

Международная кооперация по локализации производства автокомпонентов

Ю.А. Курганов

УДК 339.9
ББК 65.5
К-930

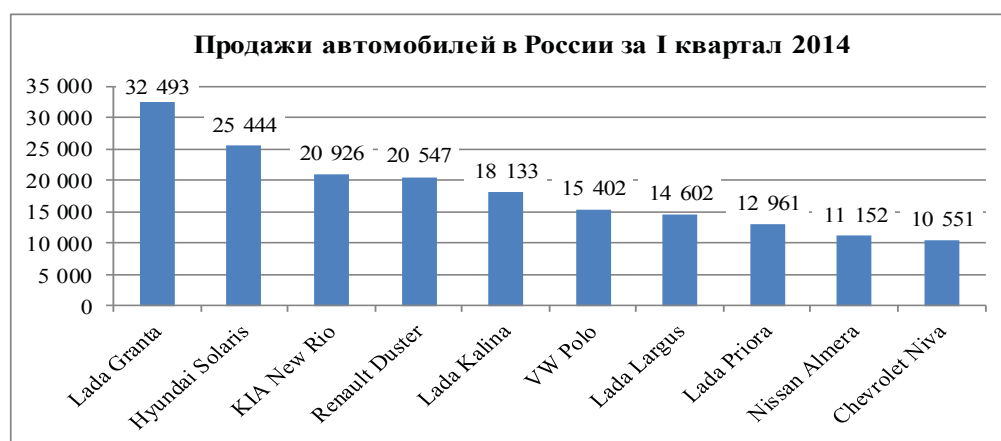
Автомобилестроительная отрасль промышленности характеризуется на современном этапе тенденцией к формированию транснациональных стратегических партнерств и альянсов, отдающих приоритет кооперации для целей долгосрочного развития и выживания на глобальных рынках. При этом наименования ранее независимых производителей остаются в большей степени для целей маркетинга, в то время как общее стратегическое управление и получаемые за счет синергии преимущества распределяются на уровне групп и альянсов. В настоящее время в мире существуют следующие крупные автомобилестроительные объединения: General Motors (Buick, Cadillac, Chevrolet, Daewoo, Opel, GMC, Holden, Vauxhall), Fiat – Chrysler (Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Lancia, Chrysler, Jeep, Dodge, Ram), Volkswagen (Volkswagen, Audi, Porsche, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Skoda, Seat, Scania), Daimler AG (Mercedes, Maybach, Smart), BMW (BMW, Rolls-Royce Mini), Renault-Nissan (Renault, Dacia, Nissan, Infiniti, Samsung, АвтоВаз), PSA (Citroen, Peugeot), Toyota (Lexus, Scion, Daihatsu, Subaru), Hyundai-Kia (Hyundai, Kia, Genesis).

В современных условиях жесткой конкуренции и экономии затрат неинтегрированные компании мало конкурентоспособны, что подтверждают и происходящие на автомобилестроительном рынке слияния и поглощения, и образование альянсов, указывающие на то, что для обеспечения прибыльности и стабильного развития ключевыми являются кооперация и достигаемая за ее счет синергия. При этом автопроизводители наибольшее внимание уделяют развитию собственной системы управления цепями поставок (supply chain management), т.к. на функцию закупок приходится около 60% товарооборота автомобилестроительной компании. Именно поэтому повсеместно применяется практика использования совместных платформ для моделей разных брендов и классов, например Kia Rio и Hyundai Solaris, Volkswagen Touareg и Porsche Cayenne. Это позволяет унифицировать используемые автокомпоненты, применяя их для большего числа производимых автомобилей разных марок, снижая номенклатуру используемых автокомпонентов. За счет этого автоконцерны

получают экономию отдачи от масштаба в процессе закупок у поставщиков автокомпонентов, одновременно создавая для них благоприятные условия для развития. С учетом того, что автомобильная отрасль в большой степени зависит от наличия на каждом конкретном рынке надежных и отвечающих высоким требованиям по качеству и инжиниринговым возможностям поставщиков, большое внимание уделяется выстраиванию цепи поставок, причем автопроизводители управляют не только своими непосредственными поставщиками, но и суб-поставщиками следующих уровней.

Рисунок 1

Объемы продаж новых автомобилей в России за первый квартал 2014 года¹



Говоря о российском автомобильном рынке, следует отметить, что автопроизводители поставлены в жесткие рамки, принуждающие их производить автомобили локально. Этому способствует наличие 25%-ной ввозной таможенной пошлины и утилизационного сбора на импортные автомобили до семи лет. С учетом протяженности территории России в пользу локального производства также засчитывается экономия на логистике.

В настоящее время в России производственные или сборочные площадки имеет большинство автоконцернов, включая GM, VW, PSA, Mitsubishi, Toyota, Mazda, Volvo, Renault, Nissan, Kia, Hyundai и др. Локально производятся зачастую наиболее продаваемые автомобили, что связано с желанием приходящих в Россию

¹ По данным Ассоциации Европейского бизнеса. ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ И ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В МАРТЕ 2014 Г. Пресс-релиз от 08.04.2014. http://www.aebrus.ru/upload/iblock/7e4/sales-in-march_2014_rus_final.pdf



автоконцернов получить быструю окупаемость инвестиций. Так, в приведенном на рисунке 1 рейтинге наиболее продаваемых в России автомобилей сегмента С в 2014 году нет ни одного импортного автомобиля.

Рисунок 2

Динамика обменного курса евро\рубль за период II квартал 2013 - II квартал 2014²



Исходя из условий деятельности на российском рынке, основной целью автопроизводителей является повышение уровня локализации автокомпонентов за счет привлечения поставщиков к созданию локальных производств в России. Управление цепью поставок (SCM) играет ключевую роль, т.к. напрямую определяет зависимость прибыльности деятельности автопроизводителя на конкретном рынке от влияния макроэкономических условий, к коим, прежде всего, относится колебание валютного курса, инфляция, а также колебания цен на сырье и материалы. Как видно из динамики колебаний курса евро к российскому рублю, представленной на рисунке 2, за первый квартал 2014 года евро совершил почти 25%-ный скачок вверх, что не могло не сказаться на автомобилестроении.

Следует отметить, что уровень локализации автокомпонентов крайне разнится среди автоконцернов, представленных в России, но в среднем не превышает 35%, за исключением автомобилей «Niva 4x4» и «Niva Chevrolet» и популярных бюджетных моделей Renault, имеющих отлительно высокую локализацию, см. таблицу 1. Таким образом, большинство автопроизводителей в России имеет как минимум 65% импортной составляющей в себестоимости автокомпонентов, что делает их крайне уязвимыми к волатильности обменного курса евро.

² По данным ЦБ РФ: База данных по курсам валют Банк России. http://www.cbr.ru/currency_base/dynamics.aspx?VAL_NM_RQ=R01239&date_req1=01.04.2013&date_req2=01.04.2014&rt=1&mode=1

Таблица 1

Уровень локализации легковых автомобилей на Российском рынке³

<i>Производитель</i>	<i>Объем производства автомобилей в год</i>	<i>Модели</i>	<i>Уровень локализации</i>
Nissan	50 000	Teana, X-Trail, Murano, Qashqai, Pathfinder	34%
Hyundai-KIA	220 000	Hyundai Solaris, Kia Rio	47%
Renault	190 000	Logan, Sandero	75%
Volkswagen	225 000	Volkswagen Polo Sedan	40%
		Volkswagen Tiguan	22%
		Skoda Octavia	9%
		Skoda Fabia	9%
GM	98 000	Chevrolet Cruze, Opel Astra	20%
	60 000	Chevrolet Niva	95%
	60 000	Lada 4X4	95%
	125 000	Ford Focus Ford Mondeo	30%
Toyota	50 000	Toyota Camry	30%

Резюмируя вышеуказанное, отметим, что международная промышленная кооперация, лежащая в основе процесса локализации автокомпонентов, не только не была затронута влиянием неблагоприятных макроэкономических эффектов, но позволила ее участникам занимать уверенное положение на рынке и не перекладывать негативный эффект на конечного потребителя, снижая объемы продаж. Следует также учесть, что рост обменного курса евро был связан, среди прочего, и с обострением политической ситуации и санкциями со стороны США и некоторых стран ЕС в отношении России, введенных в связи с событиями на Украине. Кооперация российских автопроизводителей со своими поставщиками, выраженная в совместной работе по локализации их производств на территории России в усло-

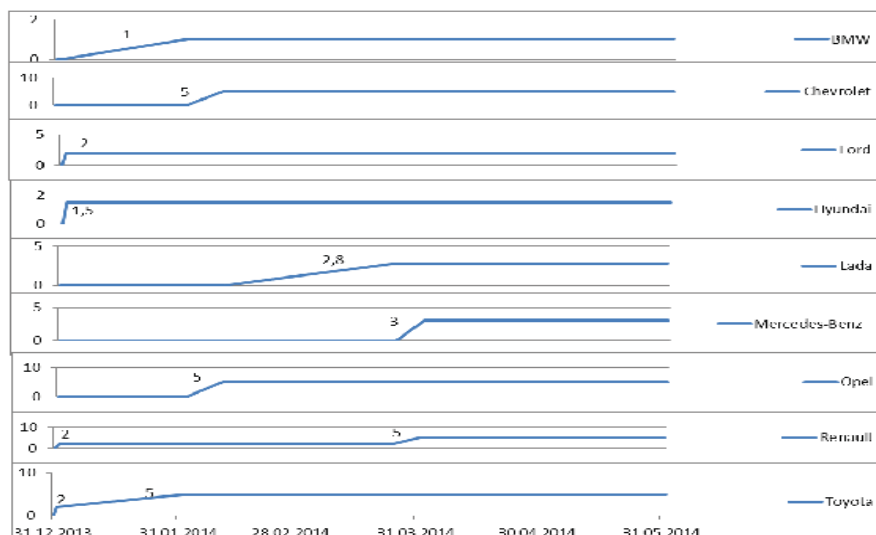
³ Russian Automotive Market Research: Vehicles localization prospects. 2014 <http://www.napinfo.ru/en/138/199/>



виях политического обострения не оказала экономического влияния на отрасль: прочные экономические связи, выстроенные в результате кооперации и повлекшие крупные иностранные инвестиции, создали ситуацию, в которой ни одному из участников не выгодно даже приостанавливать взаимодействие и товарные потоки, не говоря о полной остановке сотрудничества.

Рисунок 3

Рост цен на новые автомобили в 2014 году, в процентах⁴



В этой связи автор отмечает, что влияние международной производственной кооперации на стабильность экономических связей между ее субъектами мало изучена в научной литературе. Например, К. Глэйстер и П. Бакли, характеризуя преимущества кооперации, указывают на то, что кооперационные связи с другими компаниями или организациями рассматриваются участниками инновационного процесса как возможность получения доступа к дополнительным технологическим ресурсам, таким как обмен знаниями и опытом, стимулирующим развитие инноваций, улучшающим положение компаний на приоритетных рынках, расширения производимой товарной или сервисной номенклатуры, а также непосредственного разделения затрат и рисков между партнерами⁵.

⁴ Машины дорожают на росте курсов валют - РБК daily. <http://rbcdaily.ru/industry/562949990964632>

⁵ Glaister K. W., Buckley P. J. Strategic Motives For International Alliance Formation.— Journal of Management Studies, 1996.— p. 306

Однако на вышеописанном примере автомобилестроительной отрасли обоснован и тот факт, что интеграционно-кооперационные связи по своей сути создают такие условия, при которых экономика стабилизирует межгосударственные взаимоотношения за счет взаимного интереса в последовательном развитии всех участников.

Это утверждение верно не только для автомобилестроительной промышленности, но и для всех отраслей экономики в целом, в которых имеет место кооперация. Такой же принцип продемонстрирован высокотехнологичной отраслью самолетостроения, в которой существует совместное предприятие российской корпорации ВСМПО-Ависма и концерна Boeing: несмотря на усложнение взаимоотношений, Boeing не планирует искать нового партнера, т.к. ВСМПО-Ависма поставляет 40% титановых штампованных деталей шасси⁶. В связи с этим для обеих сторон крайне не выгодно разрывать кооперацию, учитывая как минимум транзакционные издержки, не говоря о штрафах и пени за остановку контрактных поставок компонентов.

На уровне частно-государственного партнерства также существует понимание важности кооперации для стабильности и расширения экономических связей. В частности, для автомобильной индустрии существует Постановление Правительства РФ № 166 «О внесении изменений в таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки»⁷, дающее автопроизводителям таможенные льготы на большинство автокомпонентов в обмен на обязательства по достижению значительного уровня локализации производства. Для поставщиков автокомпонентов существует аналогичное Постановление Правительства РФ № 566⁸. Таким образом, государство стимулирует развитие кооперации локальных автомобилестроительных концернов и крупных зарубежных поставщиков автокомпонентов, готовых инвестировать в устройство локальных производств.

В результате такого взаимодействия, по мнению автора, достигается значительный синергический эффект: российская экономика получает зарубежные инвестиции, организуются новые рабочие места, повышается качество, цена и доступность автокомпонентов, в цепь создания добавочной стоимости включается большее число субъектов, как российских, так и зарубежных. В дополнение к это-

⁶ France-METALLURGIE. Blog Archive. Sanctions against Russia: Boeing has a plan B. <http://www.france-metallurgie.com/index.php/2014/05/01/sanctions-against-russia-boeing-has-a-plan-b/>

⁷ Постановление Правительства РФ от 29.03.2005 N 166 (ред. от 24.03.2014) «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки»

⁸ Постановление Правительства РФ от 16.09.2006 N 566 (ред. от 08.12.2010) «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки»



му международная кооперация на макроэкономическом уровне создает прочные связи, обеспечивающие стабильность и последовательность в области отношений с партнерами России на международной арене. Перечисленное подчеркивает важность международной производственной кооперации как одной из приоритетных форм взаимодействия субъектов внешнеэкономической деятельности.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Постановление Правительства РФ от 29.03.2005 N 166 (ред. от 24.03.2014) «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» (Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 29.03.2005 N 166 (red. ot 24.03.2014) «O vnesenii izmenenij v Tamozhennyj tarif Rossijskoj Federacii v otnoshenii avtokomponentov, vvozimyh dlja promyshlennoj sborki»)

Постановление Правительства РФ от 16.09.2006 N 566 (ред. от 08.12.2010) «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» (Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 16.09.2006 N 566 (red. ot 08.12.2010) «O vnesenii izmenenij v Tamozhennyj tarif Rossijskoj Federacii v otnoshenii avtokomponentov, vvozimyh dlja promyshlennoj sborki»)

Ассоциация Европейского бизнеса. ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ И ЛЕГКИХ КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В МАРТЕ 2014 Г. Пресс-релиз от 08.04.2014. http://www.aebus.ru/upload/iblock/7e4/sales-in-march_2014_rus_final.pdf (Associacija Evropejskogo biznesa. PRODAZH I LEGKOVYH I LEGKIH KOMMERChESKIH AVTOMOBILEJ V ROSSII V MARTE 2014 G. Press-reliz ot 08.04.2014)

Машины дорожают на росте курсов валют - РБК daily. <http://rbcdaily.ru/industry/562949990964632> (Mashiny dorozhajut na roste kursov valjut - RBK daily)

Ford останавливает конвейер и увольняет сотрудников в России. Экономика. <http://top.rbc.ru/economics/01/04/2014/914883.shtml> (Ford ostanavlivaet konvejer i uvol'njaet sotrudnikov v Rossii. Jekonomika)

ЦБ РФ: База данных по курсам валют Банк России. http://www.cbr.ru/currency_base/dynamics.aspx?VAL_NM_RQ=R01239&date_req1=01.04.2013&date_req2=01.04.2014&rt=1&mode=1 (CB RF: Baza dannyh po kursam valjut Bank Rossii)

Glaister K. W., Buckley P. J. Strategic Motives For International Alliance Formation.— Journal of Management Studies, 1996.— p. 301–332

France-METALLURGIE. Blog Archive. Sanctions against Russia: Boeing has a plan B. <http://www.france-metallurgie.com/index.php/2014/05/01/sanctions-against-russia-boeing-has-a-plan-b/>

Russian Automotive Market Research: Vehicles localization prospects. 2014 <http://www.na-pinfo.ru/en/138/199/>

