

АНАЛИЗ БУДУЩИХ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Автомобильный рынок РФ с каждым годом преподносит производителям новые сюрпризы. Вот уже на протяжении четырех лет продажи новых автомобилей увеличиваются на 40...50 %. Установленные квоты на Россию продаются в первые шесть месяцев. Не удивительно, что крупные автопроизводители стали задаваться вопросом о возможности производства новых автомобилей на территории РФ. Плюсы такого решения очевидны – это отсутствие таможенных платежей (или их значительное уменьшение), близость к конечному покупателю (снижение затрат на логистику), локализация производства (уменьшение себестоимости конечной продукции) и оперативное реагирование на изменение рынка.

Для привлечения иностранных производителей в 2005 г. было принято решение о введении режима промсборки автомобилей. По замыслу Минэкономразвития, режим промсборки должен обеспечить россиян рабочими местами, а бюджет – дополнительной налоговой базой. Для желающих работать по этим правилам правительство снизило либо обнулило пошлины на ввоз ряда автокомпонентов. В каждом соглашении их перечень оговаривается отдельно. Компания берет на себя обязательство постепенно сокращать импорт запчастей, доводя уровень локализации (т.е. выпуска деталей в России) до 30 % от стоимости автомобиля. При этом она обязана создать производство полного цикла, включая сборку, сварку и окраску кузова. Срок действия соглашения составляет семь лет для предприятий, уже работающих в России, и восемь – для создаваемых. После этого они переходят на обычный режим деятельности.

За это время было подписано 16 соглашений. Первым стал Ижевский автозавод, заключивший соглашение на производство автомобилей KIA Spectra. Потом о намерении создать производства в России один за другим объявили Volkswagen, General Motors, Nissan, Toyota, Suzuki, Peugeot-Citroen, Hyundai, Mitsubishi, Renault. На новый режим перешел уже работавший во Всеволожске завод Ford. Кроме того, правом использовать льготный режим воспользовались и российские компании, выпускающие модели иностранных партнеров на своих мощностях либо создавшие с ними совместные предприятия, – «Северсталь-авто» (проекты с корейской SsangYong, японской Isuzu и итальянской Fiat) и завод «GM-АвтоВАЗ» [1].

В настоящее время полноценное производство автомобилей запущено на заводах компаний Volkswagen (мощность завода 115 тыс. автомобилей в год), Toyota (мощность завода 50 тыс. автомобилей в год), Renault (мощность завода 120 тыс. автомобилей в год) и Ford (мощность завода 125 тыс. автомобилей в год).

При этом лидером по количеству автомобильных заводов иностранных производителей стал Санкт-Петербург. Здесь уже построены и работают заводы Toyota и Volkswagen и начато строительство Nissan, Suzuki, GM и Hyundai.

Самым крупным автозаводом, принадлежащим иностранной компании в России, пока является Ford – в 2006 г. он собрал 75 тыс. автомобилей, а в 2007 г. обещает 125 тыс.

Однако помимо плюсов – новых рабочих мест и налогов – массовое строительство автозаводов на берегах Невы несет с собой и проблемы. Прежде всего это так и не решенный вопрос с кадрами. Часть технических специалистов самого высокого класса иностранным автоинвесторам приходится привозить с собой. Другую часть переманивать с уже действующих заводов, например со сборочного производства завода Ford во Всеволожске под Петербургом, где ежегодно проходят забастовки. Подбирать рабочих на местном рынке труда, даже с учетом того, что компании занимаются их обучением, уже сейчас не так просто. А когда количество автозаводов растет с каждым годом, эта проблема становится все более острой.

Вторая весомая сложность – это проблема локализации, которая в соответствии с условиями промсборки через несколько лет должна достигать 30 %. При этом компания имеет право локализовывать только производство комплектующих и не может включать сюда расходы на персонал, электричество, отопление, налоги и прочее. В прошлом году из-за локализации сложности возникли у Ford – таможня прекратила безналоговый ввоз машинокомплектов для его завода, так как сочла, что уровень локализации компанией не достигнут. Сейчас никто из приходящих в Россию и в Санкт-Петербург автопроизводителей не признается, что его беспокоит эта проблема – все они официально повторяют одни и те же слова о том, что найдут возможность производить комплектующие на российских предприятиях. Однако производство автокомпонентов в России практически отсутствует, и иностранные инвесторы не могут не отдавать себе в этом отчет. И поэтому, видимо, сами компании будут приводить в Россию собственных производителей комплектующих, как это уже сделала Toyota. Или будут договариваться с крупными мировыми лидерами этого бизнеса, как это хочет делать Nissan.

Многочисленные инвестиции в свои предприятия вносят производители комплектующих, которых уже заинтересованы потенциальными промзонами на территории Ленинградской области. Похоже, что Hyundai очень хорошо знает российскую специфику – компания отдает себе отчет в том, что еще до строительства сборочного предприятия в России нужно побеспокоиться о том, чтобы привести сюда поставщиков узлов и деталей. Пресс-служба правительства Ленобласти говорит, что возможность размещения своих производств в регионе активно изучают такие корейские поставщики комплектующих, как Dymos.Inc, Daewon San Up Co.ltd, Dongwon Metal, Glovis Co Ltd, Tong Hae Electrics Industries, Mandro Corporation, Sewon Ecs Co Ltd.

Таким образом, если суммировать уже имеющиеся планы мировых автомобильных компаний, то окажется, что через три-четыре года на территории России будет собираться свыше миллиона иномарок в год. Для сравнения: «АвтоВАЗ» в 2006 г. выпустил 966 тыс. автомобилей.

Первый завод по производству автомобилей был построен 31 мая 1929 г. Высший совет народного хозяйства СССР подписал договор с Ford Motor Company (США) о предоставлении лицензии на производство моделей Ford A и Ford AA. Тогда же советское правительство закупило в США для Горьковского автозавода станки, оборудование и детали для сборки 74 тыс. автомобилей под марками ГАЗ-А и ГАЗ-АА. Первые машины выпущены в Горьком 8 декабря 1932 г. [2].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. <http://www.vremya.ru/>.
2. <http://www.kommersant.ru/>.

Кафедра «Экономика и управление на предприятии»