

Современные тенденции и условия развития производственной кооперации в российской автомобильной промышленности

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

УДК 658
ББК 65.29
К-931

Аннотация

В статье рассматривается эволюция российской автомобильной промышленности в контексте развития процессов производственной кооперации предприятий отрасли. На основе анализа внутренних изменений в организационной структуре предприятий и отраслевых связей, курса Правительства РФ по развитию национального автомобилестроения за счёт привлечения иностранных инвестиций, трансфера технологий, обмена опытом и знаниями и повышения уровня локализации производства в России, а также внешних обязательств государства перед Всемирной Торговой Организацией в части снижения протекционистских таможенных барьеров обосновывается растущая роль процессов производственной кооперации в развитии национальной автомобильной промышленности.

Ключевые слова: производственная кооперация, автомобилестроение, интеграция.

Current trends and conditions of production cooperation development in Russia's automotive industry

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

Abstract:

The article considers the evolution of the Russian automotive industry in respect of the development of production cooperation between the enterprises within the industry. Based on the analysis of internal changes in the enterprises' organizational structure and branch relations, the RF Government's course on the development of national automotive industry through foreign investment attraction, technology transfer, expertise and knowledge exchange and increasing the industrial localization ratio in Russia, as well as the obligations of Russia to the World Trade Organization in terms of reducing the protectionist customs barriers the growing role of industrial cooperation processes in the development of national automotive industry is grounded.

Keywords: industrial cooperation, automotive industry, integration.



За последнюю четверть века российское автомобилестроение претерпело значительные изменения, связанные с переходом страны с плановой на рыночную экономику, что повлекло изменения в отраслевой структуре и системе кооперационных связей между предприятиями отрасли.

Фактически в России произошло создание с нуля системы взаимодействия предприятий автомобильной промышленности по принципам производственно-технологической кооперации, пришедшей на смену унаследованной после распада Советского Союза вертикально интегрированной структуре производства. Так в советский период три основных автопроизводителя – ГАЗ (Нижний Новгород), АвтоВАЗ (Тольятти) и КАМАЗ (Набережные Челны) – представляли собой широкомасштабные производственные центры полного цикла, осуществлявшие выплавку металла, выпуск средств производства и специфической оснастки для изготовления автомобильных компонентов, непосредственно производство автокомпонентов и сборку автомобилей. Практически всё производство автокомпонентов в стране укладывалось в рамки данной интегрированной системы, существовавшей вплоть до 1991 года и начала распада Советского Союза¹, что фактически означало отсутствие развития процессов производственной кооперации в отрасли, т.е. взаимодействия юридически независимых (неинтегрированных) предприятий.

Переход на рыночную экономику в 90-х годах сопровождался глубоким кризисом в отрасли, при котором объёмы производства легковых автомобилей снизились на треть. Унаследованные от старой системы недостатки (чрезмерно большой срок проведения НИОКР, низкое качество производственных процессов и компонентов, дефицит запчастей) на фоне слабого развития кредитно-финансовой системы в стране, морального старения и большого износа средств производства тормозили развитие автомобильной промышленности и были причиной закрытия ряда заводов, в т.ч. АЗЛК и ИЖ.

Новые структурные преобразования произошли в 2000-х годах с осуществлением ряда крупных объединений российских автомобиле- и моторостроительных заводов и появлением холдингов, отражающих реализованные стратегии вертикальной и горизонтальной интеграции², «Руспромавто» («Группа ГАЗ») и «Северсталь-авто» (группа «Соллерс»). Параллельно процессу укрупнения российских автомобильных предприятий на основе слияний и поглощений в России получила развитие практика промышленной сборки автомобилей иностранных брендов на локальных заводах, осуществляемая в форме прямых инвестиций иностранных автоконцернов в собственные производственные мощности (открытие заводов) на территории России либо в форме СП с уже существующими российскими производственными площадками с их последующей модернизацией.

¹ Становление рынка автокомпонентов в России: Российская автомобильная отрасль – информационная база PricewaterhouseCoopers по производителям автокомпонентов, 2008. - http://www.pwc.ru/ru_RU/ru/automotive/assets/pwc_automotive_component_suppliers_database_rus.pdf

² Основы международного бизнеса. Под ред. Долгова С.И. – М.: БЕК, 1997, с. 432.



Данному процессу в значительной мере способствовало применение Правительством РФ «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года», в которой основной целью развития национальной автомобилестроительной промышленности была обозначена «максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения»³. Такая постановка цели, по мнению автора, фактически указывает на ориентацию государства на развитие производственной кооперации в автомобилестроении как основной приоритетной формы взаимосвязей между предприятиями отрасли, направленной на достижение ею оптимальных экономических результатов в условиях рыночной экономики.

Для достижения указанной цели в Стратегии развития автомобильной промышленности предполагается выполнение ряда задач, в частности:

□ «Обеспечение потребностей транспортного комплекса страны, включая личные потребности граждан, за счет внутреннего производства по всем переделам создания конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей международным требованиям по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности;

□ Повышение конкурентоспособности, экспортного потенциала и качества продукции автомобильной промышленности;

□ Максимальная локализация производства комплектующих и автомобилей всех автопроизводителей;

□ Достижение глобального стоимостного преимущества по производству комплектующих для производимой автомобильной техники;

□ 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»⁴.

Данные задачи, сформулированные в 2010 году в Стратегии развития автомобильной промышленности РФ, легли в основу курса Правительства РФ на развитие российской автомобильной промышленности за счёт привлечения инвестиций в отрасль со стороны иностранных автомобильных концернов путём предоставления им льготных условий ведения бизнеса в России, в частности значительного снижения таможенных пошлин на ввоз автомобильных компонентов для последующей сборки автомобилей на территории страны, в обмен на выполнение определённых условий, фактически совпадающих с вышеуказанными задачами.

³ Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 N 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года»

⁴ Там же.

Реализация данного курса была осуществлена поручением Правительства РФ Министерству экономического развития и торговли РФ, Министерству промышленности и энергетики РФ и Министерству финансов РФ в Постановлении № 166 «О внесении изменений в таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки»⁵ разработать новые порядок и условия использования понятия «промышленная сборка» при ввозе автокомпонентов, их узлов и агрегатов для производства товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД. Поручение было выполнено подписанием совместного приказа трёх министерств «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»⁶.

Данный порядок установил основные рамочные условия соглашений между Минэкономразвития РФ и конкретными зарегистрированными в России автопроизводителями, которые последние обязаны выполнять для классификации импортируемых ими автокомпонентов кодами ТН ВЭД ТС «для промышленной сборки» и получения соответствующих таможенных льгот, в следующем виде:

□ Создание новых (либо модернизация существующих) производственных мощностей, в т.ч. по осуществлению штамповки, сварки и окраски кузовов, обеспечивающих выпуск не менее 300 (либо 350 соответственно) тысяч автомобилей в год не позднее 4 (3 соответственно) лет с момента подписания соглашения;

□ Создание либо модернизация существующего научно-исследовательского и опытно-конструкторского центра в России не позднее 4 лет с момента подписания соглашения;

□ Достижение уровня локализации, варьируемого в зависимости от вида технологического процесса, но в среднем составляющего не менее 30% с четвертого календарного года со вступления в силу соглашения и увеличивающегося до уровня выше 60% с шестого года соответственно. Использование не менее 30% локально произведённых силовых агрегатов.

При этом Минэкономразвития РФ предусмотрело в тексте Порядка и заключаемых соглашений с автопроизводителями разделение срока действия последних на три этапа, как представлено в таблице 1.

⁵ 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»

⁶ 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)



В дальнейшем номенклатура автокомпонентов «для промышленной сборки» была расширена с 67 до 130 позиций Постановлением Правительства РФ № 566⁷, обеспечившим аналогичный механизм заключения соглашений о промсборке с Минэкономразвития РФ для производителей автокомпонентов, что стало вторым шагом курса развития внутренней автомобильной промышленности России.

Таблица 1

Условия поэтапного увеличения уровня локализации автокомпонентов

	1 этап	2 этап	3 этап
Хронологические рамки	2011 - 2014 гг.	2015 - 2017 гг.	2018 - 2020 гг.
Средний минимальный уровень локализации*	15%	30%	45%

Примечание к таблице:

* Под «средним» уровнем локализации понимается наиболее часто используемый уровень по каждой из девяти групп технологических операций, описанных в Приложении к Приложению 2 к Порядку, определяющему понятие “Промышленная сборка” и устанавливающему 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. Требования по каждому технологическому процессу изложены в указанном Порядке.

Источник: составлено автором по данным Приказа Минэкономразвития РФ N 73, Минпромэнерго РФ N 81, Минфина РФ N 58н от 15.04.2005.

Следует отдельно отметить тот факт, что Правительство РФ допустило возможность выполнения требований соглашений как с автопроизводителями, так и с производителями компонентов, не только собственными силами, но и в кооперации с другими организациями, зарегистрированными в России, что ещё раз подтверждает направленность всего комплекса рассмотренных мер на развитие прежде всего производственной кооперации в автомобильной промышленности России как системы связей национальных предприятий, занятых в области автомобильной промышленности.

Результатом введения новых условий промсборки автомобилей в России стало подписание 31 соглашения между Минэкономразвития РФ и такими автопроизводителями, как «Группа ГАЗ и Volkswagen; Sollers и Ford; альянс АвтоВАЗ, ИжАвто и Renault-Nissan; «КамАЗ» и Daimler; General Motors; Fiat»⁸. С производителями

⁷ 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»

⁸ Соглашения о промсборке подписали 6 компаний. - <http://cartimes.ru/news/1857/soglasheniya-o-promsborke-podpisali-6-kompaniy.html>

автокомпонентов на 2012 год было подписано 38 соглашений о промышленной сборке, а также ещё 400 меморандумов со 178 производителями, дающих право заключить соглашения, по данным доклада рабочей группы по присоединению России к ВТО. В число мировых производителей, принявших решение инвестировать в российскую автомобильную промышленность, вошли Magna, Faurecia, Hyundai Mobis, Toyota Boshoku, Asahi Glass, BASF, Continental, Delphi, Johnson Controls, Robert Bosch, Denso Corporation⁹.

К вышеописанным условиям ведения автомобильного бизнеса в России, направленным на привлечение иностранных игроков на российский рынок, следует также отнести меры протекционистского характера, применявшиеся с 2000-х годов и призванные оградить национальных производителей от конкуренции с иностранными брендами за счёт высоких ставок таможенных пошлин на ввоз автомобилей, их частей, узлов и агрегатов на территорию РФ.

Масштабы данной практики, однако, были в определённой мере уменьшены со вступлением России во Всемирную торговую организацию (ВТО) 16 декабря 2012 года, одним из условий которого было снижение ставок ввозных таможенных пошлин на новые автомобили с 30% до 25% до 2018 года, и до 20% с 2018 года. Таким образом, семилетний переходный период, предполагающий приведение российской таможенно-тарифной политики к согласованному с ВТО уровню, для автомобильной промышленности является одним из самых долгих в машиностроении, наряду с авиационной промышленностью.

В дополнение по условиям вступления в ВТО Россия прекратила подписание соглашений между Минэкономразвития и предприятиями автомобильной промышленности «о промышленной сборке» с конца 2013 г., а также обязана прекратить действие всех подписанных соглашений к 1 июля 2018 г. Таким образом, двухлетний третий этап действия соглашений, как указано в таблице 1, фактически не будет осуществляться в ранее запланированной форме. Однако Правительство РФ планирует компенсировать автопроизводителям потери за данный период в размере ввозных пошлин, которые будут уплачены¹⁰, что можно считать ярким проявлением процесса «глобализации», упомянутого в пар. 1.2 и состоящего в противоречивости тенденций одновременной глобализации и локализации, которая в экономической литературе наиболее ёмко характеризуется как желание стран с развивающейся экономикой производить товары и оказывать услуги, соответству-

⁹ «Промсборка» в России привлекла иностранных поставщиков. – АВТОСТАТ аналитическое агентство. - <http://www.autostat.ru/all/onprint/2/9356/>

¹⁰ Оболенский В.П. Условия присоединения России к ВТО и его последствия для отечественной экономики: Учебное пособие для студентов 3 курса ФЭМ и ФМФ / В.П. Оболенский; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2012. – с. 13



ющие качеству оных в развитых странах, а не импортировать их¹¹. Таким образом, условия развития автомобильной промышленности в России до 2020 года, созданные Правительством РФ, можно охарактеризовать как привлекательные, прежде всего, для ТНК, т.к. они требуют значительных инвестиций и больших объёмов выпуска готовой продукции.

Это в свою очередь определяет доминирование в отрасли крупных компаний, групп и альянсов при крайне слабой вовлеченности в производственную кооперацию малых и средних предприятий, уровень которой значительно выше в развитых странах. Минэкономразвития, впрочем, декларирует приоритетность развития малого и среднего предпринимательства, в частности министр Э.С. Набиуллина заявляла: «Мы будем делать ставку на малый инновационный бизнес, ориентировать регионы на становление малого инновационного бизнеса...», «Предстоит серьёзная работа по поддержке малого предпринимательства, поскольку именно малый бизнес – это основа для формирования среднего класса в России»¹², однако специфика российской автомобильной промышленности, фактически начавшей новый виток активного развития с середины 2000-х годов и ставшей уделом ТНК и их партнёров в различных организационных формах, позволяет предположить, что существующая тенденция продлится как минимум до 2020 г., после чего доля малых и средних предприятий, участвующих в производственно-технологической кооперации в автомобильной промышленности, может начать расти пропорционально постепенному углублению специализации в отрасли.

БИБЛИОГРАФИЯ:

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»)

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»)

Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 N 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» (Priказ Minpromtorga RF ot 23.04.2010 N 319 «Ob utverzhdanii Strategii razvitija avtomobil'noj promyshlennosti Rossijskoj Federacii na period do 2020 goda»)

¹¹ Govindarajan V., McReary L. How U.S. Businesses Can Really Win in India, 2010. - Bloomberg Businessweek. - http://www.businessweek.com/managing/content/nov2010/ca20101115_713170.htm

¹² Набиуллина Э.С. Доклад на Международной конференции «Формирование инновационного класса в России в мире XXI века/ Э.С. Набиуллина // Деловая неделя. - 2009

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) (Приказ Минэкономразвития РФ N 73, Минпромэнерго РФ N 81, Минфина РФ N 58н от 15.04.2005 (ред. от 24.12.2010) «Ob utverzhdenii Porjadka, opredeljavushhego ponjatie «Promyshlennaja sborka» i ustanavlivajushhego primenenie dannogo ponjatija pri vvoze na territoriju Rossijskoj Federacii avtokomponentov dlja proizvodstva motornyh transportnyh sredstv tovarnyh pozicij 8701 - 8705 TN VJeD, ih uzlov i agregatov» (Zaregistrovano v Minjuste RF 25.04.2005 N 6543))

Оболенский В.П. Условия присоединения России к ВТО и его последствия для отечественной экономики: Учебное пособие для студентов 3 курса ФЭМ и ФМФ / В.П. Оболенский; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2012. – 15 с. (Obolenskij V.P. Uslovija prisoedinenija Rossii k VTO i ego posledstvija dlja otechestvennoj jekonomiki: Uchebnoe posobie dlja studentov 3 kursa FJeM i FMF / V.P. Obolenskij; Vserossijskaja akademija vneshnej trgovli Minjekonomrazvitija Rossii. – М.: VAVT, 2012. – 15 s.)

Основы международного бизнеса. Под ред. Долгова С.И. – М.: БЕК, 1997. - 432 с. (Osnovy mezhdunarodnogo biznesa. Pod red. Dolgova S.I. – М.: БЕК, 1997. - 432 s.)

«Промсборка» в России привлекла иностранных поставщиков. – АВТОСТАТ аналитическое агентство. - <http://www.autostat.ru/all/onprint/2/9356/> («Promsborka» v Rossii privlekla inostrannyh postavshhikov. – AVTOSTAT analiticheskoe agentstvo)

Набиуллина Э.С. Доклад на Международной конференции «Формирование инновационного класса в России в мире XXI века/ Э.С. Набиуллина // Деловая неделя. - 2009, 24 марта (Nabiullina Je.S. Doklad na Mezhdunarodnoj konferencii «Formirovanie innovacionnogo klassa v Rossii v mire XXI veka/ Je.S. Nabiullina // Delovaja nedelja. - 2009, 24 marta)

Соглашения о промсборке подписали 6 компаний. - <http://cartimes.ru/news/1857/soglasheniya-o-promsborke-podpisali-6-kompaniy.html> (Soglasheniya o promsborke podpisali 6 kompanij)

Становление рынка автокомпонентов в России: Российская автомобильная отрасль – информационная база PricewaterhouseCoopers по производителям автокомпонентов, 2008. - http://www.pwc.ru/ru_RU/ru/automotive/assets/pwc_automotive_component_suppliers_database_rus.pdf (Stanovlenie rynka avtokomponentov v Rossii: Rossijskaja avtomobil'naja otrasl' – informacionnaja baza PricewaterhouseCoopers po proizviteljam avtokomponentov, 2008)

Govindarajan V., McReary L. How U.S. Businesses Can Really Win in India, 2010. - Bloomberg Businessweek. - http://www.businessweek.com/managing/content/nov2010/ca20101115_713170.htm

