

вития российской индустрии в условиях глобализации / Материалы Международной научно-практической конференции кафедры «Экономика и организация производства». – М.: Университет машиностроения, май 2014. – с. 139–142.

11. Экономическое обоснование инженерных проектов в инновационной экономике: Учеб. пособие / А.В. Бабилова, Е.К. Задорожная, Е.А. Кобец, Т.А. Макареня, М.А. Масыч, Т.В. Морозова, А.В. Тычинский, Т.В. Федосова. Под ред. доц. М.Н. Корсакова, доц. И.К. Шевченко. – М.: ИНФРА-М, 2012. – 144 с.
12. Šikůř, M. Best practices in human resource management: The source of excellent performance and sustained competitiveness // Central European Business Review. – 2013. – № 1. – p. 43-48.

Надежда отечественного автопрома или кто в доме хозяин?

к.э.н. Звезкова Е.А., к.э.н. Кравец Е.В.

Университет машиностроения

8 (499) 267-19-92, ea-zvekova@yandex.ru, kravec_e_v@mail.ru

Аннотация. В статье предлагается ряд аргументов, позволяющих утверждать, что режимы сборки иномарок, работающие в России, могут привести к модернизации и развитию автомобильной отрасли. Более того, результаты функционирования этих режимов позволяют построить на них стратегию развития легкой автомобильной промышленности страны.

Ключевые слова: промышленность, автокомпоненты, комплектующие, Россия, производство, локализация.

Вхождение России в ВТО многими рассматривалось как преждевременный, рискованный шаг, который повлечет полный упадок промышленности и окончательно закрепит за РФ статус сырьевого придатка [1]. Одной из уязвимых отраслей является легкое автомобилестроение. Еще за шестнадцать лет до интеграции России в международное пространство с целью привлечения в страну иностранного капитала и развития отечественного машиностроения на территории РФ начали строиться заводы по сборке зарубежных марок автомобилей. Так, в 1996 году в особой экономической зоне Калининградской области был основан завод «Автотор». Он был одним из первых предприятий, осуществлявших свою деятельность в режиме отверточной сборки (SKD). Такой принцип подразумевает сборку автомобилей из крупных узлов и готовых элементов, например кузова и шасси. На заводе собирались автомобили марок Kia, а позже – BMW. Вслед за «Автотором» в Таганроге был построен завод «ТаГаз» (сборка автомобилей марки Hyundai). Принцип работы «ТаГаз» отличается от режима отверточной сборки калининградского завода. Предприятие работает в другом, «полноразборном», режиме (CKD), который заключается в сборке узлов из машинокомплектов, состоящих из отдельных деталей. Произведены эти детали также за рубежом. К обоим предприятиям до 2016 года включительно применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, которая предусматривает освобождение от уплаты государственной пошлины на импорт автокомпонентов. Деятельность таких производств не оказывает значимого влияния ни на увеличение бюджета, ни на рост отечественного ВВП, т.к. на нашей территории никаких операций, кроме сборочных, не осуществляется. Это связано с тем, что ни отверточная сборка, ни полноразборный режим не предусматривают необходимости локализации производства.

В 2005 году, с целью развития отечественного автопрома, было принято Постановление Правительства №166 [2], которое вводило понятие «режим промышленной сборки». При этом режиме локализация является основным условием осуществления деятельности иностранными авто-производителями на территории РФ. Согласно ПП №166, предприятия должны были обеспечивать ежегодный объем выпуска на уровне 25 000 штук в год, осу-

ществлять производственные процессы сварки, окраски, сборки и наращивать уровень локализации до 30% за 4,5 года после освоения производства. Если инвестор выполнял вышеуказанные требования, то таможенный тариф на импортируемые автокомпоненты составлял 1 – 2%. Планировалось, что автомобильное производство, максимально приближенное к потребителю (с 2010 года российский рынок автомобилей демонстрирует положительную динамику; так на 2014 год его рост запланирован еще на 5%) [4], позволит увеличить объем продаж, снизить себестоимость конечного продукта и оказать положительное влияние на отечественную промышленность. Результаты такого сотрудничества представлялись выгодными как для производителя, так и для потребителя и государства.

Со временем стало понятно, что многие иностранные партнеры с неохотой выполняли и выполняют условия, прописанные в ПП №166. Сборщикам выгоднее импортировать уже готовые узлы и компоненты (логистические издержки составляют лишь 1% от себестоимости готового автомобиля), нежели с «нуля» создавать инфраструктуру в стране, в которой ее на протяжении двадцати лет разваливали. Кроме того, оправданием для производителей служил тот факт, что при столь малых объемах выпускаемой продукции (25 000 автомобилей) доводить уровень локализации до 30%, т.е. создавать на российской территории производственные мощности, которые смогли бы обеспечить основное производство автокомпонентами в объеме 30% от себестоимости автомобиля, также экономически не рентабельно. Кстати, закупать запчасти у отечественных производителей, автоконцерны, конечно, тоже не могли (и не могут до сих пор), так как качество российской продукции в большинстве случаев не отвечает требованиям мировых стандартов, а стоимость необоснованно высока.

Для примера можно рассмотреть взаимоотношения с поставщиками одного из лидеров отечественного автопрома ОАО «Автофрамос», производителя автомобиля Renault. Автофрамос – один из первых заводов по производству автомобилей, построенных в России иностранными компаниями-автопроизводителями. Кроме того, он первый на территории РФ перешел на мелкоузловую сборку. Уровень локализации на предприятии за несколько лет вырос с 20% до 70%. Уже на момент планирования будущего производства стало ясно: на российском рынке практически нет предложений материалов и комплектующих, которые можно использовать для производства автомобилей Renault.

Перед подписанием договора с каждым поставщиком ОАО «Автофрамос» проводил и проводит кропотливую работу: начиная от оценки качества сырья (от поставщиков 2-го уровня) и заканчивая финансовым анализом их деятельности. В настоящее время на предприятии работает целый отдел по развитию и улучшению качества поставщиков. Надо сказать, что ОАО «Автофрамос» является одним из немногих предприятий, которые ведут учет закупочной деятельности и уделяет большое внимание затратам на закупки, анализу финансовых и качественных показателей своих контрагентов.

Анализ поставщиков начинается с разделения их на стратегических (сбой поставок может повлиять на работу завода и даже привести к его остановке или негативно сказаться на имидже компании) и нестратегических (поставщика можно сменить за короткий срок и приостановка поставок не повлияет на работу завода). Финансовый анализ партнеров проводится в целях снижения рисков, связанных с невыполнением поставщиками своих обязательств (срыв сроков поставок, необоснованный рост цен, изменение условий оплаты и т.д.). Финансовая оценка всех текущих стратегических поставщиков проводится минимум 1 раз в год. По итогам анализа бухгалтерской отчетности составляется шкала риска. Для понимания текущей финансовой ситуации поставщика по инициативе департамента закупок проводится встреча Закупщик – Финансовый Аналитик – Поставщик. Все стратегические поставщики после оценки проходят через Рисковый комитет. И по результатам заключения Рискового комитета происходит принятие решений о сотрудничестве. Если риск невысокий или его нет совсем, то сотрудничество продолжается и поставщик приглашается к тендеру. Если же степень риска высокая, то сотрудничество по новым проектам отсутствует. Далее разрабатыва-

ется план действий по стабилизации финансового состояния поставщика совместно с департаментом закупок и финансовым аналитиком. После проведения оценки и составления прогноза на Рисковом комитете принимается коллегиальное решение о сотрудничестве совместно с закупщиками, финансистами и юристами.

Далее проводится оценка эффективности использования ресурсов, анализ себестоимости и системы организации производства контрагента. На основе полного анализа подготавливается отчет, в котором описывается текущее состояние поставщика, анализ его конкурентоспособности и возможные пути повышения эффективности производства.

Силами своих специалистов Renault проводит полную оценку каждого поставщика, участвующего в тендере. На основании этих данных поставщику предоставляется информация о его конкурентоспособности, скрытых угрозах и возможностях развития. Часто после проведения рекомендованных Renault мероприятий эффективность производства поставщика заметно повышается и, как следствие, понижается цена закупаемой продукции. Для развития поставщиков автокомпонентов вводятся различные меры. Не всегда контрагент имеет в своем распоряжении подходящее оборудование, способное в нужном объеме производить нужные автокомпоненты. В этом случае Renault закупает необходимое оборудование, предоставляя его в лизинг. Но такая работа с поставщиками происходит далеко не всегда.

В большинстве случаев проводимый анализ показывает, что в настоящий момент основная часть российских предприятий – потенциальных поставщиков не в состоянии выйти на международный уровень качества и стать стратегическим партнером для зарубежных производителей такого уровня как Автофрамос. Это связано и с невозможностью предоставления полной информации о состоянии деятельности предприятий и с отличием российской системы учета от зарубежной, и с отсутствием на предприятиях системы управленческого учета затрат. Все эти проблемы в большинстве случаев приводят к тому, что при анализе рынка и принятии решения компанией о целесообразности локализации детали часто выходит, что себестоимость отечественных автокомпонентов выше зарубежного аналога и ввозить деталь из-за границы оказывается дешевле, несмотря на возможную экономию на доставке и таможенных пошлинах.

А если бы отечественные предприятия смогли обеспечить зарубежных партнеров комплектующими, отразилось бы это на развитии российского автопрома? Вряд ли. Несостоятельность положений, прописанных в постановлении, заключалась в том, что достижение даже 30%-го уровня локализации, оказалось недостаточным для развития автопрома (учитывая, что остальные 2/3 себестоимости создаются и производятся за рубежом и ввозятся по минимальным тарифам).

Срок действия соглашений, заключенных по ПП №166, истекает в 2014 году и автопроизводителям придется либо перейти на стандартные пошлины (14,5%), либо сворачивать производство, либо заключать с Правительством РФ соглашение о продлении еще на 8 лет (Поправки к Постановлению №166 от 04.02.2011г.). В случае продления соглашения производителям придется соблюдать более жесткие требования. Для сохранения действующих размеров пошлин на ввозимые автокомпоненты (до 1 – 2%, в зависимости от достигнутого уровня локализации) объемы выпуска должны быть увеличены до 300 тысяч автомобилей, к основным технологическим процессам прибавляются штамповка крупных деталей и производство двигателя или коробки передач, локализация должна быть увеличена до 60 % до 2020 года. Эти требования были разработаны в соответствии со Стратегией развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 года (далее – Стратегия), принятой Минпромторгом России в 2010 году [3].

При вступлении в ВТО (22.08.2012г.) России удалось отстоять выгодные для отечественной экономики требования по локализации и объемам производства, прописанные в Стратегии.

Большинство компаний, таких как Renault-Nissan-Avtovaz, KAMAZ, GeneralMo-

torsGroup, Sollers-Ford, VolkswagenGroup, приняли новые условия и уже подписали с Правительством РФ соглашение о модернизированном режиме промышленной сборки.

Итак, выходит, что иностранные предприятия могут пользоваться льготами на долгосрочной основе только при условии создания ими производственных площадей на территории РФ. Ответ зарубежных партнеров на ужесточение требований заключался в приближении своих поставщиков. Такие производители автокомпонентов как Magna, Tenneco, Michelin, Valeo, Bosch и другие, сами развернули свои предприятия на территории трех кластеров автомобильной индустрии в Северо-Западном, Центральном и Приволжском федеральных округах. То есть комплектующие формально теперь производятся на территории РФ, однако идеи, материалы и технологии остаются по-прежнему внешними. Есть ли в таком сотрудничестве положительные результаты для отечественной экономики? Есть. Во-первых, на каждой из таких производственных площадок трудятся около 30 000 человек. Уровень занятости в этих регионах – один из самых высоких по стране. В бюджет поступают налоги, а инфраструктура данных районов развивается. Кроме того, такому масштабному производству необходимы как рабочие, так и административно-управленческий персонал. Выписывать каждый раз из-за рубежа нового специалиста – невыгодно и неудобно. Надежней и перспективней вырастить «туземного» менеджера или технолога. Поэтому на территориях кластеров (например, в Самарской области) начинают создаваться научные и учебные центры.

В настоящее время ведется работа по созданию еще одной крупной производственной и научной площадки в Калининградской области. «Автотор», который еще недавно был в «Спящем» списке [5], в срочном порядке развернул деятельность по созданию целого автокластера, примерная стоимость которого оценивается в 100 млрд руб. Планируется строительство 6 автозаводов и 15 предприятий-производителей комплектующих, организованы международные образовательный и инженерный центры, центр повышения квалификации работников автомобильной отрасли, производственные, стендовые, инновационные лаборатории. Будет ли на самом деле Калининградский кластер центром не только промышленности, но и науки, покажет время.

«Москва не сразу строилась», и работа по восстановлению отечественного автопрома ведется небыстро, но ведется! Деятельность по привлечению иностранного капитала в виде сборки коммерческих легковых автомобилей зарубежных марок осуществляется с 1996 года. Прошло более десяти лет, прежде чем выяснилась неэффективность и невыгодность такого сотрудничества для отечественной экономики. Понятие «режим промышленной сборки», впервые предусматривающий требования к локализации производства, появилось в 2005 году. Через шесть лет Россия ужесточает требования к локализации. С этого же момента начали разрабатывать формулу для определения уровня локализации. Год назад, в 2013 году, был принят окончательный вариант расчетной формулы. Ежегодно Правительство РФ проводит камеральные проверки автопроизводителей с целью контроля достигнутого уровня локализации и соблюдения других условий, прописанных в ПП № 166. На протяжении двух лет (2012 – 2013гг.) данные требования соблюдаются всеми партнерами, продлившими Соглашение о промсборке.

На данном этапе основной задачей Правительства, Минпромторга и Минэкономразвития является наряду с расширением производственных мощностей на территории РФ привлечение в страну научного потенциала, а лучше – не привлечение, а формирование собственных научно-технических центров.

В результате активной работы руководства страны по защите и развитию отечественного автопрома, появилась надежда на возрождение нашей технической и производственной мощи. Сегодня автомобилестроение переживает переломный момент: если Россия не сможет предоставить необходимых условий – качественного и доступного сырья, высокотехнологичного оборудования, квалифицированных инженерно-технических работников, то об экономической независимости можно будет забыть, так как автомобильная промышленность

будет потеряна, а вместе с ней и огромное количество смежных отраслей.

В стране есть резервы для обеспечения иностранных партнеров ресурсами. В настоящее время на территории РФ функционируют заводы по производству как сырья, так и компонентов. Основная проблема состоит в их разобщенности и отсутствии единой классификации таких предприятий. Должна быть проведена работа по локализации сырья и комплектующих, путем создания единой системы, в которой российские изготовители были бы сгруппированы по классам и номенклатуре. Это позволит облегчить внешним партнерам деятельность по подбору поставщиков – местных заводов. Параллельно с этим должны создаваться научные центры (на первых порах с участием иностранного капитала), финансироваться отраслевые НИИ, организовываться программы по обмену опытом с иностранными коллегами (от руководства отечественных предприятий до студентов технических ВУЗов), разрабатываться новые образовательные программы. В этом случае Россия сможет обеспечить зарубежные автоконцерны высококвалифицированными трудовыми ресурсами. Это должно привести к тому, что НИИ и ОКР будут проводиться на нашей территории российскими учеными и инженерами. Развитие научно-технического потенциала является предпосылкой для развития собственной промышленности. Отечественные предприятия смогут перейти от функции исполнителя к функции разработчика и производителя.

Выводы

В настоящее время Россия взяла курс на индустриализацию путем модернизации отечественной промышленности с помощью зарубежных технологий. Все более широкое распространение в нашей стране получает такая наука, как робототехника, занимающаяся разработкой автоматизированных технических систем и являющаяся важнейшей технической основой интенсификации производства. Если государство продолжит проводить политику реиндустриализации, создавая благоприятные условия для развития промышленности, при наличии активных творческих квалифицированных специалистов, Россия имеет все шансы возродить не только автопром, но и все машиностроение.

Литература

1. Звезкова Е.А., Кравец Е.В. Глобализация и ее возможные последствия для российских машиностроительных предприятий // Известия МГТУ «МАМИ» № 1(15), 2013, т. 5.
2. Постановление Правительства РФ от 29.03.2005 № 166 «О внесении изменений в таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки».
3. Приказ Минпромторга России № 319 от 23 апреля 2010 г. «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020». Режим доступа: URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10/>. Дата доступа: 10.05.2014.
4. Российский рынок еще будет расти. Аналитическое агентство АВТОСТАТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <http://www.autostat.ru/news/view/15976/>. Дата доступа: 10.05.2014.
5. «Спящие» соглашения о промсборке расторгнут в этом году // За рулем. – 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: http://www.zr.ru/content/news/520446-spashhije_soglashenija_o_promsborke_rastorgnut_v_etom_godu/ Дата доступа: 10.05.2014.