

Выводы

Данная система контроля количественных и качественных показателей работы менеджера по продажам позволяет представительству решать сразу несколько сложных задач: понимать направление движения и динамику развития продаж автомобилей; выделять и поощрять наиболее успешно работающие дилерские центры; принимать на основе получаемой информации стратегические решения о дальнейших путях преобразования системы продаж; выживать в конкурентной борьбе с другими автопроизводителями за счет более грамотной и качественной работы с новыми и существующими клиентами; осваивать новые рынки сбыта автомобилей, расширять существующий сегмент рынка за счет других автопроизводителей.

Локализация производства, как один из инструментов импортозамещения, на базе вступления России во Всемирную торговую организацию

Ворожищева А.Г.

Университет машиностроения
909-953-32-64, Anna971991@mail.ru

Аннотация. В данной статье рассмотрена локализация производства на территории всей страны, являющаяся одним из инструментов импортозамещения, для предотвращения технологического отставания отечественной продукции от иностранных аналогов на базе вступления РФ во Всемирную торговую организацию.

Ключевые слова: импортозамещение, локализация производства, эффективность, промышленная сборка, автомобильные компоненты.

Российская Федерация вступила в ВТО 22 августа 2012 г., став тем самым 156-й страной-членом данной организации. С трудом подписанный и ратифицированный Госдумой договор о вступлении предполагает значительную либерализацию таможенно-тарифной политики в отношении импортных товаров, снижение заградительных пошлин, отмену части преференций российским производителям и льгот резидентам особых экономических зон в Калининграде и Магадане.

Технологическое отставание отечественной продукции от иностранных аналогов является проблемным вопросом для российского машиностроения. Для того, чтобы сократить данное отставание и простимулировать развитие отрасли можно применить локализацию производства на территории всей страны, являющейся одним из инструментов импортозамещения.

Импортозамещение представляет собой такой тип экономической стратегии и промышленной политики государства, которая направлена на замену импортных товаров продукцией национального производства [3].

Локализация – это процесс приобретения технологии производства за границей и ее внедрения на отечественных предприятиях. Для повышения эффективности локализации производства той или иной продукции в пределах России необходимо объединить производственную структуру импортера технологий и принимающей стороны [4].

Если говорить о самой локализации, то в данной интерпретации она представляет собой некую стратегию «запуска», которая позволяет обойтись без серьезных капитальных вложений в новое производство, при этом активно использовать местное сырье и ресурсы. Она также дает возможность для создания рабочих мест, за счет чего происходит экономия на НИОКР и полное использование мощностей предприятий страны.

На данный момент можно выделить четыре варианта локализации производства (рисунок 1).

Инвесторами при реализации проектов решается вопрос выбора поставщика отечественного оборудования, импортируемого аналога или покупка локализованного продукта на

территории страны.



Рисунок 1. Варианты локализации производства [2]

Предлагаемые варианты можно оценить не только с точки зрения финансовой эффективности и качественных показателей, но и по степени экономической безопасности ведения деятельности.

За счет локализации производства можно снизить себестоимость путем экономии на транспортных издержках, налогах (возможно применение различного вида льгот), также на затратах по разработке технологии, и конечно, на транзакционных издержках (уменьшение расходов на заключение и поддержание договоров на поставку и обслуживание оборудования).

Правительство РФ упорно защищает зарубежных производителей, которые ведут промышленную сборку на территории нашей страны. В связи с этим в тени автомобильной промышленности остается брошенной на произвол и забытой отрасль по производству автомобильных компонентов. Если не уделять должного внимания этому вопросу, то России так и останется страной крупноузловой отверточной сборки.

По прогнозу предполагалось, что, благодаря организации этих сборочных производств, в России появятся новые технологии, а также будет обеспечена локализация комплектующих не менее 30%.

Но в действительности оказалось, что на большинстве заводов по сборке она до сих пор на первоначальном этапе составляет не более 15%. В основном это шины, бамперы, коврики, боковые стекла, и в лучшем случае, свечи зажигания и аккумуляторы. Методики, которая устраивала бы специалистов, как считать локализацию при использовании российских комплектующих изделий, до сих пор нет. Локализацию считают только в денежном выражении. Когда принималось Постановление № 166 о локализации, предполагалось, что будет приближено производство автомобилей к потребителю. Также они должны были быть дешевле. Но на практике отчетливо видно, что цены на автомобили в разы дороже (на 15-20%), чем, например, в Восточной Европе.

На данный момент, из-за отсутствия поставленной задачи по созданию новой техники, а также экспорта, нет необходимости в отечественных технологах и конструкторах. Данная потребность практически полностью ликвидируется на предприятиях по промышленной сборке. Если говорить именно о рабочих местах, то на сегодняшний день на территории РФ создано около 20000 таких мест. Но, благодаря нашей промышленной сборке, за пределами страны таких рабочих мест создается гораздо больше.

В 2011 г. правительство приняло решение увеличить выпуск автомобилей предприятиями, которые изначально работали по Постановлению № 166 от 2005 г. Норматив по локализации комплектующих изделий предполагалось поднять до 60%. Данные требования в действительности начнут действовать с 2014 г. Следовательно, производителям необходимо устремить свое внимание на создание компонентной базы в пределах нашей страны, а не опускаться до крупноузловой технологии, как это произошло фактически.

В РФ создается все больше иностранных заводов, которые производят компоненты по принципу крупноузловой сборки. Хотя и данная продукция оценивается в рублях, но при расчете процента по локализации это будет защитано в пользу именно зарубежного производителя, т.к. при сборке используются импортные изделия и компоненты. В итоге возникает

огромная проблема для отечественной автомобильной промышленности. Она застаивается, т.к. данная отрасль промышленности, это не только крупноузловая сборка, но и создание самих заводов в различных ее отраслях. Одно рабочее место на таком предприятии равняется 8-10 местам в компонентной отрасли.

По мнению экспертов, большая часть вторичного рынка нашей страны насыщается за счет импорта. Это связано с тем, что значительное число автокомпонентов для иностранных машин производят за пределами РФ. При проведении оценки экспертами, оказалось, что всего лишь 20-30% являются оригинальными автокомпонентами, остальные 70-80% имеют сомнительное происхождение (около 40% – это чистый контрафакт, имеющий более низкую цену).

Одной из основных проблем для создания отечественной автокомпонентной отрасли является отсутствие мотивации со стороны потенциальных инвесторов. Наиболее существенными причинами являются, с одной стороны, малодействующие механизмы контроля со стороны правительства, касающиеся технических параметров и, как следствие, отсутствие развития добросовестной конкуренции, а с другой, – недостаточная мощность заводов по автомобильной сборке.

Если говорить о самих иностранных автопроизводителях, то они достаточно заинтересованы в нашем довольно емком российском рынке. Примером может служить тот факт, что за март 2012 г. подписали соглашения о новых условиях промышленной сборки 11 производителей автомобилей (из которых 31 компания работала на старых условиях), 10 новых производителей автомобильных компонентов (не работавших сегодня на старых условиях), а также 30 производителей, работавших на старых условиях. А в 2011 году с Минэкономразвития России меморандумы о намерениях работать на новых условиях подписали 189 производителей автокомпонентов и 15 производителей автомобилей. Данные условия будут соблюдаться, так есть заинтересованность. Локализация по автомобильным сиденьям в период с 2011 по 2020 гг. будет равна приблизительно 30%; с 2001 по 2014 гг. для моделей передней/задней подвески – 15%; в 2015-2017 гг. – 33%, в 2018-2020 гг. – 46%; по двигателям в 2011-2014 гг. – 16%, 2015-2020 гг. – 31%, для выхлопных систем в 2011-2014 гг. – 15%, 2015-2020 гг. – 45%.

Данные условия изначально должны быть выгодны для самих производителей. Окупаемость данных проектов обычно составляет около двух-трех лет. В этот период необходимо такие производства освободить почти от всех налогов, за исключением налогов социальной направленности. Такие мероприятия позволят создать вокруг производителей автомобильных компонентов уровней второго порядка, т.е. поставщиков (в виде каких-то малых предприятий), которым, несомненно, нужно будет предоставить такие же льготы. Для этого необходимо проведение анализа деятельности предприятий и выпускаемой ими продукции, которая распределится по трем направлениям:

- 1) производители, которые устойчиво работают по настоящее время и выпускают именно комплектующие. Данные предприятия можно освободить от уплаты налогов на три года, но с необходимостью проведения постоянного контроля;
- 2) компании, которые за последние 20 лет потеряли конструкторскую и технологическую базу, но у них есть желание производить автомобильные компоненты. Хотя, они еще могут производить продукцию на конвейер и для вторичного рынка, но данная продукция выпускается из материалов и полуфабрикатов на 60% состоящих из импортных. Следовательно, необходимо рассмотреть вопрос о создании малых предприятий, способных производить такую продукцию, а также предоставить им определенные льготы.
- 3) предприятия, которые пока не могут выпускать комплектующие, но они требуются заводам, производящим автомобильную технику на территории России. Для такого рода компаний непосредственно нужно создавать определенные целевые программы на конкретный переходный период, разбивая его по годам. И, как следствие, необходимо освободить

дить их от всех ограничений, снять таможенные барьеры.

Налоговые пошлины нужно комбинировать с организационными изменениями, а также контролем в отрасли производства автомобильных компонентов. Следует в минимальные сроки разработать технические задания на проектирование автоматизированной системы учета процента локализации для зарубежных брендов, которые заключили инвестиционные соглашения с государством, и внедрить данную систему. В нее необходимо интегрировать программы локализации по каждому бренду, определить контрольные критерии и показатели, сроки, отражать штрафные санкции за невыполнение данных критериев. Такую систему нужно совместить с другими федеральными структурами, таможенной службой, налоговой, а также с региональными администрациями и статистикой. Основную ответственность должно нести Министерство промышленности и торговли РФ. За счет этих мероприятий возможен контроль со стороны государства. Без такого «досмотра» за зарубежными компаниями, иностранцы позволяют себе не выполнять инвестиционные соглашения. Следовательно, необходимо применение карательных мер за такие прецеденты.

Помимо этого, Минпромторгу нужно провести пересмотр автомобильной компонентной составляющей по всем моделям и модификациям, создающихся в РФ. За счет такой ревизии можно будет структурировать непосредственных производителей по ключевым автокомпонентам: трансмиссии, силовому агрегату, системам безопасности, электронике, рулевому управлению, светотехнике и т.д. После этого будет создана полноценная база по комплектации однотипных автомобильных компонентов различных брендов, а также необходимые рекомендации по их унификации. Данные рекомендации следует передать брендовым компаниям для ведения переговоров и заключения соответствующих договоров с ключевыми производителями.

Выводы

В заключении можно сказать, производство промежуточной продукции для автопрома (детали, узлы и другая комплектующая продукция) может производиться как в рамках уже функционирующих предприятий, так и на базе вновь создаваемых предприятиях малого сектора экономики.

Литература

1. Постановление Правительства РФ от 29 марта 2005 г. № 166 "О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки".
2. Смирнов Д.А. Методы организации инновационного развития электросетевого комплекса России на основе импортозамещения. Диссертация – Санкт-Петербург, 2012.
3. Тимофеев Т.Т. Перестройка и современный мир. М.: Международные отношения, 1989.
4. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 495 с.
5. Официальный сайт «Российская бизнес-газета» [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.rg.ru/2011/11/22/auto.html>
6. Официальный сайт Минпромторга [Электронный ресурс]. Режим доступа - www.minpromtorg.gov.ru/

Взаимосвязь инновационной активности и человеческого капитала

Мазур В.В.
Университет машиностроения
8(495)6441673 fearbot@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается взаимосвязь инновационной активности и человеческого капитала. Приводится попытка обосновать ключевую роль инно-