

показателей технического уровня автомобиля, что даст выявить материальные факторы – т.н. объективное качество, и соответственно отделить нематериальные факторы, воздействующие на общий уровень конкурентоспособности. Также необходим детальный анализ тактических ходов дистрибьюторов, чьи бренды показали серьезные изменения конкурентоспособности.

#### Литература

1. Сорокина Г.П., Кравчук П.В. Методы оценки конкурентоспособности продукции автомобилестроения// Автомобильная промышленность. № 10, 2010.
2. Рынок легковых автомобилей в России. Итоги 2012 года. Тенденции и перспективы. Аналитическое агентство «Автостат», 2013.
3. Каменецкий В.А., Аленина Е.Э., Волосатова В.В. Проблемы качества инновационных проектов // Известия МГТУ «МАМИ», № 1 (13) – 2012, с. 317-323.
4. Аленина Е.Э., Фазлулина М.Э. Конкурентоспособность техники – залог успеха производителя // Журнал АДС-техника, № 1, 2011.
5. Аленина Е.Э., Зюлина В.В. Особенности модернизации экономики России на инновационной основе.- Журнал «Известия МГТУ «МАМИ», № 2 (14), 2012. – т. 3, с. 177-179.

#### **Глобализация и ее возможные последствия для российских машиностроительных предприятий**

к.э.н. доц. Звекова Е.А., к.э.н. доц. Кравец Е.В.  
Университет машиностроения  
8 (499) 267-19-92

*Аннотация.* Статья посвящена процессу присоединения России к ВТО. Рассмотрены проблемы выживания отечественного автомобилестроения в условиях глобализации и предложены некоторые меры по облегчению адаптации автомобилестроительной отрасли к новым экономическим условиям.

*Ключевые слова:* ВТО, ВВП, автомобилестроение, промышленность, отечественный автомобильный рынок, стратегия развития автопрома

Ни для кого не секрет, что отечественное машиностроение, в частности группа среднего машиностроения, находится в худшем за всю историю существования положении. Износ основных фондов составляет 50 – 70%, наблюдается острая нехватка квалифицированного персонала, выпускаемая продукция не достаточно качественная, чтобы удовлетворить требования рынка, управление неэффективное. В середине декабря 2011 г. было принято решение о присоединении России к ВТО. По мнению многих ученых, экспертов по проблематике ВТО, руководителей ТПП РФ, представителей Администрации Президента России и Правительства РФ, вступление России в ВТО – это закономерность, которая является следствием 20-летнего нахождения в рыночной экономике. «...она стала частью мировой экономики, и возвращение к изоляционизму невозможно», заявил Евгений Примаков на заседании, посвященном проблемам участия России в ВТО, состоявшемся 11 октября 2012 года. В то же время Николай Шмелев, директор института Европы РАН, академии РАН высказал опасения: «По сути дела, мы сами добровольно принуждаем себя к конкуренции и всякой модернизации, но сложно сказать, как мы выдержим это. В западной прессе я встречал такое мнение: после вступления России в ВТО закроется 90% промышленности, не выдержит конкуренции».

Наряду с сельским хозяйством и легкой промышленностью, машиностроение, в частности автомобилестроение, было отнесено Правительством РФ к наиболее уязвимым отраслям экономики, которые могут пострадать от снижения таможенных барьеров в большей степени. Ясно, что новые экономические условия (снижение ввозных пошлин для импортной

продукции) во-первых, быстро «добьют» отдельные малые и средние предприятия, занятые производством машиностроительной продукции для конечного потребителя, а во-вторых, сильно ухудшат положение пока еще поддерживаемых государством крупных компаний в таких отраслях, как автомобилестроение, тракторостроение, станкостроение, инструментальная промышленность, производство технологического оборудования.

Проведя анализ данных Росстата по динамике производства машин и оборудования (рисунок 1), можно сделать вывод, что темпы производства трех из 4 групп машиностроительной продукции в 2012 г. практически достигли посткризисного уровня 2009-2010гг.



**Рисунок 1. Динамика производства машин и оборудования в период с 1999 по 2012 годы**

Вряд ли снятие таможенных барьеров и резкое увеличение импортной более качественной, а подчас и более дешевой, продукции улучшит сложившуюся картину.

Остановимся более подробно на автомобилестроении. Автомобильная промышленность – крупнейший индустриальный сектор, определяющий экономический и социальный уровень развития страны. В настоящий момент автопром РФ создает порядка 1% ВВП, обеспечивая около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях-производителях автомобилей и комплектующих. Кроме того, отрасль создает около 1 000 000 рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях.

Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности [9].

Учитывая все вышесказанное, последствия гибели автопрома, по причине открытого доступа иностранной продукции на отечественный рынок, будут трагическими. Сегодня в структуре экономики России почти 60% занимает сфера услуг и лишь 37% - промышленность. Причем из этих 37% - 30% относятся к нефтегазовой отрасли. Большую долю из оставшихся 7% занимает сектор среднего машиностроения. Данная отрасль является одним из основных элементов национальной промышленной политики.

За два года до присоединения к ВТО, Минпромторгом России была разработана Стратегия развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года. Среди прочих, Стратегией ставились такие задачи, как: повышение конкурентоспособности, экспортного потенциала и качества продукции автомобильной промышленности; преодоление технологического отставания автомобилестроения России от ведущих стран мира на основе инновационного обновления и модернизации производства; формирование инфраструктуры проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию новых автотранспортных средств и автомобильных компонентов. Одной из мер по реализации Стратегии была разработка и использование умеренных тарифных и нетарифных режимов по ограничению импорта. Вероятно, эти меры и возымели бы успех, начнись они лет за 10 до

начала разработки Стратегии развития автопрома, а вхождение России в ВТО сводит на нет все благие начинания и надежды на восстановление отечественного автомобилестроения.

Однако, может быть, нам удастся избежать трагедии, предприняв наконец точные и решительные действия, так как на «раскачку» больше нет времени, совсем.

По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», российский авторынок имеет хороший потенциал для развития. Как отметил старший менеджер практики по оказанию услуг компаниям автомобильной отрасли PwC Сергей Литвиненко, в 2012 году Россия стала вторым крупнейшим авторынком Европы, уступив лишь Германии. На мировом авторынке, который в прошлом году составил более 69 млн. автомобилей, доля России достигла 4% [1].

По статистике интернет-портала «Газета.Ru» [5], продажи легковых автомобилей в России в 2012 году увеличились с 2 651 055 до 2 934 546 единиц, динамика составила 10%. На 2013 год PwC прогнозирует рост продаж на 5%, что в натуральном выражении превысит 3 млн автомобилей в год. Из отечественных марок самой востребованной остается Lada, в 2011 году «АВТОВАЗ» впервые совершил прорыв и реализовал на 2% больше автомобилей по сравнению с 2010 годом. Несмотря на некоторый спад продаж в 2012 году, по прогнозным оценкам на 2013 год, уровень продаж автомобилей семейства Lada существенно не снизится и составит около 580 тысяч машин. Продажи иномарок российского производства вырастут на 9% до 1 млн. 330 тысяч штук. Кроме того, в настоящее время в России на 1000 человек приходится лишь 260 автомобилей, тогда как в США – 500 машин. При сохранении существующих темпов роста отечественного автомобильного рынка, через 10-15 лет на тысячу человек будет приходиться до 400-460 автомобилей.

Растущий отечественный рынок продаж автомобилей свидетельствует о том, что есть спрос как на импортную, так и на отечественную продукцию. Это внушает некоторую надежду на то, что отечественные марки будут востребованы хотя бы на внутреннем рынке. Нами намеренно не упоминается о грузовых автомобилях, таких как ГАЗ, КамАЗ и «Урал». Ситуация на этом рынке значительно сложнее. После вступления в ВТО ввозная пошлина на новые самосвалы уменьшилась с 25 до 10% и продолжит снижаться за три года до 5%. На трех- и пятилетние самосвалы уменьшение пошлины произошло с 30 до 15%, а через три года ее размер составит 10%. Пошлина на седельные тягачи уменьшена с 25 до 15%, через три года – до 10%. Предприятия опасаются, что в таких условиях на рынок хлынет подержанная и дешевая китайская техника, что может привести к исчезновению отечественного производства грузовых автомобилей.

Таблица 1

**Порядок снижения размера ввозных пошлин на легковые автомобили отечественного производства**

	Новые машины	Подержанные от 3-7 лет
Первоначальный размер тарифной ставки, %	30	35
Новый размер тарифной ставки(начальный уровень), %	25	
Срок, в течение которого будет действовать начальный уровень тарифной ставки, годы	3	5
Срок, за который должно произойти снижение размера тарифной ставки, годы	4	2
Окончательный размер тарифной ставки, %	15	20

Для легкового автопрома были приняты более щадящие условия перехода в связи с тем, что, как было сказано ранее, данная отрасль была отнесена Правительством РФ к наиболее уязвимым. Было принято решение о постепенном снижении тарифных ставок на импортную продукцию (таблица 1).

Из таблицы видно, что для адаптации рынку отечественных «легковушек» дано 7 лет.

Что касается промышленной сборки автомобилей зарубежного производства на терри-

тории России, то условия для данного сектора также немного ужесточились. В Приказе от 24 декабря 2010 года N 678/1289/184н «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие «промышленная сборка»...» [8] в рамках инвестиционных соглашений Автомобильной инвестиционной программы № 2 предусмотрены следующие требования, которые должен соблюдать иностранный производитель на территории РФ после вступления в ВТО:

- увеличить объем локализации производства с 30 до 60%;
- увеличить годовой выпуск с 250 тыс. автомобилей в год до 300 – 350 тыс.;
- создать и/или модернизировать в Российской Федерации центры научных разработок;
- установить двигатели и/или коробки передач отечественного производства в не менее чем 30% моторных транспортных средств, произведенных этим производителем в РФ.

Этими требованиями наша промышленность подстрахована от резкого снижения собственного производства. Однако не стоит уповать на то, что спрос со стороны иностранцев на наши комплектующие может существенно повлиять на развитие российских предприятий-поставщиков. Несмотря на ужесточение требований, связанное со вступлением в ВТО, РФ предоставляет определенные преференции предприятиям-сборщикам в виде пониженных пошлин на импортируемые запчасти и комплектующие. Однако тарифы, применяемые согласно Автомобильным инвестиционным программам, будут действовать до 1 июля 2018 года [3]. В случае дальнейшего повышения тарифов, сборочные производства на территории РФ могут быть свернуты, и наша промышленность рискует обречь себя на самоизоляцию.

Если отечественные автопроизводители и предприятия, обслуживающие автомобильную отрасль, прислушаются к многочисленным предупреждениям, соберутся и начнут планомерно и настойчиво повышать эффективность своей работы и качество продукции, то, возможно, нам не придется хоронить отечественное машиностроение. Однако, учитывая, что НИОКР и технический уровень машиностроительной продукции очень сильно отстает от мирового уровня, нужна целая система целенаправленных действий по реструктуризации предприятий отрасли. Реструктуризация включает совершенствование структуры функций управления, преодоление отставания в технико-технологических аспектах деятельности, совершенствование финансово-экономической политики и достижение на этой основе повышения эффективности производства, конкурентоспособности продукции. Осуществление всех перечисленных мер чрезвычайно затратно. Государство не сможет обеспечить постоянное и достаточное инвестирование всех нуждающихся в помощи. Более мелким предприятиям, обслуживающим автогигантов, скорее всего, придется выживать самостоятельно. Таким образом, состояние отрасли очень во многом зависит от настроения и воли к победе. По мнению президента Всероссийской организации качества Геннадия Воронина, состояние российской экономики зависит в настоящее время от готовности российских предприятий «... к работе в условиях высокой конкуренции. Мы должны быть конкурентоспособны и самокритичны. Китай после вступления в ВТО в четыре раза увеличил ВВП. Это говорит о том, что нам нельзя расслабляться. Мы должны мобилизоваться».

Что делать в сложившихся условиях? Проблем множество, средств крайне мало: перестроить всю работу, нанять квалифицированный персонал, провести техническую модернизацию, разработать или приобрести новые технологии за столь короткий срок и без инвестиционной поддержки государства невозможно (тем более, что на примере АВТОВАЗа известно, что не всегда большие субсидии приводят к повышению качества продукции, эффективности деятельности и стабильному развитию).

Последние лет десять экономисты предлагают различные меры вывода нашей промышленности и, в частности, машиностроения, из состояния стагнации. Среди предлагаемых способов есть относительно малозатратные и весьма эффективные, правда, требующие настойчивости руководства и понимания всеми работниками предприятия необходимости их внедрения. К таким способам, например, относится разработка отдельными предприятиями (под себя) систем управления качеством, основу которых составляет система учета затрат на

качество.

Практика многих предприятий показывает, что простой анализ структуры и причин внутренних и внешних дефектов, при минимальных затратах на его организацию позволяющий выявить «узкие» места в процессе производственного цикла, уже становится полезным инструментом управления и снижения непроизводительных издержек. Затраты на предупредительные мероприятия, организованные по результатам анализа внутренних и внешних потерь, также являются относительно невысокими, однако обеспечивают повышение качества процесса, продукции и позволяют снизить издержки, связанные с ликвидацией бракованной продукции, устранением несоответствий, заменой некачественной продукции, на которую были получены рекламации.

Предприятия имеют возможность начать заниматься вопросами управления затратами и, в частности, управлением затратами на качество выпускаемой продукции прямо сейчас. Для этого не нужны неподъемные кредиты, необходимые в случае технического переоснащения, или организация собственных научно-исследовательских лабораторий со штатом талантливых ученых для разработок инновационной продукции и технологии. Это все, как мы надеемся, в будущем. На первых порах необходимо предпринимать те меры, которые при минимальных финансовых затратах позволят повысить эффективность используемых ресурсов, снизить повысить качество управления и продукции, снизить ее себестоимость.

#### **Выводы**

Сформировав на предприятии эффективную систему управления затратами и качеством продукции, адекватную рынку и современным формам собственности, наши предприятия получают шанс выдержать конкуренцию с иностранными компаниями.

Если же эти меры не начать внедрять прямо сейчас, то наши предприятия ждет банкротство, а товары в некоторых отраслях экономики будут полностью заменены товарами иностранного производства.

#### **Литература**

1. Автомобильный рынок России – итоги и прогнозы. Материалы III ежегодной конференции для аналитиков и маркетологов, 19 февраля 2013.
2. Воронин Г.П. «И снова о ВТО». Материалы Всероссийского форума "Лучший опыт - для лучшей жизни!"
3. ВТОрична для России? Вступление России в ВТО: аналитический обзор, 2012. Подготовлен Центром экономических и финансовых исследований и разработок (ЦЭФИР) при Российской экономической школе при содействии компании «Эрнст энд Янг».
4. Дюмулен И.И. Всемирная торговая организация. Экономика, политика, право: монография. – 4-е изд. / ВАВТ Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2012.
5. Интернет-газета «Газета.Ru»
6. Катасонов В.Ю. Надо ли России вступать в ВТО? М., 2012.
7. Мазур И.И., Шапиро Б.Д. Управление качеством. М.: Омега-Л, 2010.
8. Приказ Минэкономразвития России, Минпромторга России и Минфина России № 678/1289/184н от 24 декабря 2010 года «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие «промышленная сборка» моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 – 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов».
9. Проблемы участия России в ВТО. Материалы заседания «Меркурий-клуба» 11 октября 2012.
10. Сайт Министерства промышленности и торговли.
11. Сайт Министерства экономического развития РФ.
12. Сайт Федеральной службы государственной статистики.
13. Электронный научный журнал: «Региональная экономика и управление».