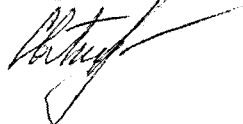


На правах рукописи



Писарева Светлана Сергеевна

**ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕПОЧЕК СТОИМОСТИ В
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ СТРАН
ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ:
ОПЫТ ДЛЯ РОССИИ**

Специальность 08.00.14 – Мировая экономика

АВТОРЕФЕРАТ

на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

30 НОЯ 2016

Москва – 2016



006660826

Диссертация выполнена на кафедре международных экономических отношений экономического факультета Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов» Министерства образования и науки Российской Федерации

Научный руководитель:

Волгина Наталья Анатольевна
Доктор экономических наук,
профессор кафедры международных
экономических отношений
ФГАОУ ВО «РУДН»

Официальные оппоненты:

Авдашева Светлана Борисовна
Доктор экономических наук, профессор
ФГАОУ ВО «Национальный
исследовательский университет «Высшая
школа экономики»

Кондратьев Владимир Борисович
Доктор экономических наук, профессор
ФГБНУ Национальный исследовательский
институт мировой экономики и
международных отношений имени Е.М.
Примакова.

Ведущая организация:

Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего
образования «Московский государственный
университет имени М.В.Ломоносова»
(экономический факультет)


Защита диссертации состоится «22» декабря 2016 г. в 14:00 на заседании диссертационного совета Д.212.203.15 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» (РУДН) по адресу: 117198, ул. Миклухо-Маклая, д.6, зал №1.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке Российского университета дружбы народов по адресу: 117198, ул. Миклухо-Маклая, д.6.

Объявление о защите и текст автореферата размещены на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки РФ (www.vak.ed.gov.ru).

Автореферат разослан «18» ноября 2016 года.

Ученый секретарь диссертационного совета
доктор экономических наук, доцент



Андропова И.В.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОЙ РАБОТЫ

Актуальность темы. За последние десятилетия произошли значительные структурные сдвиги в мировой экономике. Стремительное распространение средств связи, Интернета, всеобщая компьютеризация, развитие транспортных услуг и многие другие факторы привели к резкому росту международной торговли и расширению все более фрагментированных производственных систем по всему миру. Факт столь быстрого роста международной торговли, а особенно торговли промежуточными товарами (полуфабрикатами), стал вызывать немалый интерес у экономистов.

В последние годы международные организации и научно-исследовательские институты уделяют все большее внимание проблеме глобальных цепочек стоимости. В особенности – получению выгод странами от интеграции в данные цепочки, выбора правильной политики с целью постепенного «продвижения» вверх по звеньям цепи к поставкам продукции и услуг с высокой добавленной стоимостью, а также проблеме правильного измерения международной торговли для понимания реальной ситуации о соотношении экономических сил в мире. В то же время в России данному вопросу не уделяется достаточного внимания, что приводит к отсутствию единой политики по постепенному выходу страны на мировой рынок в качестве поставщика высокотехнологичных товаров с высокой добавленной стоимостью, что особенно актуально в период понижительных тенденций на мировых рынках минерального сырья. В сложившейся геополитической ситуации, когда страны мира в любое время могут перекрыть поставки продукции в Россию, устанавливая санкции, вопрос необходимости интеграции нашего государства и закрепления в глобальных цепочках стоимости в звеньях с высокой добавленной стоимостью встает все более остро.

Страны мира используют различные методы по внедрению в глобальные цепочки стоимости, и не всем удается повысить свое положение в цепи, зачастую они просто встраиваются в цепочки под управлением со стороны транснациональных корпораций (ТНК). Правительства некоторых стран разрабатывают стратегии с последовательностью действий, определяющие способы интеграции, чтобы максимизировать выгоды от вступления. Страны Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) после распада социалистического блока смогли успешно войти в глобальные цепочки стоимости по ряду отраслей, одной из показательных стало автомобилестроение. Менее чем за двадцать лет производство автомобилей в регионе выросло в несколько раз, доля ЦВЕ в мировом и европейском производстве постоянно увеличивалась за счет экспортноориентированного характера отрасли, повысилась позиция стран в глобальной цепочке создания стоимости. Ввиду успешного развития автомобильной промышленности и важности данной отрасли в экономике региона, опыт стран ЦВЕ и возможности его применения представляют особый интерес для России.

Степень научной разработанности проблемы. Теоретической базой исследования цепочек создания стоимости послужили труды иностранных (Г.

Джерреффи, Т. Хопкинс, И. Валлерстайн, М. Портер, М. Корженевич, Р. Финстра С. Хэнсон, В. Кохлер, О. Каттанео, К. Стартиз, Д. Хамрей, Р. Каплински Т.Стерджен, Р. Болдуин. Д. Дедрик) и российских (Н.А. Волгина, С.Б. Авдашева И.А. Буданова, В.В. Голикова, А.А. Яковлева, Т.В. Андреева, Ж.А. Ермакова, В.Н. Зуев, Е.А., В.Б. Кондратьев, Островская, М.С. Дунаева, А.Н. Пономаренко, К.Ю Мурадова, Ю.М. Зверев, А. А. Быков) ученых и экономистов. Особенность глобальных цепочек стоимости в автомобильной промышленности посвящен работы О. Мемедовик, Д. Хамфри, Й. Биесброек, С. Шмид, Ф. Гроше и П. Дикена Детально анализ формирования цепочек стоимости в автомобильно промышленности региона Центральной и Восточной Европы был рассмотрены учеными П. Павлиником, П. Хансом, Б. Малбергом, М. Моллингом, С. Радосевином и А. Розенком. Российская литература широко представлен исследованиями состояния автомобильной промышленности в работах В.Б. Кондратьева, С. Афанасьева, А.М. Бутова, Д.Ю. Бутова, в разрезе анализ автомобильных цепочек стоимости можно отметить статьи и монографии Н.А. Волгиной.

Цель диссертационного исследования состоит в выявлении особенносте формирования цепочек создания стоимости в автомобильной промышленност стран Центральной и Восточной Европы и специфики интеграции региона в глобальные цепочки в целях определения возможностей использования данного опыта в России.

В соответствии с этой целью были поставлены следующие взаимосвязанны задачи:

1. Проследить трансформацию понятия цепочки создания стоимости уточнить определение; провести классификацию цепочек по различным признакам, а именно по масштабу и территориальному охвату, структуре управления и способам измерения добавленной стоимости;
2. На основе анализа сдвигов в размещении и управлении глобальными цепочками стоимости на уровне отраслей и регионов мира посткризисный период сформулировать особенности и современные тренды развития глобальных цепочек стоимости в автомобилестроении;
3. Выявить особенности и этапы формирования цепочек создания стоимости в автомобилестроении стран Центральной и Восточной Европы, а также проследить влияние этого процесса на социально-экономическое развитие региона;
4. Раскрыть текущее состояние, основные проблемы и характерные черты развития автомобилестроения в России с точки зрения формирования в стране звеньев цепочки стоимости;
5. Разработать практические рекомендации по выбору наиболее эффективных способов формирования цепочек стоимости в автомобилестроении России и ее участию в глобальных цепочках в качестве поставщика инновационной и высокотехнологичной продукции.

Объектом исследования является формирование глобальных цепочек создания стоимости в автомобилестроении.

Предметом исследования – особенности формирования цепочек создания

стоимости в автомобилестроении стран ЦВЕ, возможности применения данного опыта в России.

Теоретическая и методологическая основа исследования

В ходе диссертационного исследования использовался системно-структурный анализ цепочек создания стоимости в автомобилестроении на основе диалектических принципов, в частности, закономерности развития и всеобщих взаимосвязей в мировой экономике. В работе широко применялись методы системного, логического, сравнительного, графического и табличного анализов, научного обобщения, описательной статистики, индукции и дедукции.

Теоретическую базу исследования составили концепции и гипотезы, представленные классическими трудами по экономической теории; теории абсолютных и сравнительных преимуществ; неоклассические и альтернативные теории международной торговли; монографии и труды зарубежных и отечественных ученых.

Область исследования соответствует следующим пунктам паспорта ВАК для специальности 08.00.14 – Мировая экономика:

П. 7 Международная экономическая взаимозависимость. Обеспечение устойчивого развития национальной и мировой экономики. Стратегии национального экономического развития; **п. 23** Место и роль транснациональных корпораций в современной мировой экономике, их взаимодействие с национальными хозяйствами стран базирования и стран пребывания зарубежных филиалов; **п. 28** Пути и формы интеграции России в систему мирохозяйственных связей. Особенности внешнеэкономической деятельности на уровне предприятий, отраслей и регионов; **п. 29** Участие России в международном разделении труда. Формирование и перспективы развития экспортного потенциала и импортных потребностей российской экономики. Возможности улучшения международной производственной специализации России.

Информационно-статистическую базу исследования составили статистические базы данных международных организаций, таких как ЮНКТАД, Всемирный Банк, ОЭСР, ВТО, Международной организации автопроизводителей (OICA); национальных статистических органов ЕС, а также Чехии, Словакии, России, Польши и других стран; аналитических и инвестиционных агентств (АВТОСТАТ, АСМ-холдинг, CzechInvest, SARIO); отчеты консалтинговых агентств, в том числе PWC, KPMG, Y&E; нормативно-правовые акты; стратегии и политики развития автомобильной промышленности государств; научные публикации и статьи; официальные сайты автомобильных компаний.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что автором в результате комплексного исследования современных тенденций развития глобальных цепочек стоимости, в частности детального анализа формирования цепочек создания стоимости в автомобилестроении стран Центральной и Восточной Европы, выявлены ключевые факторы, способствующие включению предприятий в производственные цепи, на основе которых даны практические рекомендации России по дальнейшему развитию ее автомобильной промышленности.

Наиболее существенные положения исследования, выносимые на защиту,

закключаются в следующем:

1. Прослежена трансформация понятия от товарной цепочки до глобальной цепочки создания стоимости, в результате чего уточнено понятие «глобальная цепочка создания стоимости», под которым автор понимает совокупность этапов создания продукта или услуги от идеи до доставки конечным потребителям и дальнейшей утилизации компаниями, как являющимися частью организационной структуры ТНК, так и независимыми компаниями находящимися за пределами этой организационной структуры, но в своей производственной деятельности подчиняющимися глобальной стратегии ТНК фактически управляемыми ими.

2. Выявлены изменения, произошедшие в автомобильной цепочке создания стоимости за последние десятилетия, а именно: перестроены взаимодействия OEM-предприятий (Original Equipment Manufacturer – производители оригинального оборудования) с поставщиками всех уровней, за счет чего открываются благоприятные возможности выхода малых и средних предприятий на глобальный автомобильный рынок; смещение управления цепочкой от производителя к потребителю под влиянием таких факторов, как платформенная и модульная стратегии; сохранение ведущей роли мировых автоконцернов, формирующих и управляющих цепочками стоимости автомобилестроения по всему миру; возрастание роли развивающихся стран например, стран Центральной и Восточной Европы, Юго-Восточной Азии, частности Китая, в распределении производственных мощностей.

3. Предложена этапизация процесса включения стран ЦВЕ в глобальные автомобильные цепочки стоимости. Условно процесс включения стран ЦВЕ в глобальные автомобильные цепочки стоимости можно разделить на следующие этапы, каждый из которых имел свои предпосылки, особенности и моменты для перехода на следующий этап развития: 1) привлечение иностранных ТНК; 2) реализация национальных стратегий развития автомобильной отрасли; 3) переход к специализации на технологических и организационных инновациях.

4. Выявлены особенности развития автомобильной промышленности стран Центральной и Восточной Европы, которые сводятся к следующему: автомобилестроение стран ЦВЕ стало элементом глобальных цепочек стоимости только в постсоветский период, в основном за счет притока прямых иностранных инвестиций; определяющую роль в управлении автомобильной отраслью во все большей мере стали играть иностранные ТНК; увеличилась доля японских и южнокорейских автомобильных предприятий в странах Центральной и Восточной Европы за счет снижения доли европейских компаний; автомобилестроение ЦВЕ всегда носило экспортноориентированный характер.

5. Выделены ключевые черты и проблемы развития автомобилестроения в современной России с точки зрения формирования отдельных звеньев цепочки стоимости, при этом подчеркнута: основы заложены еще в советский период, когда цепочка создания стоимости не носила регионального или глобального характера и действовала только на национальном уровне; частично сохраняется вертикальная интеграция основного производителя с поставщиками, выстроенная еще в советский период; последние 20 лет отрасль развивается за счет притока

иностранный капитал в строительство новых сборочных заводов, создающих наименьшую добавленную стоимость во всей цепочке производства автомобиля; увеличивается доля иностранных компаний в автомобилестроении России.

6. Предложены рекомендации России по развитию автомобильной промышленности и повышению своей позиции в глобальных цепочках стоимости на основе опыта стран ЦВЕ, Китая и Южной Кореи, основные из которых сводятся к следующему:

- создать единый орган, ответственный за реализацию стратегии и развитие автомобилестроения;
- законодательно закрепить автомобильные кластеры, на территории которых будут созданы все необходимые условия и организована поддержка для развития национальных предприятий с целью их закрепления в региональных и глобальных цепочках стоимости;
- уделить особое внимание подготовке, развитию и повышению квалификации профессиональных кадров технических и других специальностей, востребованных в отрасли;
- инвестировать в открытие новых и поддержку существующих научных центров, в том числе на базе автомобильных предприятий и их поставщиков с целью развития инновационных технологий.

Практическая значимость работы состоит в возможности использования обозначенных в работе рекомендаций и других результатов исследования министерствами Российской Федерации для формирования дальнейшей стратегии развития автомобильной промышленности страны с учетом сложившейся геополитической обстановки, а также при разработке мер по поддержке отрасли.

Материалы диссертационного исследования могут быть использованы при разработке учебно-методических материалов и применены в учебном процессе при преподавании таких дисциплин, как «Международные экономические отношения», «Международная торговля» и других предметов в рамках специальности «Мировая экономика».

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные теоретические и практические положения диссертационной работы докладывались и обсуждались на международных и всероссийских конференциях и семинарах, таких как: XVI научная конференция молодых ученых экономического факультета «Актуальные проблемы глобальной экономики», 23 апреля 2014 г. (Москва); международная научно-практическая конференция «Россия: государство и общество в новой реальности», 22 мая 2015 г. (Москва); международная интерактивная, научно-практическая он-лайн видеоконференция российских и зарубежных университетов и РЭУ им. Г.В. Плеханова при участии представителей государственных и муниципальных органов власти «Актуальные проблемы реализации государственной промышленной политики в России и за рубежом», 26 мая 2015 г. (Москва); II международно-практическая конференция «Инновационные процессы в условиях глобализации мировой экономики: проблемы, тенденции, перспективы», 25 марта 2016 г. (Прага, Чешская Республика); 18 научная конференция молодых ученых «Актуальные проблемы глобальной экономики», 18 апреля 2016 г. (Москва); Международная

конференция «Актуальные проблемы глобальных исследований», 24-26 мая 2016 г. (Москва, МГУ). Автор награжден дипломом 1 степени в конкурсе за лучшую научную публикацию в рамках II международно-практической конференции «Инновационные процессы в условиях глобализации мировой экономики: проблемы, тенденции, перспективы».

Публикации. По теме исследования опубликовано 8 работ общим объемом 4,66 п.л., из них 3 статьи в журналах, определенных ВАК Минобрнауки России.

Структура и объем работы обусловлены целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих 9 подразделов, заключения, списка литературы и приложений. Работа содержит 18 рисунков, 24 таблицы и 22 приложения. Библиографический список содержит 178 наименований, из которых 89 на английском языке. Общий объем работы составляет 202 страницы, основной текст изложен в 159 страницах.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СОЗДАНИЯ ЦЕПОЧЕК ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

- 1.1. Трансформация понятия цепочки создания стоимости
- 1.2. Сдвиги в глобальных цепочках стоимости под влиянием кризиса 2008-2009 гг.
- 1.3. Особенности глобальных цепочек стоимости в автомобильной промышленности

ГЛАВА 2. ОПЫТ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В ФОРМИРОВАНИИ И РЕАЛИЗАЦИИ ЦЕПОЧЕК СОЗДАНИЯ СТОИМОСТИ В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ

- 2.1. Особенности автомобилестроения в экономике стран Центральной и Восточной Европы
- 2.2. Стратегии выхода зарубежных автопроизводителей на рынки стран ЦВЕ
- 2.3. Особенности формирования цепочек стоимости в автомобильной промышленности стран ЦВЕ (на примере Чехии и Словакии)

ГЛАВА 3. ВОЗМОЖНОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОПЫТА СТРАН ЦВЕ В ФОРМИРОВАНИИ ЦЕПОЧЕК СТОИМОСТИ В АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ РОССИИ

- 3.1. Характерные черты развития автомобилестроения России
- 3.2. Иностранные инвестиции и возможности формирования цепочек стоимости в автомобилестроении России
- 3.3. Возможности применения опыта стран ЦВЕ и других стран мира в построении цепочек стоимости в автомобилестроении России

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

ПРИЛОЖЕНИЯ

В диссертации исследуются шесть основных групп проблем.

Первая группа проблем связана с рассмотрением теоретического блока цепочки создания добавленной стоимости и ее изменением в условиях усложняющейся глобализации.

В современных условиях развития глобализационных процессов важнейшим механизмом развития национальной экономики являются ТНК, которые

составляют скелет мировой экономики, контролируют рынки и являются эффективным механизмом продвижения интересов страны базирования в принимающих странах. Новейшей тенденцией развития ТНК является создание ими глобальных цепочек стоимости (ГЦС). В диссертационном исследовании мы проследили эволюцию развития этого процесса и самого определения глобальных цепочек стоимости, начиная от товарной цепочки, заканчивая глобальной цепочкой создания стоимости.

Обобщив имеющийся мировой опыт, мы можем привести следующее определение: Глобальная цепочка создания стоимости – это совокупность этапов создания продукта или услуги от идеи до доставки конечным потребителям и дальнейшей утилизации компаниями, как являющимися частью организационной структуры ТНК, так и независимыми компаниями, находящимися за пределами этой организационной структуры, но в своей производственной деятельности подчиняющимися глобальной стратегии ТНК и фактически управляемыми ими.

Особенность авторского определения заключается в уточнении ключевой роли ТНК в формировании и развитии цепочек создания стоимости в различных отраслях мировой экономики, включая сферу услуг, а также в постепенном включении независимых предприятий в рамках этих процессов в сферу ответственности ТНК.

В зависимости от разных параметров, цепочки можно классифицировать по следующим признакам: 1) масштабу и территориальному охвату (локальные, местные, международные, региональные и глобальные); 2) структуре управления цепями и системам отношений между фирмами, определяющими, каким образом финансовые, материальные и человеческие ресурсы будут распределяться по цепочке (конкурентные отношения, сетевой тип и иерархические отношения); 3) по способу измерения добавленной стоимости (развертывание создания стоимости конкретного товара, оценка международной торговли товарами промежуточного спроса, таблицы «затраты-выпуск» (Input-Output Tables) – инструмент, позволяющий рассчитывать долю стран в созданной добавленной стоимости в рамках участия в производственной цепочке).

Автомобилестроение является сложившейся отраслью с отработанными механизмами управления цепочкой поставок, что определило **вторую группу проблем, рассматриваемых в диссертационном исследовании, связанную с анализом современных тенденций в развитии ГЦС в автомобилестроении.**

За последние десятилетия произошел ряд изменений в автомобильных цепочках стоимости. Организацию управления цепочкой можно разбить на два уровня: первый, верхний, отвечает за дизайн (проектирование), брендинг¹ и окончательную сборку, на втором уровне осуществляется взаимодействие поставщиков первого уровня с большой сетью поставщиков и субподрядчиков более низкого уровня.² Благодаря использованию автоконцернами Глобальной

¹Брендинг (branding) – это собственно процесс создания и развития бренда, основной способ дифференциации продуктов, инструмент продвижения товаров на рынок и создания долгосрочной связи с потребителями на основе актуальных для потребителей ценностей, заложенных в бренд. Источник: Незайкин А. Брендинг: понятие, цель, процесс [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: http://www.nazaykin.ru/br_branding.htm

² Mapping Global Value Chains // Working Party of the Trade Committee. – OECD. – 2012. – 45 p.

платформенной стратегии (Global platform strategy), стало существенно сокращаться время разработки новых концептов транспортных средств, а также выросла доля слияний и поглощений на рынке поставщиков с целью максимизации выгод от создания того или иного модуля и следования технологическим инновациям. Стоит отметить усилившуюся роль малых и средних предприятий в глобальных автомобильных цепочках стоимости, которые смогли стать основными поставщиками второго или иногда первого уровня и за счет этого выйти на мировой рынок. Развитие информационно-компьютерных технологий, интернета, новых бизнес-моделей предоставило благоприятную возможность для выхода малых и средних фирм на международный рынок, породив новое понятие микро-транснациональных корпораций.¹

Произошли изменения и в географической локации автомобильной отрасли, в частности, новейшим трендом стало смещение производственных мощностей из развитых стран в развивающиеся, в первую очередь в Китай, а также в некоторые другие страны (Рисунок 1).

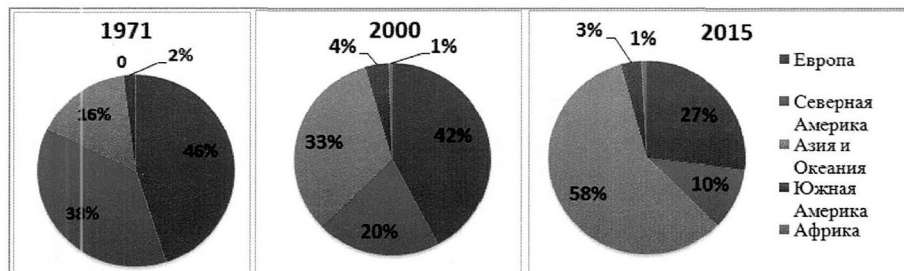


Рисунок 1. Производство легковых автомобилей в регионах мира 1971 г., 2000 г. и 2015 г.

Источник: Составлено автором: по оценочным данным Международной организации автопроизводителей [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>; Департамент транспорта США. Официальная статистика [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov/bts/files/publications/national_transportation_statistics/html_table_01_23.html_mfd

Производство легковых автомобилей с 1970-х гг. выросло более чем в 2,5 раза, достигнув в 2015 г. 68,5 млн штук, сконцентрировавшись в трех регионах – Европа, Азия и Северная Америка. При этом доля Северной Америки и Европы в мировом производстве пассажирских автомобилей снизилась больше чем в два раза. Произошло это на фоне резкого становления автоиндустрии в Азии, а именно в Китае, Южной Корее и Индии. Доля региона Азия и Океания более чем за сорок лет увеличилась с 16% до 58%. Южная Америка и Африка остаются регионами с наименьшей представленностью автомобильной промышленности.

Около 80% всей торговли в мире осуществляется ТНК; автомобильная промышленность – не исключение, а скорее, даже наиболее подверженная

¹Mattler A., Williams A. The Rise of the Micro-Multinational: How Freelancers and Technology-Savvy Start-Ups Are Driving Growth, Jobs and Innovation // Policy Brief. The Lisbon Council. – 2011. – 31 p.

управлению со стороны глобальных автоконцернов отрасль.¹ Подтверждением тому служит статистика продаж крупнейших брендов в мире, отраженная в таблице 1. По итогам 2015 г. наиболее продаваемыми автомобилями стали марки, производимые Volkswagen Group, более 11,2 млн шт., что равняется 12,5% мировых продаж. Далее следуют Toyota Motor – 10,8 млн, Hyundai-Kia Automotive Group – 8 млн, а также General Motors – 7,9 млн, Alliance Renault Nissan – 7,7 млн, Ford – 6,1 млн и Honda – 4,5 млн.

Таблица 1.

Продажи ключевых автомобильных концернов в мире, 2015 г.

Автомобильные ТНК	Volkswagen Group	Toyota Motor	Hyundai- Kia Automotive Group	General Motors	Alliance Renault Nissan	Ford	Honda
Производимые марки	Volkswagen, Audi, Suzuki, Skoda, Seat	Toyota, Subaru, Lexus, Daihatsu	Hyundai, Kia	Chevrolet, Opel, Buick, GMC, Isuzu	Nissan, Renault, Dacia, Lada	Ford	Honda
Объем продаж, млн шт.	11,2	10,8	8,0	7,9	7,7	6,1	4,5
Доля в мировых продажах, %	12,5%	12,1%	8,9%	8,9%	8,6%	6,8%	5,0%
ИТОГО: 62,7 %							

Источник: Статистика и рейтинг продаж автомобилей в мире в 2015 году [Электронный ресурс] / Портал Автостатистика. – 2016. – Режим доступа: http://serega.icnet.ru/CarSaleAuto_2015_World.html

В итоге около 63% мировых продаж автомобилей приходится на 7 автомобильных концернов.

Третья группа проблем, рассматриваемых в диссертации, связана с изучением текущего состояния и путей формирования автомобильной промышленности в странах Центральной и Восточной Европы, на основании которого определены этапы интеграции автомобилестроения региона в глобальные отраслевые цепочки стоимости.

За последние двадцать лет произошел существенный рост рынка автомобилестроения в странах Центральной и Восточной Европы. Еще в начале 2000-х гг. доля ЦВЕ в мировом производстве легковых автомобилей составляла всего 3,3%, а в европейском – 7,8%. К 2015 г. ситуация изменилась: доля в мировом и европейском производствах возросла до 5,4% и 20,1% соответственно.² За указанный период количество произведенных автомобилей увеличилось с 1,37 млн до 3,5 млн единиц в год.³

Страны Центральной и Восточной Европы стали интегрироваться в европейскую и мировую автомобильную промышленность после распада социалистического блока и перехода с плановой на рыночную экономику.

¹ Global Value Chains: Investment and Trade for Development. World Investment Report 2013// UNCTAD. – 2014. – P. 135.

² Международная организация автопроизводителей. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 15.01.2016)

³ Международная организация автопроизводителей. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 15.01.2016)

Произошло это вследствие возросшего интереса со стороны ТНК автомобильной отрасли, что повлекло за собой развитие инвестирования и торговли в регионе. Для понимания построения цепочек стоимости в автомобилестроении стран ЦВЕ и влияния отрасли на социально-экономическое развитие в работе более подробно были рассмотрены примеры Чехии и Словакии. Выбор данных стран обусловлен значительным ростом доли автомобильной промышленности в страновом ВВП. Согласно проведенному исследованию, процесс включения Чехии, Словакии (и в целом региона ЦВЕ) в глобальные автомобильные цепочки стоимости можно разделить на три основных этапа, которые представлены в таблице 2.

Таблица 2.

Этапы включения стран ЦВЕ в глобальные автомобильные цепочки стоимости

Этап	Название этапа	Предпосылки и предпринимаемые действия
I этап	Привлечение иностранных ТНК	<ul style="list-style-type: none"> • удачное географическое положение (в т.ч. граница с Германией) • наличие достаточно квалифицированного персонала технических специальностей • низкая стоимость труда • наличие дешевых производственных мощностей и развитой инфраструктуры
II этап	Реализация национальных стратегий развития автомобильной отрасли	<ul style="list-style-type: none"> • поддержка правительством развития автопрома, использование помощи структурных фондов ЕС • целенаправленная стратегия правительства на привлечение иностранных инвестиций в развитие отрасли • открытость экономики и вступление стран в ЕС • единый орган, отвечающий за развитие отрасли • внедрение принципов бережливого производства, сокращение затрат на всех этапах цепочки, оптимизация бизнес-процессов • возможности поставщиков автокомпонентов работать на несколько сборочных заводов, поставляя в разные страны • переход от импортной зависимости в покупке автомобилей к экспортоориентированной экономике
III этап	Переход к специализации на технологических и организационных инновациях	<ul style="list-style-type: none"> • открытие новых и поддержка существующих научных центров благодаря увеличению инвестиций в НИОКР • совершенствование профессиональных компетенций персонала • развитие рынка электрических автомобилей и сопутствующей инфраструктуры

Источник: составлено автором

Развитие автомобилестроения в странах ЦВЕ усилило роль отрасли в национальной экономике. Это подтверждают показатели доли автоиндустрии в ВВП. Так, в 2014 г. около 17% ВВП приходилось на автомобильное производство в Чехии, увеличившись с 2006 г. практически на 5%. Высоки показатели доли автоиндустрии в ВВП также у Словении и Словакии, которые составляют соответственно 12% и 13%, в Венгрии – около 11%.

Столь быстрый рост производства автомобилей произошел преимущественно за счет мощных притоков ПИИ со стороны ТНК – мировых лидеров автомобильной промышленности (Таблица 3), а именно: Volkswagen Group, Fiat Group, Hyundai-Kia Automotive Group, TPCA (Toyota Peugeot Citroen Automobile – совместное предприятие компаний PSA Peugeot Citroen и Toyota Motor Corporation). Перечисленные компании успешно закрепились на рынке

рассматриваемого региона. В целом за период с 1990-х гг. по 2012 г. сумма накопленных инвестиций в автомобильную промышленность ЦВЕ составила более 26,2 млрд евро, хотя еще в 2003 г. данная сумма была на уровне 10,7 млрд евро.¹ Наибольший объем инвестиций за это время был накоплен в Чехии (10,1 млрд евро), Польше (8 млрд евро), в Румынии, Венгрии и Словакии менее 3 млрд в каждой из стран, а в Словении около 266 млн евро.

Таблица 3.

Формы инвестиций зарубежных автопроизводителей при выходе на рынки стран ЦВЕ

Инвестор	Принимающая страна/компания	Тип/форма инвестиций	Стоимость	Год
Volkswagen Group	Млада-Болеслав, Чехия / SkodaAuto A.S.	СП, "браунфилд" (приобретение 31% Skoda)	416 млн долл.	1991
		СП, "браунфилд" (приобретение 39% Skoda)	520 млн долл.	1995
		СП, "браунфилд" (приобретение 30% Skoda)	12,3 млрд чешских крон	2000
Volkswagen Group	Братислава, Словакия / BAZ	СП, "браунфилд" (приобретение 80% акций BAZ)	Сумма инвестиций в течение 1990-ых гг. составила 1,5 млрд евро	1991
Volkswagen Group	Познан, Польша / Tarpan	СП, приобретение 100% акций в 1996 г.	н/д	1993
Daewoo	Правительство Польши / FSO	СП, "браунфилд" (приобретение 70% акций FSO)	20 млн долл. и обещание далее инвестировать более 1,2 млрд долл. К 2001 г. Объем инвестиций достиг 1,5 млрд долл.	1995
УкрАвто	Правительство Польши / FSO	СП, "браунфилд" (20,36% акций FSO)	31 долл. США, с учетом погашения долгов компании	2004
		СП, "браунфилд" (64% акций FSO)	Погашение долга FSO 180 млн долл. перед банками	2005
Fiat Group	Тыхы, Польша / FSM	СиП (приобретение 90% акций FSM)	261 млн долл. Объем инвестиций с 1993 по 2003 г. составил 1,8 млрд долл.	1993
Renault	Ново Место, Словения / IMV Holding, Revoz	СП, "браунфилд" (приобретение 54% акций IMV Holding, Revoz)	71 млн евро	1991

¹Pavlinek P. Foreign direct investment and the development of the automotive industry in central and eastern Europe / P. Pavlinek // Foreign investment in eastern and southern Europe after 2008. Still al ever of growth, 2015. – P. 216

		СП, "браунфилд" (приобретение 12,68% акций IMV Holding, Revoz)	н/д	2001
		СП, "браунфилд" (приобретение 33,32% акций IMV Holding, Revoz)	360 млн евро	2004
Renault	Питешти, Румыния / Dacia	СП, "браунфилд" (приобретение 51% акций Dacia)	50 млн долл., с планом инвестиций в 220 млн долл.	1998
		СП, "браунфилд" (приобретение 48,3% акций Dacia)	н/д	2004
General Motors - Opel	Сентготхард, Венгрия / Raba	СП, "гринфилд" (приобретение 2/3 акций Raba)	250 млн немецких марок	1991
General Motors - Opel	Гливица, Польша	"гринфилд"	более 700 млн евро	1998
Suzuki	Эстергом, Венгрия / Autóközszem Corporation	СП, "гринфилд" (приобретение 40% Autóközszem Corporation)	220 млн долл.	1991
VW group - Audi AG	Дьер, Венгрия / Opel	"гринфилд"	100 млн евро. Объем инвестиций с 1993 по 2007 г. составил 3,3 млрд долл.	1993
TPCA	Колин-Овчари, Чехия /	СП, "гринфилд" (PSA Peugeot Citroen Toyota)	1,5 млрд долл.	2002
PSA Peugeot Citroen	Трнава, Словакия / PSA Trnava Plant	"гринфилд"	700 млн евро	2003
Hyundai-Kia Automotive Group	Жилина, Словакия / Kia Motors Slovakia	"гринфилд"	1 млрд евро	2004
Hyundai-Kia Automotive Group	Ношовице, Чехия / HMMС	"гринфилд"	1,12 млрд евро	2005
Daimler	Кечкемет, Венгрия / Mercedes-Benz	"гринфилд"	800 млн евро	2009
Ford	Крайова, Румыния / Daewoo Motors	СП, "браунфилд" (приобретение 72,4% у правительства Румынии)	57 млн евро, и инвестировало в модернизацию производства 800 млн евро	2008

Источник: составлено автором по данным: Radosevic S., Rozeik A. Foreign Direct Investment and Restructuring in the Automotive Industry in Central and Eastern Europe / S. Radosevic, A. Rozeik // Economics Working Papers. SSEES, University College London. – 2005. – № 53. – 41 p.; The Central and Eastern European Automotive market // Industry overview. Ernst&Young. – 2010. – 92 p.; The automotive sector in CEE: What's next? Analysis by the Unicredit Group new Europe Research network / Unicredit Group. – 2007. – 51 p. Jakubiak M., Kolesar P., Izvorski I. The Automotive Industry in the Slovak Republic: Recent Development and Impact on Growth / M. Jakubiak, P. Kolesar, I. Izvorski // The International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank. – 2008. – № 29. – 60 p.

Проанализировав выходы зарубежных OEM на рынок стран Центральной и Восточной Европы, можно отметить, что ПИИ осуществлялись в различных формах: посредством слияний и поглощений (СиП) существующих компаний-производителей зарубежными OEM, образования совместных предприятий (СП) на базе уже действующих «браунфилд», а также строительства новых заводов, так называемые «гринфилд» инвестиции, или инвестиции «с нуля». На первоначальном этапе инвестиции не были значительными по своим объемам и осуществлялись посредством образования совместных предприятий на базе действующих автомобильных заводов. Это был наиболее быстрый и дешевый способ выхода на перспективный рынок. В начале 2000 гг. ситуация несколько изменилась, экономический потенциал бывших социалистических стран вырос, и крупнейшие мировые автоконцерны, в том числе японские и корейские, стали инвестировать в строительство новых заводов, отвечающих всем стандартам качества с высокой конкурентоспособностью производимой продукции. В это время стал наблюдаться большой приток ПИИ «гринфилд», который продолжается до сих пор. Столь масштабный приток иностранных инвестиций объясняется не только благоприятными экономическими факторами, сложившимися в регионе, но также и активным участием правительств стран региона ЦВЕ в процессе развития автомобильной индустрии.

Автомобильная индустрия стран ЦВЕ в настоящее время носит четко выраженный экспортоориентированный характер. Совокупный экспорт автомобилей из региона вырос в 7 раз за период 2000-2014 гг., достигнув более 56,8 млрд долл.¹ На страны ЕС приходится 75% всего экспорта автомобилей из Центральной и Восточной Европы, на СНГ – 4%, на страны Восточной и Юго-Восточной Азии – 4% и на страны НАФТА – 4%.² Общий импорт автомобилей в страны ЦВЕ в количественном и денежном выражении в 3,5 раза меньше экспорта.

В ходе исследования формирования автомобильной промышленности в ЦВЕ были выявлены положительные и отрицательные эффекты влияния на социально-экономическое развитие стран региона вследствие интеграции в глобальные цепочки стоимости.

К положительным эффектам мы можем отнести целый ряд результатов. Автомобильная отрасль стала ключевой в промышленной сфере ЦВЕ. Производство автомобилей выросло с 1990 гг. более чем в три раза, доля в ВВП в странах региона за исключением Польши и Румынии составляет более 10%, причем существенное увеличение доли произошло за последние 10 лет. Уровень заработной платы на автомобильных предприятиях региона увеличился более чем в два раза. Безусловно, строительство новых OEM-производств и выстраивание базы локальных поставщиков повысило уровень занятости населения. Только с 2005 г. количество занятых в автомобильной отрасли в ЦВЕ увеличилось на 30%. Количество студентов технических специальностей выросло с 2001 г. более чем в

¹ Статистические данные ЮНКТАД [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2015. – Режим доступа: <http://unctadstat.unctad.org/EN/>

² Статистические данные ЮНКТАД [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2015. – Режим доступа: <http://unctadstat.unctad.org/EN/>

2,5 раза. Отечественные поставщики, которые смогли модернизировать свои продукты и процессы, вовремя переориентироваться на стандарты качества и условия работы транснациональных компаний, получили доступ к региональному и мировому рынку автомобилестроения.

Особое внимание стоит уделить отрицательным последствиям интеграции региона ЦВЕ в глобальные автомобильные цепочки стоимости. Во время выхода ТНК на рынок ЦВЕ многие местные фирмы были поглощены или вошли в совместные предприятия с иностранными компаниями, большинство компаний вовсе ушли с рынка, не выдержав конкуренции. В то время как ПИИ в автомобильную промышленность способствовали экономическому росту, созданию новых рабочих мест и повышению конкурентоспособности экономик Центральной и Восточной Европы, значительно увеличилась зависимость от политики, проводимой ТНК, и состояния мировой экономики в целом. Следствием экономического кризиса 2008-2009 гг. стал спад в производстве и продаже автомобилей на мировом рынке, включая страны ЦВЕ. В период кризиса резко сократились инвестиции в регион и резко повысился уровень безработицы.

Анализируя данные добавленной стоимости продукции автомобильной промышленности в Чехии и Словакии, было отмечено, что доля добавленной стоимости, созданной отечественными предприятиями, составляет всего несколько процентов. Одной из причин низкой доли поставок отечественных фирм служат организованные централизованные закупки международных OEM-производителей у утвержденного перечня компаний, соответствующих интересам ТНК и требованиям качества продукции, менеджмента, системам поставки точно в срок, а также соответствие техническим стандартам, принятым в стране дислокации. Согласно проведенным учеными опросам, отмечено, что связи между иностранными и местными фирмами не столь слабы, и почти все опрошенные отечественные компании в большей или меньшей степени были интегрированы в международные автомобильные цепочки стоимости благодаря связям с зарубежными фирмами.¹ Но согласно тем же данным, лишь менее половины опрошенных отечественных фирм получили доступ к новым технологиям. Таким образом, нет никакой гарантии, что при интеграции в глобальные цепочки стоимости местные компании смогут развиваться в инновационном направлении в соответствии с последними разработками.

В результате доминирования иностранных предприятий, подавляющее большинство отечественных автомобильных фирм остается на уровне поставщиков 2-го и 3-го уровня, не имея доступ выйти на уровень выше. Следовательно, несмотря на высокий уровень ПИИ, отечественные фирмы продолжают отставать от зарубежных и имеют ограниченные шансы значительно улучшить свои позиции в цепочке добавленной стоимости. Внешнее управление ограничивает потенциальные экономические выгоды, которые могли бы получить страны ЦВЕ от развития собственной автомобильной промышленности.

¹ Pavlinek P., Zizalova P. Linkages and spillovers in global production networks: firm-level analysis of the Czech automotive industry / P.Pavlinek, P. Zizalova // Journal of Economic Geography. – 2014. – P. 17

Вследствие развития научной базы и новых технологий в странах Центральной и Восточной Европы, роста квалификации персонала, повышения уровня заработных плат будет продолжаться рост доли производства комплектующих с высокой добавленной стоимостью с постепенным перемещением деятельности с низкой добавленной стоимостью в другие страны.

Четвертый блок проблем связан с изучением текущего состояния, основных трудностей, а также особенностей развития автомобильной промышленности России с точки зрения формирования в стране звеньев цепочки стоимости.

Автомобильная промышленность России сложилась еще в Советском Союзе, и уже в 1970-х гг. производство носило массовый характер. На момент 1981 г. в стране производилось 1,3 млн автомобилей в год, что позволяло замыкать пятерку крупнейших производителей в мире в лице Японии, США, Германии и Франции (Таблица 4). К 1991 г. Россия уступила место Италии и Испании, к 2000 гг. Бразилии, Южной Корее, Канаде и Великобритании, а к 2015 г. – Индии, Китаю и Мексике. Таким образом, с момента распада Советского Союза, пока многие страны наращивали свой потенциал в автомобильной промышленности, Россия по количеству произведенных автомобилей в год оставалась на уровне 1980 гг., несмотря на многочисленные попытки восстановления и развития отрасли.¹ За рассматриваемый период доля России в производстве легковых автомобилей в мире снизилась почти с 4,8% до 1,8%.

Таблица 4.
Динамика производства легковых автомобилей в странах мира, 1981-2015 гг.

Страна	1981		1991		2001		2015	
	Объем производства, тыс. шт.	Доля в мире, в %	Объем производства, тыс. шт.	Доля в мире, в %	Объем производства, тыс. шт.	Доля в мире, в %	Объем производства, тыс. шт.	Доля в мире, в %
США	6 253	22,8%	5 440	15,4%	4 808	12,0%	4 164	6,1%
Франция	2 612	9,5%	3 188	9,0%	3 182	7,9%	1 554	2,3%
Германия	3 758	13,7%	4 677	13,3%	5 301	13,2%	5 708	8,3%
Япония	6 974	25,4%	9 753	27,6%	8 118	20,2%	7 831	11,4%
Китай	-	-	81	0,2%	704	1,8%	21 079	30,8%
Южная Корея	69	0,3%	1 158	3,3%	2 471	6,2%	4 135	6,0%
Россия	1 324	4,8%	1 308	3,7%	1 022	2,5%	1 215	1,8%

Источник: Составлено автором: по оценочным данным Международной организации автопроизводителей [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>; Департамент транспорта США. Официальная статистика [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: http://www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov.bts/files/publications/national_transportation_statistics/html/table_01_23.html_mfd

¹Зубков А.А. Отечественное автомобилестроение в конце XX века: состояние, проблемы / А.А. Зубков // Приволжский научный журнал. – 2015. – №2. – С. 250-255

Восстановление отрасли после спада 1990-х гг. началось с момента активного строительства иностранными компаниями крупноузловых сборочных заводов благодаря Постановлению Правительства РФ «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки». Вследствие этого на сегодняшний день производственные мощности России представлены практически полностью зарубежными автоконcernами (Таблица 5).

Таблица 5.

Ключевые представители автомобильной отрасли России

Производители легковых автомобилей	Марки производимых автомобилей	Кол-во произведенных автомобилей, тыс. шт., 2013	Кол-во произведенных автомобилей, тыс. шт., 2015
АВТОВАЗ, часть Альянса Рено-Ниссан	LADA, Renault, Nissan и Datsun	516,3	356,6
HYUNDAI	Hyundai, Kia	229,4	229,5
VOLKSWAGEN	Volkswagen	188,0	96,8
АВТОТОР	BMW, Kia, Hyundai, Tata Daewoo	244,0	91,7
RENAULT	RENAULT	150,7	73,6
ИжАвто	LADA, Nissan	57,7	72,9
ГАЗ (контрактное производство для Volkswagen)	Skoda, Volkswagen	38,0	41,7
СП Ford Sollers	Ford	68,9	35,2
NISSAN	NISSAN	47,0	33,6
СП GM-АВТОВАЗ	Chevrolet	57,9	34,2
TOYOTA	Toyota	35,7	32,9
СП Соллерс Mazda	SsangYong, Mazda	68,5	31,8
УАЗ	УАЗ	27,3	27,8
СП PSA MITSUBISHI	Peugeot, Citroen, Mitsubishi	25,6	25,7
Derways	Geely, Lifan, Chery, Brilliance, Hawtai,	75	16,2

Источник: Составлено автором: по оценочным данным Международной организации автопроизводителей [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>; Газета «Ведомости» [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. - Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/auto/>; Аналитическое агентство АВТОСТАТ [Электронный ресурс] / Официальный сайт АВТОСТАТ. – 2016. – Режим доступа: <http://www.autostat.ru>

В итоге в России сегодня действует не более 20 заводов по производству и сборке отечественных и иностранных легковых автомобилей. Крупнейшим производителем продолжает оставаться АВТОВАЗ, 74,5% акциями которого владеет Alliance Rostec Auto B.V., а тот, в свою очередь, состоит на 67% из францужско-японского альянса Рено-Ниссан и лишь всего на 33% из

государственной компании Ростех.¹ Крупнейшими OEM-производителями после АВТОВАЗ числятся Renault, Hyundai и Volkswagen.

Согласно данным Росстата, на конец 2013 г. в Российской Федерации было накоплено ПИИ в производство автомобилей, прицепов, полуприцепов и двигателей внутреннего сгорания более 5,5 млрд долл. Отметим, что в Чехии данная цифра превышала 10 млрд евро. Проанализировав таблицу 6, можно утверждать, что в большинстве своем в России преобладали «браунфилд» инвестиции, что объясняется наличием большого количества производственных площадок, унаследованных от СССР, но со временем пришедших в запустение. «Гринфилд» инвестиции были осуществлены ведущими ТНК мира в основном с целью ухода от высоких таможенных платежей за счет программы промышленной сборки на территории России. Как «браунфилд», так и «гринфилд» инвестиции в большинстве случаев были направлены лишь на крупноузловую сборку транспортных средств. Кроме того, зарубежные компании выходили на рынок России за счет создания совместных предприятий, слияний и лицензионных соглашений на производство.

Таблица 6.

Формы инвестиций отечественных и зарубежных автопроизводителей при выходе на рынок России

Компания инвестор	Принимающая компания/Регион расположения	Тип/форма инвестиций	Объем инвестиций	Год основания	Текущее состояние	Уровень локализации
Автотор	Калининградская обл.	SKD-сборка для KIA, "браунфилд"	в 2002 г. 15 млн евро, в 2014 г. 50 млн евро	1997	Действующее	10-15%
		SKD-сборка для BMW, "браунфилд"	План инвестиций в 2012 г. Составил 350 млн евро	1999	Действующее	
		SKD-сборка для GM, "браунфилд"	80 млн евро (из них 12 млн евро GM)	2004	Не действует	
ТагАЗ	Ростовская обл., Таганрог	СКД-сборка для "Chery", "Hyundai". "Браунфилд".	320 млн долл.	1998	Банкрот с 2014 г.	20%
FORD	Ленинградская обл., Всеволожск	СП с группой "Соллерс" с 2011 г., "Гринфилд". СКД-сборка	1,5 млрд долл.	2002	Действующее, СП Соллерс 50%/50%	35%
	Татарстан, Елабуга	СП с группой "Соллерс". "Браунфилд". СКД-сборка		2012		
	Татарстан, Набережные Челны	СП с группой "Соллерс". "Браунфилд". СКД-сборка		2014		

¹Компания АВТОВАЗ [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: <http://company.avtoaz.ru>

Renault	Москва	СП АЗЛК	1,5 млрд евро с 1998 г., 480 млн евро на завод в Москве	1998-2005	Действующее	75%
General Motors	Самарская обл., г. Тольятти	СП с "Автоваз" 50%/50%, производства Chevrolet-Niva, "браунфилд"	332 млн долл.	2001	Действующее	с 95% в 2003 г. снизился до 47% в 2014 г.
Дервейс	Карачаево-Черкесская Республика, Черкесск	"Гринфилд". С 2007 г. SKD-сборка китайских марок	-	2002	Действующее	10%
Toyota Motor	Санкт-Петербург	"Гринфилд". SKD-сборка	16 млрд. рублей, с 2016 г. план инвестиций на расширение мощностью 5,9 млрд долл.	2005	Действующее	15%
General Motors	Санкт-Петербург	"Гринфилд". SKD-сборка	300 млн долл.	2006	С 1 июля 2015 завод законсервирован	25%
Volkswagen Group	Калуга	"Гринфилд". SKD-сборка	570 млн евро	2006	Действующее	50%
	Нижний Новгород	СП с группой "ГАЗ". SKD-сборка. "Браунфилд"	300 млн евро	2011	Действующее	30%
PSA Peugeot Citroen	Калуга	СП Mitsubishi Motors Corporation 70%/30%, "Гринфилд". SKD-сборка	550 млн евро	2007	Действующее	> 30%
Hyundai-Kia Automotive Group	Санкт-Петербург	"Гринфилд". SKD-сборка	600 млн долл., + развитие парка поставщиков автокомпонентов 200 млн долл.	2008	Действующее	47%
Nissan	Санкт-Петербург	"Гринфилд". SKD-сборка	первоначальные инвестиции 200 млн долл., в расширении производства в 2012 г. 167 млн долл.	2007	Действующее	20-75%
	Самарская обл., г. Тольятти	СП "Автоваз", "Браунфилд". SKD-сборка	400 млн евро	2012	Действующее	
	Республика Удмуртия, г. Ижевск	Контрактное производство на заводе ИжАвто, "Браунфилд". SKD-сборка	запланировано 15 млрд руб.	2013	Действующее	
ГК «Соллерс»	Приморский край, г. Владивосток	СП с SsangYong, "Браунфилд". SKD-сборка		2009	Сборка автомобилей приостановлена	10%

		СП с Mazda 50/50, "Браунфилд". SKD-сборка	80 млн долл. План на 2016-2017 гг. в строительство завода двигателей до 900 млн долл.	2012	Действующее	
		СП "Toyota", "Браунфилд". SKD-сборка		2013	Прекратил действие с 2015 г.	
Альянс Renault-Nissan		СП "Автоваз" (67% Renault-Nissan /33% Автоваз), "Браунфилд"	Планировалось инвестировать 750 млн долл. до 2014 г.	2012	Действующее	50-72%
Lifan	Липецкая обл.	"Гринфилд"	План 300 млн евро	2015	Строится, план запуска 2017	

Источник: Составлено автором по данным: Официальных сайтов, рассматриваемых компаний; Аналитического агентства АВТОСТАТ [Электронный ресурс] / Официальный сайт АВТОСТАТ. – 2016. – Режим доступа: <http://www.autostat.ru>; Газеты «Ведомости» [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/autof/>

Расширение доли иностранных предприятий происходит не только за счет сборочных предприятий, но и за счёт выхода международных поставщиков на российский рынок для поставок автокомпонентов. С момента повышения требований локализации для промышленной сборки, автоконцерны начали размещать поставщиков на территории России поблизости заводов. В данном случае возникает проблема глубины локализации, так как большинство иностранных поставщиков, как и сборочные предприятия, осуществляют в России только окончательную сборку, поставляя все компоненты из-за рубежа. Законодательством, в свою очередь, четко не определено, какая должна быть осуществлена переработка, чтобы считать товар локализованным.¹

Углубление локализации за счет размещения на территории России иностранных предприятий – производителей автокомпонентов, как и сборочных предприятий, несет за собой и определенные риски, что особенно проявилось во время установления санкций против России и сильной девальвации рубля. Одновременно с этим сборочные предприятия, не локализирующие производство автокомпонентов, несут риски не получить полуфабрикаты в связи с вводом Россией санкций против других стран, как произошло в ноябре 2015 г. с Турцией.

Согласно данным директора Института макроэкономических исследований Минэкономразвития РФ Стрижковой Л.А., доля импорта в объеме использованной продукции в экономике страны по статье производство транспортных средств и оборудования в 2014 г. составила 37%, что свидетельствует о высоком уровне зависимости (>30%).² Стрижкова отмечает, что отказ стран поставлять полуфабрикаты в Россию создает угрозу всей

¹ Шавшина В. Локализация производства: законодательные аспекты [Электронный ресурс] / В. Шавшина // Russia Supply Chain. – 2012. – Режим доступа: <http://www.russiasupplychain.com/ru/legal-aspects-of-russian-localisation-by-wilhelmina-shavshina-dla-piper/>

² Стрижкова Л.А. К вопросу об импортозамещении в российской экономике /Л.А. Стрижкова// Доклад на заседании научного семинара «Методология анализа на основе системы национальных счетов и ее практическое применение». – 2015. – С. 6

автомобильной отрасли, которая составляет 77% в общем объеме выпуска транспортного машиностроения.

Резюмируя все вышесказанное, можно утверждать, что в России автомобильная промышленность еще находится на этапе формирования. Полноценно нашей стране не удалось внедриться в глобальные цепочки стоимости и выйти на новый уровень развития. На сегодняшний день мы остаемся для международных предприятий автоиндустрии поставщиками ресурсов и потребителями конечной продукции с перспективным рынком сбыта.

На основе полученных результатов диссертационного исследования даны **практические рекомендации, которые были выделены в пятый блок рассматриваемых вопросов, по дальнейшему развитию автомобильной отрасли и интеграции в глобальные цепочки стоимости в качестве поставщика инновационной и высокотехнологичной продукции на основе опыта стран ЦВЕ, а также Китая и Южной Кореи.**

Сложившаяся ситуация на российском автомобильном рынке еще раз доказывает, что на автомобилестроение стран и регионов мира большое влияние оказывают внешние факторы, такие как общая экономическая ситуация в мировой экономике, колебания валютных курсов и цен на нефть, флуктуации бизнес-циклов, а также изменения в структуре и потоках международной торговли. Одни из самых крупных закупок импортной продукции в России приходится на автомобили и запасные части, около 1,3 млрд долл. в год, что в рамках сложившейся геополитической обстановки несет за собой определенные угрозы.¹ В связи с этим правительство Российской Федерации взяло курс на импортозамещение, что в противовес вступления России в ВТО может быть рассмотрено благоприятным периодом для развития отечественной промышленности.

В связи с этим автор полагает, что России следует перенять опыт стран Центральной и Восточной Европы по ряду направлений. В первую очередь, в части формирования и реализации промышленной политики в области автомобилестроения на административно-управленческом уровне. В России отсутствует единый орган, отвечающий за реализацию политики развития автомобилестроения и консолидирующий в себе всю информацию и возможности компаний по развитию и получению поддержки со стороны государства. Как мы отмечали ранее, в Чехии при Министерстве промышленности и торговли было основано Агентство по развитию бизнеса и инвестиций CzechInvest.² Важен опыт региона ЦВЕ и в разделении территории на стратегические зоны и формирование на их территории автомобильных кластеров с особыми условиями поддержки отрасли, начиная от развития инфраструктуры и инвестиционного стимулирования в различных формах, заканчивая выстраиванием взаимодействия предприятий с университетами и научными центрами. России следует перенять

¹ Фальцман В.К. Форсирование импортозамещения в новой геополитической обстановке / В.К. Фальцман // Проблемы прогнозирования Studies on Russian Economic Development. – 2015. – № 1. – С. 23

² Агентство CzechInvest [Электронный ресурс] / Официальный сайт. – 2016. – Режим доступа: <http://www.czechinvest.org/en/1/automotive-industry>

опыт стран ЦВЕ в подготовке профессиональных кадров за счет взаимодействия с университетами и средне-специальными учреждениями, постоянного повышения квалификации сотрудников и формирования специализированных пилотных учебных центров, создаваемых государством совместно с автоконcernами, по подготовке кадров для автомобильной промышленности, которые пользуются широкой популярностью в Словакии. Ключевое значение несет опыт региона ЦВЕ в формировании стратегий по постепенному переходу на инновационный путь развития и повышению своего положения в глобальных автомобильных цепочках стоимости, за счет тесного взаимодействия правительства с предприятиями автоиндустрии в области научных разработок, совместного инвестирования в НИОКР, создания научных центров и становления научно-исследовательского сообщества.

Одновременно с поддержкой OEM-предприятий и поставщиков всех уровней, правительству России необходимо устанавливать требования по модернизации оборудования, повышению качества производимой продукции за счет соответствия международным стандартам, внедрению принципов бережливого производства, сокращению затрат на всех этапах создания стоимости благодаря оптимизации бизнес-процессов. Еще одним принципиальным отличием формирования цепочек стоимости в автомобильной промышленности стран ЦВЕ и России служат различные способы поддержки отрасли. Возможно, правительству России необходимо пересмотреть способы поддержки автомобильной промышленности и пойти по примеру ЦВЕ, сместив акцент на поддержку существующих и новых предприятий, а не на постоянное стимулирование потребительского спроса.

Автор диссертационного исследования полагает, что стратегия формирования цепочек стоимости в автомобильной промышленности стран Центральной и Восточной Европы посредством открытого привлечения иностранных инвесторов в полной мере не применима в Российской Федерации по ряду факторов. Как мы видели, в странах Центральной и Восточной Европы, и особенно в России, иностранные предприятия не стремятся передавать современные технологии отечественным производителям, поэтому нашей стране следует также использовать опыт Китая и Южной Кореи в формировании автомобильных цепочек стоимости и интеграции в глобальные цепочки.

По примеру Южной Кореи и Китая России необходимо развивать отрасль с привлечением мировых автоконcernов, но с обязательным условием организации совместных предприятий с долей участия отечественных фирм не менее 50% и созданием на их основе научных центров. Параллельно с этим на основе международного опыта стоит поддерживать отечественных производителей и продвигать собственные бренды. Выстраивая новую промышленную политику, важно избежать существенной зависимости от импорта, которая возникла в результате организации промышленной сборки. Для входа в цепочку стоимости следует определить, в какой области у нас компании обладают конкурентными преимуществами, и в первую очередь развивать данные сферы. При грамотном выстраивании работы с заимствованными технологиями предприятия могут успешно перескочить некоторые этапы первоначального становления и опередить

уже существующие. В таком случае интересен опыт Китая в приобретении крупнейших мировых брендов, который тем самым обеспечивает трансферт технологий, в России в области автомобилестроения схожий опыт практически не наблюдался.

Важным аспектом для роста не только автомобилестроения, но и в целом промышленности России, остается развитие инфраструктуры, в особенности транспортной, складской, подключение к энергосетям, борьба с коррупцией, повышение кооперации фирм из различных отраслей, поддержка государством НИОКР и специализация на конкретных востребованных проектах в области исследований и разработок. С условием возрастания роли малых и средних предприятий в глобальных цепочках стоимости необходима поддержка со стороны государства малого и среднего бизнеса в России.

ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Научные статьи в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях, входящих в Перечень Высшей аттестационной комиссии Российской Федерации:

1. Волгина Н.А., Возмилова С.С. Особенности глобальных цепочек стоимости в автомобильной промышленности // Научный журнал «Вестник Российского университета дружбы народов», Серия Экономика, №2. – 2015. – С. 36-48. – 0,89 п.л.
2. Возмилова С.С., Волгина Н.А. Автомобилестроение в странах Центральной и Восточной Европы: современные тенденции развития // Научный журнал «Вестник Российского университета дружбы народов», Серия Экономика, №.1 – 2016. – С. 7-21. – 1,02 п.л.
3. Возмилова С.С. Особенности формирования цепочек стоимости в автомобильной промышленности стран ЦВЕ: на примере Чехии // Научное обозрение. Серия 1. Экономика и право, 2016. – № 1 (февраль). – С. 113-125. – 0,77 п.л.

Научные публикации в иных научных изданиях:

1. Писарева С.С. Цепочки стоимости и экономический рост / Актуальные проблемы глобальной экономики: Материалы научной конференции молодых ученых экономического факультета / Отв. ред. И.Н. Белова. – М.: Экон-информ, 2014. С. 101-105. – 0,35 п.л.
2. Возмилова С. Промышленная политика Чехии в области автомобилестроения // Актуальные проблемы реализации государственной промышленной политики в России и за рубежом: Сборник тезисов и докладов международной интерактивной научно-практической онлайн-видеоконференции в РЭУ им. Г.В. Плеханова. – Москва: ФГБОУ ВПО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», 2015. – С. 60-68
3. Возмилова С. Особенности интеграции Словакии в глобальные автомобильные цепочки стоимости // Инновационные процессы в условиях глобализации мировой экономики: проблемы, тенденции, перспективы (IPEG-2016): сборник научных трудов / под ред. П. А. Неверова, Б. А. Аманжоловой

- Прага : Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ», 2016. – С. 21-27. – 0,41 п.л.
4. Возмилова С.С. Современные тренды в размещении автомобилестроения: место и роль России // Россия: государство и общество в новой реальности: сборник научных статей. Том II. – Москва: Проспект, 2016. – С. 533-539. – 0,48 п.л.
 5. Возмилова С.С. Зависимость автомобильной промышленности России в новой геополитической обстановке / Актуальные проблемы глобальной экономики: Материалы XVIII научной конференции молодых ученых экономического факультета / Отв. ред. Ю.Н. Мосейкин, И.Н. Белова. – Москва: РУДН, 2016. – С. 91-97, – 0,45 п.л.

Писарева Светлана Сергеевна (Россия)
«Формирование цепочек стоимости в автомобилестроении стран
Центральной и Восточной Европы: опыт для России»

В диссертационном исследовании прослежена трансформация понятия цепочки стоимости и уточнено определение глобальной цепочки создания стоимости, определены системы управления цепями и способы измерения движения добавленной стоимости в мировой торговле. Выявлены сдвиги в глобальных цепочках стоимости в результате последнего мирового финансово-экономического кризиса. Раскрыты изменения, произошедшие в автомобильной цепочке стоимости за последние десятилетия. Охарактеризованы особенности автомобильных цепочек стоимости в странах Центральной и Восточной Европы, и определены этапы интеграции автомобилестроения региона в глобальные производственные системы. Выделены ключевые особенности развития автомобильной отрасли России с точки зрения формирования отдельных звеньев цепочки стоимости. Разработаны практические рекомендации по развитию отечественного автопрома и интеграции его в глобальные цепочки стоимости.

Svetlana S. Pisareva (Russia)
Value chain formations in the automotive industry of the Central and
Eastern Europe: the experience of Russia

The thesis traces the transformation of the value global chain (GVC) conception as well as there presented the author's definition of GVC, systems and methods of calculation of value added in the world trade. The dissertation identifies the trends and shifts in GVCs as a result of the world financial-economic crisis. It proves that the transformation of the automotive value chain was rather substantial and deep. The special features of the automotive GVCs in the countries of Central and Eastern Europe were described in the framework of their integration into regional and global production systems. The key peculiarities of automotive industry in Russia were highlighted in terms of formation of the certain links in value chain. Practical recommendations for the development of the Russian automotive industry and integration into global value chains were developed.

Подписано в печать 21.10.2016
Объем 1,2 п. л. Тираж 110 экз. Заказ №163
Отпечатано в типографии «Реглет»
101000, г. Москва, Чистопрудный бульвар, д. 1
8 (495) 971-22-77; www.reglet.ru