

УДК 334.726

## О РОЛИ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТРАТЕГИЧЕСКИХ АЛЬЯНСОВ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ

© 2011 г.

*Д.М. Шатунов*

Нижегородский госуниверситет им. Н.И. Лобачевского

dishatunov@mail.ru

*Поступила в редакцию 23.08.2011*

Современная автомобильная промышленность развивается в условиях глубокой интеграции и кооперации предприятий. Данный процесс затронул и российскую экономику. В статье определено место международных стратегических альянсов в автомобильной промышленности РФ.

*Ключевые слова:* международный стратегический альянс, автомобильная промышленность, промышленная сборка, объемы производства.

В основу национальной экономики заложен принцип ее структурной сбалансированности. Стратегия развития любой страны должна ориентироваться на базовые отрасли народного хозяйства, в том числе на автомобильную промышленность, которой отводится знаковое место в мировом экономическом пространстве. Опыт показывает, что существует прямая зависимость между состоянием экономики и развитием автомобилестроения в стране, что обусловлено наличием интеграционных связей с другими отраслями. На базе автомобильной промышленности формируется своеобразный «полнос рост» народного хозяйства.

В современной России переход к инновационной экономике невозможен без модернизации автомобилестроения. Доля автомобильной промышленности в ВВП РФ составляет около 1%. В развитых странах данный показатель достигает 10% [1]. Такая разница обусловлена глубоким кризисом в 90-е годы XX века всей российской промышленности и отсутствием государственной политики в этой сфере деятельности. Отечественные автомобильные заводы, перейдя в частные руки, не получили требуемых инвестиций. Большая часть продукции, производимая российскими автомобильными предприятиями, является неконкурентоспособной на современном рынке. На протяжении долгого времени спрос на нее поддерживался за счет внутреннего потребления из-за низкого уровня жизни населения страны. Рост доходов и заработной платы, благосостояния нации, развитие финансово-кредитных институтов позволили многим гражданам приобретать более качественные автомобили зарубежных производителей. Такая тенденция еще в большей степени усугуб-

ляет провал российской автомобильной промышленности.

На современном этапе отрасль нуждается в резком технологическом прорыве. Решение данной задачи требует огромных капиталовложений и консолидации усилий от всех участников процесса. В настоящее время основным направлением государственной политики в области автомобилестроения является привлечение мировых автоконцернов на территорию РФ с целью создания ими собственных или совместно с российскими компаниями производств, в том числе с помощью благоприятного инвестиционного климата и повышения таможенных пошлин.

Стремление иностранных производителей попасть на российский рынок обусловлено благоприятными перспективами его развития. Потенциальная емкость данного рынка позволяет говорить о нем как об одном из крупнейших в Европе по объему, уступающему только немецкому рынку.

В результате в последние годы заметно увеличилась доля автомобилей зарубежных марок в структуре производства российской автомобильной промышленности (табл. 1). Всего же в России за 2010 год было произведено 1 403 244 единицы автотранспортных средств (грузовых и легковых автомобилей, автобусов), или на 93,5% больше, чем в 2009 году [2].

Производство автомобилей иностранных марок в России осуществляется в рамках созданных международных стратегических альянсов, а также собственных производств иностранных автомобильных компаний. В настоящее время в российской автомобильной промышленности преобладает первый вариант проникновения на российский рынок.

Таблица 1

**Доля автомобильной техники иностранных марок в структуре производства автомобильной техники в РФ, %**

	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
Легковые автомобили	23,7	35,2	40,3	47,1	51,9
Грузовая техника	3,6	5,5	7,2	7,7	9,4
Автобусы	0,6	4,5	6,6	13,5	13,7

Таблица 2

**Доля автомобильной техники, произведенной стратегическими альянсами, в РФ в 2006-2010 гг., %**

	2006	2007	2008	2009	2010
Легковые автомобили	18,4	29,3	28,44	28,7	29,5
Грузовая техника	3,5	5,3	7,1	7,6	8,2
Автобусы	0,3	4,4	6,5	13,4	13,7

В научной литературе существует несколько определений международных стратегических альянсов. Споры возникают относительно принадлежности к тем или иным формам международной кооперации. В нашем случае под международным стратегическим альянсом будем понимать долгосрочное соглашение между двумя или большим числом самостоятельных компаний из разных государств о сотрудничестве в области сбыта продукции, научных исследований и опытно-конструкторских разработок, производства продукции, технологического развития [3]. К международным стратегическим альянсам будем относить совместные предприятия и предприятия, работающие в соответствии с лицензионными соглашениями по сборке автомобилей.

Первые предпосылки создания стратегических альянсов в РФ наметились в 1990-е годы. Экономический кризис 1998 г. отодвинул этот процесс на несколько лет. В начале 2000-х гг. были единичные случаи создания стратегических альянсов в форме совместных производств (например, СП «Автофрамос»).

Невысокие уровни доходов населения страны в начале 2000-х г. способствовали росту продаж недорогих относительно зарубежных аналогов российских автомобилей и подержанных иномарок. Для изменения сложившейся ситуации иностранные концерны стали создавать на территории России сборочные предприятия. С помощью таких производств иностранные автопроизводители пытались снизить стоимость выпускаемой продукции. В 2005 году со вступлением в силу постановления правительства РФ «о промышленной сборке» предприятия

лишились таможенных преференций. Наступила стадия формирования новой стратегии поведения иностранных производителей. Теперь создание производств на территории России требовало от них более глубоких взаимосвязей с отечественными производителями транспортных средств и автокомпонентов.

В результате иностранные автопроизводители стали активно заключать лицензионные соглашения с российскими предприятиями, а также открывать сборочные производства на российских площадях. В дальнейшем необходимость увеличения объемов производства привела к строительству новых заводов.

Теперь проанализируем роль международных стратегических альянсов в российской автомобильной промышленности.

В 2006–2010 гг. доля легковых автомобилей, произведенных стратегическими альянсами, увеличилась с 18,4 до 29,5% (табл. 2). Это свидетельствует о том, что темпы роста объемов производства на предприятиях стратегических альянсов выше темпов роста производства легковых автомобилей в отрасли. При этом темпы роста доли легковых автомобилей иностранных марок, произведенных на дочерних предприятиях зарубежных автоконцернов, в структуре производства легковых автомобилей за исследуемый период оказались еще выше, увеличившись с 5,3% в 2006 г. до 22,4% по итогам 2010 г.

В производстве грузовых автомобилей и автобусов значительную роль продолжают играть российские автопроизводители. Большая часть грузовых автомобилей иностранных марок, производимых в России, выпускается на пред-

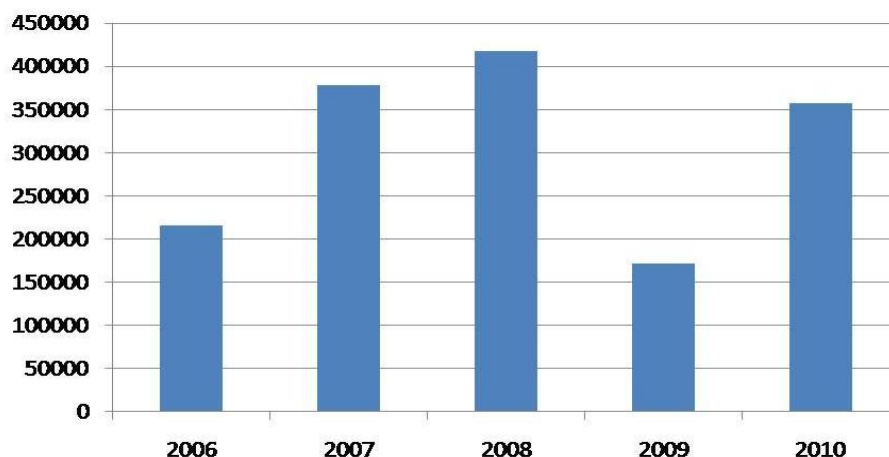


Рис. 1. Объемы производства легковых автомобилей стратегическими альянсами в РФ в 2006–2010 гг., шт.

приятных, работающих также в рамках стратегических альянсов. Доля таких транспортных средств в структуре выпуска в 2010 г. составила 8,2% и по сравнению с 2006 г. увеличилась на 4,7%. По итогам 2010 г. в сегменте автобусов на стратегические альянсы приходится порядка 13,7% от общего объема производимых в России автобусов (табл. 2).

Далее проследим динамику производства транспортных средств международными стратегическими альянсами.

Как видно из рис. 1, в 2006–2008 гг. наблюдался рост объемов производства легковых автомобилей стратегическими альянсами. В 2007 г. объемы выпуска увеличились на 74,81% относительно 2006 г. В 2008 г. темпы роста снизились и составили 10,72%. При этом наибольший объем выпуска легковых автомобилей был достигнут именно в 2008 г. – 418,5 тыс. автомобилей. В 2009 г. отрасль испытывала последствия кризиса. В 2010 г. за счет эффекта низкой базы объемы производства стратегическими альянсами увеличились на 107% и составили 359,6 тыс. легковых автомобилей.

Объемы производства грузовых автомобилей и автобусов в рамках стратегических альянсов не столь значительны (рис. 2), как в сегменте легковых автомобилей. При этом тенденции выпуска грузовых автомобилей и легковых автомобилей имеют схожий характер. В 2006–2008 гг. производство увеличивается, но уже в 2009 г. наблюдается значительный спад. Несколько иная тенденция наблюдается в сегменте автобусов. Несмотря на кризис, производство автобусов, выпускаемых на предприятиях, созданных стратегическими альянсами, ежегодно увеличивалось.

Необходимо отметить, что мировой экономический кризис и спад спроса на автомобиль-

ную технику дал возможность многим альянсам пересмотреть свою стратегию поведения на российском рынке. Для ряда российских автопроизводителей, не входящих в альянсы, последствия провала экономики оказались более тяжелыми. В период восстановления рынка международным стратегическим альянсам удалось упрочить свои позиции, постепенно увеличивалась их совокупная доля в объеме производства.

Как отмечалось выше, первоначально инновационная составляющая российской автомобильной промышленности не была определяющей при выводе из кризиса. В настоящее время вектор развития автомобилестроения несколько меняется. Наблюдается переход от количественных к качественным показателям. Вступила в силу стратегия развития автомобильной промышленности до 2020 года, в которой значительная роль отводится модернизации, созданию конкурентной продукции, а это в свою очередь требует инновационных преобразований в производственном процессе.

Как показывает опыт, иностранные производители не проявляют высокой активности в организации полномасштабного производства на территориях других стран, минимизируют свое участие в НИОКР, а ввозимые ими технологии и оборудование не являются прогрессивными и не отвечают тенденциям времени.

Исходя из стратегических задач развития отечественной экономики до 2020 г., Министерство экономического развития РФ, Министерство промышленности и торговли РФ и Министерство финансов РФ выпустили приказ от 24 декабря 2010 г. № 678/1289/184н (вступивший в силу с 4 февраля 2011 г.) о новых условиях промышленной сборки автомобилей в РФ. Новый режим установил минимальный объем производства на

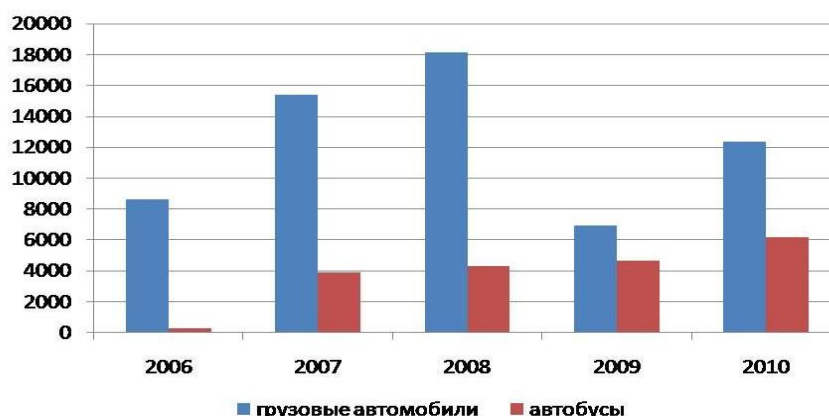


Рис. 2. Объемы производства грузовых автомобилей и автобусов стратегическими альянсами в РФ в 2006–2010 гг., шт.

уровне 300 тыс. машин в год спустя 4 года с момента заключения соглашения для нового предприятия и 350 тыс. спустя 3 года – для действующего предприятия. Не менее чем 30% выпускаемых автомобилей должны комплектоваться двигателями внутреннего сгорания и коробками передач российского производства. Кроме того, через 4 года с момента запуска промышленной сборки предприятие должно создать или модернизировать существующий на территории Российской Федерации научно-исследовательский и опытно-конструкторский центр.

Ужесточение условий промышленной сборки способствовало созданию новых стратегических альянсов в автомобилестроении. Иностранные автопроизводители, собирающие автомобили на собственных предприятиях на территории РФ, в большинстве своем не отвечают новым требованиям из-за дефицита производственных мощностей и отсутствия собственного центра научных разработок. Это обстоятельство требует вложения дополнительных инвестиций и пересмотр существующих инвестиционных проектов. С другой стороны, российские предприятия могут предоставить свои незагруженные производственные помещения.

Подразумевается, что увеличение мощностей на предприятиях не только позволит им обеспечивать потребности внутреннего рынка, но и экспортировать автомобили иностранных марок российского производства на общемировой рынок. Новые условия промышленной сборки требуют более активного внедрения передовых технологий в производственный процесс.

Интеграционная составляющая в структуре международных стратегических альянсов способствует более быстрому проникновению передовых технологий в автомобильную промышленность и их освоению российской сторо-

ной альянса. Создание в России нескольких крупных инновационных центров развития автомобильной промышленности позволит укрепить современную российскую научную базу, привлечь в страну иностранных специалистов в этой области.

Открытие новых автосборочных предприятий вместе с условиями локализации производства начинают притягивать в РФ крупных иностранных производителей комплектующих. В первую очередь, идет формирование так называемых поставщиков первого уровня (производители готовых систем и модулей). В среднесрочной и долгосрочной перспективе будет наблюдаться оживление со стороны поставщиков второго (производство узлов и компонентов) и третьего уровней (производство простых частей). В дальнейшем поставщики первого уровня будут формироваться на базе иностранных и совместных предприятий, поставщики второго и третьего уровня – на базе российских компаний.

На фоне происходящих изменений возрастает необходимость решения проблемы подготовки квалифицированных рабочих кадров. Например, производительность труда российских сборщиков автомобилей составляет 12% от уровня США. Следует сформировать комплексный подход к восстановлению подготовки специалистов среднетехнических специальностей и высококвалифицированных специалистов. Создание новых кластеров развития автомобильной промышленности ставит вопрос о миграции рабочей силы из «старых» автомобильных регионов в регионы нового освоения, что проблематично из-за несформированного рынка жилья.

В этой связи следует обратить внимание на опыт Бразилии, где отсутствие поддержки со стороны государства в подготовке и повышении квалификации кадров привело к нежеланию

иностранных автопроизводителей продолжать инвестировать денежные средства в собственные проекты на данной территории [4].

*Список литературы*

1. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации до 2020 г. URL: [www.minpromtorg.gov.ru](http://www.minpromtorg.gov.ru) (дата обращения: 15.04.2011).

2. Производство автомобильной, тракторной, сельскохозяйственной техники и компонентов к ней производителями России и других стран СНГ // Приложение к журн. «Автомобили, тракторы. Рынок СНГ». 2010. № 12

3. Михайлин А.Н. Краткий толковый словарь-справочник по внешнеэкономической деятельности: Учебн. пособие. М., 2006. С. 66–67.

4. Рябченко Ю. Автомобильные кластеры в системе региональной экономики // Автобизнес. 2006. № 71. С. 34–36.

**THE ROLE OF INTERNATIONAL STRATEGIC ALLIANCES IN RUSSIA'S AUTOMOTIVE INDUSTRY**

*D.M. Shatunov*

Modern development of the automotive industry involves deep integration and cooperation among enterprises. This process has affected the Russian economy. The article identifies the place of international strategic alliances in the automotive industry of the Russian Federation.

*Keywords:* international strategic alliance, automotive industry, industrial assembly, production volumes.