

ЭКОНОМИКА***Батяева Рита Измаиловна***

соискатель

ФГБОУ ВПО «Северо-Кавказский горно-металлургический институт

(государственный технологический университет)»

г. Владикавказ, Республика Северная Осетия – Алания

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ
КОНТРАКТНЫХ ПРОИЗВОДСТВ АВТОМОБИЛЬНЫХ
КОМПОНЕНТОВ**

Аннотация: в статье рассматриваются рост продаж новых легковых автомобилей, этапы развития автомобильного рынка; необходимость автомобилизации страны как причины функционального спроса на автомобили; анализируются современное состояние российской автомобильной промышленности и результативность государственных мер ее стимулирования, динамика роста собираемых в России автомобилей; стратегия развития контрактных производств отечественной автомобильной промышленности.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, развитие автомобильного рынка, автомобилизация, функциональный спрос, мультипликативный эффект, рост продаж, институциональная среда.

В рамках программы реализации Стратегии [1] анализируются и моделируются четыре главных возможных варианта развития автомобильной отрасли в России. Эти сценарии базируются на прогнозах развития автомобильного рынка до 2020 года по четырем основным частям рынка автотранспортных средств. Ориентир на определенный сценарий определяется по двум базовым показателям авторынка: доле импорта на внутреннем рынке и соотношении экспорта автотранспортных средств к внутреннему рынку. Эти показатели и определяют четыре варианта существования и развития рынка автомобильной продукции.

Высокая доля импорта и высокая доля экспорта. Такие параметры характерны для рынков, не имеющих значительных преград для импорта автопродукции, и при этом они являются важными центрами её производства. Эта схема лучше всего реализована в странах восточной Европы (Чехия, Венгрия, Польша и т.д.) и в Испании.

Высокая доля импорта и низкая доля экспорта. Подобная схема характерна для рынков, где местные производители не способны конкурировать на мировом уровне, а локализация производства полного цикла невыгодна для международных производителей. В данном положении находятся сегменты производства легковых и грузовых автомобилей России.

Низкая доля импорта и высокая доля экспорта. Эта схема присуща странам, в которых организована высокая степень защиты внутреннего рынка, но при этом национальная автопромышленная отрасль высоко конкурентна на мировом уровне. Такая ситуация характерна для Южной Кореи и Японии.

Низкая доля импорта и низкая доля экспорта. Данная схема характерна для производств, где национальные или локализованные иностранные производители слабо конкурентны на мировом рынке, и где правительство продвигает политику локализации производства для сбыта на внутреннем рынке. Подобная ситуация наблюдается в Бразилии и Китае. Также эти характеристики присущи сегменту легких коммерческих автомобилей и автобусов в России.

В рамках первой тенденции следует отметить, что существует постоянное скрытое противодействие попыткам России приобрести пакет ключевых производственных технологий, даже когда это выгодно всем непосредственным участникам сделки, включая иностранных контрагентов.

Вторая тенденция характеризуется распространением так называемых модульных платформ или матриц. Первой подобную платформу нового уровня, получившую имя MQB (Modularer Querbaukasten – модульная матрица с поперечным расположением двигателя), представил в 2012 году Фольксваген.

Ключевой особенностью MQB стала возможность изменения колесной базы, ширины колеи и мест установки сидений в очень широких пределах. При

разработке матрицы MQB упор был сделан не только на максимальную гибкость при создании нового автомобиля, но и на возможность совмещения производства разных моделей на едином заводе, одной сборочной линии. Уже сегодня Volkswagen обещает выпустить новые Polo, Beetle, Golf, Scirocco, Jetta, Tiguan, Touran, Sharan, Passat и CC, базой для которых станет рассматриваемая платформа MQB. В ней заложены новые принципы конвейерного выпуска, позволяющие наладить единое производство всех входящих в линейку автомобилей: вместе с Volkswagen будут собирать Skoda, Seat и Audi.

Для автомобилей платформы MQB будут созданы новые двигатели и трансмиссии или адаптированы существующие. Технологическая база MQB изначально адаптирована не только для двигателей внутреннего сгорания, но и для гибридных и электрических силовых агрегатов.

Ключевой особенностью новой платформы – «матрицы» – по сравнению с предшествующими аналогами возможность изменять размеры отдельных элементов силовой структуры кузова в широких пределах, что дает возможность резко снизить массу автомобиля: хэтчбеки гольф-класса от Audi, Volkswagen и Seat уменьшили вес примерно на 100 кг, что позволило снизить расход топлива и объем вредных выбросов, а также улучшить динамические характеристики при неизменных параметрах силовых агрегатов.

Аналог от Ситроена – платформа EMP2 (Efficient Modular Platform 2 – «эффективная модульная платформа 2»), как планируется, покрывает половину всех производственных потребностей корпорации.

Благодаря увеличению доли высокопрочной стали, алюминия и композитных материалов в силовой структуре кузова инженерам удалось снизить общую массу платформы на 70 кг. Новая платформа не накладывает жестких ограничений на тип кузова. С ее помощью производитель может создавать хэтчбеки, седаны, купе, кабриолеты, универсалы, минивэны и кроссоверы. В перспективе сборка автомобилей в рамках новой платформы будет осуществляться и в Калуге, что, разумеется, не означает передачи соответствующего пакета технологий ее разработки и внедрения.

Наиболее амбициозную матрицу предложил Ниссан, заявив о разработке модульной платформы Common Module Family. Единая для концерна матрица позволит диверсифицировать модельный ряд, ограничиваясь лишь расположением двигателя (продольно или поперечно) и типом привода. Это позволит примерно на 30–40% снизить минимальную стоимость автомобилей. По утверждению представителей концерна Renault-Nissan Common Module Family не является платформой в привычном смысле, потому что под этим словом зачастую понимают горизонтальную сегментацию (большинство моделей находятся в пределах одного класса). В данном случае CMF называют межсекторной концепцией.

Таким образом, в мировом автомобилестроении складывается тенденция, аналогичная цифровой микроэлектронике с ее быстрым прогрессом и, одновременно, удорожанием техпроцессов: разработка новых автомобильных платформ будет являться все более сложной и затратной, зато впоследствии обеспечивать огромную экономию при выпуске машин и их обслуживании.

Средний производственный объем на модель/платформу в России также ощутимо ниже объемов ведущих мировых компаний. Если в США, странах восточной Европы, Испании и Южной Корее средним объемом производства по отдельной модели является примерно 119 000 единиц продукции в год, в Бразилии и Китае – примерно 61 000 единиц продукции в год, то в России эта величина равна лишь около 27 000 единиц продукции в год.

При этом, если в рамках платформ предыдущих поколений годовой объем производства составлял около 300–700 тыс. шт., то с появлением межсекторных матриц эффективный объем производства в рамках матрицы составит не менее одного миллиона. Подобным объемом производства в России характеризуется лишь Автоваз, но разработка собственной платформы ему не под силам как по финансовым, так и по организационным причинам: его крупнейшим акционером является вышеупомянутый концерн Renault-Nissan, имеющий собственную

платформу. Таким образом, все высокомаржинальные и приносящие интеллектуальную ренту операции по созданию новых моделей и их выпуску будут вынесены за пределы России.

В сложившихся условиях технологическое отставание России закрепляется. Уже сейчас технические параметры создаваемой в последнее время российской автомобильной продукции если и соответствуют международным требованиям, то с очень большой задержкой (до 4–7 лет) по времени их применения, например, по выбросам вредных соединений (уровень норм Евро), по механизмам защиты пешеходов при ДТП, по оборудованию электронными средствами обеспечения устойчивости и т.п. Наблюдается заметное отставание и по степени надежности, топливной экономичности, ресурсу, комфорту, по использованию в массовом производстве современных технических идей и технологий.

Автомобильный НИОКР в России на сегодняшний день также заметно отстает от мирового уровня. Вложения в НИОКР российских производителей автомобилей не выше 1% от годовой выручки, тогда как в передовых зарубежных компаниях эти вложения составляют 4–5% от годовой выручки и выше. Это ведет к тому, что цикл создания новых отечественных моделей значительно длиннее, чем в ведущих зарубежных компаниях и, как следствие, обновление модельного ряда занимает гораздо больше времени.

Поскольку отечественная автомобильная промышленность не может кратковременным скачком догнать зарубежную по уровню технологической новизны, качества и надежности законченного продукта – автомобиля, то необходимо применить стратегию поощрения отдельных точек роста. Тот факт, что режим промышленной сборки относительно современных и качественных иностранных моделей будет существовать до 2018 года, дает необходимый запас времени, в рамках которого отечественные поставщики могут предпринимать усилия по продвижению своих качественных компонентов в иномарки, адаптируясь тем самым к более высокой технологической культуре и, с другой стороны, получая возможность представить свой продукт в более выигрышной «оправе» престижной иномарки.

В целом, современную институциональную структуру автомобильной промышленности можно охарактеризовать как взаимосвязанный комплекс малоэффективных отечественных производителей, обслуживающих их потребности контракторов аналогичного технологического уровня, а так иностранных фирм в режиме промсборки и их контракторов, задачей которых является выполнение нормы по локализации с наименьшими потерями для качества и себестоимости продукции. При этом продолжающаяся до 2019 года финансовая подпитка данной системы стимулирующими мерами государства (а, как показывает опыт с «утилизационным налогом», попытки введения тех или иных протекционистских мер будут продолжаться и далее) сильно затрудняет эндогенное реформирование системы, поскольку для него отсутствуют стимулы у самих предприятий-контракторов, менталитет менеджмента которых сформирован в условиях государственного субсидирования и низкоконтурного рынка. Поэтому изменение системы возможно прежде всего экзогенно, с помощью появления на рынке новых игроков с новым менталитетом.

Таким образом, искусственное стимулирование производства комплектующих, значительно повышая уровень финансового состояния контрактных производителей, в условиях отсутствия стимулов к инновациям и повышению качества лишь консервирует технологически отсталую структуру данного сектора экономики, делая любые проекты дорогостоящих вложений в новые технологии заведомо менее выигрышными с точки зрения краткосрочных финансовых результатов.

В новых условиях можно выделить следующие императивы разработки методов государственного стимулирования развития контрактных производств автомобильных компонентов.

Во-первых, безусловно, методы должны соответствовать требованиям ВТО.

Во-вторых, они должны быть нацелены на стимулирование наиболее перспективных и высокотехнологичных производств, имеющих конкурентные перспективы на мировом уровне.

В-третьих, необходимо четкое разделение программ стимулирования промышленности и программ социальной поддержки работников. Поддержание «на плаву» заведомо убыточных и неконкурентных предприятий является, хотя в некоторых случаях и безальтернативным в краткосрочной перспективе, но в итоге тупиковым направлением развития.

Можно выделить следующие приоритетные направления государственного стимулирования, соответствующие указанным императивам.

Развитие информационной среды поддержки высокотехнологичного бизнеса в области автомобильных комплектующих. Сюда можно отнести дотации и другие формы поддержки специализированных средств массовой информации, Интернет-сайтов, ассоциаций потребителей.

Совершенствование платформ краудсорсинга и краудфандинга, включающее адаптацию законодательства и различные формы материальной поддержки функционирования данных платформ как важнейших элементов инфраструктуры высоких технологий.

Стимулирование участия отечественных производителей в процессах мировой стандартизации.

Реализация указанных направлений позволит, на фоне стагнирующей автомобильной промышленности, постепенно создавать точки роста, интегрированные в мировые цепочки создания ценности.

Список литературы

1. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 №319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс] // Режим доступа: http://www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10/Strategiya_Avto_dlya_sajta.doc