

**Лебедев К.К., Панкратова Д.А.**

**ЭВОЛЮЦИЯ РЕЖИМОВ ПРОМЫШЛЕННОЙ СБОРКИ – ОДНО ИЗ УСЛОВИЙ МОДЕРНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ АВТОПРОМА РОССИИ**

Институт финансовых исследований, Москва, Россия

**Lebedev K.K., Pankratova D. A.**

**EVOLUTION OF INDUSTRIAL ASSEMBLY PRACTICES IS A PRECONDITION FOR MODERNIZATION AND DEVELOPMENT OF RUSSIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY**

Institute for financial studies, Moscow, Russia

Ни для кого не секрет, что отечественная автомобильная промышленность, занятая выпуском легковых машин, неконкурентоспособна в том виде, в котором она сейчас существует. К тому же, в Россию «приходит» все больше производителей иномарок, которые обладают нужными для отечественной отрасли технологиями. В связи с этим возникает вопрос: каким будет влияние дальнейшего расширения сборки иномарок на легковую отечественную автомобильную промышленность?

В нашей работе приводятся аргументы, подтверждающие, что развитие режимов сборки иномарок может оказать на отечественный автопром положительное влияние, и приведет к повышению его конкурентоспособности и снижению доли прямого импорта легковых автомобилей.

В России получение иностранного опыта можно условно разделить на четыре этапа: крупноузловая сборка; сборка автомобилей по лицензии; промышленная сборка; стратегические альянсы.

**Крупноузловая сборка.** На территорию собирающей страны ввозят крупные узлы и агрегаты (отсюда и название режима – крупноузловая сборка, SKD), из них автомобили собирают как конструктор («Автотор»).

**Лицензионная сборка.** Осуществляется сборка полностью разобранных машинокомплектов («ТагАЗ» совместно с Hyundai).

**Режим промышленной сборки (РПС).** Как раз с развитием этого режима связаны основные надежды на развитие отечественной отрасли, ведь именно в рамках РПС локализация производственного процесса прописывается как условие, необходимое для работы на территории России. Такое условие является важным отличием РПС от режима лицензионной сборки.

Локализация – процесс организации производства (именно производства, а не сборки) деталей и компонентов различной технологической сложности на предприятиях собирающей страны. Таким образом, производители собирающей страны осваивают производство тех или иных компонентов согласно «авторской» технологии и стандартам, после чего используют полученный опыт при разработке и производстве собственной аналогичной продукции.

В России в режиме РПС работает 8 заводов (Ford, Автофрамос, Toyota, Nissan, GM, VW, P&C, Hyundai).

**Стратегические альянсы.** В России действует уже два альянса – «АвтоВАЗ»-Renault и Sollers-Ford.– в рамках которых Renault предоставит технологии и стандарты для выпуска автомобилей под брендом Lada, а в планах совместного предприятия с Ford – производство пассажирских автомобилей и LCV Ford, двигателей, проведение НИОКР.

Таким образом, мы видим, что с 1997 г. отечественная легковая автомобильная промышленность прошла свой путь эволюции от «отверточной» сборки автомобилей на заводе «Автотор» до режима промышленной сборки и стратегических альянсов, которые позволяют создавать новые российские модели на базе иностранных технологий. Яркий пример появление новой российской модели класса «С» –TAGAZ Vega. Автомобиль был создан в конструкторском бюро Tagaz Korea, которое является партнером TagAZ в разработке собственного модельного ряда. Выпуск модели Vega стал для российского автопрома результатом совместного сотрудничества российской и зарубежной компаний, а приобретенный опыт уникален. Теперь появилось

веское основание полагать, что отечественные производители в состоянии освоить технологии, значительно превосходящие российские.

По мере перехода от одного режима сборки к другому в России выработалась собственная линия модернизации и развития автомобильной промышленности, обладающая оригинальными элементами, которые делают ее состоятельной в национальных условиях. Можно выделить ее следующие основные положения:

1) масштабный характер развития, который предполагает работу в отечественной отрасли многих представителей зарубежного автопрома. Они смогут предоставить технологии различного технологического уровня и назначения;

2) долгосрочный характер сотрудничества;

3) уже построенные заводы конечного производства и возможное появление в Ленинградской и Калужской областях производителей комплектующих позволяют рассматривать эти регионы как будущие автомобильные кластеры;

4) выгодное географическое положение Ленинградской области делает эффективным возможным экспорт иномарок российской сборки в страны Восточной Европы;

5) производство в регионе автомобилей одного класса в одной ценовой нише, что сейчас наблюдается в Ленинградской области, формирует условия для развития конкуренции между производителями. Такая конкуренция будет стимулировать рост локализации производства, которая позволит компаниям экономить на транзакционных и транспортных издержках. Это снизит риски роста отпускных цен быстрее, чем у конкурентов.

Каждое положение играет важную роль и положительно влияет на автомобилестроительную отрасль. А если их сложить в систему, то при качественном управлении и ответственном контроле работа этой системы позволит провести модернизацию отечественной отрасли, во что еще недавно было сложно поверить.