Терехов Сергей Александрович
аспирант, факультет экономики, управления и права,
Волго-Вятская академия государственной службы при Президенте РФ,
специалист по закупкам комплектующих ходовой части автомобиля,
ОАО «Автофрамос»,
г. Нижний Новгород
Sergy.terekhov@gmail.com

сборка в России иностранных автомобилей: перспективы для регионов

Аннотация

Вывод на рынок новой модификации автомобиля как один из методов стимулирования продаж, широко применяемый автопроизводителями, может также служить механизмом развития экономики регионов. Преимущество такого метода для автопроизводителя заключается в том, что на разработку новой модели требуется меньше инвестиций, так как новая модель создается на базе действующей платформы. В результате такой диверсификации растет суммарный объем производимых автомобилей, чему сопутствует увеличение потребления комплектующих и, следовательно, создание новых рабочих мест в автомобильной промышленности. В статье приведены результаты расчета количества рабочих мест для различных регионов, в зависимости от степени локализации производства комплектующих автомобиля на территории России.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, локализация, рабочие места, экономика региона, промышленная сборка, машинокомплект, автосборочное предприятие, производство комплектующих

За последние несколько лет на территории Российской Федерации были созданы производственные площадки иностранных автомобильных концернов. Это позволило им организовать сборку автомобилей в непосредственной близости от рынка сбыта, а регионам, в которых было размещено такое производство – привлечь инвестиции и создать новые рабочие места.

Условно реализацию подобного проекта можно разбить на несколько этапов, к которым относятся:

а) крупноузловая сборка импортируемых машинокомплектов, которая позволяет отладить производственный процесс на новой площадке;

б) мелкоузловая сборка с усложнением технологического процесса (сварка и окраска кузовов);

в) интеграция локальных комплектующих в состав автомобиля.

Мелкоузловая сборка

Каждый из перечисленных этапов предполагает оптимизацию расходов на изготовление автомобиля и, соответственно, повышение его рентабельности. На первом этапе сборки достигается снижение стоимости за счет способа доставки. Например, стоимость транспортировки пяти автомобилей будет сопоставима со стоимостью доставки девяти полных машинокомплектов, состоящих из подсобранных модулей.

При переходе на мелкоузловую сборку количество доставляемых машинокомплектов при тех же затратах на логистику увеличивается. На данном этапе к снижению затрат на доставку добавляется оптимизация импорта комплектующих.

После того как технологический процесс производства автомобиля в условиях мелкоузловой сборки импортируемых машинокомплектов становится стабильным, начинается постепенное внедрение комплектующих локального производства в состав автомобиля.

При реализации собранного на территории России автомобиля автосборочное предприятие является единственным плательщиком НДС данного изделия. Ввиду этого направление локализации производства комплектующих предоставляет возможность повысить рентабельность продукции за счет того, что частично выплата данного налога переходит на производителя компонентов.

Другой статьей снижения издержек является уменьшение складского хозяйства вследствие упрощения логистических потоков, из которых исключаются время и средства, затрачиваемые на таможенное оформление. Это позволяет освободить средства, замороженные в виде стоимости этих компонентов на время доставки.

Машинокомплект и промышленная сборка

Ниже приведен расчет основных показателей, характерных для запуска новой модификации автомобиля на базе действующей платформы, примером может послужить Renault Sandero, производимый на предприятии ОАО «Автофрамос» (Москва). Эта модель была запущена в серийное производство в начале 2010 года и собирается на платформе Renault Logan. Усредненная розничная стоимость обоих автомобилей составляет 375 тыс. руб. Закупочная стоимость машинокомплекта может быть определена как 150 тыс. руб.

Согласно информации пресс-службы компании Renault, в перспективе планируется перейти на использование 70% локальных комплектующих. Реально достигнутый показатель закупаемых на территории России деталей сегодня – 8%.

…стоимость транспортировки пяти автомобилей сопоставима со стоимостью доставки девяти полных машинокомплектов, состоящих из подсобранных модулей

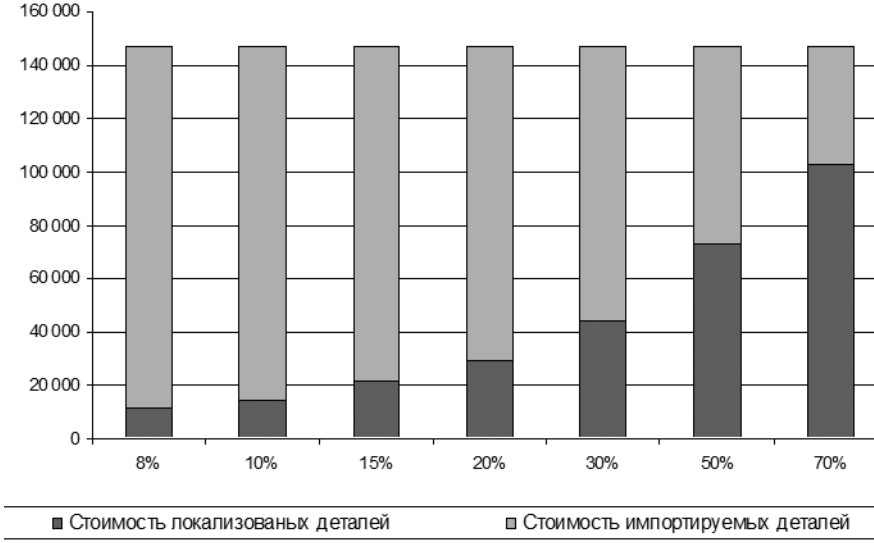


Рис. 1. Изменение структуры закупочной стоимости машинокомплекта. Приведены данные на одну единицу

В настоящее время в Российской Федерации реализуется программа предоставления экономических льгот для предприятий, работающих в режиме промышленной сборки (1, 2). Ряд комплектующих, ввозимых для производства автомобилей, может временно освобождаться от таможенных пошлин. При этом производство данных компонентов должно быть локализовано в следующем порядке: в течение 24 месяцев – не менее 10% от стоимости машинокомплекта, 42 месяцев – 20%, 54 месяцев – 30% соответственно. Данный процент локализации должен исключать кузовные детали.

существенный экономический эффект достигается при локализации 50 и более процентов деталей, так как в этом случае снижается зависимость от валютной составляющей

Существенный экономический эффект достигается при локализации 50 и более процентов деталей, так как в этом случае снижается зависимость от валютной составляющей. Данный показатель приведен для формирования более полной картины реализации проекта. На рис. 1 (*см. выше*) отражено изменение структуры закупочной стоимости

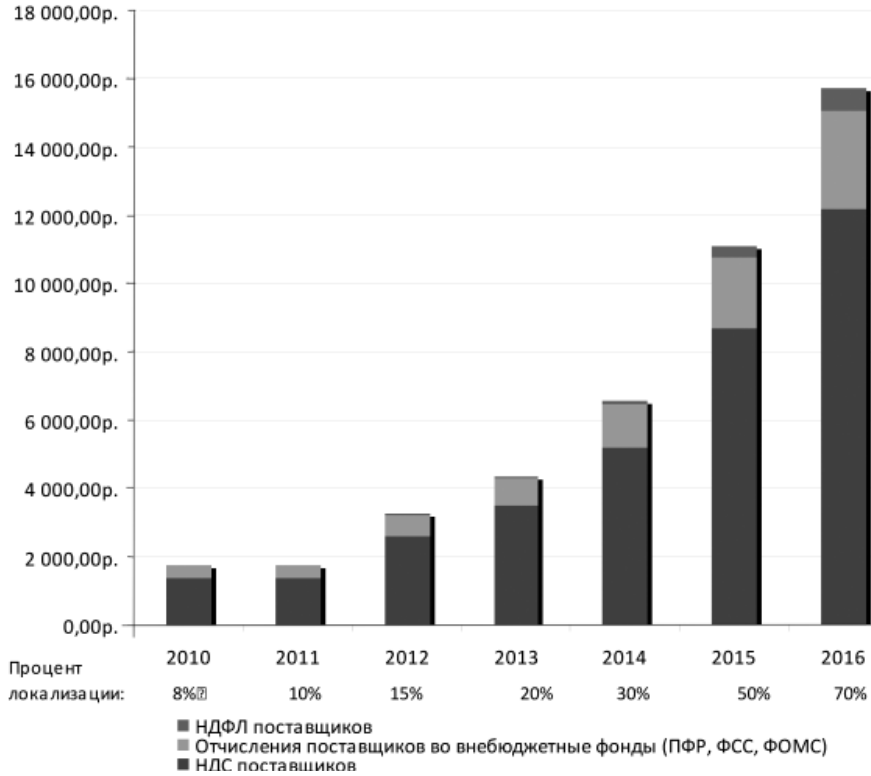


Рис. 2. Производители автокомпонентов. Отчисления в бюджет при локализации до 70% (приведены данные на один машинокомплект)

машинокомплекта в зависимости от процента локализации.

Все последующие расчеты приведены при допущении, что фонд оплаты труда на предприятиях составляет 16% от стоимости готовой продукции (без учета НДС), накладные и прямые производственные расходы – 35%, прибыль – 5%.

Исходя из вышеперечисленного, структура налоговых выплат российских производителей автокомпонентов, комплектующих данные модели, с одного автомобиля с розничной стоимостью 375 тыс. руб., в динамике по основным этапам локализации, представлена на рис. 2 (*см. выше*).

Налогообложение и рентабельность производства автомобилей

На рис. 3 (*см. на с. 74*) представлена структура налоговых отчислений с одного реализуемого автомобиля. До начала локализации эти выплаты производятся автосборочным предприятием, в силу того, что компоненты, из которых собирается автомобиль, ввозятся в Россию в рамках схемы промышленной сборки. Впоследствии выплаты

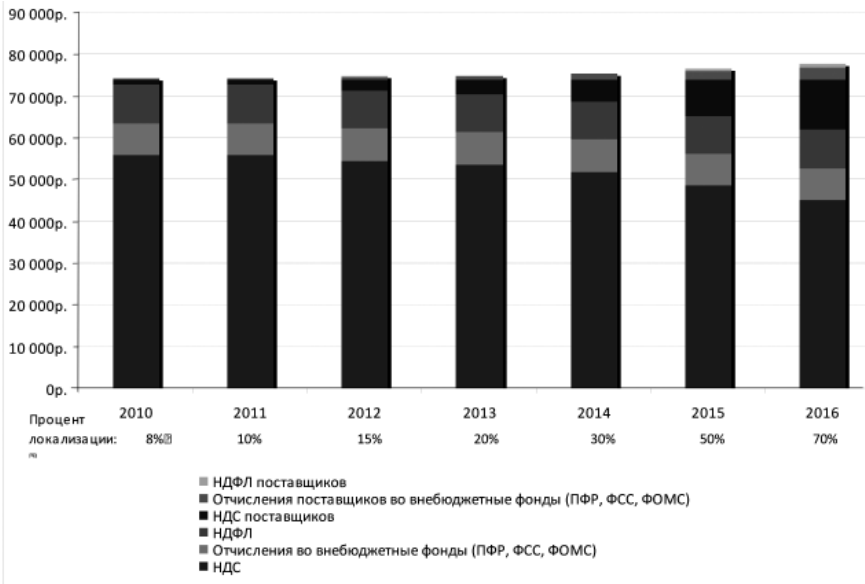


Рис. 3. Перераспределение отчислений в бюджет с одного машинокомплекта при локализации до 70%

автосборочным предприятием снижаются ввиду того, что данные статьи перераспределяются на поставщиков локализованных автокомпонентов. Это уменьшает затраты на производство и повышает рентабельность производства автомобилей.

Наряду с перечисленными преимуществами локализации комплектующих автомобилей перераспределение налоговых отчислений является стимулирующим фактором для активного развития автопроизводителями компаний-поставщиков. За счет этого происходит модернизация экономических систем регионов, в которых расположены поставщики.

Динамика роста отчислений в бюджет с одного машинокомплекта, по мере перехода на отечественные комплектующие, показана на рис. 3. Это проекция экономического влияния одного автомобиля на экономику региона. При этом в расчет не принимаются значения отчислений в виде налога на прибыль, так как данный параметр может не иметь линейной зависимости от основной деятельности вследствие особенностей структуры капитала и финансовых потоков компании. Средний срок окупаемости инвестиций составляет, как правило, около трех лет с момента запуска проекта, при этом прибыль на данном этапе, в случае ее наличия, минимальна.

Средняя заработная плата в секторе обрабатывающих производств в 2008 и 2009 годы составила:

– в Калужской области – 15 148,5 руб. (3);
– в Самарской области – 15 073 руб. (4);
– в Нижегородской области – 13 848,8 руб. (5) – в Москве – 25 350,8 руб. в про-

Таблица

Количество рабочих мест, создаваемое в автомобильной промышленности в регионах

	% локализации	8%	10%	15%	20%	30%	50%	70%	70%
Московская область	Рабочих мест во вспомогательной отрасли	14,3	14,3	26,7	35,7	53,5	89,1	124,8	124,8
Калужская область	Рабочих мест во вспомогательной отрасли	23,9	23,9	44,7	59,7	89,5	149,2	208,8	208,8
Нижегородская область	Рабочих мест во вспомогательной отрасли	26,1	26,1	48,9	65,3	97,9	163,2	228,4	228,4
Самарская область	Рабочих мест во вспомогательной отрасли	24,0	24,0	45,0	60,0	89,9	149,9	209,9	209,9

изводстве транспортных средств и оборудования (6).

Автопром и финансовое оздоровление регионов

Примем за базовый сценарий то, что суммарный объем производства обеих моделей составляет 70 тыс. автомобилей в год. Реализация проекта с учетом выполнения обязательств по локализации при двухсменном режиме работы завода и стандартном производственном календаре – 250 рабочих дней в год.

В этих условиях запуск новой модификации автомобиля обеспечит создание указанного в таблице (*см. выше*) количества рабочих мест в смежной отрасли – производстве комплектующих. Данные показатели зависят от стоимости сырьевой базы автомобиля и региона, где размещается производство локализуемого узла.

Принимая во внимание вышеизложенное, можно сделать вывод о том, что стремление автопроизводителей к локализации комплектующих может быть использовано в качестве инструмента для финансового оздоровления регионов, ориентированных на автомобильную промышленность. В рамках данного процесса иностранные производители наиболее активны в направлении создания совместных предприятий с российскими компаниями, которые, как правило, расположены в уже сложившихся автокластерах.

При этом существенным фактором является наличие налоговых преференций, так как период окупаемости инвестиций, привлекаемых на начальном этапе для реорганизации производства, должен быть приемлемым для инвесторов. Следовательно, активная работа региональных властей с инвесторами и параллельная модернизация обеспечивающей инфраструктуры в совокупности с потребностью иностранных автопроизводителей в локальных компонентах позволяют запустить механизмы реорганизации структуры экономики регионов – автокластеров, позволяющих им адаптироваться к современным условиям рынка. Данный процесс характеризуется ростом занятости населения и улучшением социально-экономической ситуации.

Литература

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.03.2005

№ 166 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки».
2. Приказ Минэкономразвития России, Минпромэнерго России и Минфина России от 15.04.2005 № 73/81/58н «Об утверждении Порядка, определяющего понятие «промышленная сборка» и устанавливающем применение данного понятия при ввозе на территорию российской федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов».
3. Калугастат. (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://www.kalugastat.ru/digital/region12/DocLib/urv_4.mht.
4. Министерство экономики, инвестиций и торговли Самарской области. (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://www.economy.samregion.ru/uroven_zhizni_naselenija/.
5. Нижегородстат. (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://nizhstat.gks.ru/digital/region12/DocLib/u5.htm.
6. Московская федерация профсоюзов. (Электронный ресурс). – Режим доступа: http://www.mtuf.ru/podr/econom/stat/zarecon/2008/.

рп

Sergey A. Terekhov
Postgraduate Student, Department of Economics, Management and Law, Volga-Vyatka Academy of Public Service under the President of the Russian Federation, Specialist for Procurement of Motor Car Running Gear, Avtoframos OJSC, Nizhny Novgorod

Assembly of Foreign Cars in Russia: Prospects for the Regions

Abstract

Launch of a new car modification as a method of sales promotion, widely used by car manufacturers, can also be turned into a mechanism for developing regional economies. The advantage of this method is that the new model requires less investment in its development since it is based on the existing platform. As a result of diversification the total production volume of car manufacturers grows and it leads to the components consumption increase, which creates new jobs in the automotive industry. The article gives the results of calculating the number of newly created jobs for different regions in relation with the level of local integration of components production.

Keywords: automotive industry, localization, jobs, region»s economy, industrial assembly, car kit, car assembly plant, component parts production