

**РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ С ПОЗИЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ  
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ**

**Козлов А.В., Капустина Л.М.**

*В статье рассматривается производственная кооперация России в области автомобилестроения с быстро развивающимися азиатскими странами в целях повышения конкурентоспособности страны на мировом рынке автомобилей. Предложен выход Свердловской области на рынки автомобилей развитых стран посредством создания совместных предприятий с автопроизводителями КНР на примере ЗАО "Автомобили и моторы Урала".*

В преддверии вступления России в ВТО остро стоит проблема повышения конкурентоспособности автомобильной промышленности страны. Кооперация России с быстрорастущими азиатскими странами в создании новых автомобильных брендов может стать одним из перспективных направлений эффективной интеграции РФ в автомобильную промышленность мира.

Сотрудничество России и стран Азии началось в середине XX века, когда при техническом содействии бывшего СССР был основан "Первый автомобильный завод" (FAW) в г. Чанчуне (КНР). Основной упор делался на обеспечение нужд государственной экономики и армии, в связи с чем большое значение придавалось выпуску грузовиков и внедорожников [1]. Китайские государственные служащие и генералитет использовали для своих нужд лимузины "ЗИМ". Таксомоторный парк Пекина состоял из "Побед", а автомобилями марки "ЗИС-110" пользовались советский посол, китайский премьер и Мао Цзэдун [2]. Впоследствии в Китай экспортировались "Волги М-21", которые широко использовались посольствами стран Восточного блока во главе с СССР, "Жигули" и "Лады", а с 1984 года была налажена поставка "Камазов". Компания "Автоэкспорт" проводила регулярные рекламные автопробеги в ряде северо-восточных провинций КНР. В 1981 – 1989 годах Советский Союз экспортировал в Китай 199 тыс. автомобилей, в это время СССР ввозил в КНР до 40% всех импортируемых им автомашин. Китайское правительство планировало максимально увеличить импорт автомашин из СССР, которыми планировалось полностью заменить японские и западные марки в городских автопарках [3]. Развитие собственной автомобильной промышленности в КНР не планировалось.

В конце XX века ситуация резко изменилась. Продукция российских автомобильных заводов потеряла свою конкурентоспособность, а в Китае правительство провело ряд экономических преобразований по привлечению инвестиций мировых лидеров в производстве автомобилей. На начало 2007 года китайская автомобильная промышленность насчитывала более 125 заводов-производителей легковых автомобилей. Из них 37 – совместные предприятия с иностранными автопроизводителями. В 2006 году 5 холдингов выпустили более чем по 500 тыс. автомобилей в год каждый (включая грузовики и автобусы). На эти пять компаний приходится 65% продаж всех легковых автомобилей в Китае. Еще более 10 производителей выпускают более 100 000 штук в год. Остальные производят не более 100 тыс. автомобилей в год, из них около 30 компаний делают в год менее 5 000 штук. Эти

китайские автопроизводители обычно покупают готовые узлы для сборки, ограничивая географию их продаж несколькими провинциями [4].

Бурный рост машиностроительной отрасли и недостаточная для сбыта всей произведенной продукции автомобильной промышленности емкость внутреннего рынка Китая являются основными факторами увеличения экспорта. Российский рынок в силу его значительной емкости и недостаточной конкурентоспособности отечественных производителей является приоритетным для китайских автопроизводителей. Экспортный потенциал автомобилестроительных предприятий КНР быстро увеличивается, китайские автомобили экспортируются в 177 стран мира. Доля РФ в совокупном экспорте автомобилей КНР в 2006 году достигла 16% и продолжила расти в первом полугодии 2007 года [5]. В результате Россия стала крупнейшим в мире импортером китайских автомобилей, при этом в регионах страны интенсивно создаются дилерские сети автоконцернов из КНР. В частности, компания "Ирито" – один из основных дистрибьюторов китайских автопроизводителей, открывшись в 2005 году, создала сеть из 130 дилерских центров в 52 городах РФ [6].

Следует отметить, что в 2006 году продажи китайских автомобилей в России выросли в 4 раза до 20 тыс. штук, что сравнимо с продажами Opel и Volkswagen или с суммарным объемом годовых продаж Peugeot и Citroen, а пикапы Great Wall являются лидерами продаж в своем классе. Наибольший спрос на китайские автомобили предъявляют восточные регионы России. Например, "Автоцентр "Пекинский джип", занимающийся продажами в России пикапов Admiral и легковых автомобилей Chery, вышел на второе место по продажам автомобилей в Сибирском регионе в 2006 году (см. табл.). На данный момент на сибирском автомобильном рынке специалисты отмечают тенденцию предпочтения азиатских марок европейским [7, с. 2].

Таблица

**Рейтинг продаж новых иномарок дилерами Сибири по итогам 2006 года [7]**

Место	Компания	Регион	Марка	Объем продаж в натуральном выражении, шт.		Рост, %
				2006 г.	2005 г.	
1	АВТОЛЕНД	Новосибирск	Mitsubishi, Hyundai, Ford, Volvo, Jaguar, Mazda, Land Rover	2545	1793	42
2	Пекинский джип	Новосибирск	Chery, Admiral	1892	1124	68
3	Крепость	Красноярск	Toyota, Lexus	1595	844	89

В УрФО продается свыше 40% всех китайских автомобилей, реализуемых в России. В 2006 году Китай являлся ведущим торговым партнером Свердловской области с долей в общем внешнеторговом обороте более 7% [9, с. 22]. Автомобильный рынок Свердловской области относится к числу самых быстрорастущих в России. По темпам автомобилизации населения Екатеринбург находится на первом месте среди регионов

РФ, в 2006 году автопарк Свердловской области вырос на 14%, тогда как в Москве – на 6,4%, а в Санкт-Петербурге – на 9,6%. Екатеринбург занимает второе место после Москвы по количеству легковых автомобилей на тысячу жителей – 239 автомобилей в 2006 году. Для сравнения: в Москве на тысячу человек приходилось 264 автомобиля, в Санкт-Петербурге – 224. По числу автомобильных дилеров Средний Урал уступает только Москве и Санкт-Петербургу. За шесть последних лет парк автомобилей иностранного производства в области увеличился в шесть раз: с 30 тысяч иномарок в 2001 году до 182 тысяч в 2006 году [10].

Свердловская область обладает базовыми условиями для того, чтобы успешно развивать производство автомобилей. Более 30 промышленных предприятий области обладают достаточной инфраструктурой, располагают собственной научной базой, мощным кадровым потенциалом и способны участвовать в создании автомобильного кластера. Среди них можно выделить такие машиностроительные предприятия, как "Электрохимприбор", "Эластотехника", Уралвагонзавод, Уральский оптико-механический завод, Уралхимпласт, НИИ Автоматики, Уральский завод РТИ, Уральский электрохимический комбинат и Уральский оптико-механический завод. Основу будущего автомобильного кластера может составить ЗАО "Автомобили и моторы Урала" (ЗАО "АМУР"), расположенное в г. Новоуральск. Завод по производству автомобилей функционирует с 1968 года, когда был создан филиал МосавтоЗИЛа по выпуску запчастей для автомобилей. В конце 1977 года был собран первый автомобиль, со временем завод нарастил мощности и стал выпускать по 18 тысяч автомобилей и 50 тысяч двигателей ЗИЛ в год. В годы реорганизации экономики страны морально устаревшие грузовики пользовались все меньшим спросом. Объем производства упал, численность персонала сократилась. В 2003 году на базе активов завода было создано закрытое акционерное общество "Автомобили и моторы Урала" (ЗАО "АМУР"). Одним из стратегических направлений стал проект освоения сборки малотоннажных коммерческих грузовиков индийской компании Tata Motors. Помимо своей "традиционной" техники – среднетоннажных грузовых автомобилей – завод начал осваивать производство легковых автомобилей и внедорожников. С середины 2007 года в ЗАО "АМУР" осуществляется сборка китайских легковых автомобилей Geely, к концу года планируется собрать 17 000 Geely, в 2008 году – 30 000 автомобилей [5]. Дальнейшее развитие сотрудничества с китайским партнером позволит предприятию реализовать стратегию выхода России на высококонкурентные рынки Европы и Азии.

Вначале планируется создать автосборочные линии и подготовить рабочий и административный персонал в соответствии с требованиями, предъявляемыми международными рынками. Второй этап предполагает выпуск автомобилей с нарастающей степенью сложности сборки - от SKD-0 до SKD-4 из комплектующих, деталей и узлов, поставляемых зарубежными производителями. На третьем этапе необходимо наладить производство автомобилей с использованием местных комплектующих (стекла, ковры, кресла). В последующем будут созданы цеха для самостоятельного изготовления автомобильных комплектующих с нарастающей наукоемкостью: изготовление и окраска кузовов, производство двигателей и трансмиссий, создание электронных компонентов для автомобилей. Пятый этап предполагает самостоятельную модификацию (рестайлинг) собираемых автомобилей, шестой этап - разработку и производство собственных марок автомобилей.

Мировой опыт автомобилестроения свидетельствует о необходимости создания кластера в собственном регионе для успешного становления предприятий производителей автомобилей. На территории Европы действует около десятка автомобильных

кластеров. Активное развитие получили кластеры в Восточной Европе (например, автомобильные кластеры в Словении и Венгрии) и Азии. В КНР автомобильный кластер образовался в провинции Гуандун вокруг автосборочных производств, размещаемых японскими компаниями Тойота, Хонда и Ниссан. На данный момент доля ВРП провинции Гуандун в ВВП Китая составляет 11,5%, а доля прямых иностранных инвестиций в общем объеме прямых иностранных инвестиций страны 29% [11, 12].

Развитие совместных с иностранными партнерами предприятий в области автомобилестроения представляется одним из возможных путей дальнейшего развития и повышения международной конкурентоспособности российской автомобильной промышленности. Прогнозируется, что общий объем иностранных инвестиций в производство автомобилей в России к 2010 году достигнет 6 – 7 млрд. долларов, а количество совместных сборочных предприятий составит от 15 до 20 [5].

В интересах развития автомобильной промышленности России целесообразно ограничение импорта готовых автомобилей и развитие стратегического инвестиционного сотрудничества с китайскими автомобильными компаниями. Сборка машин на территории России позволяет снизить себестоимость автомобиля в среднем на 15% [8]. Такая "скидка" особенно важна в нижних ценовых сегментах покупателей автомобилей. Совместное развитие дилерских и сервисных станций сможет вывести продажи китайских автомобилей на новый уровень, повысив конкурентное преимущество перед поддержанными иностранными и отечественными автомобилями. Создание российско-китайских совместных производств позволит ускорить создание автомобильного кластера, обеспечить автомобильную промышленность Свердловской области необходимым производственным и сбытовым экспортным потенциалом, повысить квалификацию кадров и реализовать интеграцию автомобильной промышленности России в мировую экономику.

В РФ имеется опыт сборки китайских автомобилей. Однако половина совместных предприятий оказалась нерентабельной и вынуждена была уйти с российского рынка. Так, практически прекращено производство автомобилей Chery Tiggo в Новосибирской области, не нашел своего потребителя автомобиль Derways Cowboy, собираемый в Черкесске. Екатеринбургская "Автомобильная ассоциация "Компания ДДТ" прекратила сборку китайских внедорожников и пикапов Admiral на Бийском автозаводе "Алтай" из-за низкого спроса на них. Под вопросом находится производство автомобилей Great Wall в ОЭЗ "Елабуга" (Татарстан) и сборка легких грузовиков ВАIC в Ульяновской области. В стадии планирования остался проект сборки китайских джипов и пикапов "Адмирал" на базе Уральского машиностроительного завода в Троицке.

По отзывам специалистов, китайские машины пользуются слабым спросом у потребителей, есть жалобы на качество автомобилей. Существует риск, что совместное российско-китайское предприятие не сможет собирать высококачественные автомобили, а недостаточная развитость сервисных станций и невозможность своевременного ремонта могут сформировать негативное отношение потребителей к выпускаемым автомобилям и значительно сократить продажи. К тому же отечественные автопроизводители открыто высказываются против того, чтобы российские дилеры занимались продажами китайских транспортных средств. Данный факт косвенно подтверждает достаточно высокую потенциальную конкурентоспособность китайских автомобилей [5]. Антикитайские автомобильные настроения могут изменить стратегии корпораций КНР в сторону переноса производства их автомобилей на территорию Украины для их поставки в Россию и, в долгосрочной перспективе, страны Европы.

Необходимо учитывать некоторые сдерживающие факторы, которые смогут помешать реализации проекта в Свердловской области. Иностранные инвесторы неохотно вкладывают деньги в долгосрочные капиталоемкие проекты, а в среднесрочном периоде зарубежные автопроизводители нередко рассматривают Россию преимущественно как рынок сбыта своих автомобилей. Россия заинтересована стать в перспективе плацдармом для производства и экспорта автомобилей в зарубежные страны.

Однако успешными станут те автомобильные компании, которые будут "делать ставку" не на краткосрочные успехи в продажах автомобилей сомнительного качества, а на долгосрочные программы и проекты, ориентированные на сборку, а затем производство конкурентоспособных по цене и качеству автомобилей иностранных брендов, в том числе азиатских стран. Формирование автомобильного кластера в Свердловской области на базе АМУРа, создание эффективных сетей продаж, техобслуживания и обеспечения запасными частями позволят области занять свою нишу на российском и зарубежных рынках автомобилей и, в конечном итоге, обеспечить инновационное развитие экономики Среднего Урала.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Официальный сайт Торгового представительства Российской Федерации в КНР. Режим доступа: <http://www.russchinatrade.ru>
2. Новиков А. Третье нашествие //"Эксперт Авто". 2006. № 5. С. 23 – 25.
3. Информационно-новостной сайт Оффшор Экспресс. – Режим доступа: <http://www.nalogi.net>
4. Тихомиров В. П., Максюков И.Н. Состояние автомобильной промышленности России. М.: МАМОК, 2005.
5. Официальный сайт консалтингового агентства "Соло-Консалтинг". – Режим доступа: <http://www.solo-consulting.com>.
6. Квасов Д. Последнее китайское предупреждение. // Эксперт Волга. 2006. № 23. С. 32 – 33.
7. Купцова А. Компактный переворот //"Континент Сибирь". 2007. № 12.
8. Новиков А.В. Состояние и перспективы развития российско-китайской торговли и инвестиций в 2006 – 2010 гг. // Материалы Российско-китайского форума МГИМО: Сборник научных статей. М., 2006. С. 34 – 49.
9. Иванов А. Сделано в России. //Автовитрина. 2002. № 23(178).
10. Официальный сайт Министерства внешнеэкономических связей Свердловской области. – Режим доступа: <http://mvs.midural.ru>
11. European Commission, Regional Clusters in Europe, Observatory of European SMEs. No. 3. Brussels, 2002.
12. Woetzel, Jonathan R., Capitalist China: Strategies for a Revolutionized Economy. Singapore: John Wiley & Sons, 2003.
13. Лебедев А. Частно-государственное партнерство – ключ к модернизации // Россия выбирает. 2006. № 23 (358). С. 33.