

# ПРИКЛАДНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

## К ВОПРОСУ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА В СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ

С.В. Сергеев

Российский университет дружбы народов  
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

В статье анализируется современное состояние производства и рынка грузовых автомобилей в России, раскрываются главные направления и тенденции развития, определяемые в корпоративных стратегиях предприятий отрасли. Основное внимание уделяется интернационализации производства, обосновывается необходимость модификации стратегий во избежание трудноразрешимых проблем, которые могут возникнуть при повторении практики интернационализации производства легкового автомобилестроения, — организации промышленных сборок многочисленными иностранными компаниями и в небольших объемах.

**Ключевые слова:** грузовое автомобилестроение, локализация производства автокомпонентов, интернационализация деятельности, сценарии стратегии развития отрасли.

В современном мире грузовой автомобильный транспорт стал ключевым звеном транспортного комплекса. Вследствие выигрышного сочетания экономической эффективности с адаптивностью грузовые автомобильные перевозки становятся практически самыми востребованными. Во многих случаях они не могут быть заменены ни одним другим видом транспорта, поскольку они обладают такими преимуществами, как скорость, гибкость, мобильность и надежность. По имеющимся оценкам, примерно 80% грузов в мире перевозится грузовиками [1].

В России на долю автомобильного транспорта приходится около 75% от общего объема перевозок грузов. По объемам перевозок грузов автомобильный транспорт превосходит железнодорожный магистральный транспорт почти в 6 раз [2]. Тем не менее грузовое автомобилестроение изучено в гораздо меньшей степени, чем легковое. В отечественной и мировой научной литературе рассматриваются чаще лишь отдельные аспекты производства или рынка грузовых автомобилей, хотя без комплексных исследований проблем их производства и реализации невозможно выявление тенденций и перспектив развития отрасли, особенно в периоды экономической нестабильности и сохраняющейся угрозы мирового эко-

номического кризиса. Необходим анализ положительных аспектов опыта отечественного и мирового автомобилестроения адаптации предприятий к изменениям параметров внешней среды с целью выживания в условиях кризиса и повышения конкурентоспособности, обеспечения роста и развития их производства.

В условиях острой конкурентной борьбы характерной тенденцией современного периода является консолидация предприятий мирового автомобилестроения, ведущая к уменьшению количества независимых участников рынка грузовых автомобилей. Наряду с многочисленными слияниями и поглощениями производители создают развитую сеть финансовых, технических и торговых союзов [3. С. 90—96].

**Современное состояние российского грузового автомобилестроения.** Предприятия российского автопрома в настоящее время представлены во всех сегментах грузового автомобилестроения: в производстве как легких коммерческих автомобилей, грузовых автомобилей и автобусов, прицепа, специального и военной автомобильной техники, так и автомобильных компонентов и материалов, а также в научно-исследовательских и проектно-конструкторских разработках. Вместе с тем следует отметить, что предприятия отрасли неконкурентоспособны даже на внутреннем рынке. Наличие значительных продаж иностранных образцов техники на внутреннем рынке объясняется главным образом нынешним явно устаревшим техническим уровнем выпускаемой продукции, поскольку импортные грузовики характеризуются более высокими функциональными характеристиками, а также эргономикой и ремонтпригодностью.

В 2010 г. прямым импортерам иностранных новых и подержанных грузовых автомобилей принадлежала почти  $\frac{1}{4}$  часть российского рынка. Это отрицательно сказывается на объемах продаж отечественных автопроизводителей и возможностях финансирования модернизации их производства. Вследствие системного дефицита воспроизводственных и инвестиционных ресурсов технический уровень вновь разрабатываемых в последние годы образцов российской автомобильной техники соответствует международным требованиям с отставанием по времени их применения, в основном, на 4—7 лет, а выпускаемая большинством предприятий продукция отстает по техническому уровню уже на 15—20 лет [4].

В настоящее время на российском рынке грузовых автомобилей присутствуют фактически только два крупных отечественных игрока: ОАО «КамАЗ», обладающий практически монопольным положением на рынке грузовиков в сегменте от 14 до 40 т, и группа «ГАЗ» — в сегменте малых коммерческих автомобилей и грузовиков полной массой до 3 т, включающая ОАО «Автомобильный завод „УРАЛ“» — с его полноприводной техникой для экстремальных условий эксплуатации. Остальные участники рынка — российские сборочные предприятия и иностранные производители — на сегодняшний день не оказывают существенного влияния на отраслевые бизнес-процессы и на объемы продаж.

Создавшаяся ситуация в ряде положений совпадает с опасениями, изложенными в письмах-обращениях бывших руководителей Минавтопрома СССР и ряда Заслуженных машиностроителей РФ к Президенту РФ и Председателю Правитель-

ства РФ от 12 августа 2005 г. и от 24 апреля 2010 г. [5]. В обращениях к первым руководителям государства высказывалась тревога за судьбу отрасли автомобилестроения, которая «приближается к точке невозврата, после которой невозможно уже будет говорить о возрождении, о завоевании новых рубежей, о важнейшей составляющей экономической, технической независимости России» [5].

Основные идеи этих обращений остаются актуальными до настоящего времени, особенно с точки зрения недопущения повторения ошибок, допущенных в интернационализации производства в легковом автомобилестроении, применительно к грузовому сегменту отечественного автопрома.

**Негативный опыт интернационализации производства в легковом автомобилестроении.** В письме-обращении 2005 г. отмечалось, что реализация принятой Минпромторгом политики приводит отечественное автомобилестроение к деградации, поскольку ожидаемый приток иностранного капитала в автопром России не состоялся, а экспансия инофирм на внутреннем рынке в ближайшем будущем только усилит сокращение объемов производства на отечественных предприятиях. Указывалось на свертывание отечественных НИОКР, что лишает перспективы модернизации отрасли, а также на постепенное угасание отечественной автокомпонентной промышленности.

В письме-обращении 2010 г. подвергалось критике постановление № 166 от 29.03.2005 г. Оно определялось как «одна из крупных ошибок, повлекшая за собой крайне отрицательные последствия», поскольку позволяло промышленную сборку легковых автомобилей иностранными фирмами в недостаточно больших объемах и на исключительно льготных условиях — с годовым производством от 25 тысяч машин, с предполагаемой локализацией 30—50% за 5—7 лет и пошлинах на ввоз компонентов от 0 до 3%. В результате внутренний рынок легковых автомобилей практически безвозмездно был отдан на откуп 16 зарубежным компаниям, создавшим небольшие предприятия с минимальными капитальными вложениями и с добавленной стоимостью, не превышающей 10—15%.

Следует отметить, что локализация иностранными компаниями даже в согласованных объемах не осуществляется: ввиду малого объема требуемых по законодательству минимальных производственных мощностей в каждой из них при практически нулевых ввозных таможенных пошлинах на сложные комплектующие изделия организация современных производств автокомпонентов в России экономически нецелесообразна, поскольку в таких масштабах оно не сможет конкурировать с мощными транснациональными автомобильными концернами.

По мнению авторов письма-обращения, организовавшие сборочные процессы в России иностранные компании, воспользовавшись предоставленными им предпочтительными условиями, «выдавливают с внутреннего рынка отечественную технику... а основная часть средств, получаемых с автомобильного рынка РФ, уходит за рубеж на усиление конкурирующего с нами потенциала» [5].

Наряду с ослаблением рыночных позиций отечественных легковых автомобилей отмечается закономерно возникающая сложнейшая социальная проблема — безработица. Принятый сценарий интернационализации в стратегии развития от-

расли легкового автомобилестроения уже привел к потере сотен тысяч рабочих мест. По экспертным оценкам, реализация иномарок на внутреннем рынке России только за 2008 г. лишила страну более 600 тысяч рабочих мест. В условиях членства России в ВТО эти проблемы только обострятся.

Очевидно, что распространение подобной практики интернационализации производства путем организации промышленных сборок в грузовом автомобилестроении многочисленными иностранными компаниями и в небольших объемах также создаст трудноразрешимые проблемы занятости и будет явно противоречить коренным интересам развития отрасли и отечественной инновационной экономики в целом. В случае распространения массовой безработицы на сектор грузового автомобилестроения могут быть непоправимые последствия. Недопустимой представляется ориентация лишь на инвестиции в сборочные производства, без развития российской промышленности автокомпонентов, собственного инжиниринга и базы НИОКР. Предоставление рынка иностранным производителям сделает невостребованной деятельность российских компаний по созданию новой техники, современных технологий и развитию сферы инноваций. Более того, усиливающееся давление со стороны международных партнеров в условиях членства России в ВТО в части открытости рынка приведет к тому, что большинство иностранных предприятий, производящих небольшое количество продукции, закроется и переключится на прямой импорт.

**Интернационализация в вариантах стратегии развития отрасли.** Поскольку речь идет о такой стратегически важной отрасли, как грузовое автомобилестроение, имеющей огромное народно-хозяйственное и оборонное значение, способной оказать мультипликативный эффект на развитие народного хозяйства в целом, необходимо добиваться сотрудничества лишь с 2—3 крупнейшими мировыми производителями, принимающими условия организации производства грузовых автомобилей и автокомпонентов на территории России по китайской формуле «технологии в обмен на рынок».

В принятой в 2010 г. Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года исходя из представленных четырех вариантов развития автомобильного рынка изложены четыре целевых сценария развития («инерционный», «умеренно инновационный», «инновационно-активный» и «инновационно-пассивный») для четырех ключевых сегментов отрасли российского автомобилестроения: легковых автомобилей; легких коммерческих автомобилей; грузовых автомобилей и автобусов, а также для сегмента производителей автокомпонентов. В каждом из этих сегментов предусматривается различная степень интернационализации деятельности отечественных автопроизводителей, в том числе путем создания совместных предприятий с иностранными партнерами, располагающими современными технологиями производства и оборудованием.

Для грузового автомобилестроения на территории Российской Федерации предпочтительным называется сценарий «инновационно-активный» (именуемый как «крупный экспортер»), в котором ставится цель достижения российской ав-

томобильной индустрией уровня глобальной конкурентоспособности путем ее реструктуризации, обширных инвестиций в модернизацию предприятий и в НИОКР, при умеренном ужесточении заградительных мер для импорта автомобилей. Этот сценарий наиболее полно соответствует государственным целям развития отрасли автомобилестроения. Однако анализ первых лет осуществления стратегии показывает, что уровень его реалистичности очень невысок, поскольку требует значительных инвестиций.

Несколько более высокий уровень реалистичности сценария «партнерство», при котором ключевыми элементами реструктуризации являются привлечение иностранных инвестиций и организация многочисленных совместных предприятий, развитие государственно-частного партнерства в НИОКР с целью удовлетворения спроса на внутреннем рынке. Данный сценарий должен обеспечить значительное понижение доли прямого импорта, при сохранении и даже росте доли экспорта автомобилей. Однако практика показала, что иностранные партнеры не торопятся поставлять самые передовые технологии, без использования которых будет затруднен выход на внешний рынок продукции российских и совместных предприятий.

Развитие отрасли по другим сценариям является либо невозможным в условиях членства России в ВТО, либо крайне нежелательным для участников отечественного автомобильного рынка. Так, после присоединения России к ВТО и при современной бюджетной политике совсем не реальным стал сценарий «инновационно-пассивный», (условно именуемый «закрытый рынок»), который предполагал защиту внутреннего рынка от импорта и значительное участие государства в развитии отрасли.

Наименее соответствует интересам участников автомобильного рынка России сценарий «инерционный», (условно именуемый «текущий вектор»), предполагающий сохранение текущих тенденций на отечественном автомобильном рынке без каких-либо существенных изменений. Этот сценарий неизбежно приведет к дальнейшему повышению доли импорта автомобилей с последующей деградацией российского производства.

В рамках наиболее предпочтительного «инновационно-активного» сценария для грузового сегмента автомобилестроения предполагается наличие двух крупных российских производителей (одного независимого и одного с иностранным партнером) и 2—3 небольших локализованных зарубежных производителя. Отмечается, что данный сценарий в значительной мере может реализоваться за счет прямых иностранных инвестиций [6. С. 60].

**Перспективы интернационализации производства грузовых автомобилей.** В стратегии ставится задача создания условий для формирования между российскими и иностранными производителями глубоких партнерств [6. С. 72]. Однако иностранные производители не стремятся реализовывать прогрессивные технологии на российских предприятиях, без чего их продукция не может быть конкурентоспособна на внешних рынках.

Реализация этого сценария также затруднена, поскольку он предусматривает сохранение действующих ставок импортных пошлин. Кроме того, стремление к полному обеспечению рынка грузовых автомобилей всех типов за счет внут-

ренного производства даже в такой крупной стране, как Россия, в современных условиях представляется экономически неоправданным. Поскольку разработка и организация производства на территории России всех типов грузовиков нереальна и нецелесообразна, цель импортозамещения отходит на второй план, а приоритетным направлением представляется развитие координации и кооперации специализированных производств, прежде всего в рамках Союзного государства (КАМАЗ и МАЗ), Таможенного союза и стран БРИКС. Создание ими интегрированных структур в сфере грузовых автомобилей будет способствовать повышению экономической эффективности предприятий отрасли прежде всего за счет расширения сбытовой сети, оптимизации использования производственных мощностей, а также унификации модельного ряда и используемых автокомпонентов.

По имеющимся экспертным оценкам, увеличение производственной мощности предприятий с иностранным участием на территории России может привести к 2020 г. к сокращению импорта грузовых автомобилей до 40 тыс. машин в год. Сокращение импорта должно произойти, главным образом, за счет автомобилей с полной массой до 9 тонн. По другим категориям грузовых автомобилей до 2020 г. объемы импорта в Россию существенно не изменятся [8].

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] URL: <http://www.autostat.ru/iss3.asp?n=179>.
- [2] URL: <http://transbez.com/>
- [3] *Конахина Н.* Тенденции в автомобильной промышленности // *Экономист*. — 2007. — № 8. — С. 90—96.
- [4] URL: <http://www.minpromgovru/ministry/program>.
- [5] URL: <http://www.7verst.ru/article.aspx?n=3198>.
- [6] Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года. URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>.
- [7] *Гонтарь М.М., Коровкин И.А., Порошин А.С.* Состояние и перспективы рынка и производства грузовых автомобилей в России на период до 2015 года // *Автомобильная промышленность*. — 2007. — № 5. — С. 3—10.
- [8] Будущее рынка грузовых автомобилей. URL: [http://www.skladportal.ru/index.php?option=com\\_content&task=view&id=32&Itemid=32&exnsid=1112](http://www.skladportal.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=32&Itemid=32&exnsid=1112)

#### LITERATURA

- [1] URL: <http://www.autostat.ru/iss3.asp?n=179>.
- [2] URL: <http://transbez.com/>
- [3] *Konakhina N.* Tendentsii v avtomobilnoy promyshlennosti // *Economist*. — 2007. — № 8. — S. 90—96.
- [4] URL: <http://www.minprom.gov.ru/ministry/program>.
- [5] URL: <http://www.7verst.ru/article.aspx?n=3198>.
- [6] *Strategiya razvitiya avtomobilnoy promyshlennosti Rossiyskoy Federatsii na period do 2020 goda.* URL: <http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10>.
- [7] *Gontar M.M., Korovkin I.A., Poroshin A.S.* Sostoyanie i perspektivy rynka i proizvodstva gruzovykh avtomobiley v Rossii na period do 2015 goda // *Avtomobilnaya promyshlennost*. — 2007. — № 5. — S. 3—10.
- [8] *Buduschee rynka gruzovykh avtomobiley.* URL: [http://www.skladportal.ru/index.php?option=com\\_content&task=view&id=32&Itemid=32&exnsid=1112](http://www.skladportal.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=32&Itemid=32&exnsid=1112)

## **TO THE ISSUE OF THE INTERNATIONALIZATION OF PRODUCTION IN THE STRATEGY OF DEVELOPMENT OF THE TRUCK INDUSTRY IN RUSSIA**

**S.V. Sergueev**

People's friendship university of Russia  
*Miklukho-Maklay str., 6, Moscow, Russia, 117198*

The article examines the current state of production and market of trucks in Russia, outlines main directions and tendencies of development defined in the corporate strategies of the enterprises of branch. Focuses on the internationalization of production, necessity of modification of strategies to avoid hard-to-solve problems which may arise in case of the repetition of the practice of internationalization of manufacture of passenger cars manufacturing — industrial organization assemblies of numerous foreign companies and in small quantities.

**Key words:** truck, localization of production of automotive components, the internationalization of activities, scenario development strategy of the industry.