



Автокомпонентная отрасль

Есть ли выход из кризиса?

Не секрет, что российская автокомпонентная отрасль находится в сильнейшем кризисе. О том, можно ли ее из этого кризиса вывести и как это сделать, мы поговорили с заместителем генерального директора аналитической компании «АСМ-холдинг», кандидатом экономических наук, заслуженным экономистом России Александром Ковригиным.





ситуация отчасти стабилизировалась, и до 2005 года предприятия, выпускающие автомобили и их комплектующие, работали в целом нормально. В отрасли в то время было занято примерно 1,9 млн человек.

Но в 2005 году по российской автокомпонентной отрасли был нанесен самый сокрушительный удар: тогда появилась так называемая промышленная сборка, после чего производство автокомпонентов в России неуклонно пошло вниз. Ошибка заключалась в том, что мы дали беспрецедентные льготы и разрешили создавать производства под годовую выпуск всего 25 тысяч автомобилей, а не 250–300 тысяч, что было бы в данном случае наиболее оптимально. Чем это обернулось? Подсчитано, что первые пять проектов в рамках промсборки были профинансированы государством напрямую и в качестве различных льгот на сумму порядка 5 млрд долларов, а принесли около 3 млрд, из которых около 2,5 млрд ушли за рубеж в качестве оплаты оборудования и технологий.

Проблему усугубило вхождение страны в 2012 году в ВТО на совершенно губительных для нашего автомобилестроения условиях. Для примера: ставка по ввозу компонентов была снижена до 15%, тогда как у Китая после присоединения к упомянутой организации она составила 60% – в четыре раза больше! Как итог, в страну хлынул импорт, из-за чего началось массовое закрытие предприятий по выпуску комплектующих, что оставило без работы по всей стране в общей сложности более миллиона человек!

По мере разворачивания иностранными производителями промышленной сборки выпуск продукции отечественными автозаводами уменьшался, и сегодня практически все легковое автомобилестроение в стране принадлежит зарубежным компаниям. Поэтому не удивительно, что комплектующие для них закупаются за рубежом – там же, где это делают другие, разбросанные по всему миру заводы этих компаний.

– Александр Сергеевич, то, что производство автокомпонентов в России сегодня находится в глубоком кризисе, уже давно признанный факт. Но почему оно в этом кризисе оказалось – ведь страна ежегодно производит более полутора миллионов автомобилей?

– Если начинать издали, то первый чувствительный удар российское автомобилестроение получило в 1990-х, когда буквально за несколько лет его довели до плачевного состояния, когда предприятия оказались вынуждены рассчитывать между собой по бартеру. После дефолта 1998 года и принятых Примаковым и Маслюковым мер



– Но ведь за последние полтора десятка лет мы регулярно слышим об открытии на территории России производств тех или иных автокомпонентов иностранных брендов.

– Вспомните, как в середине 2000-х наши чиновники били себя в грудь, что с началом промсборки автомобилей автоматически начнется локализация производства зарубежных комплектующих с переносом на территорию России как минимум предназначенных для этого современных технологий, а как максимум – центров по их разработке. Мнение это оказалось глубоко ошибочным: международные автогиганты пришли в Россию со своими отработанными производственными цепочками, а значит, со столь же отработанным и проверенным пулом поставщиков. Те из упомянутых поставщиков, которые все же развернули у нас выпуск комплектующих, по сути занимаются их отверточной сборкой или переупаковкой – разра-

ботка конструкций и технологий осталась за рубежом. В результате мы оказались на грани потери компетенций в области конструирования автомобилей и их компонентов, а российские конструкторы и технологи превратились в статистов, которым доверено лишь обеспечивать адаптацию иностранных разработок. То есть, по сути, мы получили тот же импорт, только скрытый. Не спорю: за минувшие годы в России введены в строй около полусотни иностранных предприятий по выпуску комплектующих. Но, если разобраться, по сути все они сборочные. То есть сборочные предприятия открываются, а предприятия, выпускающие продукцию по полному циклу и обеспечивающие работой у себя и на предприятиях-смежниках в сотни раз больше людей, закрываются – вот результат сегодняшней политики государства в автокомпонентной отрасли! Оно даже не делает попыток защитить своих производителей! Складывается впечатление,

автокомпонентную отрасль государству проще вообще не замечать.

– Можно ли привести конкретные примеры, как государство защищает, вернее – не защищает интересы российских производителей автомобильных компонентов?

– Вот только один такой пример. У нас в стране есть три завода, изготавливающих жидкостные и воздушные отопители для пассажирской, грузовой и специальной техники. Это АО «Элтра-Термо», ООО «Адверс» и АО «ШААЗ», которые, будучи поставщиками первого уровня для всех отечественных автопроизводителей, выпускают изделия собственной разработки, особенности конструкции которых защищены патентами и авторскими свидетельствами. Сегодня их положение сильно осложнилось из-за острой конкуренции со стороны ряда действующих в стране европейских и, особенно, азиатских компаний, под собствен-

ными марками развернувших у нас крупноузловую сборку из импортных комплектующих. По причине крайне низкого качества автопроизводители не считают возможным санкционировать применение их продукции в составе выпускаемой техники, но вот на вторичном рынке ее продажи активно растут, ведь ввозимые из-за рубежа комплектующие делают такие изделия на 40% дешевле отечественных. При подобном ценообразовании производство аналогичной, действительно локализованной в России продукции заведомо неконкурентоспособно. Судите сами: сегодня пошлина на ввоз воздушного отопителя составляет всего 7,5%, а пошлина на ввоз жидкостного отсутствует вовсе. Пошлины на ввоз основных узлов, таких как камера сгорания, свеча накалывания, нагнетатель воздуха, блок управления, также составляют от 0 до 10%.

Чем государство здесь могло бы помочь? Хорошей поддержкой отечественным



KRONE PROFI LINER



ПОТОМУ ЧТО

РЯДОМ МНЕ НУЖЕН

НАСТОЯЩИЙ

ПРОФЕССИОНАЛ.

Реклама

Отсканируйте QR-код
СЕЙЧАС
и узнайте больше!



PHC Нутцфарцойге
Тел. +7 495 989 72 38, info@rks-rus.ru



KRONE
We Deliver the Future

производителям стало бы введение дополнительных пошлин и сборов на ввоз как самих автокомпонентов, так и их сборочных комплектов из Евросоюза и азиатских стран.

Обратной стороной вопроса оказалась проблема введения с 1 января 2021 года дополнительной заградительной пошлины в размере 12,5% на импорт алюминиевого сырья из КНР. В этом случае российские предприятия АО «Лихославльский радиаторный завод» и АО «ШААЗ», которые выпускают алюминиевые радиаторы и теплообменники для поставки в том числе на КАМАЗ, ГАЗ, УАЗ и Уральский автозавод, вынуждены автоматически увеличивать стоимость выпускаемой продукции. Поэтому необходимо сбалансированно подходить к вопросу о введении дополнительных заградительных пошлин, с учетом интересов всех производителей, а не только отдельных промышленных групп.

– Размещать в России производства компонентов без их глубокой локализации – это какая-то общая политика иностранных производителей?

– Не стоит обвинять иностранцев в «непатриотичности» по отношению к нашей стране. В условиях абсолютно беззубой промышленной политики государства они поступают так, как им выгоднее и понятнее. Их традиционные поставщики гарантируют качество комплектующих и стабильность поставок, а использование «глобальных» компонентов, выпуск которых многократно больше такого у российских предприятий, делает более низкой их себестоимость, обеспечивая доходность производства даже при исчезающе малой разнице между закупочной ценой и стоимостью материалов. Добавим сюда экономию на логистике и на менеджменте ввиду унификации процессов и цепочек поставок. Так что здесь просто бизнес и никакой политики!

– Тем не менее нельзя не признать, что переход к использованию иностранных комплектующих пусть даже в ущерб российским наконец сделал продукцию традиционных отечественных автозаводов по-настоящему конкурентоспособной.

– С одной стороны, это действительно так: замена целого ряда отечественных комплектующих на зарубежные позволила повысить качество исконно российских автомобилей. Но с другой стороны, это привело к набирающей обороты разлокализации их производства. Дошло до того, что в январе этого года Минпромторг, подчитывая индекс локализации автомобилей по формулам, приведенным в Постановлении Правительства России № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации», выяснил, что нероссийским, то есть иномаркой, следует признать... УАЗ «Патриот»! И наоборот, его конкурента, выпу-

скаемого под Тулой китайской компанией Great Wall, следует признать локализованным, а значит, доступным для закупок Минобороны, что оно и сделало для своих служебных надобностей.

Формула неправильная? Чиновники непатриотичные? Все нет: в Минпромторге регулярно заключаются специальные инвестиционные контракты, так называемые СПИКи, требующие все больших объемов производства, все большей локализации и даже создания центров компетенций, по-старому – НИОКР. Государство периодически повышает утилизационный сбор, представляющий собой хитрую схему, дополняющую ввозные пошлины сверх пределов, дозволенных ВТО. Предоставляется материальная помощь и даются льготы производителям автокомпонентов. Например, 7 июня опубликовано постановление, согласно которому государство предоставляет им займы в размере от 50 млн рублей по ставке 1%

годовых на финансирование до 40% капитальных затрат и покупку лицензий. И, тем не менее, корейская коробка передач и немецкая управляющая электроника стоят на УАЗе, а не на «китайцах». Это касается и множества других компонентов, которые Great Wall решила приличия ради хотя бы отверточно, но собрать на своем новом российском заводе.

– То есть государство, тот же Минпромторг, все же помогает предприятиям российского автопрома?

– Помогает. Но эта помощь – мизер, не способный переломить ситуацию. Возьмем для примера Китай, взлетом автомобильной промышленности которого сейчас так принято восхищаться и ставить в пример. Вот лишь одно направление поддержки, касающееся наукоемких разработок. В мае этого года «сверхвычет» на НИОКР для производствен-

ных предприятий там увеличен с 75 до 100%. Другими словами, в этой стране действует стопроцентный обычный вычет на НИОКР, к которому дополнительно может применяться «сверхвычет» размером в 100% от расходов. Фактически речь идет о налоговом вычете на связанные с НИОКР расходы размером в 200%. Вдумайтесь только, в 2020 году государственные расходы Китая на НИОКР достигли 378 млрд долларов! Подобная форма поддержки является одной из наиболее распространенных мер в развитых странах. Интересно отметить, что основную часть инвестиций в китайское автомобилестроение составляют государственные инвестиции – их доля находится на уровне 75% от общего объема капиталовложений в отрасль в целом и около 70% – в производство легковых автомобилей. А что у нас? У нас текущие государственные программы,

согласно некоторым оценкам, покрывают лишь около 1% от общего объема инвестиций.

– А как в нашей стране обстоит дело с инвестициями со стороны государства в новые разработки, связанные с автомобильной промышленностью?

– Что касается автокомпонентной отрасли, то на прямые инвестиции в новые разработки Минпромторг и другие министерства идут только по новым направлениям: беспилотность, электро-мобильность, мультимедиа... Но ведь «старые» комплектующие требуют едва ли не большего внимания – узлы и детали что двигателей внутреннего сгорания, что трансмиссий, что шасси эволюционируют быстро, как и электронные системы безопасности. Переход на комплектующие мировых лидеров, имеющих свои интересы и вынужденных выполнять

решения своих правительств, чреват зависимостью, которая рано или поздно может вылиться в технологическую блокаду, как это уже было в других отраслях.

Поршни, кольца, подшипники – все эти на первый взгляд нехитрые, но технологически и инженерно сложные узлы мы покупаем или за рубежом, или в России, но на предприятиях, принадлежащих иностранному капиталу. И разработаны они далеко от границ страны.

Не удивительно, что в сфере автокомпонентов российские наукоемкие разработки можно пересчитать по пальцам. Из относящихся к таковым действительно крупных проектов, появившихся за последние годы, вспоминается разве что трансмиссия КАТЕ для «Ауруса», но и для нее шестерни приходится покупать за рубежом.

Тем временем мы стоим на пороге нового технологиче-



ского скачка. Электропривод, требующее новых пластиков и новых алюминиевых технологий среднесерийное производство, концепция «автомобиль как гаджет»... Благодаря отечественным компаниям, работающим в сфере информационных технологий, с компонентами для гаджетизации автотранспорта у нас пошло-поехало, но вот комплектовать ими придется иномарки, в которые постепенно превращаются даже автомобили формально отечественного производства, в которых из исконно наших компетенций скоро останутся разве что финальная сборка и заправка техническими жидкостями.

– В последние месяцы как мировая, так и отечественная автотранспортная отрасль столкнулась с нехваткой комплектующих в связи с нарушением логистики их поставок из-за связанных с пандемией ограничений. Может быть, российские производители автокомпонентов смогут обратить эту ситуацию в свою пользу?

– Тот же вопрос я недавно задал одному из топ-менеджеров группы AD Russia, на что он мне ответил буквально следующее: «Мы сами рады бы заместить китайские запчасти отечественными, и не из патриотизма даже: у китайцев цены растут как на дрожжах, за зиму доставка подорожала в разы, а сроки исполнения заказов выросли еще больше. Что ж, пошли к российским заводам. Но тут выяснилось, что по нашим спецификациям они работать не готовы – ссылаются на ГОСТы, которые зачастую не сопоставимы даже по размерам деталей, по разбросу параметров и, в особенности, по толщине и качеству покрытий, например, тех же пружин подвески. Но даже когда требуемое в готовом виде находится в каталоге, эти заводы, видимо, в силу старой советской системы управления, не торопятся брать заказ в работу. Выходит, им самим это не нужно. Что же, продолжим поиск по-


ставщиков в других странах, от Индии до Польши, шарик большой».

То есть основная масса «старых» отечественных производителей работать в новых условиях не только не может, но и, к сожалению, не хочет. Те же немногие из них, что научились делать качественные и недорогие компоненты, как и пятнадцать лет назад, «сидят» на импортных комплектующих и материалах, а наукоемкость таких изделий стремится к нулю.

Неудивительно, что исконно российские, созданные еще при СССР, заводы постепенно сдают даже свой последний рубеж, не выдерживая конкуренции с китайским эрзацем на рынке «афтемаркета», то есть на рынке нелегальных запасных частей нижнего уровня. Причем с экономическим спадом спрос на этом рынке сместился в сторону все менее качественных и более простых, зато дешевых эрзац-компонентов. Тут бы нашим «старым» производителям и взять свое – благо Минпромторг им как-то помогает, устанавливая пошлины на аналоги выпускаемых в стране деталей и узлов. Но, получается, они просто не в состоянии это сделать.


– Из сказанного Вами выходит, что российская автокомпонентная отрасль оказалась даже не в тяжелом кризисе, а вообще на грани существования. Есть ли какие-то средства, чтобы ее реанимировать?

– Для того чтобы возродить автокомпонентную отрасль, требуется сделать несколько важных шагов. Прежде всего, необходимо стимулировать создание совместных предприятий с иностранными партнерами на условиях глубокой локализации выпускаемой продукции. Нужно предоставить им гораздо лучшие условия, которые обеспечивали бы на 25–30% более высокую прибыльность, чем сейчас. Кроме того, требуется создать таким предприятиям условия для экспорта – это позволит



ВЫГОДНОЕ ПРИОБРЕТЕНИЕ СПЕЦТЕХНИКИ

НА АУКЦИОННОЙ
ОНЛАЙН-ПЛАТФОРМЕ



**ДАТЫ АУКЦИОНОВ
В 2021 ГОДУ:**

14-20 сентября

16-22 ноября

22-27 сентября

24-29 ноября

дополнительно нарастить выпуск, а значит, снизить себестоимость производства, ускорить возврат инвестиций и увеличить прибыль. К сожалению, самостоятельно решить перечисленные задачи наши предприятия не смогут, поскольку эти задачи относятся к компетенции государства. А значит, нам предстоит сделать так, чтобы российские производители компонентов были государством услышаны, чтобы оно наконец начало действовать в их интересах. И в своих, кстати, тоже, ведь если вклад автомобильной промышленности в ВВП стран Евросоюза составляет 7%, то в ВВП России – всего 0,4%: катастрофический результат, прекрасно демонстрирующий несостоятельность нынешней государственной политики в области автомобилестроения. В конце концов, стабильная работа и развитие отечественных производителей компонентов дадут государству рост занятости населения и поступлений в бюджет, тогда как их исчезновение, напротив, принесет лишь проблемы в плане потери значительной части налогов и увеличения затрат на пособия по безработице.

Если же посмотреть на ситуацию более глобально, то, убежден, с целью воссоздания в России действительно национально ориентированного автопрома следует создать при участии государства корпорацию, в которую вошли бы все российские автозаво-

ды, как это сейчас сделано, скажем, в авиастроении. И уже в рамках такой корпорации выстраивать систему совместной работы по развитию отечественной компонентной отрасли. В этой корпорации должны быть сформированы конструкторские и технологические подразделения по двигателям, коробкам передач, другим важным узлам и агрегатам, а также структуры, отвечающие за развитие производства компонентов третьего и четвертого передела – металлов, пластиков, масел, электроники и других используемых в автомобильной промышленности. Совместные предприятия, о которых я уже говорил, должны быть учреждены при участии этой корпорации, и таким СП необходимо создать стабильные перспективы сроком на три-пять лет, необходимым для выхода на окупаемость, а также финансовые условия, заметно лучшие, чем у предприятий только с иностранным капиталом. На эти цели, конечно, потребуются серьезные средства, но они многократно меньше тех выводимых за рубеж 40 млрд долларов, которые в настоящее время мы ежегодно теряем на импорте компонентов. Предлагаемое решение позволит сократить такой импорт на 25–30 млрд долларов и даст значительный толчок к воссозданию компонентной отрасли, которую за последние четверть века мы фактически потеряли.

Константин Занурдаев