризиса. В первом квартале 2010 г. производство автомобилей в мире на 57% превысило показатели первого квартала 2009 г., несмотря на ранее высказывавшиеся прогнозы, что продажи новых автомобилей на развитых рынках достигнут уровня 2008 г. не ранее чем в 2014 г. В Китае, Канаде, Мексике и Великобритании рост за аналогичный период составил более 70%.

Тем не менее, и российское автомобилестроение, благодаря, прежде всего, программе утилизации старых автомобилей, показывает заметные признаки оживления: в мае 2010 г. в стране было продано на 25% больше автомобилей по сравнению с маем прошлого года, на 40% увеличились продажи АвтоВАЗа [1].

Основой динамичного развития любой экономической системы выступает инновационная деятельность, обеспечивающая высокий уровень ее конкурен-

тоспособности. Инновационная сфера создает основу устойчивого экономического роста, является необходимым условием полноправного участия страны в мировом разделении труда. Развитие инновационных процессов во второй половине XX века привело к тому, что уже в 80-е годы в ряде зарубежных стран были сформированы национальные инновационные системы (НИС) — институционально-структурные образования, обеспечивающие инновационное качество развития национальной экономики.

Генерация новых идей, воплощаемых в высоких технологиях, сегодня во многом определяет качество социально-экономического развития стран и благосостояния их граждан. От уровня инновационной активности и положения страны на мировом рынке наукоемкой продукции непосредственно зависит и её национальная безопасность. Поэтому инновационный путь развития экономики страны признается магистральным и даже единственно возможным для укрепления позиции национальной экономики в условиях усиливающей международной конкуренции и глобализации [3].

В условиях острой конкурентной борьбы большинству корпораций, будучи независимыми, действовать стало почти невозможно, поэтому отмечается их слияние. Несмотря на встречающиеся на протяжении долгих лет становления и развития автомобильной промышленности неудачи, производители создали совместную развитую сеть финансовых, технических и торговых союзов [5].

Несмотря на то, что в суммарном валовом выпуске или ВВП развитых стран, доля автомобильной промышленности не превышает 3%, роль данной отрасли в экономике высокоиндустриальных государств неизмеримо выше, особенно велика её роль в развитии промышленности и транспорта. Достаточно сказать, что доля автомобильной отрасли США, в суммарном выпуске промышленной продукции страны, дос-

тигает в отдельные годы 14–15%, а доля автомобильного транспорта в грузообороте, превышает 40%. В России, доля автомобильной отрасли в продукции промышленности, не превышает и 4%, а доля автотранспорта в суммарном грузообороте ограничивается тремя процентами [4].

В настоящее время есть определенные подвижки в появлении инноваций на отечественном рынке, однако пока они не носят систематический характер, позволяющий сделать качественный рывок в отрасли. Также стоит заметить, что в уставный капитал многих российских автомобилестроительных предприятий стали включаться лидеры мировой отрасли, которые, помимо использования производственных мощностей предприятия, вносят также инновационную составляющую. Примером этому может служить Renault, действующий совместно с АвтоВАЗом [2].

Можно выделить три долговременных базовых инновационных тренда. **Электротехника и электроника** останутся главными объектами автомобильных инноваций до и после 2015 г. и будут расти на 5–6% в год. Наиболее быстро развивающимися сегментами здесь (ежегодный рост на 8%) останутся программное обеспечение, полупроводники, дисплеи.

По мере роста взаимозависимости автомобильных функций произойдет заметный сдвиг от **единичных к системным инновациям**. Будет появляться все больше приборов, выполняющих две и более функций одновременно.

Наиболее важным инновационным фокусом останутся **использование новых видов топлива и сокращение выбросов**.

Особенно сильный рост ожидается в производстве гибридных двигателей —

ежегодно на 21%, их доля достигнет 11% общего объема традиционных двигателей. Гибридная технология весьма универсальна, она может сочетаться со всеми видами топлива: бензином, дизельным топливом, природным газом и биотопливом [1].

Для России главная угроза сегодня связана с наводнением внутреннего рынка малобюджетными, дешевыми автомобилями из Китая и Кореи, а также ряда других развивающихся стран, таких как Бразилия и Иран. Отсутствие внятной стратегии модернизации отечественных заводов, ориентация на точечную и крупноузловую сборку импортных автомобилей грозит потерей национальной автомобильной промышленности.

Развивающиеся рынки, особенно Индия и Китай, окажутся движущей силой развития отрасли в ближайшие 20 лет. К 2030 г. почти 50% продаж в отрасли будет приходиться на страны Азии. В развивающиеся страны сдвигается также и производство комплектующих. Однако структура размещения конечных капиталоемких сборочных производств не потерпит столь же глубоких изменений [1].

Литература

1. Автомобильная промышленность: перспективы развития после кризиса / В. Кондратьев (<http://www.perspektivy.info>).
2. Место автомобильной промышленности в экономике промышленно развитых стран и направления инноваций в отрасли / Э.А. Барсегян // Инновационная деятельность. 2011, № 17, С. 5-8.
3. Проблемы модернизации и перехода к инновационной экономике / Гретченко А.А. // Проблемы современной экономики. 2011, № 2 (38).
4. Стратегия развития автомобильной промышленности России (www.ecfor.ru).
5. Тенденции в автомобильной промышленности (<http://institutiones.com/industry/197-2008-06-17-10-14-37.html>).