

Методы оценки эффективности управления производственной кооперацией в автомобилестроении

УДК 658
ББК 65.29
К-930

*Ю. А. Курганов,
Всероссийская академия внешней торговли, кафедра менеджмента
и маркетинга - аспирант*

Аннотация

В статье на основе анализа современного состояния развития процессов производственной кооперации предприятий автомобильной промышленности в России обосновывается значимость критерия территориальной принадлежности субъектов кооперационной деятельности для классификации форм производственной кооперации, определяющая разделение локальной и международной производственной кооперации. В этой связи в контексте задач повышения добавленной стоимости, производимой российскими предприятиями автомобильной промышленности, т.е. повышения локализации автомобильного производства в России, рассматриваются пути развития методов оценки эффективности управления производственной кооперацией российских предприятий автомобильной промышленности.

Ключевые слова: производственная кооперация, автомобилестроение.

Methods for evaluating production cooperation management efficiency in automotive industry

*Y.A. Kurganov,
Russian Foreign Trade Academy,
Department of Management and Marketing - Postgraduate student*

Abstract

Based on the analysis of the current state of industrial cooperation development in Russia's automotive industry, the article substantiates the significance of the territorial criterion in the classification of industrial cooperation forms that defines the split of the latter into local and international industrial cooperation. In this regard, the possibilities of elaborating the methods of industrial cooperation management efficiency evaluation are reviewed in the context of the objectives aimed at increasing the value added created by Russia's automotive manufacturers, i.e. increasing the local integration level of Russia's automotive market.

Keywords: industrial cooperation, automotive industry.



Автомобильная промышленность, относимая российскими исследователями к высокотехнологичным отраслям экономики, исторически имеет высокий уровень развития производственной специализации и производственной кооперации в мире, в то время как развитие данных процессов в России началось с 1990-х гг. после разрыва существовавших при СССР производственных связей в рамках вертикально интегрированной производственной модели. Современные условия функционирования предприятий автомобильной промышленности в России сформированы под воздействием таких основных факторов развития в ней производственной кооперации, как (1) действующие с середины 2000-х гг. меры государственного стимулирования развития отрасли в виде льготных условий для автоконцернов, заключивших с Минэкономразвития РФ соглашения «О промышленной сборке» автомобилей; (2) обязательства России перед ВТО по снижению барьеров для импортной продукции автомобильной промышленности и прекращению с середины 2018 г. льготных программ для российских предприятий отрасли; (3) применение рядом стран мира санкций в отношении России и резкие макроэкономические сдвиги 2014-2015 гг., прежде всего, падение цен на нефть и девальвация российского рубля.

На сегодня лидирующие позиции в российской автомобильной промышленности занимают ключевые международные автомобильные брэнды, владельцами которых являются транснациональные корпорации, локализовавшие в России определённые стадии производственного процесса и развивающие связи в рамках производственной кооперации в России, прежде всего, по поводу производства и поставок автокомпонентов поставщиками первого уровня, как показано в таблице 1.

Таблица 1

Связи российских предприятий автомобильной промышленности в рамках производственной кооперации¹

<i>Автопроизводитель</i>	<i>Производители автокомпонентов</i>
Volkswagen	Magna (кузовные детали), КАМА (шины), Benteler (оси, металлические детали бамперов), Lear (сиденья), Gestamp (кузовные детали)
PSA Peugeot Citroën	AAT (кузовные детали), Leonі (проводка), AD Plastik (решётка переднего бампера), Magna (бампера), Michelin (шины), Евродиск (колёсные диски), Faurecia (выхлопная система, компоненты багажника), Yapp (топливный бак), AGC (стёкла), Adler (шумоизоляция двигателя)

¹ Составлено автором по данным Russian Automotive Market Research: Vehicles localization prospects. 2014 <http://www.napinfo.ru/en/138/199/>

Renault	ААТ (кузовные детали), Lear (сиденья), КиК (колёсные диски), Bosal (выхлопная система), Autocomponent (зеркала заднего вида), Faurecia (бампера, дверные панели, панель инструментов), Valeo (отопитель салона), AGC (стёкла), Stavrovo automotive systems (топливная система)
Hyundai-KIA	Hyundai Hysco (прокат стали), Hyundai Mobis (контрольная панель, консоли, бампера), Dong Hee Rus (топливный бак, детали подвески), Sungwoo Hitech Rus (дверные панели), Doo Won Rus (вентиляция, отопитель), Se Jong Rus (выхлопная система), Dae Won Rus (сиденья), NVH Rus (детали интерьера), MAGNA Cosma Peterform (поперечина панели приборов), YURA Corporation Rus (детали электрики), Hanil Rus (тормозные и топливные трубопроводы)

В России сформировано 6 крупных кластеров, насчитывающих более 100 производителей автокомпонентов (Москва, Санкт-Петербург, Калуга, Нижний Новгород, Самара, Татарстан), организовано локальное производство автомобилей иностранных марок по технологии крупно- и мелкоузловой промышленной сборки, а также ведётся развитие отечественных моделей с использованием зарубежного опыта.

В данном контексте, по мнению автора, целесообразно использовать подход к исследованию производственной кооперации, основанный на классификации её форм по территориальному признаку, т.е. через разделение на локальную и международную производственную кооперацию. Соответственно достижение поставленных государством целевых показателей по уровню локализации производства в российском автомобилестроении напрямую связано с развитием локальной производственной кооперации как производственно-технологического взаимодействия расположенных в России предприятий автомобилестроения. Следовательно, развитие локальной производственной кооперации российскими предприятиями автомобильной промышленности направлено на повышение их конкурентоспособности и снижение рисков в виде экономической зависимости от негативного влияния волатильности обменного курса российского рубля как фактора внешней среды, детерминированного объективными экономическими законами развития, а также административно-бюрократических препятствий в части таможенно-тарифного регулирования импорта автокомпонентов как детерминированного субъективными (зачастую политическими) мотивами фактора внешней среды. Таким образом, приоритетное развитие локальной производственной кооперации в российской автомобильной промышленности при обязательном соответствии её продукции мировому уровню качества направлено на увеличение добавленной стоимости, производимой российскими предприятиями, что благоприятствует развитию на-



циональной экономики. Тем самым актуализируется задача повышения эффективности управления производственной кооперацией в автомобилестроении, т.е. повышение экономической отдачи от процессов производственно-технологического взаимодействия в виде снижения затрат ресурсов (времени, людских, денежных), обеспечивающего конкурентные преимущества российским предприятиям отрасли.

Оценка эффективности управления процессом производственной кооперации российских предприятий автомобильной промышленности основана на оценке результатов хозяйственной деятельности кооперантов, достигаемых в рамках осуществления ими кооперационных процессов. При этом отметим, что производственная кооперация как процесс взаимодействия юридически самостоятельных экономических субъектов (промышленных предприятий), имеет долговременный характер и выражается в совместной деятельности кооперантов, направленной на организацию производства конечной продукции и совместных разработок технических решений, ведение НИОКР и научно-технического сотрудничества по обмену знаниями и опытом с целью повышения экономической эффективности данных процессов. Таким образом, в подходе к оценке эффективности управленческого механизма через оценку экономических результатов его объекта согласуется взаимосвязь целей и задач производственной кооперации и практически применяемых инструментов управления кооперационными процессами в автомобильной промышленности в парадигме системы «ключевых показателей эффективности (KPI)» как современной формы разработанного П. Друкером метода управления по целям. Соответственно наиболее значимым аспектом исследования системы оценки эффективности организационно-экономического механизма управления производственной кооперацией является определение ключевых показателей эффективности, лежащих в основу системы управления в части реализации функций планирования и контроля, т.к. на основе данных показателей осуществляется, во-первых, постановка целей и разработка путей их достижения, а во-вторых, оценка достигнутых результатов и соответствующий контроль эффективности механизма управления производственной кооперацией.

Ввиду обоснованной в настоящем исследовании приоритетности для российского автомобилестроения задачи повышения уровня локализации производства автомобилей в России как меры снижения зависимости национальной автомобильной отрасли промышленности от импорта иностранных комплектующих и связанных с ним экономических рисков особенно значимым в системе оценки эффективности организационно-экономического механизма управления производственной кооперацией российских предприятий автомобильной промышленности является показатель уровня локализации (LI). Данный показатель отражает долю стоимости автокомпонентов, закупаемых автопроизводителем у локальных производителей и соответственно выставляемую в российских рублях.

Однако показатель уровня локализации производства автомобиля отражает лишь долю стоимости конечной продукции, выраженную в российских рублях и полученную путём расчёта отношения таможенной стоимости импортных компонентов Tier 1 к общей отпускной цене автомобиля.

Согласно приказу Минэкономразвития РФ, Министерства промышленности и энергетики РФ и Минфина РФ от 15 апреля 2005 г. N 73/81/58н среднегодовой уровень локализации производства рассчитывается по формуле:

$$LI = \left(1 - \frac{V}{P}\right) * 100\%$$

, где

LI – среднегодовой уровень локализации производства;

V – таможенная стоимость всех автокомпонентов и их частей, ввезённых российским юридическим лицом для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, их узлов и агрегатов в отчетном периоде;

P – общая стоимость всех моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, а также их узлов и агрегатов, произведённых российским юридическим лицом и реализованных покупателям за отчетный период в фактических отпускных ценах.²

Данный показатель отражает долю себестоимости автомобиля, поставленную локальными экономическими субъектами и оплачиваемую автопроизводителем в российских рублях. Однако нельзя говорить о том, что уровень локализации отражает полностью рублёвую часть себестоимости, т.к. поставляемые локальными производителями компоненты в свою очередь имеют в своей себестоимости импортную составляющую ввиду импорта иностранных сырья, материалов, субкомпонентов, не производимых в России.

В связи с этим в случае значительных изменений курса российского рубля, что стало особенно актуально с 2014 г., их влияние распространяется не только на импортируемые автопроизводителем компоненты, но и на приобретаемые в российских рублях локальные компоненты за счёт изменений себестоимости импортных компонентов поставщиков Tier 2, выраженной в российских рублях. Соответственно показатель уровня локализации (LI) не позволяет корректно оценить влияние курсовой волатильности на себестоимость автомобилей.

² Согласно п.1.6. Приложения 1 к Порядку, определяющему 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 ТС, их узлов и агрегатов (утв. приказом Минэкономразвития РФ, Министерства промышленности и энергетики РФ и Минфина РФ от 15 апреля 2005 г. N 73/81/58н)



Ввиду того, что изменение себестоимости автокомпонентов осуществляется путём коммерческих переговоров автопроизводителя и производителя автокомпонентов на основе инструмента СВМ, регулирующего изменения стоимости автокомпонентов уровня Tier 1, стоимость которых выставляется в российских рублях и состоит из локальной, т.е. «чистой рублёвой» составляющей стоимости (амортизация основного оборудования, расходы на оплату рабочей силы, коммунальные и арендные платежи, налоговые отчисления) и нелокальной, т.е. выраженной в иностранной валюте, конвертируемой по обменному курсу, составляющей (затраты на импортируемые субкомпоненты), влияние волатильности обменного курса российского рубля распространяется, таким образом, не только на импортируемые автопроизводителем напрямую автокомпоненты, но и на часть выставляемой в российских рублях стоимости автокомпонентов локальных производителей Tier 1. Соответственно показатель уровня локализации производства автомобилей (L1) хоть и отражает процент стоимости производимых на территории Российской Федерации автокомпонентов, не позволяет оценить уровень «чистой рублёвой» составляющей себестоимости данных компонентов, т.к. не учитывает так называемый «скрытый импорт».

В этом контексте представляется целесообразным использование в системе оценки эффективности организационно-экономического механизма управления производственной кооперацией российских предприятий автомобильной промышленности предложенного автором показателя локальной составляющей второго уровня (ЛС2), отражающего «чистую» рублёвую составляющую стоимости автомобиля с учётом компонентов поставщиков Tier 1 и Tier 2, на которую в рамках применяемых на практике инструментов управления себестоимостью не может распространяться влияние колебаний обменного курса российского рубля. Автор отмечает, что данное утверждение основано на допущении, исключающем возможность пересмотра себестоимости субкомпонентов уровня Tier 3 и далее ввиду волатильности обменного курса, что всё же является теоретически возможным и ограничивает репрезентативность показателя ЛС2. Тем не менее на основе принципов действия рассмотренных в настоящем исследовании инструментов управления изменениями цен на запущенные в серийное производство автокомпоненты, а также по опыту применения экономических инструментов управления производственной кооперацией альянса АвтоВАЗ – Renault – Nissan автор считает данный показатель наиболее точным идентификатором валютной корзины автопроизводителя, что обусловлено применением всего комплекса инструментов управления производственной кооперацией.

Показатель среднегодовой локальной составляющей второго уровня в цене автомобиля рассчитывается по формуле:



$$ЛС2 = \left(1 - \frac{V}{P}\right) * \left(1 - \frac{V_2}{P_2}\right) * 100\%$$

, где

ЛС2 – показатель среднегодовой локальной составляющей второго уровня;

V – таможенная стоимость всех автокомпонентов и их частей, ввезённых российским юридическим лицом для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, их узлов и агрегатов в отчетном периоде;

P – общая стоимость всех моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, а также их узлов и агрегатов, произведённых российским юридическим лицом и реализованных покупателям за отчетный период в фактических отпускных ценах;

V₂ – таможенная стоимость всех субкомпонентов и их частей, ввезённых российским юридическим лицом для производства и последующей поставки автопроизводителям компонентов Tier 1 моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, их узлов и агрегатов в отчетном периоде;

P₂ – общая стоимость всех компонентов Tier 1 моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД ТС, а также их узлов и агрегатов, произведённых российским юридическим лицом и реализованных автопроизводителям за отчетный период в фактических отпускных ценах.

Рассмотрим применение предложенного показателя ЛС2. Ввиду конфиденциальности информации о ценах на компоненты Tier 1 и Tier 2, поставляемые в рамках кооперационных сетей, в настоящем исследовании возможно привести лишь финальный расчёт показателя ЛС2 на примере автомобиля Renault Logan. Так известно, что уровень локализации (Tier 1) данного автомобиля составляет 75%³, при этом уровень локализации Tier 2 локальных поставщиков принимается равным 50%. Тогда показатель среднегодовой локальной составляющей второго уровня (ЛС2) равен:

$$ЛС2 = 75\% * 0,5 = 37,5\%$$

Данный результат означает, что 37,5% стоимости автомобиля выражены в российских рублях и не подвержены волатильности обменного курса при 75% локализации производства компонентов первого уровня, как показано на рисунке 1.

При этом оставшиеся 62,5% стоимости автомобиля подвержены влиянию волатильности курса, из которых прямое влияние распространяется на 25% стоимости, выраженной в иностранной валюте и выставяемой за компоненты, напрямую поставляемые автопроизводителю иностранными поставщиками, косвенное влияние распространяется на 37,5% стоимости, являющейся т.н. «скрытым импортом», т.е. выраженной в российских рублях в ценах локальных автокомпонентов поставщи-

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



ков первого уровня, но отражающей импортную составляющую себестоимости данных компонентов, закупаемых у зарубежных производителей уровня Tier 2.

Рисунок 1

Применение показателя ЛС2 для определения структуры себестоимости автомобиля Renault Logan



Источник: составлено автором

Значимость предложенного показателя ЛС2 обусловлена тем, что учёт уровней локализации производства автокомпонентов первого и второго уровней позволяет использовать его для прогнозирования экономических последствий изменений обменного курса российского рубля для предприятий автомобильной промышленности и в первую очередь для автопроизводителей при расчёте изменения себестоимости и соответственно его влияния на эффективность хозяйственной деятельности экономических субъектов.

Таким образом, показатель ЛС2 целесообразно использовать наряду с другими показателями эффективности организационно-экономического механизма управления производственной кооперацией предприятий автомобильной промышленности в качестве КРІ для постановки целей и оценки экономических результатов деятельности кооперантов. На практике повышение кооперантами уровня ЛС2 возможно за счёт ведения совместной с производителями Tier 1 деятельности по локализации производств Tier 2, т.е. углублению и развитию производства субкомпонентов второго уровня в России, что означает, что постановка целей по достижению определённого уровня ЛС2 автопроизводителями обеспечит концентрацию управленческих усилий на качественном углублении специализации и производ-

ственной кооперации в российской автомобильной промышленности. Внедрение ЛС2 в качестве ключевого показателя эффективности призвано стимулировать производителей автокомпонентов избегать практики локализации осуществляющих в России лишь сборочные операции производств с низким уровнем добавленной стоимости и технологической оснащённости, фактически используемых для квалификации конечной продукции как локально произведённой, но соответственно имеющей высокую долю импортной составляющей в своей себестоимости и создающих экономические риски для партнёров по производственной кооперации.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Приказ Минэкономразвития РФ N 73, Минпромэнерго РФ N 81, Минфина РФ N 58н от 15.04.2005 (ред. от 24.12.2010) «Об утверждении Порядка, определяющего понятие «Промышленная сборка» и устанавливающего 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» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 25.04.2005 N 6543). - <http://base.garant.ru/12139810/> (Приказ Минэкономразвития РФ N 73, Минпромэнерго РФ N 81, Минфина РФ N 58н от 15.04.2005 (ред. от 24.12.2010) «Об утверждении Порядка, определяющего понятие «Промышленная сборка» и устанавливающего 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» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 25.04.2005 N 6543))

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

