

УДК 338.37

Грущинский А.Д.

Московский государственный областной университет

ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

A. Gruschinskiy

Moscow State Regional University

TRENDS AND PROBLEMS OF RUSSIAN AUTOMOBILE INDUSTRY

Аннотация. В данной статье выявляются особенности и проблемы развития современной автомобильной промышленности в России, предлагаются способы повышения ее конкурентоспособности, основные направления развития автомобильной промышленности на ближайшую перспективу и меры государственной поддержки развития отечественного автомобилестроения, направленные на повышение безопасности, экологичности и качества изделий автомобильной промышленности в условиях модернизации экономики.

Ключевые слова: автомобильная промышленность; экспорт; импорт; автомобилестроение; иномарки, комплектующие детали; лизинг.

Abstract. The article reveals the features and problems of Russian automobile industry development; ways to improve the country's competitiveness have been suggested. The basic directions of automobile industry development in the near future and measures of state support to enhance safety, environmental performance and quality of the industry under the conditions of the modernized economy have been identified.

Key words: automobile industry; export; import; motor-car construction; foreign brand cars, completion components; leasing.

В российской автомобильной промышленности за несколько последних лет сложилась непростая ситуация. С одной стороны, наблюдался значительное развитие рынка, вызванное ростом покупательной способности населения, а с другой – сокращение доли рынка отечественных производителей. Расширение иностранных производств в России, ведущее к насыщению авторынка, создаёт много проблем для российской автомобильной промышленности. Стратегия деятельности организаций автомобильной промышленности на внутреннем и внешнем рынках поэтому должна быть направлена на развитие внешнеторговой деятельности в области укрепления и расширения позиций при реализации автомобильной продукции за счет повышения её конкурентоспособности, развития сервисного обслуживания, совершенствования системы продажи. Решению этих задач должно способствовать принятие российскими производителями мер по обеспечению устойчивости цен на реализуемые автомобили, в том числе путем снижения издержек, развития кооперационных связей с поставщиками автотехнологий и комплектующих изделий.

Рассмотрим картину состояния автомобильного рынка 2010 г. Показатели выглядят неутешительными. Так, по оценке экспертов «Автостата» доля машин стоимостью \$6000 – 10000 в общем объеме продаж новых автомобилей в России за год сократилась с 25,8 до 11,4% – их было продано немногим более 200000. Причина – в росте цен на модели Lada Priora и большинство комплектующих Lada Kalina, а также на бюджетные иномарки. Средняя цена автомобилей в долларовом эквиваленте выросла в 2010 г. на 6,9%. Средневзвешенная ре-

комендуемая розничная цена на Lada за год увеличилась на 6%. Автомобили Renault за 2010 г. подорожали в среднем на 2%, а в начале 2011 г. – ещё на 3%, а Renault Logan в минимальной комплектации за год подорожал более чем на 12%. Модели иномарок, вписывающиеся в ценовой коридор \$6000 – 10000 – это модели китайских марок (Chery), модель Chance, собираемая на Запорожском автозаводе, ряд комплектаций Daewoo Matis и Nexia, Hyundai Gets и ограниченные серии Volkswagen Polo седан. А в сегменте стоимостью \$10000 – 15000, где представлены все самые продаваемые модели иномарок, продажи были ограничены не спросом, а предложением – машины этого сегмента, имеющиеся в наличии, были выкуплены «подчистую», а за многими моделями и комплектациями были очереди. Всего в 2010 г. было продано 1,776 млн. легковых автомобилей на \$42,4 млрд. (+30,1% к 2009 г.) [1, 36-38].

Тенденция вытеснения российских брендов иностранными брендами наблюдается давно: у российских автозаводов, в отличие от иностранцев, нет современного недорогого продукта хорошего качества.

Однако в 2011 г. автомобильный рынок России ждет быстрое восстановление. В 2011 г. продажа легковых автомобилей планируется с увеличением на 20-35%, а объём рынка предположительно может составить 2,1-2,4 млн. штук [2, 21]. Впрочем, этот рост преимущественно обеспечивается благодаря сборке иномарок (рис.1).

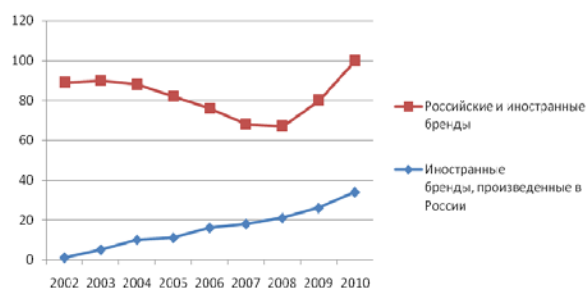


Рис. 1. Доля автомобилей, произведённых в России, в общем объёме продаж (в количественном выражении, %)

В отечественном автомобилестроении наблюдается значительный рост постоянных

и переменных затрат (тарифы естественных монополий, цены на материалы и комплектующие и т. д.), что приводит к опережающему (по отношению к ведущим автомобильным державам) росту совокупных издержек и уменьшению прибыли. Для устранения этой тенденции предприятиям необходимо разработать и реализовать программы снижения издержек.

Основной проблемой отечественного автомобилестроения является постепенная потеря конкурентоспособности российских производителей. В значительной степени имеет место техническое отставание российского легкового автомобилестроения.

Высокие пошлины на ввоз новых легковых автомобилей в совокупности с ростом данного рынка способствовали появлению проектов сборочных производств иностранных моделей. Поэтому основной тенденцией является развитие промышленной сборки иностранных автомобилей, которая постепенно вытесняет автомобили отечественных моделей. Это вынуждает российские компании перейти к формированию стратегии выживания через сотрудничество с иностранными производителями. Наиболее динамично данное сотрудничество развивается на растущем рынке легковых автомобилей и наименее – в сегменте производства автобусов. Однако, как показывают тенденции, российским производителям придется либо уступить свое место зарубежным конкурентам, либо работать на отечественном рынке в рамках партнерства.

Переориентация части спроса на иномарки, в том числе собранные в России, вызвана следующими факторами:

- ростом доходов населения в совокупности с развитием системы автокредитования, повышающих спрос на более дорогие модели;
- гибкой ценовой и сбытовой политикой дилеров иностранных компаний, появлением на рынке умеренно дорогих (10-12 тыс. долл.) моделей иномарок;
- продолжающимся укреплением рубля и ростом цен на сырье и автокомпоненты, что вынуждает отечественных производителей повышать цены, теряя одно из своих важ-

нейших преимуществ. В результате некоторые российские модели оказались в одном ценовом диапазоне с дешевыми иномарками более высокого качества (преимущественно корейских производителей);

- развитием сборочных производств, способствующих удешевлению автомобилей иностранных марок.

Российские производители легковых автомобилей изначально были вертикально интегрированы как в производстве комплектующих, так и в сборке автомобилей. Основные фонды производителей автокомплектующих в России изношены более чем на 60%, а значит, чтобы соответствовать требованиям сборочных производств, компаниям понадобятся существенные инвестиции.

После распада Советского Союза парк легковых автомобилей России вырос более чем в 2,5 раза. По данным российской Госавтоинспекции, к началу 2010 г. парк легковых автомобилей в России составил более 25 млн. шт. Около половины легкового автотранспорта в стране приходилось на долю марки Lada, причем 30% - это «классические» модели Волжского автомобильного завода. Доля всех остальных отечественных автомобилей вместе взятых составляет около 30%, иностранных около 20%. С ростом парка легковых автомобилей в России менялась и его структура, в первую очередь – благодаря быстрому росту числа импортных автомобилей. В последнее время Россия превратилась из экспортера автомобилей в их импортера. Возраст почти половины всех легковых автомобилей в России – более 10 лет. Следует отметить незначительные темпы обновления автопарка страны.

Например, в Республике Башкортостан предприятия занимаются не только выпуском автокомпонентов, но и производят автомобильную технику, в том числе спецтехнику. В целом же нужно отметить, что из всех предприятий этого профиля наиболее важную и заметную роль в автомобилестроении играет ОАО «Нефтекамский автозавод», специализирующийся на выпуске автомобильной техники и обладающий полным и завершённым циклом производства.

Более половины легковых автомобилей находящихся в Республике Башкортостан – это продукция Волжского автомобильного завода. Из 702,7 тысяч легковых автомобилей, зарегистрированных в ГИБДД Республики Башкортостан, только 6,4% – иностранных марок. По численности легкового автомобильного парка Республика Башкортостан находится на четвёртом месте среди всех субъектов РФ.

Что касается грузовых автомобилей и автобусов, то увеличению на них спроса на внутреннем рынке будут способствовать такие факторы, как совершенствование форм торговли и оплаты продаваемой техники, развитие фермерских хозяйств, рост объемов жилищного строительства, увеличение грузопотоков при магистральных перевозках.

Одним из направлений развития внутреннего рынка автомобильной техники является создание сети компаний по лизингу автотранспортных средств.

Для повышения эффективности лизинга необходимо обеспечить ценовую стабильность, рыночную конкуренцию, доступность среднесрочных банковских кредитов. Не менее важным условием является наличие стабильной нормативно-правовой базы, регламентирующей эту сферу деятельности. Учитывая низкую рентабельность автотранспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, необходимо разработать механизм предоставления администрациями регионов гарантий по обеспечению лизинговых платежей, в том числе в рамках региональных программ обновления подвижного состава. Использование механизма финансового лизинга будет одним из важных факторов проведения рыночной реформы городского пассажирского транспорта, предусмотренной федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)».

Экспортные возможности российских производителей автомобилей сдерживаются не только из-за недостаточного технического уровня готовой продукции, но и из-за слабо развитой сети сбыта, технического обслужи-

вания и ремонта. Кроме того, продвижение на новые рынки, занятые передовыми зарубежными компаниями, требует длительной подготовительной работы и значительных финансовых ресурсов.

Стратегия российского экспорта на начальном этапе должна базироваться на возможности продажи автомобильной техники (сравнительно недорогой и простой) в развивающиеся страны и организации там сервисной сети [4, 58-59].

Использование методов и механизмов таможенно-тарифного регулирования в области автомобилестроения должно осуществляться с учетом обеспечения защиты отечественных товаропроизводителей, необходимой для реализации инвестиционных программ предприятий автомобильной промышленности и насыщения отечественного рынка конкурентоспособной техникой [5, 7]. За время переходного периода отечественная автомобильная промышленность должна обеспечить производство продукции, конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках. При этом особое внимание должно быть уделено созданию мощностей по выпуску конкурентоспособных высокотехнологичных автомобильных компонентов. На импортную автомобильную технику, бывшую в эксплуатации более 7 лет, необходимо установить ставки ввозных таможенных пошлин, соразмерные ставкам на новые автомобили.

На отечественную автомобильную технику, срок эксплуатации которой также превышает 7 лет, с целью улучшения возрастной структуры автомобильного парка будут вводиться повышенные размеры страховых взносов и сборов с владельцев автотранспортных средств для того, чтобы создать невыгодные экономические условия для содержания и эксплуатации таких автотранспортных средств.

Ввозные таможенные пошлины могут быть снижены на не производящиеся в стране отдельные типы транспортных средств, характеристики которых отвечают перспективным международным нормам. Таможенные пошлины на ввозимые компоненты и

материалы для промышленной сборки автомобильной техники также должны быть оптимизированы. Это позволит снизить себестоимость изготовления автомобилей и стимулировать развитие сборочных производств в России. Предусматривается снижение таможенных пошлин на технологическое оборудование для автомобилестроения, не производящееся в Российской Федерации.

При изготовлении отечественных автомобилей должны использоваться автомобильные компоненты, производимые в различных странах мира, что будет способствовать повышению технического уровня и качества продукции, процессам интеграции в мировое автомобилестроение. Государственное регулирование в области автомобилестроения должно быть направлено на повышение безопасности, экологичности и качества изделий автомобильной промышленности. В первую очередь – на расширение работ в области отечественной и международной стандартизации, совершенствование национальной системы сертификации путем дальнейшей её гармонизации с системами, признанными в мировой практике, а также широкого внедрения сертификации систем качества.

Основным направлением развития автомобильной промышленности на ближайшую перспективу должно стать создание производств современных автомобильных компонентов. Такая стратегия имеет наибольшие шансы на успех.

Важнейшим фактором ускорения производства и сбыта отечественных автомобилей и их компонентов является активизация научно-инновационной деятельности и работы систем управления качеством во всех звеньях автомобилестроения, включая как прямое внедрение новейших научно-технических разработок, так и создание отечественной системы инжиниринговых и консалтинговых фирм, развитие системы добровольной сертификации.

Защитные меры во внешней торговле могут носить лишь временный характер. Это связано с намерением Российской Федерации

вступить в ВТО. Таким образом, возможные договоренности с ведущими автомобильными державами о расширении сроков применения таких мер должны быть подкреплены усилиями отечественных лидеров автомобилестроения по резкому увеличению конкурентоспособности своих изделий [3, 36-37].

Для формирования и развития внешне-торговой деятельности и повышения конкурентоспособности организаций автомобильной промышленности необходимы:

- переход к гибкому производству (lean production), где большая часть комплектующих изготавливается крупными независимыми поставщиками, а не заводами, количество которых невелико;

- производство качественных комплектующих и отлаженная работа всей огромной структуры поставщиков;

- участие поставщиков в проектировании продукции и разработке концепции производства, поставка завершенных комплектующих, благодаря чему издержки производства становятся предсказуемыми уже на этом этапе;

- наличие развитых поддерживающих отраслей, при этом в качестве сопутствующей отрасли особое значение приобретает электронная промышленность, так как в современных автомобилях возрастает количество всевозможных электронных систем;

- мотивирование производителей автомобильных компонентов мирового класса к размещению в стране их производств, особенно предназначенных для инновационных продуктов.

В целях развития внешнеторговой деятельности организаций автомобильной промышленности государство должно осуществить меры по созданию условий для ускоренного технического переоснащения организаций этой отрасли промышленности, содействуя: формированию крупных корпораций и предприятий в области производства автомобилей и автомобильных компонентов; организации межведомственной системы контроля технического уровня, безопасности, ресурса и других потребительских свойств автомобильной

техники в процессе эксплуатации; совершенствованию стандартизации и сертификации автомобильной техники и ее компонентов; созданию базы данных и мониторингу межотраслевых научно-технических разработок, в том числе двойного назначения, для использования в автомобилестроении; стимулированию работ в области фундаментальных и прикладных исследований; созданию особых экономических зон для организации новых и модернизации существующих производств автомобильных компонентов; оптимизации мобилизационных мощностей предприятий автомобилестроения; созданию эффективной инфраструктуры информационного научного обеспечения; формированию в отрасли кадрового потенциала, отвечающего потребностям ее развития.

Первоочередными мерами государственной поддержки развития отечественного автомобилестроения являются: включение важнейших работ, направленных на создание новых высокоэффективных производств в области изготовления автомобильных компонентов, в действующие и разрабатываемые федеральные целевые программы; разработка российско-белорусской программы развития дизельного автомобилестроения; содействие развитию системы финансового лизинга в области производства и реализации автотранспортных средств общественного пользования; разработка нормативных актов, определяющих требования к утилизации вышедших из эксплуатации автомобилей и регламентирующих организацию их переработки; завершение передачи объектов жилищно-коммунальной сферы из ведения предприятий автомобильной промышленности в ведение органов местного самоуправления; содействие в реализации инвестиционных проектов, осуществляемых на территории Российской Федерации с участием иностранных автомобильных фирм; введение системы страхования автомобильного транспорта и гражданской ответственности с учетом возраста автомобилей; снижение ставок таможенных пошлин на технологическое оборудование, компоненты, агрегаты,

узлы, детали и комплектующие изделия, не производимые в Российской Федерации; повышение ввозных таможенных пошлин на автомобили и автобусы с большим сроком эксплуатации; выравнивание таможенных платежей для юридических и физических лиц при ввозе на таможенную территорию Российской Федерации подержанных легковых автомобилей; обновление автомобильных колонн войскового типа; закупка отечественной автомобильной техники для государственных нужд.

Реализация вышеназванных мер позволит: провести коренную модернизацию предприятий автомобильной промышленности России и обеспечить их выход на мировой автомобильный рынок; создать с участием стратегических инвесторов новые производственные мощности по изготовлению автомобилей, а также узлов, агрегатов и компонентов; увеличить налоговые отчисления в бюджеты всех уровней и платежи во внебюджетные фонды; снизить количество дорожно-транспортных происшествий; увеличить ресурс автомобильной техники; уменьшить удельный расход топлива; повысить экологические качества выпускаемых в России автомобилей; снизить экологическую нагрузку на окружающую среду в результате воздействия автомобильной техники; снизить материалоемкость автотранспортных

средств; увеличить обеспеченность населения легковыми автомобилями в 1,7 раза.

Реализация мер по формированию и развитию внешнеторговой деятельности организаций автомобильной промышленности позволит создать интегрированную в мировое автомобилестроение конкурентоспособную отрасль, обеспечить удовлетворение растущего платежеспособного спроса на автомобильную технику, повысить экспортный потенциал отечественного машиностроения, оказать позитивное влияние на рост налоговых поступлений в консолидированный бюджет и отчислений во внебюджетные фонды.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Виноградова Е., Романова Т. За \$10000 не уедешь // Ведомости. 2011. 16 февраля.
2. Непомнящий А. Иномарки уезжают от Lada // Ведомости. 2011. 21 января.
3. Резер С., Прокофьева Т., Гончаренко С. Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. М.: ВНИТИ РАН, 2010. 321 с.
4. Тимошина И., Колесников И., Мартиросян Э. Развитие международного бизнеса. М.: Дело АХН, 2010. 152 с.
5. Федеральный Закон Российской Федерации «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» № 164-ФЗ от 8 декабря 2003 [Электронный ресурс]. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LA W;n=58315> (дата обращения: 10.03.2011 г.).