

О ПРОБЛЕМАХ СОСТОЯНИЯ И РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИИ

Н.М. Ильичева

Нижегородский государственный университет

В данной статье рассматривается состояние отечественного производства легковых автомобилей, причины его отставания от зарубежного и перспективы развития. Основу развития должен составить новый технический уровень и качество выпускаемых машин, что согласуется с принятой два года назад «Концепцией развития автомобильной промышленности России до 2010 года».

Общепринято, что автомобилестроение является ведущей отраслью машиностроения, влияет на решение экономических, социальных, экологических и научно-технических проблем в любой индустриально развитой стране. Дело в том, что автомобилестроение имеет достаточную долю в экономике стран и высокий уровень кооперации с другими отраслями промышленности. Рассмотрим производство легковых автомобилей на отечественном рынке.

В нашей стране Автопром занимает около 13 % всего объема производства промышленности и охватывает около 10 млн. человек, занятых в производстве. Итоги развития отрасли представлены в таблице 1.

Как видно из таблицы 1, 2003 г. оказался довольно успешным, если его результаты сравнивать с результатами предыдущих лет. Тем не менее общая обстановка в отрасли оставалась довольно сложной. Например, с конвейеров российских автозаводов легковых автомобилей сошло меньше, чем в докризисных 1990–1991 гг., а структура выпуска практически не изменилась — в ней по прежнему преобладают автомобили малого класса (в 1990 г. их доля составила 86,8%, а в 2003 г. — 34,0%). С темпами наращивания объемов выпуска обстановка хуже: за последние 10 лет среднегодовой прирост составил всего лишь 0,4%.

Выпуск легковых автомобилей в 2003 г. достиг 101 0310 ед., что на 3,1% больше, чем в 2002 г. Но если же посмотреть более внимательно, то почти три квартала 2003 г. пришлось преодолевать кризис сбыта конца 2002 г., вызванный массовым ввозом на российский рынок подержанных автомобилей зарубежного производства. Итоги I квартала 2004 г. таковы, что наблюдается положительная динамика производства, за исключением ПСА «Бронто», «РосЛада» и «Супер-Авто». По сравнению с I кварталом 2003 г. увеличение производства произошло на 25 %. Значительный прирост наблюдается у «GM-АвтоВАЗ» (+650,7 %), ТагАЗ (+401,3 %) и ЗАЗ (+155,6 %).

Главная из причин успешной работы отрасли очевидна: предприятия уже научились правильно оценивать ситуацию на российском рынке и приспосабливаться к ним. Сыграло свою роль и то, что правительство РФ в 2002 г. пришло к выводу, что российская автомобильная промышленность — в преддверии кризиса, и приняло ряд мер. Прежде всего были существенно повышены таможенные пошлины на новые и бывшие в эксплуатации автомобили зарубежных фирм, ввозимые на территорию России. Важным государственным шагом стало принятие «Концепции развития автомобильной промышленности России до 2010 года» (далее — Концепция), которая направлена на развитие экономики в целом, безопасность страны и качество жизни населения.

Таблица 1

Производство легковых автомобилей предприятиями России, Украины и Белоруссии

Предприятие-изготовитель	Объемы выпуска, шт					
	Январь-декабрь 2003 г	Январь-декабрь 2002 г	При- рост, %	Январь-март 2004 г	Январь-март 2003 г	При- рост, %
ГАЗ	56783	65648	-13,5	16352	8514	+92,1
КамАЗ	40016	38743	+3,3	9138	8701	+5,0
ВАЗ, в т.ч.:	699889	703040	-0,4	173859	136816	+27,1
• основное производство	687420	652866	+5,3	170612	133901	+27,4
• опытное производство	12469	16619	-25,0	3247	2915	+11,4
ПСА «Бронто»	688	809	-15,0	169	173	-2,3
УАЗ	32748	33648	-2,7	8456	7932	+6,6
СеАЗ	20002	19435	+2,9	3619	4441	-18,5
«Иж-Авто», в т.ч.	78495	65751	+19,4	18552	17416	+6,5
• Иж	35919	28126	+27,7	7429	7190	+3,3
• ВАЗ	42576	37625	+13,2	11084	10226	+8,4
«АвтоТор»	8415	5713	+47,3	2682	1524	+76,0
«GM-АвтоВАЗ»	21759	323	+6636,5	9451	1259	+650,7
«Лада-Тул»	434	619	-29,9	149	120	+24,2
«РосЛада»	27649	41356	-33,1	2940	9378	-68,7
ТатАЗ	5896	2490	-136,8	3504	699	+401,3
«Супер-Авто»	470	460	+2,2	60	88	-31,8
«АвтоФраМос»	1239	149	+731,5	342	206	+66,0
«Форд» (Всеволожск)	16261	2474	+557,3	5446	2496	+118,2
ЗАЗ	69567	24604	+182,7	21404	8374	+155,6
ЛуАЗ	11414	12817	-10,9	5076	3593	+41,3
«Автоагрегат»	70	74	-5,4	7	23	-69,6
«Анто-Рус»	2809	549	+411,7	730	961	-24,0
КрАСЗ	10828	1123	+864,2	3906	1322	+195,5

Концепция была принята в 2002 г. Ее одобрение было вызвано тем, что насыщение рынка отечественными автомобилями возможно только в том случае, если удовлетворяются запросы потребителей. Однако, многие российские потребители уже «избалованы» продукцией зарубежного Автопрома.

Основные показатели и характеристики автомобилей в Концепции были установлены следующими:

- повышение уровня экологической, активной и пассивной безопасности автотранспортных средств, которое характеризуется временными этапами достижения соответствия международным нормативам и требованиям (например, «Евро-2», «Евро-3» и т.д.);
- изменение топливной экономичности автомобилей, т.е. снижение расхода топлива примерно на 30%;
- снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий;
- снижение шумности, сопротивления качества шин и т.п.

Таким образом, потребители влияют на развитие производства своими требованиями и ожиданиями. Кроме того, к автомобильной технике предъявляются и обязательные требования, которые контролируются в интересах общества. Поэтому в реализации Концепции участвуют три стороны:

- 1) потребители автомобилей и запчастей к ним;
- 2) производители — автомобилестроительные компании со своими поставщиками;
- 3) государство, как конституционный гарант соблюдения интересов населения, и, вместе с тем, оказывающее поддержку изготовителям и потребителям продукции.

Что же произошло за истекшие два года? Несмотря на рост производства легковых автомобилей, отрасль, по-прежнему, остается в кризисном состоянии. Причина все та же — качество отечественных автомобилей ни в какое сравнение не идет с качеством большинства иномарок. Не помогли ни высокие ввозные пошлины, ни мощная реклама, ни патриотизм к отечественной продукции.

В 2003 г. продажи подержанных иномарок сократились с 500 тыс. шт. до 400 тыс. шт. (-20,0%), а продажи новых иномарок повысились до 195,7 тыс. шт., что с учетом «серого» импорта составляет более 210 тыс. шт. Впервые в истории российские покупатели в прошлом году потратили на приобретение новых иномарок более 4 млн. долл. — больше, чем на покупку подержанных, и чуть больше, чем на покупку новых отечественных машин. Достаточно посмотреть на рост производства автомобилей «Форд» во Всеволожске (см. табл. 1).

По прогнозным оценкам Минэкономразвития РФ в 2005 г. производство легковых автомобилей в нашей стране составит 1200 тыс. шт., из них примерно 200 тыс. шт. будут реализованы за рубежом. Общая потребность внутреннего рынка оценивается в 1,6 млн шт. автомобилей. Оставшаяся ниша в 600 тыс. шт. будет покрыта импортом иномарок.

Кроме того, продолжается наступление американских, японских и корейских автопроизводителей. В нашей стране постоянно ведутся переговоры об организации сборочных производств автомобилей многих известных марок. Нельзя не сказать о проекте сборки японских автомобилей «Тойота» в Борском районе Нижегородской области. Предполагается, что в 2007 г. в России будет выпущено не менее 200 тыс. иномарок отечественной сборки против 31,8 тыс. шт., произведенных в 2003 г.

Таблица 2

Динамика парка легковых автомобилей,
млн шт.

Годы	Легковые автомобили
2001	20,9
2002	22,2
2003	23,5
2004	24,9
2005	26,2
2006	27,7
2007	29,3
2008	31,0
2009	32,7
2010	34,8
2020	60,9

По оценкам специалистов, отечественный автопром отстает от зарубежного примерно на 40 лет. С учетом изложенных выше данных, лет через 10–15 он может исчезнуть из российской экономики.

Многолетняя недооценка проблем качества привела отрасль на грань катастрофы. Российский покупатель считает отечественные машины плохими из-за низкого качества узлов и деталей, а также плохой сборки. За рубежом наши автомобили тоже считают никуда не годными, но на первом плане уже долгие годы стоит проблема экологической безопасности. Не случайно два года на-

зад наша Волга не смогла попасть на автосалон в Швецию именно из-за высокой токсичности выхлопных газов.

Пять лет назад в Европе были приняты нормы «Евро-2», отвечающие за токсичность выхлопных газов. Наше автомобилестроение этот норматив принял только в III квартале 2004 г. В 2000 г. в ЕС были приняты новые требования «Евро-3», а с 2005 г. войдут в силу более жесткие – «Евро-4». Комментарии излишне.

Кроме того, с 1 октября 2003 г. в ЕС приняты новые повышенные требования по фронтальным и боковым ударам, которые наиболее травмоопасны. Отечественные тесты показали, что автомобиль «Ока» никакие нормы не выдерживает вообще.

Несмотря на всю серьезность проблем, российские автозаводы продолжают борьбу за выживание. На АвтоВАЗе постоянно совершенствуются методики проведения испытаний и повышается техническое оснащение испытательной базы. Сегодня они единственные имеют специальное оборудование по оценке безопасности автомобиля. В связи с вышеизложенными требованиями безопасности ЕС был внесен ряд изменений в конструкцию «десятого» семейства, не говоря уже о новом семействе «Калина». Совместно с фирмой *Siemens* разработана подушка безопасности для водителей, но пока только для экспортных машин. Для поставок в ЕС автомобили оснащены двигателями, соответствующими нормам токсичности стандарта «Евро-3». Внедряются новые методы сварки и окраски кузовов, защиты от коррозии, системы ресайклинга автомобилей, новое производство деталей из пластмассы и прочее.

Что касается нашего ГАЗа, то перемены есть и у него. В марте 2003 г. начали внедрение системы менеджмента *Toyota Management System*, которая существенно повышает качество производства автомобилей. По договору с американской компанией *Yomo Consulting* заканчивается внедрение японских методов организации производства и труда. По результатам внедрения в цехе сборки кузовов в марте 2003 г. с первого предъявления сдавалось 0% продукции, а в октябре 2003 г. — 79%. В конце прошлого года с первого предъявления сдавалось уже 98% легковых автомобилей. Хорошо зарекомендовала себя новая система оценки качества продукции NOVA-C, т.е. всесторонний аудит нового автомобиля с точки зрения потребителя. Изменился механизм мотивации персонала за качество, которая напрямую зависит от качества работы как структурного подразделения, так и завода в целом. Внесены изменения в модельный ряд, в систему технического обслуживания и ремонта продукции и т.д.

Аналогичные изменения происходят и на других автозаводах в нашей стране. Не отстаем мы и по внедрению и развитию систем менеджмента качества (СМК), основанных на требованиях международных стандартов ИСО серии 9000. Например, СМК ОАО «ГАЗ» построена на основе взаимодействия следующих корпоративных процессов: стратегическое планирование, финансовый менеджмент, управление персоналом, менеджмент инфраструктуры и производственной среды, процессы жизненного цикла продукции, мониторинг, измерение и анализ результативности процессов, анализ со стороны руководства.

Необходимо отметить и принятие в 2003 г. Федерального закона «О техническом регулировании», который внес серьезные изменения в нормативно-правовые механизмы повышения качества и конкурентоспособности продукции. Реформирование процессов технического регулирования, с одной стороны, создает благоприятные условия для развития бизнеса, с другой — повышает статус обязательных требований и ответственность за их выполнение. Технический регламент — Федеральный закон «О безопасности колесных транспортных средств и их компонентов» будет являться фундаментальным документом, на основании которого должно осуществляться техническое регулирование в автомобильной промышленности.

В этих условиях существенно повышается значение СМК как доказательной базы выполнения обязательных требований и гарантий при декларировании их выполнения. Требования к СМК автомобилестроительных предприятий устанавливает стандарт ИСО/ТУ 16949. По этим требованиям СМК представляет собой двухуровневую организационную структуру, включающую СМК предприятия, подсистемы структурных единиц и бизнес-единиц. Такой стандарт внедрен, в частности, на ГАЗе. Этапы развития доказательной базы требуемого качества продукции представлены на рисунке.

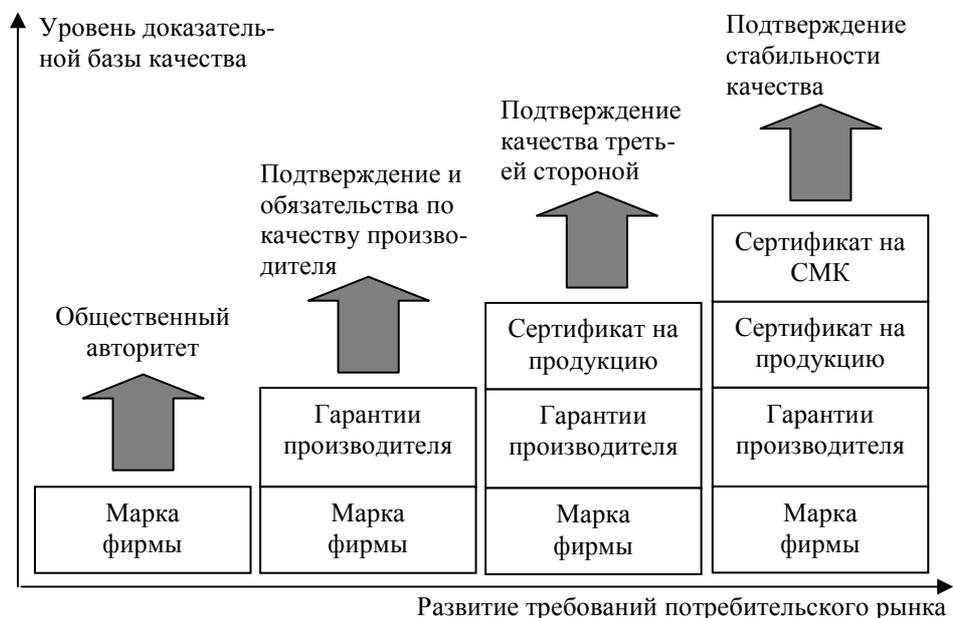


Рис. Этапы развития доказательной базы качества продукции

По инициативе нижегородских предприятий и крупнейших автозаводов страны, производителей агрегатов и их поставщиков в 1997 г. был создан Программный комитет «Системы качества в автомобилестроении» (ПК СКА-9000) для координации деятельности и проведения единой политики по обеспечению качества продукции, установлению единых требований к системе качества поставщиков и созданию единой системы оценки поставщиков. Работы успешно ведутся по обеспечению конкурентоспособности продукции путем снижения издержек у производителей автомобилей и агрегатов и у поставщиков. Был разработан ряд нормативных документов серии «Системы качества в автомобилестроении». Кроме того, создана система добровольной сертификации СМК предприятий-поставщиков автомобильной промышленности.

Таким образом, сделано и намечено сделать, как видим, многое. Но нужно сказать, что особенности рыночной экономики некоторые наши предприятия еще воспринимают больше в теоретическом, чем практическом плане. Например, они не очень охотно занимаются рекламной работой, с осторожностью относятся к кредитным и лизинговым схемам продажи автомобилей, медленно расширяют и укрепляют систему технического обслуживания своих изделий. Пока еще не получилось активно использовать те приемы рыночной борьбы, которыми намереваются задушить зарубежные конкуренты, не говоря уже о новых, еще более эффективных способов этой борьбы. Тем не менее, в целом, нужно отметить, что 2003-2004 гг. стали для российского автомобилестроения годами стабилизации его работы. Создались предпосылки для повышения качества российских автомобилей, сделаны новые шаги к интеграции в мировой автопром, улучшились конъюнктурные условия для реализации автомобильной техники и дальнейшего роста ее производства в 2005 г.

Литература

1. Журнал «Автомобильная промышленность». 2004. № 3.
2. Журнал «Стандарты и качество». 2003. № 4.
3. Журнал «Стандарты и качество». 2004. № 4.
4. www.gaz.ru