

Панкратова Д.А., Лебедев К.К.

ЭВОЛЮЦИЯ РОССИЙСКОЙ СТРАТЕГИИ МОДЕРНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ АВТОПРОМА

Институт финансовых исследований, Россия, Москва

Daria Pankratova, Kirill Lebedev

EVOLUTION OF THE STRATEGY OF THE MODERNIZATION AND DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN AUTOMOBILE PRODUCTION INDUSTRY

Institute for financial studies, Moscow, Russia

Конкурентоспособность отечественного автопрома, несмотря на его продолжительную историю, неочевидна. Сегодня, с приходом на внутренний рынок иностранных автопроизводителей, уровень конкуренции настолько вырос, что возникла реальная угроза остановки производства отечественных автомобилей.

Анализ причин неконкурентоспособности показывает, что самостоятельно российская отрасль сократить технологическое отставание не сможет. В основе оригинальной стратегии модернизации и развития должны лежать зарубежные технологии, стандарты менеджмента и контроля качества.

Советский автопром имел большой позитивный опыт сотрудничества с иностранными производителями (Ford, Renault, Chrysler, FIAT). Но сотрудничество это не носило долгосрочного и комплексного характера. Сегодня необходимо создать условия для эффективного импорта и внедрения технологий и стандартов, диверсифицировать их источники, а также поставить данный процесс на поток в долгосрочном периоде.

К настоящему времени необходимые механизмы для реализации стратегии модернизации и развития автопрома уже имеются.

Прежде всего, это работающие в России режимы сборки, в основе которых лежит фактор локализации. В 1997 г. был построен первый завод по "отверточной сборке" иномарок – "Автотор", но эффект такого режима для отрасли и экономики в целом оказался минимален. Приобретение реального зарубежного опыта началось со строительства в 1998 г. ТагАЗа (Таганрог), на котором был реализован принципиально иной режим сборки – лицензионный. Кроме ТагАЗа, сейчас уже функционирует еще один завод с режимом лицензионной сборки (Sollers). Особого внимания заслуживает стартовавший в 2002 г. режим промышленной сборки. Сегодня в таком режиме работают "ИжАвто", "Автофрамос" (Renault), Ford Motor Company, Toyota Motor, концерн GM (Opel и Chevrolet), Nissan и Volkswagen Rus.

Более продвинутой формой сотрудничества, включающей и локализацию, и фактор прямого доступа к технологиям, является стратегический альянс. Первым опытом такого рода стало подписанное в 2007 г. соглашение "АвтоВАЗа" и Renault (совместный выпуск автомобилей под маркой Lada). Вторым стратегическим альянсом может стать СП Sollers и FIAT (соглашение было подписано в феврале 2010 г.).

Еще один важный фактор стратегии отраслевой модернизации – это формирующийся кластер автомобильной промышленности в Ленинградской области. Уже сейчас на ее территории построены и функционируют производства конечной продукции и комплектующих, создаются условия для конкуренции между производителями, что значительно стимулирует повышение степени локализации.

Первым элементом состоятельности и конкурентоспособности отраслевой стратегии развития является его комплексный характер, предполагающий участие многих представителей зарубежного автопрома. Они смогут предоставить технологии различного уровня и назначения, что поможет смягчить негативные последствия завершения сотрудничества с отдельно взятым производителем (как после ухода FIAT в 1970-х гг.)

Второй элемент – долгосрочный характер сотрудничества. Так, сотрудничество СССР с тем же FIAT продлилось всего 8 лет, а ТагАЗ и Hyundai взаимодействуют уже более 10 лет, что позволило создать на базе корейских технологий новую российскую модель Vega, а также получить бесценный опыт.

Таким образом, от "отверточной сборки" мы пришли к режимам, которые позволяют создавать новые российские модели на базе иностранных технологий, а также к стратегическим альянсам, в рамках которых возможен прямой импорт технологий сложных узлов и агрегатов. Выстраданную российскую стратегию модернизации и развития автопрома можно считать оригинальной и уникальной. Теперь нет необходимости копировать чужой опыт, который может и не прижиться в наших условиях. В случае успешной реализации стратегии развития отечественной автомобилестроительной отрасли ее технологическое отставание будет сокращаться, а в экономике появится новая точка роста на базе отраслей высокого уровня технологического передела.