

## **Перспективы совместной деятельности стран Единого Таможенного Союза в области развития автопрома**

*В данной статье рассмотрено текущее состояние автомобильной отрасли в кризисный период. Предложен концептуальный подход развития национального автопрома, исходя из комплексного использования возможностей международного отраслевого сотрудничества России, Белоруссии и Казахстана в рамках создания единого экономического пространства и их взаимодействия на основе ЕТС. Проанализировано текущее состояние автомобильной отрасли. Также в статье описываются основные цели и задачи, связанные с перспективой развития национального автопрома. Приведены примеры реализации формируемых инфрасистем.*

**Ключевые слова:** ЕТС, инновации, бизнес-модели, автопром, экономический кризис, инвестиции, производство, инвестиционная привлекательность, инновационное развитие, технологии, стратегия развития, инфрасистемы, логистические системы, стимулирование.

В мировой хозяйственной практике переход на многофакторные концепции построения отраслевых бизнес-моделей для адаптации к быстроизменяющимся условиям производства и реализации продукции, освоения инноваций и инвестиций и т.д., уже стали общепризнанными. В таких условиях автопроизводители должны заранее прогнозировать развитие ситуаций, определять грядущие важные изменения и соответствующим образом формировать необходимые действия. Здесь на первый план выходит умение компаний быстро принимать и исполнять стратегически важные решения, для чего требуется предварительная теоретическая и практическая проработка многих методических и прикладных аспектов.

Анализируя уроки действующего кризиса можно констатировать, что сегодня формируется новая точка отсчета проводимых мер (в том числе и антикризисных) базирующихся на повышении общей эффективности деятельности (снижение себестоимости, повышении производительности труда, оптимизации хозяйственных связей, совершенствовании менеджмента и информационной обеспеченности всех процессов и т.д.).

Осуществляемое стремление к эффективности позволяет обеспечить бизнесу свободу маневра, чтобы извлечь выгоду из нынешних и перспективных возможностей, которые открывает новый экономический ландшафт. К одному из таких стратегических экономико-территориальных ландшафтов относится создание ЕТС и, соответственно, образование уже в ближайшей

перспективе единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана.

Мировой глобальный экономический спад встряхнул сеть поставщиков и производителей автомашин, комплектующих для автомобильной промышленности, обрушивая структурно слабые компании и нанося серьезный урон даже самым сильным из них. Кризис обнажил наиболее серьезные недостатки отрасли, которые были либо хорошо замаскированы, либо долго игнорировались.

Законодательство многих стран и потребительский спрос заставляют и сегодня компании инвестировать в создание новых автомобилей как раз в тот момент, когда они нуждаются в сокращении расходов. Поэтому автопроизводители и должны проявлять в операционной и управленческой деятельности повышенную гибкость и регулярно переоценивать свои бизнес-модели. Кроме того они должны уметь быстро адаптироваться, чтобы поспевать за технологическими инновациями, меняющимся потребительским спросом, а также отвечать всем требованиям постоянно ужесточающегося экологического законодательства.

Согласно результатам исследования «Уроки кризиса», проведенного «Эрнст энд Янг», пришло время для переоценки автопроизводительными компаниями своих бизнес-моделей. Изменения для автопроизводителей в этой сфере могут подразумевать широкое международное сотрудничество даже потенциальных конкурентов. То есть организация их взаимодействия для достижения общих целей с сохранением адекватной конкурентной дистанции.

Сотрудничество за пределами традиционной для автопромышленности управляемой цепочки создания полезного эффекта становится весьма важным, поскольку эта отрасль и её будущая продукция требует альтернативных производств, более совершенных комплектующих, производственно-сбытовой инфраструктуры и т.д.

Для будущего успеха не менее важно изучение мировых рынков. Многие автогиганты уже пошли по пути сокращения расходов, продолжая при этом штамповать на своих конвейерах все те же модели. Но этого не достаточно. Необходимо обращать внимание на новые рынки с потенциалом будущего роста. Требуется всесторонне понимать потребности этих рынков и соответствующим образом оптимизировать свои инвестиции. Многие компании, готовясь к посткризисному подъёму, думают о том, как сохранить на низком уровне базовые расходы, при этом восстанавливая рост выручки. Привлечение помощи со стороны через соглашения о софинансировании или внешнем финансировании – может обеспечить столь необходимую им свободу маневра, и часть производителей уже начинают развивать эти взаимоотношения.

В результате проведенного «Эрнст энд Янг» исследования было выявлено, что сегодня автомобильная отрасль по большинству приоритетов существенно отстает от других отраслей хозяйства. Из восьми рассматриваемых позиций, только две (переоценка бизнес-моделей и оптимизация оперативной

гибкости) не уступают другим производственным отраслям. Это свидетельствует о том, что для поднятия общей эффективности отрасли в ней требуются многие радикальные преобразования.

В соответствии с этим, автором предлагается концептуальный подход дальнейшего развития национального автопрома, исходя из комплексного использования возможностей международного отраслевого сотрудничества России, Белоруссии и Казахстана в рамках создания единого экономического пространства и, как первого этапа, их взаимодействие на основе ЕТС.

В соответствии с данным подходом, перспективы развития автопрома включают три следующих этапа.

Цели и задачи начального этапа - это преодоление кризисных явлений в автомобильной промышленности стран ЕТС, выбор стратегических партнеров, формирование нормативной базы для стимулирования локализации высокотехнологичных производств автомобильной техники и автокомпонентов, развитие базы НИОКР и интеллектуальной собственности.

Цели и задачи следующего этапа - это посткризисное восстановление отрасли в условиях роста рынка, формирование базы инновационного развития, реализация важнейших международных инновационных и инвестиционных проектов в отрасли.

Цели и задачи заключительного этапа - это развитие конкурентоспособной промышленности в условиях стабилизации мирового авторынка, а также формирование внутренних и внешних источников интенсивного развития.

Весь комплекс предлагаемых мер можно разделить на два условных блока - формирование рыночных условий развития производства на территории стран ЕТС и стимулов по обновлению парка, а также финансовое оздоровление и формирование условий устойчивого инновационного развития автомобильной промышленности, повышение инвестиционной привлекательности предприятий отрасли, обеспечение коммерческой эффективности привлеченных инвестиций. В соответствии с этим, основную роль государств ЕТС можно определить как их влияние на следующий ряд ключевых параметров автомобильного рынка:

- стимулирование платежеспособного спроса для восстановления и органичного роста сбыта внутреннего рынка стран;
- умеренные тарифные и нетарифные меры по ограничению импорта;
- повышение инвестиционной привлекательности автопроизводств;
- обеспечение коммерческой (финансовой) эффективности привлеченных в автопром инвестиций;
- гармонизация технического и таможенного законодательства в рамках Таможенного Союза;
- развитие сопутствующего законодательства и нормативной правовой базы в области автомобилестроения;

- поддержка экспорта продукции российского или совместного со странами ЕТС автомобилестроения;
- совершенствование системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств.

При этом, основными направлениями государственного участия в финансовом оздоровлении и формировании устойчивого инновационного развития автомобильной промышленности являются:

-содействие в разработке и реализации корпоративных, в том числе международных программ реструктуризации отечественных автопроизводителей;

-стимулирование организации высокотехнологичных производств автотранспортных средств и автомобильных компонентов на территории Российской Федерации, Белоруссии и Казахстана, в том числе предоставление автопроизводителям долгосрочного финансирования на выгодной и возвратной основе, в среднесрочной перспективе субсидирование процентной ставки привлекаемых заемных средств, и т.п.;

-развитие национальных баз исследований по ключевым производственно-сбытовым направлениям (компонентам) и технологическим решениям;

-разработка новых и модификация существующих образовательных программ и программ повышения квалификации для обеспечения автомобильной промышленности кадрами нового типа.

На начальном этапе взаимодействия заинтересованных сторон, а также реализация указанных направлений предполагает проведение следующих мероприятий:

-разработку и реализацию плана локализации автопроизводства;

-разработку перечня приоритетных инновационных и инвестиционных проектов программ автомобилестроительных компаний, их объемов и источников финансирования;

-стимулирование и предоставление государственной поддержки процессам (программам) вывода из состава промышленных производств непрофильных активов (включая социальные объекты), компонентных производств и переделов;

-консолидация принятия решений по выбору поставщиков;

-стимулирование создания совместных предприятий с иностранными поставщиками;

-проведение предпроектных исследований по созданию новых моделей и модернизации действующих сборочных и компонентных производств и технологий;

-инвестиции в создание международных кластеров и технопарков для формирования эффективной базы поставщиков продукции;

-разработка исследований в части развития энерго-ресурсосберегающих технологий, применения альтернативных видов топлива, повышения безопасности конструкции и экологии;

-рассмотрение вопроса о целесообразности создания международного

сертификационного центра автомобилестроения;

-содействие в создании центров компетенций по разработке и предоставлению инжиниринговых услуг, в том числе, совместно с иностранными партнерами, с единой координацией в рамках трех стран.

На следующем этапе должны быть предусмотрены:

-реализация инвестиционных проектов по модернизации и техническому перевооружению действующих и созданию новых производственных мощностей;

-реализация мероприятий по поддержке спроса в рамках единого экономического пространства;

-создание условий формирования глубоких альянсовых партнерств, в том числе, с иностранными производителями;

-стимулирование повышения доли локализации на территории стран ЕТС высокотехнологичных производств автомобильной техники, в том числе, выработка новых повышенных требований по локализации для иностранных компаний, действующих в режиме промышленной сборки;

-стимулирование развития системы послепродажного обслуживания и сервисной сети;

-стимулирование и поддержка реструктуризации «ландшафта» российских поставщиков автокомпонентов от вертикальной к горизонтальной специализации;

-стимулирование повышения доли на территории стран ЕТС высокотехнологичных производств автомобильных компонентов, в том числе, выработка новых повышенных требований по локализации для иностранных компаний, действующих в режиме промышленной сборки;

-содействие в обеспечении господдержки инициатив развития международных автомобильных кластеров, предусматривающей софинансирование проектов по развитию логистической инфраструктуры автомобильного производства;

-разработка и реализация проектов развития сопутствующих производств сырьевых переделов (литейное, кузнечное и др.);

-инвестирование в создание новых производств и разработку новых продуктов и технологий;

-поддержка проведения и реализации отдельных инновационных проектов создания автотранспортных средств нового поколения на среднесрочную и долгосрочную перспективу;

-проведение работ по развитию национальной и международной нормативно-правовых баз, особенно в области технического регулирования автотранспортного производства;

-содействие в приобретении российскими компаниями перспективных технологических лицензий от иностранных компаний;

-содействие в приобретении активов автопроизводства и сбыта за рубежом;

-поддержка подготовки исследовательских, инженерных, производственных и управленческих кадров, в том числе в зарубежных инжиниринго-

вых и производственных центрах.

При этом, основными мерами третьего этапа являются:

- завершение формирования «ландшафта» российских поставщиков автокомпонентов с вертикальной на горизонтальную специализацию;
- внедрение мероприятий по стимулированию использования экологичного, ресурсо- и энергосберегающего, безопасного автотранспорта;
- развитие дорожной инфраструктуры, а также инфраструктуры автозаправок;
- развитие системы подготовки исследовательских, инженерных и производственных кадров под перспективные цели и задачи автомобильной промышленности.

Как правило, базовое стремление любого иностранного партнера состоит в совместной разработке долгосрочной стратегии развития и постепенном процессе интеграции и интернационализации деятельности. При этом на первом этапе модельный ряд продукции иностранного партнера должен не замещать уже имеющийся модельный ряд, а дополнять его. В перспективе должна быть разработана совместная общая платформа, с последующим её масштабированием до объемов, выгодных для глобальных поставщиков машин и их компонентов.

Для решения поставленных задач по достижению основных целей необходимо осуществить целый комплекс мер при непосредственном государственном участии стран, определяемом в соответствии с выбранными сценариями. Отнесение мероприятий к тому или иному этапу означает максимальную концентрацию внимания и ресурсов в этом временном интервале и получение соответствующего ожидаемого эффекта.

Как уже указывалось, в легковом автомобилестроении в России планируется создать два национальных крупных промышленных альянса (в частности, с привлечением «Renault-Nissan» и компании FIAT). Важным проектом может стать альянс с участием тех иностранных компаний, которые уже работают в России, а оставшийся импорт лишь добавит разнообразия на рынке.

Так как страны-участницы Таможенного Союза будут иметь единые внешние границы, единую таможенную территорию и единый таможенный тариф, то следующая задача для них - это создание единого экономического пространства взаимозаменяемой производственной базы.

Ожидается, что три других члена, потенциальных в перспективе, а именно - Узбекистан, Киргизия, Таджикистан, войдут в единое таможенное пространство после 2012 года, когда Союз заработает реально. В настоящее время существует договоренность, что сначала Россия, Белоруссия и Казахстан сформируют правовую организационную базу Таможенного Союза, а потом уже в него смогут входить остальные заинтересованные страны (может быть даже и Украина).

В частности, Таджикистан будет участвовать в работе Таможенного Союза пока наблюдателем. Об этом он высказался в итоговом заявлении после заседания Межгоссовета ЕврАзЭС в Минске за Таможенный Союз и еди-

ное экономическое пространство в рамках ЕврАзЭС. В этом смысле, Таджикистан будет активно способствовать интеграционным процессам и неукоснительно продвигать совместную работу по усилению ЕврАзЭС.

При формировании Единого экономического пространства страны будут ориентироваться на гармонизацию законодательства с законодательством Европейского Союза. Это очень важно, поскольку страны намерены двигаться в отдаленной перспективе к созданию общего экономического пространства с ЕС. Такое экономическое пространство предполагает не просто гармонизацию законодательства сторон, но и постепенное снятие препятствий на пути движения товаров, услуг, капитала. Конечная цель - Европа и Центральная Азия без таможенных барьеров и визовых режимов.

Три государства, сформировав таможенный союз, планируют создать общий рынок, а это уже не исключает возможность создания и валютного союза, который стал бы следующим логическим шагом всестороннего экономического сотрудничества. Если бы к этой инициативе подключилась Украина, то возникло бы единое экономическое пространство от границ Европейского Союза до Китая, включающее в себя «большую четверку» бывших советских республик, совокупное население которых составляет более 213 миллионов человек. В результате, в перспективе такой Союз может занять ключевые позиции на мировых рынках целого ряда товаров. Но главное все-таки в том, что в рамках ЕТС с возрождением пост кризисной экономики производство автомобилей будет расширяться.

Вхождение в Таможенный союз не только порождает проблемы для российского автопрома, но и предоставляет ему ряд новых возможностей. Она состоит в том, что автомобили иностранных фирм, собираемые в России, получают значительное преимущество в цене перед автомобилями, ввозимыми из-за рубежа на территорию всего Таможенного союза. По отдельным товарным группам автомобилей сегодня ценовая разница в рамках Союза составляет 8–12 раз (новые и машины секондхенд).

Росавтопром России может увеличить минимум на 15–20% поставки автомобилей иностранной сборки в Беларусь и Казахстан уже в ближайшие годы. Это значит, что на сборочных заводах России можно будет увеличить загрузку мощностей. Кроме того, зарубежные поставки стимулируют быстрое создание автокомпонентных производств, поскольку, чем больше конечное производство автомобилей, тем более рентабельной является локализация производства автокомпонентов. Но, к сожалению, здесь у стран ЕТС есть еще ряд барьеров и ограничений, которые необходимо снять для того, чтобы воспользоваться этой возможностью.

Согласно условиям Таможенного союза, пока иномарки российской сборки (из-за слабой локализации) имеют такой же статус, как и иномарки, ввозимые на территорию Союза, но материнские иностранные концерны пока не готовы к тому, чтобы расчеты внутри Таможенного союза велись в национальных валютах, в первую очередь в российских рублях. Они требуют расчета в долларах и евро. Но эта проблема вполне решаема. Предлагается освободить от налогов и пошлин при экспорте в Беларусь и Казахстан все ав-

томобили российской сборки, по крайней мере, на ближайшие несколько лет, стимулировать российские сборочные заводы к наращиванию производства и экспорта в эти страны. Это будет стимулировать расчеты между государствами Таможенного союза за автомобили российской сборки в национальных валютах, в первую очередь в российских рублях.

В связи с тем, что в Казахстане действуют дилерские центры практически всех собираемых в России автомобилей, в том числе иностранных компаний, то с этой точки зрения стоимость авто для потребителей будет ниже. Поскольку эти машины признаются в России российским товаром, то в Казахстан с июля 2010 г. они будут поставляться вообще без пошлин. Если же учесть, что НДС в Казахстане на 6% ниже, чем в России, то казахстанские автолюбители будут платить за машины даже меньше россиян. С другой стороны, автосборочное предприятие или производство компонентов все же гораздо разумнее, дешевле и логичнее организовывать в Казахстане. Однако у проекта есть и свои минусы. К примеру, автомобили, которые имеют производственных площадок на территории трех стран Таможенного союза, будут практически недоступны для потребителей в России. Помешает 30-процентная разница в стоимости при одной и той же комплектации, модели, размере со своими конкурентами.

Россия готова насытить казахстанский и белорусский рынки своей автомобильной продукцией, но неизвестно, как отреагирует на это местный потребитель. Ситуация подталкивает к тому, что нужно создавать автосборочные конвейеры здесь, но многие компании, открыв сборку в России, в Казахстане и Белоруссии уже ничего не будут открывать. Если оценивать в целом, то для автобизнеса Казахстана и Белоруссии этот фактор отрицательный, потому что их автопром будет работать в угоду «соседу». Поэтому для них остается только производство компонентов и запасных частей.

В тоже время, в странах ЕТС пока очень сложная логистика. Даже автокомпоненты доставлять сейчас тяжело, поэтому они могут быть дороже, чем российские. В России развивается массовое производство, но фактически это только сборочные предприятия. Создавая производство компонентов, получается коммерческая защита одних от других.

Кроме того, казахстанцы и белорусы все равно и дальше будут покупать неновые машины, но уже ранее произведенные в России, а не за рубежом.

Поэтому для нашей страны важно, создавая Союз пересадить население этих стран на машины российского производства. Однако рынок подержанных автомобилей сильно ужметя, и скорее всего часть потребителей переориентируется на новые авто, но классом ниже, тогда по законам рынка цены и на них повысятся, что также будет выгодно России.

Несмотря на то, что логистика между тремя странами это узкое место сотрудничества, практика жизни все же диктует общие методические и прикладные аспекты создания международных систем товародвижения, исходя из которых, как правило, и формируются реальные международные логистические схемы и принимаются требуемые локальные (национальные) логи-

стические решения. Поэтому, исходя из общих логистических методов, выработываются действенные модели реализации отраслевого товародвижения.

В результате, формируемые инфрасистемы в международной хозяйственной практике, а также новые комплексные структуры, характерные для более высокого уровня развития общественного производства современного периода, характеризуются следующими сущностными признаками, в них:

а) значительно расширяется состав производительных вектор-факторов, влияющих на эффективность конечных результатов деятельности инфрасистем, их доходы и прибыль за счет появления все новых видов утилитарных и особенно инфраструктурных услуг, участвующих в формировании потребительной стоимости (полезности для потребителей) и стоимости. При этом возрастает зависимость самого материального производства (реального сектора) от указанных услуг, так как без них оно становится малоэффективным и даже невозможным, что уравнивает приоритетность материального производства и инфраструктурной деятельности, а во многих случаях меняет приоритеты местами;

б) исчезает препятствие, разделяющее в технологическом отношении производственную и непроизводственную сферы хозяйствования благодаря тесной технологической связанности между отдельными смежными или сопряженными видами (стадиями) производства и возрождению всех поточных процессов, организованных по модульному принципу;

в) значительно возрастает взаимосвязь между всеми ее частями и элементами и их взаимозависимость друг от друга и от состояния и уровня развития всей системы, т.е. системные интересы, выраженные разными критериями синергетического эффекта, становятся преобладающими над интересами отдельных подразделений инфрасистемы даже при условии оптимизации их деятельности.

Все это определяет современное восприятие логистики как одного из главных факторов оптимизации массового автопроизводства, распределения и сбыта его продукции (товара). Однако для воплощения указанных логистических принципов требуются конкретные кластерные механизмы их внедрения в хозяйственную практику. Следует при этом иметь в виду, что в каждой стране ЕТС или другой стране-партнере по логистическим связям, могут проявляться свои специфические национальные хозяйственные особенности, которые должны повсеместно учитываться при создании и использовании международных кластерных и логистических систем и установлении конкретных логистических схем и логистических цепей.

Любые такие преобразования сопровождаются значительными затратами. Они требуют реализации последовательной и развернутой в пространстве и времени программы мероприятий, одновременно являющихся комплексом необходимых социально-экономических, организационно-технических, информационных, правовых, кадровых и других предпосылок создания полноценного логистического обеспечения действующих интегрирующихся производственно-сбытовых структур.

В заключении следует отметить, что реализация данного подхода по-

зволит создать в рамках единого экономического пространства трех стран новый производственно-сбытовой «общий рынок» для решения существующих проблем в автомобильной отрасли и в конечном итоге конкурентоспособность экономики стран Союза, а также наиболее эффективными мерами удовлетворить потребности населения своих стран в автомобильной продукции.

## Литература

1. Бончев И. Привлечение стратегических партнеров в регион для укрепления кластерных инициатив» (Презентация). Группа по обслуживанию предприятий автомобильной промышленности Ernst & Young. Материалы Межрегионального экономического форума «Самарская инициатива: кластерная политика - основа инновационного развития региональной экономики». Самара, 4-5 июня 2008 г.
2. Уолбанк Э. «Уроки кризиса», «Эрнст энд Янг»//Exceptional, февраль/март 2010. С 45-46.
3. Стенли Рут. Влияние кризиса на российский автомобильный рынок. – «PricewaterhouseCoopers», 20 января 2009..
4. Материалы форума "Россия 2010"
5. Коровкин И.А. О проекте стратегии развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года. Сборник докладов и презентаций на Московском международном форуме «Автокомпоненты», 29 февраля 2008 года, сс.15-20.
6. Ноздрева Р.Б., Стратегические альянсы в международном бизнесе. Менеджмент в России и за рубежом, 2002, № 6. С. 89-97.
7. Программа развития отечественного автомобилестроения до 2020 года. Материалы к заседанию Правительственной Комиссии по повышению устойчивости развития российской экономики (предварительные материалы - консолидированное мнение экспертной группы). The Boston Consulting Group. М.: 10 ноября 2009,-69 с.
8. Целиков С.Ю. Структура и сегментация автомобильного рынка РФ. – «Автостат». 2009.
9. Ялов Д.А. «Кластерный подход как технология региональным экономическим развитием», М.: Компас промышленной реструктуризации, № 2, 2004.