пасности в экономической сфере силы обеспечения безопасности должны быть направлены в том числе и на поддержку конкурентной политики и антимонопольное регулирование.

Литература

1. О защите конкуренции: Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ.
2. *Князева И.В.* Антимонопольная политика в России. М.: Омега-Л, 2009. С.99.
3. Исследование Всемирного экономического форума. Официальный сайт. 2011. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2010-11.pdf (дата обращения: 28.05.2011).
4. *Дамаскин О.В.* Россия в современном мире: проблемы национальной безопасности. М.: Флинта, Наука, 2007. С.326
5. Выступление Председателя Правительства В.В. Путина на съезде Союза машиностроителей России в Тольятти. Официальный сайт премьер-министра. 11 мая 2011 г. URL: http://premier.gov.ru/visits/ru/15134/events/15139 (дата обращения: 28.05.2011).
6. Правовое регулирование конкуренции и монополий в Российской Федерации / Под ред. С.В. Запольского. М.: Статут, 2010. CD-ROM.
7. Государственная стратегия экономической безопасности Российской Федерации: одобрена Указом Президента РФ от 29 апреля 1996 г. № 608.
8. Об условиях доступа российских товаров на зарубежные рынки // сайт Министерства экономичесокго развития Российской Федерации. URL: http://www.economy.gov.ru/minec/about/structure/deptorg/doc20100524_05 (дата обращения: 28.05.2011).
9. Выступление И.Ю. Артемьева по случаю открытия Шестой Ежегодной конференции МКС. URL: http:// www.fas.gov.ru/ netcat_files/Analitical%20materials/MKS / Artemyev_vstupitelnoe_slovo.doc (дата обращения: 28.05.2011).

Рустам ХАЛИДОВ

Инвестирование автомобильных ТНК в модернизацию российского автопрома

В соответствии со Стратегией развития автомобильной промышленности на период до 2020 года основной целью государственной политики России является максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения.

Для достижения поставленной цели должны быть решены следующие основные задачи.

1. Обеспечение потребностей транспортного комплекса страны, включая личные потребности граждан, за счет внутреннего производства по всем переделам создания конкурентоспособной автомобильной техники, отвечающей международным требованиям по безопасности, экологическим характеристикам и экономичности.

Рустам ХАЛИДОВ – аспирант кафедры информационного обеспечения внешней политики РФ факультета мировой политики МГУ им. М.В. Ломоносова

2. Обеспечение национальной безопасности путем производства военной автомобильной техники и автомобильной техники «двойного» назначения на основе российской компонентной базы.

3. Повышение конкурентоспособности, экспортного потенциала и качества продукции автомобильной промышленности.

4. Максимальная локализация производства комплектующих и автомобилей всех автопроизводителей.

5. Достижение глобального стоимостного преимущества по производству комплектующих для производимой автомобильной техники.

6. Развитие системы технического регулирования в автомобилестроении.

7. Преодоление технологического отставания автомобилестроения России от ведущих стран мира на основе инновационного обновления и модернизации производства.

8. Развитие региональных производств автомобильной техники и базовых автокомпонентов, включая регионы Сибири и Дальнего Востока.

9. Формирование инфраструктуры проведения НИОКР по созданию новых автотранспортных средств и автомобильных компонентов.

10. Совершенствование системы подготовки специалистов для автомобильной промышленности, в том числе создание новых программ обучения в соответствии с международными стандартами.

11. Совершенствование законодательства, нормативной правовой базы в области автомобилестроения и создание системы утилизации автотранспортных средств.

Совокупный объем затрат на реализацию стратегии планируется на уровне 1,2 трлн рублей. Из них на долю российских игроков будет приходиться около 630 млрд рублей, оставшиеся средства предполагается получить от иностранных инвесторов [1]. Иностранные инвестиции и технологии пока являются главным фактором модерни-

зации российской экономики.

По состоянию на конец 2010 г. накопленный иностранный капитал в экономике России составил $300,1 млрд, что на 11,9% больше по сравнению с предыдущим годом. Наибольший удельный вес приходился на прочие инвестиции (что позволяет говорить о них как о реинвестировании капитала в Россию отечественными предприятиями) – 58,3% (на конец 2009 г. – 55,5%), доля прямых инвестиций составила 38,7% (40,7%), портфельных – 3,0% (3,8%) [2].

В 2010 г. в экономику России поступило $114,7 млрд иностранных инвестиций, что на 40,1% больше, чем в 2009 г. (**таблица**). При этом объем прямых иностранных инвестиций по итогам прошлого года снизился на 13,2% по сравнению с предыдущим годом – до $13,8 млрд. Из России было направлено в общей сложности $96,2 млрд инвестиций – на 16,1% больше, чем в 2009 г. [2].

Больше всего зарубежных инвесторов в России привлекают российское обрабатывающее производство, оптовая и розничная торговля, добыча полезных ископаемых и операции с недвижимостью.

Вложения в автосборочные заводы ведущих автомобильных компаний мира сегодня являются наиболее успешными инвестиционными проектами в России. Для мировых автопроизводителей наша страна привлекательна в первую очередь перспективами рынка сбыта, а также относительной дешевизной размещения в ней автосборочных производств. И хотя в 2009 г. рынок автотранспортных средств обрушился на 50%, предшествовавший этому рост продаж до 3 млн единиц в 2008 г., позволяет строить достаточно оптимистичные прогнозы.

Мировые автомобильные концерны – Ford, Renault-Nissan, Volkswagen, Toyota и др. (всего более 15) – подписали с Правительством РФ соглашения о режиме «промышленной сборки», согласно которому они ввозят беспошлинно или по минимальной таможенной ставке в 3% комплектующие в обмен на создание сборочного производства полного цикла, включающего сварку, окраску кузова и сборку. Данные соглашения действуют определенное время (3,5 года), по прошествии которого инвестор должен либо ввозить комплектующие по действующим тарифным ставкам, либо наладить их производство в России.

Наиболее значимым сегодня является партнерство между АвтоВАЗом и концерном Renault-Nissan. Renault была одной из первых компаний, организовавшей собственное производство автомашин в нашей стране – еще в 1998 г. было создано СП «Автофрамос». Соглашение об удвоении производственных мощностей, подписанное между правительством Москвы (собственник 5,9% акций «Автофрамоса») и концерном Renault в 2007 г., вывело это российско-французское СП в лидеры среди иностранных автосборочных предприятий в России.

Ключевая задача альянса в России – добиться и поддерживать долю рынка в 40%. По прогнозам, для этого ему необходимо выпускать в РФ 1,6 млн автомобилей в год. Сейчас же его мощности составляют 1,1 млн автомобилей: 900 тыс. единиц – на АвтоВАЗе (Тольятти), 160 тыс. – на московском заводе «Автофрамос» и еще 50 тыс. – на заводе компании Nissan в Санкт-Петербурге. Рассматривается также возможность создания завода Nissan на Дальнем Востоке [3].

В мировой практике автомобильная промышленность уже давно перешла на систему, при которой сборка автомобилей отделена от производства автокомпонентов. Одни и те же модули и системы можно встретить на автомобилях совершенно разных систем и марок. Унификация компонентов позволяет производителям выходить на нужный объем производства отдельных узлов даже при достаточно небольших объемах выпуска конкретных моделей. По оценкам экспертов, каждое рабочее место в автомобильной промышленности создает до 10-12 рабочих мест в смежных отраслях экономики.

На предприятиях традиционной российской автомобильной промышленности так называемая «глубина переработки» пока еще достаточно высока.

Российский рынок автомобильных компонентов и запчастей вырос в 2008 г. на 19% и достиг объема $46,45 млрд. Вторичный рынок в три раза превзошел по объему первичный: $35,4 млрд против $11,05 млрд. В первую очередь рост рынка подстегивало увеличение доли иномарок в автомобильном парке страны и в меньшей степени на-

Таблица. Поступление иностранных инвестиций по типам

	2010г.			Справочно 2009г. в % к	
	млн долларов США	в % к 2009 г.	в % к итогу	2008г.	итогу
Инвестиции	114746	140,1	100	79,0	100
из них:					
прямые инвестиции	13810	86,8	12,1	58,9	19,4
в том числе:					
взносы в капитал	7700	96,3	6,7	50,4	9,8
из них реинвестирование	743	79,3	0,7	151,5	1,1
лизинг	108	105,4	0,1	60,8	0,1
кредиты, полученные от зарубежных совладельцев организаций	4610	71,6	4,1	65,8	7,8
прочие прямые инвестиции	1392	101,9	1,2	114,3	1,7
портфельные инвестиции	1076	121,9	0,9	62,3	1,1
прочее	3120	в 8,5р.	2,7	29,1	0,5

Источник: [2].

ращивание местной сборки иностранных автомобилей. Львиную долю – 76% ($35,4 млрд) от общего объема рынка составил вторичный рынок. Пока запчасти для автомобилей отечественных брендов доминируют в этом секторе – 56%, или $19,8 млрд, но перевес уже не столь существенен и скоро может исчезнуть [4].

Рост производства иномарок подстегивает и изменение долей на первичном рынке автокомпонентов. В прошлом году в России было выпущено 1,5 млн автомобилей, из которых 40% составили иномарки. Между тем доля компонентов для иномарок ($7,18 млрд) уже превышает долю компонентов для автомобилей отечественных брендов ($3,87 млрд) в два раза. Первичный рынок остается разделенным на два почти не пересекающихся сектора. Национальные автопроизводители почти не закупают компоненты за рубежом (доля импорта 6%), иностранные производители, наоборот, очень мало закупают в России (у трети произведенных иномарок доля российских комплектующих равна нулю, у остальных – от 10 до 40%). Импорт составляет уже более половины емкости первичного рынка компонентов ($6,7 млрд от $12,5 млрд – с материалами). Отечественные производители компонентов поставляют продукцию низкого качества и не способны производить необходимую номенклатуру деталей. В то же время иностранные производители компонентов представлены очень слабо, в их число в основном входят производители крупных компонентов, выпускаемых в небольших объемах и имеющих низкую добавленную стоимость: сиденья, детали интерьера, бамперы, светотехника и пр.

Из примерно 600 предприятий, выпускающих автокомпоненты, исключительно производством комплектующих для автопрома занимаются только 200. Достаточно большое число производителей комплектующих пока по-прежнему контролируют автоконцерны (АвтоВАЗ, ГАЗ, УАЗ, КАМАЗ), остальные либо входят в средние по величине группы, либо остаются неконсолидированными.

Из иностранных производителей автокомпонентов в России работает перешедшая в 2007 г. под контроль Continental компания Siemens VDO Automotive Corporation, имеющая заводы в Калуге и Чистополе. Американский производитель Johnson Controls изготавливает наполнители для сидений и чехлов и собирает сиденья в Ленинградской области. Германская ZF Friedrichshafen создала СП (ZF Kama GmbH) с КАМАЗом по выпуску коробок передач. Довольно давно в России работают компания Glaverbel (Борский стекольный завод), Tenneco Automotive (завод выхлопных систем Tenneco Automotive Volga). ООО «Аутомотив Лайтинг» (Automotive Lighting, завод по производству светотехнических приборов для моторных транспортных средств) основано в России концерном Bosch, но с 2000 г. перешло под контроль итальянского производителя автокомпонентов Magnetti Morelli. Компания сейчас строит в Рязани новый завод, куда будет переведено существующее производство. Ведутся переговоры и с Volkswagen. Локальные производства компонентов открыли также американские Lear Corporation и Delphi (производство автомобильных жгутов) и французская Faurecia Interior Systems, которая выпускает бамперы для «Автофрамос».

Новые заводы по производству автокомпонентов собираются построить в Ленинградской области поставщики Toyota, Nissan и Hyundai. Группа Volkswagen договаривается с рядом своих постоянных поставщиков о размещении производств рядом с автосборочным заводом в Калуге. Президент китайского автоконцерна Chery Automobile Со Инь Туньюэ сообщил, что рассматривает возможность строительства в Удмуртии не только автосборочного предприятия, но и производства автокомпонентов – двигателей, коробок передач, приводов и мостов.

Заявили о реализации производственных проектов в России канадская Magna, Stadco, Toyota Boshoku, Federal Mogul, Autoliv, Thyssen Krupp Automotive, Valeo SA, TRW Automotive, Denso Corporation.

Качество привлеченных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) характеризуют следующие факторы [5].

1. Насколько локализованы филиалы ТНК в стране, принимающей инвестиции. Одним из важнейших показателей здесь является величина добавленной стоимости, производимой этими филиалами, которая отражает вклад ПИИ в ВВП принимающей страны, объем кооперационных связей с местными предприятиями, вклад последних в общий объем производства филиала ТНК, создание с помощью ПИИ новых рабочих мест и т. п.

2. Вклад ПИИ в развитие интенсивных технологий или модернизацию производства. Об этом можно судить по отраслевой структуре ПИИ, включая удельный вес новейших инновационных отраслей и оценку привнесенных с помощью ПИИ технологий и новых решений для конкретных предприятий. Должны также учитываться масштабы обучения и подготовки кадров для филиалов ТНК. Важна и политика принимающей страны по обеспечению привлекательного режима для ПИИ в современные секторы экономики. В конечном счете речь идет о влиянии ПИИ на адаптацию принимающей страной новых современных технологий.

3. В какой мере ПИИ способствуют развитию экспорта. Это особенно существенно для развивающихся и трансформирующихся стран, многие из которых имеют дефицит платежного баланса. Некоторые страны при заключении соглашения по ПИИ ставят обязательное условие увеличения экспорта, а также использования технологий и маркетинговой сети материнской ТНК.

4. Развитие научных исследований и разработок филиалами ТНК.

Данная деятельность имеет значение не только для конкретного филиала ТНК, но и для всей экономики, так как способствует повышению уровня технологического развития принимающей страны, внедрению нового уровня культуры производства, а также адаптации продукции к условиям местного рынка.

У всех автомобильных брендов, разворачивающих в нашей стране автосборочное производство, как правило, есть «свои поставщики», с которыми они работают и при целесообразности местного производства компонентов уже ведут подготовку производств.

У большинства сборщиков объемы производства еще недостаточны для того, чтобы размещать рядом производство автокомпонентов было рентабельно. К примеру, 700-800 тыс. автомобилей, выпускаемых в год АвтоВАЗом, – это окупаемый объем. А у крупнейшего сборщика иномарок – Ford – годовой объем производства составляет 100 тыс. единиц. Этого почти достаточно для производства мелких автокомпонентов. Порог рентабельности для выпуска бамперов, сидений, выхлопных систем, аккумуляторов, шин составляет не менее 200 тыс. машин в год. Однако окупаемость размещения производств более сложных компонентов наступает только при объеме производства свыше 500 тыс. машин.

Совокупность всех вышеперечисленных факторов приводит к тому, что уровень локализации производства импортных автомобилей на территории России составляет по различным маркам от 10 до 20%. В целом иностранные концерны предъявляют следующие требования к отечественным поставщикам автокомпонентов: автономность; высокий уровень технологического развития производства, проведение стандартизации и введение управления качеством; самостоятельное инвестирование в разработку компонентов и НИОКР, инновационные решения; наличие сертификата ИСО, экологического сертификата; гибкость производства и политика постоянного снижения издержек (увеличения номенклатуры и уменьшения партий); эффективность взаимодействия с производителями автокомпонентов (логистика) – строгое соблюдение графика поставок.

Российское правительство осознает необходимость развития автокомпонентного производства в нашей стране. В частности, об этом неоднократно упоминается в Стратегии развития российского автопрома до 2020 года.

Эксперты полагают, что развитие компонентного производства в России постепенно будет происходить в русле мировых тенденций. Автоконцерны уже выделяют компонентные производства в самостоятельные бизнесы, способные работать с широким спектром заказчиков. Ожидается приход в Россию таких системных интеграторов, которые приносят не только новые технологии, но и новую модель взаимоотношений «автопроизводитель – поставщик комплектующих», когда независимые друг от друга компании работают вместе в теснейшей связке для того, чтобы через несколько лет представить публике новую модель автомобиля. Эксперты и игроки рынка ожидают бума в российской автокомпонентной отрасли примерно через два-три года.

Литература

1.URL: http://ria.ru/economy/20100303/211981829.html
2. Госкомстат // URL: http://www.gks.ru/bgd/free/b04_03/IssWWW.exe/Stg/d01/40inw24.htm
3. URL: http://www.autonews.ru/automarket_news/index.shtml?2011/03/17/1655238
4. *Шарян Э.Г.* Основные преимущества развития производства автокомпонентов в России // Конференция МГТУ «МАМИ» «Конкурентоспособность и инновации в автомобиле- и тракторостроении», 2009.
5. *Kumar N.* Globalization and the Quality of Foreign Direct Investment. New Delhi: Oxford University Press, 2002. P. 6-9.

Инновационная политика. Что читать

Зарубин В.Н. Инновационные методы управления проектами в строительстве на основе Lean и BIM технологий: учебно-методическое пособие / В.Н. Зарубин, С.В. Астахов; РАГС при Президенте РФ, Кафедра управления общественным сектором. – М.: Изд-во РАГС, 2011. – 100 с.	В пособии рассматриваются передовые методы управления проектами в строительстве, базовые методы оценки эффективности их применения, перспективы инновационных преобразований. Стратегический курс государства на инновационный путь развития не может осуществляться в ситуации, когда наиболее важные отрасли находятся в состоянии неуправляемого процесса самоопределения, а модернизация, при этом, требует осознания передовых методов хозяйствования во всех отраслях современной экономики.
Гребнева Е.М. Управление персоналом: эффективность решения инновационных задач: учебное пособие / Гребнева Елена Михайловна, Степнова Людмила Анатольевна; под общ. ред. А.А. Деркача; – М.: Изд-во РАГС, 2011. – 128 с.	В учебном пособии рассматриваются проблемы повышения эффективности решения инновационных задач в сфере управления персоналом. Уделяется внимание акмеологическим методикам, применяемым в данном направлении, исследованы новые акмеологические технологии.