Гаибназарова Зумрат Талатовна,
доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика и менеджмент промышленности» Ташкентского государственного технического университета имени Ислама Каримова

ТЕНДЕНЦИЯ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ И ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

УДК: 331.108:338.314

ГАИБНАЗАРОВА З.Т. ТЕНДЕНЦИЯ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ И ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В статье представлены результаты исследований по повышению качества управления автомобильной промышленности на уровне государства и компании, а именно выявлены ряд проблем по развитию национального автомобилестроения. Определены приоритеты изменения основных элементов управления предприятий и некоторые показатели организации производства в автомобильной промышленности. Даны рекомендации по текущему состоянию, потенциалу и проблемам развития отечественных предприятий автомобилестроения по совершенствованию производственных и организационных процессов.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, потенциал развития предприятий, человеческий фактор, человеческий ресурс, человеческий капитал, интеллектуальный капитал, эффективность производства.

ГАИБНАЗАРОВА З.Т. ЗАМОНАВИЙ ШАРОИТЛАРДА ЖАҲОН ВА МАҲАЛЛИЙ АВТОМОБИЛСОЗЛИК САНОАТИНИНГ РИВОЖЛАНИШ ТЕНДЕНЦИЯСИ

Мақолада автомобилсозлик саноатида замонавий ишлаб чиқаришни ташкил этиш хусусиятлари ва автомобилсозлик саноатида маҳсулотлар сифатини таъминлаш усуллари келтирилган, яъни миллий автомобилсозлик саноатини ривожлантириш учун бир қатор муаммолар аниқланган. Корхонани бошқаришнинг асосий элементлари ва автомобилсозлик саноатида ишлаб чиқаришни ташкил этишнинг баъзи кўрсаткичлари ўзгаришларининг устувор йўналишлари аниқланган. Маҳаллий автомобилсозлик корхоналарининг ҳозирги ҳолати, салоҳияти ва ривожланиш муаммолари асосида ишлаб чиқариш ва ташкилий жараёнларни такомиллаштириш бўйича тавсиялар берилган.

Таянч иборалар: автомобиль саноати, корхонани ривожлантириш салоҳияти, инсон омили, инсон ресурси, инсон капитали, интеллектуал капитал, ишлаб чиқариш самарадорлиги.

GAIBNAZAROVA Z.T. DEVELOPMENT TREND OF THE WORLD AND DOMESTIC AUTOMOTIVE INDUSTRY IN MODERN CONDITIONS

In the article is discussed the meaning, structure and main trends in the development of the world and domestic automotive industry in the new conditions. The results of studies on improving the quality of management of the automotive industry at the state and company level are presented. In particular, a number of problems of the national automotive industry's development are identified. The priorities in the enterprise management's basic elements change and some indicators of production's organization in the automotive industry have been determined. There are given recommendations for the domestic automotive enterprises current state, potential and development problems to improve production and organizational processes.

Key words: automotive industry, enterprise development potential, human factor, human resource, human capital, intellectual capital, production efficiency.

Введение.

Современное мировое автомобилестроение сегодня – это производство в более чем 160 странах автомобилей всех классов и комплектующих частей [1]. Автомобильная промышленность в мировой экономике является первой среди отраслей промышленности по масштабам использования ресурсов - финансовых, материальных, трудовых. Например, европейский автопром в финансовом отношении стоит 2 триллиона долларов США, на него трудятся 13,3 миллиона человек или 11,3 % всей наемной рабочей силы [2].

Автомобилестроение, как одна из важнейших отраслей мировой экономики занимает ведущее место в промышленно развитых странах. В США и Франции доля автомобильной промышленности в ВНП составляет 5 %, в Японии и Германии – 9 %, по Европейскому Союзу – 6,8%. Также автомобилестроение является стратегической для Европейского союза, где в 27 странах на 304 автомобильных заводах отрасли в год выпускается 19,6 миллиона автомобилей всех типов и назначения на общую сумму 90,3 миллиардов евро.

Автомобильная промышленность составляет 413 миллиардов евро в налогообложении только 15 государств Европейского союза и является крупнейшим инвестором в научные и прикладные исследования в Европе с 54 миллиардами евро ежегодно. Например, в 2017 году свыше 8700 патентов были получены автомобильной промышленностью Европы [3]. Ежегодные же затраты на исследования и разработки в мировом автомобилестроении превышают затраты на НИОКР в военной и авиационной промышленности и достигают 100 миллиард долларов [4].

По мнению П.Друкера, «автомобилестроение - это отрасль, создающая новые отрасли», так как имеет мощный мультипликативный эффект – одно рабочее место в автомобильной промышленности создает до 10 рабочих мест в других отраслях и стимулирует развитие металлургической, химической, электронной и электротехнической промышленности [5].

Поскольку для производства 1000 легковых автомобилей среднего класса расходуется 620 тонн стали, 70 тонн чугуна, 50 тонн алюминия, 25 тонн медных сплавов, 80 тонн пластмасс, 72 тонны резинотехнических изделий, 28 тонн автомобильного стекла и другого, то на долю автомобилестроения приходится около половины мирового потребления нефти, 77 % натурального каучука, 67 % свинца, 64 % чугуна, 40 % станков, 25 % стекла и полупроводников, 18 % алюминия, 12 % стали [6, 7].

Мировое производство автомобилей в 2018 году составило 95,05 миллион автомобилей (т.е. в мире каждую секунду времени выпускается два новых автомобиля), в 2017 году - 96,03 миллион автомобилей, в т.ч. в Китае – 27,17 миллион, в США – 11,33 миллион, в Японии – 9,58 миллион, в Германии – 5,37 миллион, в Индии – 5,17 миллион, в Южной Корее – 4,03 миллион [8].

Значение автомобилестроения также в том, что в США, Германии, Японии приблизительно 15 % всех наемных работников заняты в автомобильном производстве и доля автомобилестроения в ВНП в Германии и Японии составляет 9 %, в США и Франции – 5 %. Для всего Европейского союза численность занятых в автомобильной промышленности составила 13,3 миллион человек (6,1 % всех занятых) и вклад автомобильного сектора в ВВП Европейского союза был равен 6,8 % [9].

Актуальность темы исследования.

Современное автомобилестроение в целом изменило картину мира [10]. Значение автомобильной промышленности в жизни современного общества определяется ролью и местом автомобиля, как наиболее распространенного транспортного средства. В суммарном пассажирообороте на автомобильный транспорт приходится около 80 %, из них более 60 % приходится на легковые автомобили, около 20 % на автобусное сообщение. В промышленно развитых странах мира доля легковых автомобилей индивидуального пользования в общем пассажирообороте значительно выше среднемировых показателей и составляет 80-90 %.

В мировом грузообороте, автомобильный транспорт специализирован преимущественно на перевозках малой и средней дальности, где занимает 75 % объема оплачиваемых наземных перевозок, перемещая более 14 миллиард тонн грузов ежегодно [11].

Автомобилестроение оказывает большое влияние на развитие экономики стран через рост числа предприятий – поставщиков комплектующих частей, материалов и оборудования и повышение их технологического уровня, так как стоимость комплектующих частей и материалов при производстве автомобилей достигает 75 %.

Технологии и методы организации производства, разработанные в автомобилестроении, широко используются в других отраслях промышленности. Поэтому все страны стремятся создавать и развивать национальное автомобилестроение как технологического лидера, локомотив промышленного развития страны, поскольку инновации определяют вектор развития и темпы роста отрасли.

Постановка научной проблемы.

Поскольку жизненный цикл продукции составляет 6-10 лет, а стоимость разработки новой модели современного легкового автомобиля может превышать более 2 миллиард долларов США [12], технологическое развитие автомобилестроения стимулируется большими финансовыми затратами, и государства активно участвуют в технологическом развитии машиностроительных отраслей. При этом в развитых странах доля государства в исследованиях и разработках составляет от 29 % в США до 16 % в Японии, в России – 61 % (то есть доля частного бизнеса составляет в России не более 30%) [13], в Узбекистане этот показатель еще больше.

В настоящее время уровень расходов на НИОКР в инженерных отраслях (машиностроение, энергетика, строительство) находится в диапазоне 3-10 % от объема продаж, в фармацевтической и нефтехимической промышленности расходы на НИОКР могут составлять до 15-30 % выручки [14].

Расходы на исследование и развитие себя оправдывают в виде инноваций - новых продуктов и снижения себестоимости производства. Например, первые 3D принтеры конца 1980-х годов стоили более 300 тысяч долларов США (в ценах 2018 года – более 650 тысяч долларов США), а в настоящее время цены на 3D принтеры начинаются от 100 долларов США, т.е. в 6500 раз меньше) [15]. Инновации, созданные в автомобилестроении, переходят в другие отрасли и способствуют их подъему и развитию [16].

На исследования и разработки европейские автомобильные компании тратят от 3 до 6 % своего оборота [17]. Например, ожидается, что общий объем создаваемой стоимости мирового автомобилестроения вырастет с 3,5 триллион долларов США в 2017 году и до 6,6 триллион долларов США в 2030 году, а доля традиционных технологий и бизнес-моделей сократится с 98 % сегодня до 50 % [18].

Современная автомобильная промышленность отличает перенос производства автомобилей из развитых стран в развивающиеся, за последние десятилетия доля развивающихся стран в мировом производстве автомобилей выросла с 25 до 58 % (в основном за счет Китая, Индонезии, Индии, Малайзии и др.) [19].

Автомобилестроение США. Поскольку США – страна массовой автомобилизации, по состоянию на конец 2015 года в США было зарегистрировано более 257,9 миллиона автомобилей и рост за последние три года составил 2,3 %. Сегодня более 70 % населения ездит на работы на своем автомобиле, на каждого жителя США старше 16 лет приходится более 1,1 автомобиля. Выбытие старых автомобилей в 2014 году составило 11,4 миллиона автомобилей, но регистрация новых автомобилей превысило коэффициент выбытия на 42 % [20].

В автомобильной промышленности Соединенных Штатов Америки занято приблизительно 5 % всей рабочей силы, представляет собой при-

близительно 3 % ВВП страны, дает 148 миллиардов долларов США экспорта (данные 2016 года, в основном легковые автомобили, грузовики, специальные машины, автокомпоненты), доходы приблизительно половины компаний из списка Доу-Джонса связаны с автомобилестроением.

В США располагаются такие крупные автомобилестроительные компании, как General Motors, Ford, Chrysler, в то время как инновационная сосредоточены в таких компаниях как Tesla Motors, Artisan Vehicles и др.

Средняя прибыль в 2018 году составляла 4,302 доллара на один автомобиль, против 4,001 доллара на автомобиль в 2016 году, уровень прибыльности составлял приблизительно 11,2 % [21].

Машиностроение в США высоко наукоёмко, на него в США приходится до 20 % всех НИОКР и 17 % численности ученых и инженеров. США ежегодно инвестируют в научные исследования в области машиностроения в среднем 2,5- 2,7 % ВВП (государства ЕС-3 % ВВП). Государством финансируется до 50 % стоимости проектов, имеющих прямое отношение к машиностроению.

Основой инновационного развития машиностроения США являются университеты, в США – около 150 первоклассных университетов, занимающихся научными исследованиями и разработками в области машиностроения. Именно в университетах проводятся исследования в области фундаментальной науки и значительная часть прикладных исследований. Немалую роль в создании новых технологий для машиностроительного комплекса США играют национальные лаборатории, представляющие собой исследовательские институты, занятые разработкой конкретного направления. Также существует множество частных исследовательских корпораций, обслуживающих малые и средние машиностроительные компании, осуществляя фундаментальные и прикладные исследования на коммерческой основе. Собственными исследовательскими подразделениями обладает и большинство крупных американских компаний.

В стране большое внимание уделяется: использованию малых высоко ёмких батарей, современным композитным материалам, биоинженерии и альтернативным источникам энергии; сокращению времени на разработку и внедрение в производство передовых материалов; инвестициям в новое поколение робототехники; разработке инновационных производственных процессов и материалов.

Автомобилестроение Китая. КНР с 2009 года является крупнейшим автопроизводителем и авторынком в мире, ежегодно выпускающем автомобилей больше, чем США и Япония вместе взятые, или чем все страны Евросоюза. К примеру, в 2017 году в Китае было произведено 34 % автомобилей в мире, более 24,8 миллионов единиц. В 2012 году в КНР началась реализация правительственной программы перехода к выпуску автомобилей на альтернативном топливе или «новых источниках энергии» (NEV), включающих как электромобили (BEV), так и гибридные автомобили (HEV и PHEV). В 2017 году Китай вложил в НИОКР более 270 миллиард долларов США, что составило 2,12 % от ВВП и около 30 % НИОКР пошло на автомобилестроение.

Однако в качестве ключевой остается международная кооперация производства, предполагающая организацию широкого производства промежуточной продукции (преимущественно автомобильных компонентов) и привязку технических параметров готовой продукции ее составляющих, обеспечивающих унификацию и взаимозависимость изделий с учетом общепринятых международных технических стандартов.

Сегодня автомобилестроение КНР представляет собой, пример, когда национальная стратегия развития отрасли формируется исключительно на основе зарубежных технологий, которые становятся первостепенным, обязательным фактором развития производства. Экспертами оценивается, что для достижения продукцией автомобилестроения КНР уровня Японии осталось порядка шести-восьми лет [22].

Автомобилестроение Индии. Автомобилестроение рассматривается как драйвер промышленного развития, оно создает 25 % промышленного ВВП страны и имеет большое социально-экономическое значение - из каждых 100 рупий, затраченных на покупку автомобилей, отходит государству в виде налогов приблизительно 56 – для малых классов и 82 – для класса люкс.

Вместе с тем, с учетом численности населения в стране на 1000 человек населения приходится только 16 легковых автомобилей и 85 мотоциклов, поэтому формируются пятилетние планы развития отрасли (Automotive Mission Plan). В автомобилестроении прямо или косвенно занято более 35 миллионов работников, из расчета на

каждые: грузовик - 13 работников, легковой автомобиль – 6 работников, трехколесное транспортное средство – 4 работника, мотоцикл – 1 работник [23].

Автомобилестроение России. В России автомобилестроение объединяет 243 предприятия и организации, из них 11 государственных унитарных предприятий (в основном научные организации) и обеспечивает около 8,7 % объемов производства промышленности и более 33 % машиностроения. В отрасли занято более 800 тысяч человек, а коэффициент мультипликации составляет 8 человек на каждого занятого в автомобилестроении, т.е. более 7 % экономически активного населения связаны с автомобилестроением [24].

В российском автомобилестроении имеются большие проблемы: износ активной части производственных фондов в отрасли достиг 60 %, а средний возраст технологического оборудования - 14 лет. Использование производственных мощностей составило по грузовым автомобилям 38 %, по легковым автомобилям - 78,7 %, по автобусам - 77,1%.

Насыщенность мирового рынка автомобилей, обострение конкуренции между ведущими автопроизводителями мира, несоответствие продукции российской автомобильной промышленности международным стандартам по технико-экономическим параметрам, надежности и качеству привели к практическому вытеснению российских автомобилей с рынка развитых стран.

Цели исследования.

Для развития национального автомобилестроения определены приоритеты:

1. Сотрудничество с ведущими мировыми автопроизводителями в части трансфера новейших технологий;
2. Полная модернизация оборудования, активизация инновационной деятельности путем создания системы инжиниринговых фирм;
3. Коренное улучшение потребительских качеств автомобилей;
4. Совершенствование систем менеджмента качества во всех звеньях отрасли и развитие системы добровольной сертификации.

Концепцией развития автомобильной промышленности Российской Федерации планируется увеличить обеспеченность населения легковыми автомобилями в 1,7 раза, считается, что ее реализация позволит создать интегрированную в мировое автомобилестроение конкурентоспособную автомобильную промышленность, обеспечить удовлетворение растущего платежеспособного спроса на автомобильную технику, повысить экспортный потенциал машиностроения, увеличить поступления в бюджет страны [25]. В стране имеются проблемы с управлением на современном производстве, так для управления Волжским и Горьковским автозаводами, приглашены специалисты из Франции, Германии и даже Узбекистана.

Вместе с тем, в автомобильной промышленности все более обостряется конкурентная борьба за рынки сбыта, где появились автомобильные компании развивающихся стран, речь идет даже о гиперконкуренции, где не все компании выживут. Только за период 2016-2019 годы в мире было закрыто 16 крупных автомобильных производств и боле 120 тысяч их работников потеряли работу, даже корпорация Форд объявила о закрытии к 2020 году шести заводов и сокращении 12 тысяч рабочих мест.

Согласно прогнозам, в связи с экономическим кризисом 2020 года, продажи автомобилей во всем мире упали до 30 %, и эта тенденция сохранится до 2023 года. Даже в предкризисном 2019 году глобальные продажи автомобилей упали на 5,5 %, в Германии – на 13,4 % [26].

Автомобилестроение Узбекистана. Созданное в первые годы независимости автомобилестроение Узбекистана стало одной из основ промышленности и драйвером технологического развития страны. Автомобилестроение Узбекистана сегодня – это современное производство автомобилей и автокомплектующих, более 25 тыс. человек работающих на 100 крупных и средних предприятиях АО «Узавтосаноат», сотрудничество с более чем 200 зарубежными компаниями. Многие мировые бренды, включая Daewoo, General Motors, Volkswagen, Hyundai и другие автопроизводители участвуют в развитии автомобильной промышленности Узбекистана.

Численность персонала головного предприятия АО «UZAUTO MOTORS» на 1 апреля 2020 года составляла более 10000 человек. В настоящее время на 3-х производственных площадках АО «UZAUTO MOTORS» производятся 10 моделей автомобилей под брендами «Chevrolet» и «Ravon», в частности модели Spark (R2), Nexia (R3), Cobalt (R4), Lacetti (Gentra) выпускаются на основном производстве в г. Асаке, модели Malibu, Tracker, Equinox, Trailblazer, Traverse и Tahoe в филиале в

г. Ташкенте, модели Damas, Labo в филиале в г. Питнаке.

Поставщики GM Uzbekistan - более 100, включая субпоставщиков, основные - «GM Powertrain Uzbekistan», «Uz SeMyung», «Uz Koram»,«Uz Koje» «Avtokomponent», «Uz Dong Yang», «Uz Hanwoo», «Uz Dong Won Ko», «Uz Dong Ju Paint», «Uz Tong Hong Ko», «Uz Chasis»,«Uz Sangwoo», «O`zAuto Austem», «Uz Minda», «Jizzax Akkumulyator Zavodi», «Uzeraealternator», «Uzerae Climate Control», «Uzeraeacable», «Uz Hanwoo Engineering», «Kwangin Autosystems», «Avtooyna» и другие [27]. Автомобилестроение – крупнейший налогоплательщик в стране, доля отрасли в ВВП страны составляет 6,6% и 11,7% – в промышленности. Отрасль обеспечивает занятость более чем 200 тыс. человек в металлургической, химической, электротехнической и других отраслей промышленности [28].

Начало узбекскому автомобилестроению положило создание в марте 1993 года узбекско-корейского совместного предприятия «УзДЭУ-авто» на базе Асакинского завода тракторных прицепов. Решением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17 марта 1994 года была создана ассоциация предприятий автомобилестроения «Узавтосаноат» (ныне акционерное общество «Узавтосаноат»). В последующем для производства комплектующих частей и производства автотехники были созданы еще 12 совместных предприятий.

В самом общем виде историю отрасли и ведущего предприятия «УзДЭУавто» (ныне АО «UZAUTO MOTORS») можно разделить на 4 основных этапов. Разделение на этапы развития отрасли в данном случае проводилось на основе характера решаемых на рассматриваемом этапе управленческих задач.

Первый этап. 1993-1995 годы формирования предприятия, больших строительных работ, освоения передовых зарубежных технологий по производству легковых автомобилей. Основными задачами являлись формирование коллектива – отбор персонала, подготовка и расстановка работников, организация сотрудничества с партнерами, подготовка к производству. Велись строительство сооружений и инфраструктуры, установка, монтаж и наладка производственного оборудования.

Второй этап. 1996-1999 годы начала производства автомобилей на СП «УзДЭУавто», стабилизации качества продукции, развития масштабной программы локализации. Решались вопросы освоения технологий, начала производства товарной продукции, стабилизации качества продукции и темпов производства, организации продаж автомобилей.

Третий этап. 2000-2006 годы переход отрасли на путь развития, характеризуется качественным ростом отрасли. Развитие отечественного автомобилестроения отличает создание развитой технологической базы и освоение новых моделей. Начат выпуск модели MATIZ, начата инновационная деятельность - рационализация и кружки качества, использование управленческих инноваций – внедрение МВО – управления по целям.

Четвертый этап. 2007-2019 годы вхождение в мировую корпорацию, создание АО «Дженерал Моторс Узбекистан» и АО «UZAUTO MOTORS», быстрого роста мощностей по производству комплектующих частей, смены моделей и открытия филиалов, в том числе сборочных предприятий за рубежом. Рост производства, создание новых производств комплектующих частей внедрение новых методов управления (GM-GMS –производство по глобальному методу GM).

Каждый этап характеризуется изменением акцентов и приоритетов в управлении, то есть изменением целей управления. Также производились замены в руководстве – обычно 1-го заместителя генерального директора со стороны партнеров. Количественные изменения в деятельности предприятий согласно действию закона перехода количества в качество обусловили качественные изменения в управлении предприятиями (таблица 1).

Анализ развития систем управления предприятиями показывает, что основным признаком этапа являлись цели и задачи управления, изменение которых предполагало изменения в системе менеджмента. Таким образом, можно утверждать, что системообразующими относительно управления выступают решаемые главные задачи, то есть фактор целеполагания, которое первично по отношению к другим функциям менеджмента.

Производство автомобилей на АО «Дженерал Моторс Узбекистан» имело 3 ясно выраженных этапа.

Первый этап. 1996 – 2002 годы период организации производства и стабилизации производ-

Таблица 1. Изменения основных элементов управления предприятий

Элементы системы управления	До 1999 г.	2000-2009 гг.	С 2009 г.
Управленческие функции	Акцент на контроль	Акцент на организацию	Акцент на мотивацию
Организационная структура	Стабильная	Изменения	Динамичные изменения
Управленческие технологии	Максимальная регламентация	Изменения и инновации	Необходимая регламентация
Персонал	Обучение	Развитие и инновации	Динамические изменения
Информационные технологии	Централизация	Распределенный анализ	Глобальная информатизация

Таблица 2. Некоторые показатели организации производства в автомобильной промышленности

Показатели	Ед. изм.	Япония	США	Россия	Узбекистан
Численность работников на производство 1000 легковых автомобилей	Чел.	18	45	190	36,4
Стоимость складских запасов	% выручки	5	9	16	n/a
Количество рационализаторских предложений на одного работника	Шт.	25	4	0,02	2,2

ства на уровне 50000 автомобилей в год (этап становления).

Второй этап. Спад производства в 1999 – 2002 годы, что связано с кризисом корейских партнеров - группы ДЭУ (этап выживания).

Третий этап. С 2007 года по настоящий момент, период устойчивого роста производства автомобилей (этап роста).

Для более полной характеристики настоящего положения отрасли и основных проблем развития автомобилестроения приводится сравнение отдельных аспектов развития автомобилестроения развивающихся стран (таблица 2).

В целом положительная динамика производства автомобилей характеризует успешное решение проблем производства автомобилей. Анализ приведенных данных свидетельствуют о динамичном развитии и достаточно высоком уровне современного состояния автомобилестроения Узбекистана. Положительная динамика развития экономики Узбекистана, даже в условиях продолжающегося экономического спада в мире, направлена, прежде всего, на такие ориентиры, как модернизация и диверсификация экономического потенциала, непрерывный процесс обновления производства, внедрение инновационных технологий [29]. Очевидно, что высокие темпы роста и развития отрасли обусловлены поддержкой со стороны государства.

Основные результаты.

В автомобильной промышленности Узбекистана наблюдается образование кластера на основе Асакинского автозавода, образуется группа географически близко расположенных юридически самостоятельных средних и малых предприятий – поставщиков комплектующих частей и специализированных услуг. Более 4000 наименований укрупненных агрегатов и частей из общих 7500 необходимых для сборки одного автомобиля, включая части In-House, изготовляемых на самом автозаводе, поставляются 30 поставщиками первого звена, большая часть которых с численностью 12100 работников и объемом продаж 452 миллион долларов США, объединены в ООО «Uzautocomponents» [30].

Вместе с тем, в автомобилестроении Узбекистана наблюдается отставание от мировых лидеров, в том числе по производительности, продуктам, технологиям и компетенциям. Поэтому, для дальнейшей модернизации, диверсификации производства в отрасли, для совершенствования управления в автомобилестроении в Респу-

блике принято Постановление Президента Республики Узбекистан от 1 июня 2017 года № ПП-3028 «О мерах по дальнейшему совершенствованию управления и ускоренному развитию автомобильной промышленности на 2017 - 2021 годы» [31].

Важнейшими задачами и основными направлениями деятельности АО «Узавтосаноат» на 2017 - 2021 годы отмечены нижеследующие:

1. Обеспечение увеличения объемов производства конкурентной на внешнем и внутреннем рынке автомобильной продукции за счет реализации с привлечением иностранных инвесторов инвестиционных проектов, направленных на освоение новых современных видов и марок продукции;
2. Обеспечение дальнейшей диверсификации рынков сбыта и номенклатуры экспортируемой продукции, укрепление позиций на внешних рынках;
3. Сокращение доли импорта и снижение себестоимости продукции за счет углубления локализации производства комплектующих деталей и узлов, расширения межотраслевой кооперации по освоению и увеличению объемов производства базового сырья и материалов, необходимых для развития автомобилестроения, оптимизации производственных и операционных затрат;
4. Обеспечение устойчивого развития отрасли в условиях жесткой конкуренции и либерализации валютной политики, увеличения рентабельности и финансовой поддержки организаций АО «Узавтосаноат»;
5. Совершенствование корпоративного управления организациями АО «Узавтосаноат» путём внедрения современных международных стандартов;
6. Укрепление кадрового потенциала отрасли, усиление кооперации производственных организаций АО «Узавтосаноат» с высшими и средними специальными, профессиональными образовательными и научными учреждениями, привлечение в отрасль молодых и талантливых специалистов;
7. Развитие и внедрение в процессы модернизации, технического и технологического обновления производства научно-прикладных исследований и инновационных разработок, обеспечение более тесной связи науки и производства.

Решение поставленных задач требует коренного улучшения в производстве автомобилей – повышения качества продукции, культуры производства, подготовки квалифицированных кадров и системы менеджмента качества.

Вместе с тем, в отрасли накопилось достаточно проблем, связанных с ее развитием и настоящим положением [32]. Ключевыми вызовами для автомобильной промышленности Узбекистана остаются высокая себестоимость продукции и низкая производительность труда, низкий уровень локализации и зависимость от импортных поставок, отсутствие собственной инжиниринговой базы и относительно низкий научно-технический потенциал, недостаточная эффективность кадровой политики.

Основными проблемами отечественного автомобилестроения являются технологическая и производственная зависимость от зарубежных партнеров, развитие кадрового и инжинирингового потенциала, внедрение современных методов управления на предприятиях, неэкономические факторы развития отрасли [33].

Выводы.

Для решения основных организационно-управленческих проблем отрасли и повышения эффективности предприятий автомобилестроения необходимо:

1. Совершенствование организации производства и управления по всей цепочке создания автомобиля;
2. Создание специализированных организаций по оказанию технической помощи малым и средним предприятиям в локализации производства автокомпонентов (Технологический центр) и технической консультации по трансферу технологий, испытаниям продукции, исследованиям и разработкам, проведению единой технической и промышленной политики;
3. Развитие инжинирингового потенциала и совершенствование подготовки кадров (создание Корпоративного университета и партнерство с ведущими техническими ВУЗами страны).

Важнейшим фактором развития отрасли является совершенствование управления предприятия, что подтверждается практически для всех стран участием международных корпораций. Это устанавливает особые требования к качеству управления предприятиями и в связи с этим большое значение имеет организация на предприятиях стратегического управления.

Использованная литература:

1. Чан Тху Чанг. Стратегия формирования автомобильной промышленности в развивающихся странах // Известия МГТУ. 2014. №4 (22). https://cyberleninka.ru/article/n/strategiya-formirovaniya-avtomobilnoy-promyshlennosti-v-razvivayuschihsya-stranah

2. Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, OICA

3. https://www.acea.auto/fact/facts-about-the-automobile-industry/ (Дата обращения 10.07.2021)

4. https://home.kpmg/pl/en/home/insights/2018/03/r-and-d-in-the-automotive-sector.html (Дата обращения 10.07.2021)

5. Баронина Ю.А. Современные стратегии европейских автомобильных транснациональных корпораций. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Спец. 08.00.14 -Мировая экономика. М.: 2019. С. 200.

6. Facts about the Automobile Industry/ACEA/-https://www.acea.be/automobile-industry/facts-about-automobile-industry.pdf (Дата обращения 10.07.2021)

7. Авто 2000: Российский автопром на рубеже тысячелетий. Доклады и тезисы. Материалы 6-ой Международной автомобильной конференции. М.: ОАО «Автосельхозмашхолдинг». 1999. 7-8 декабря.

8. www.auto.versity.ru/ statistic/production/2018 (Дата обращения 10.07.2021)

9. The Automobile Industry Pocket Guide, 2018-2019. /ACEA/-https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocke_2018-2019.pdf

10. Womack J.P., Jones D.T., Roos D.. The Machine That Changed the World. NY: Macmillan Publishing, 1990. P. 323.

11. https://stacker.com/stories/5229/50-fascinating-facts-about-automotive-industry (Дата обращения 10.07.2021)

12. Ли Якокка. Я – менеджер. Биография менеджера. М.: Экспо, 2008. С. 264.

13. Теребова С.В. Трансфер технологий как элемент инновационного развития экономики // Проблемы развития территорий. Вып. 4 (50)ю апрель-июнь 2010. С. 31-36.

14. Инновации в России – неисчерпаемый источник роста. М.: Центр по развитию инноваций. Mckinsey Innovation Practice. 2018. McKinsey & Company. Июль 2018. С. 25-26.

15. Miller A. The Evolution of 3D Printing: Past, Present and Future//3D Printing Industry 1 August 2018. www.3dprintindustry.com/news/evolution-3d-printing-past-present-future-90605/

16. Гутман К. Инновационный подход: высокоэффективное конструирование изделий в автомобилестроении //CAD/CAM/CAE Observer №7 (99) / 2015. P.39-41.

17. World Motor Vehicle Production. /OICA/- https://www.oica.net/production-statistics/

18. Инновации в России – неисчерпаемый источник роста. М.: Центр по развитию инноваций. Mckinsey Innovation Practice. 2018. McKinsey & Company. Июль 2018. С.112.

19. Кондратьев В. Автомобильная промышленность в развивающихся странах. М.: Перспективы. Фонд исторической перспективы. 2013. https://www.imemo.ru/publications/info/avtomobilynaya-promishlennosty-v-razvivayushtihsya-stranah

20. U.S. Department of Commerce // www.statistacharts.bfa67d72-6974-45ff-bd6f-e802f5f5e3e6.

21. Alkin M. Things Can Look Really Good, Until They Don't. / Vancouver Resource Investment Conference. Vancouver, Canada. 21-22 January, 2018.

22. Александров И.А. Опыт развития автомобильной промышленности в Китайской Народной Республике и возможности его использования в Российской Федерации. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.14 - Мировая экономика. М.: 2014.

23. Top 10 facts about auto industry that you should know.

24. Шакирова К.С. Современные направления развития автомобилестроения в России и его перспективы. Автореферат дисс. на соискание учен. степ. кандидата эконом. наук по спец. 08.00.05

25. Концепция развития автомобильной промышленности России. www.strana.ru

26. Абатуров В. Автомобильные вызовы // Экономическое обозрение. №9 (237) 2019. С. 30-34

27. АО «GM UZBEKISTAN»// https://uzavtosanoat.uz/ao-GM-UZBEKISTAN.html, https://uzautomotors.com/companies

28. Как изменится автомобильная промышленность Узбекистана. Концепция развития автомобильной промышленности Узбекистана до 2025 года //https://www.spot.uz/ru/2019/06/27/ auto2025/

29. Саидов Д.Р. Особенности совершенствования управления и развития автомобильной промышленности в 2017-2021 годы в Узбекистане./ Сб. материалов 3-ей Международной научной конференции «Экономика, бизнес, инновации», Хорезм, 2018. С.178-191.

30. Презентация ООО «УзАвтокомпонент», 30 слайдов, ноябрь 2019.

31. Постановление Президента Республики Узбекистан от 1 июня 2017 года № ПП-3028 «О мерах по дальнейшему совершенствованию управления и ускоренному развитию автомобильной промышленности на 2017 - 2021 годы»// lex.uz

32. Глава «Узавтосаноат» Шавкат Умурзаков – о новых приоритетах развития, отказе от старых моделей, борьбе с коррупцией и популяризации велодвижения. https://www.gazeta.uz/2018/9/ 24/umurzakov

33. Цой И. "GM Uzbekistan: предел мощности достигнут. Что дальше?" http://www.podrobno.uz/redactor/GM-Uzbekistan-chto-dalshe/