

Д.С. Клементьев*

ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ
ЦЕПОЧЕК СОЗДАНИЯ СТОИМОСТИ
НА ПРИМЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ КИТАЯ И РОССИИ

Аннотация. В статье анализируются особенности индустриализации в России и Китае на примере автомобилестроения, а также возможности интеграции автомобилестроения данных стран в глобальные цепочки создания стоимости. Отмечается, что процессы создания и модернизации автомобилестроения в России и Китае имеют схожие черты. При этом каждая из стран обладает определенным набором сравнительных преимуществ для успешного встраивания в глобальные цепочки создания стоимости в автомобилестроении в условиях четвертой промышленной революции (Индустрии 4.0). Показано, что в Китае процесс интеграции в глобальные цепочки создания стоимости в автомобилестроении проходил более последовательно, а потенциал импортозамещающей и экспортно ориентированной индустриализации реализован в полной мере. В России этап новой индустриализации применительно к автомобильной промышленности сопровождается серией внешних шоков, являющихся следствием нарастающего геополитического противостояния с Западом. В результате импортозамещающая индустриализация оказалась сильно растянутой во времени, а потенциал экспортно ориентированной индустриализации только предстоит раскрыть.

Ключевые слова: Россия; Китай; автомобильная промышленность; Индустрия 4.0; импортозамещающая индустриализация; экспортно ориентированная индустриализация; апгрейд; цепочки создания стоимости.

* Клементьев Дмитрий Сергеевич, соискатель степени кандидата экономических наук, советник Отдела автомобильной промышленности Департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Министерства промышленности и торговли Российской Федерации (Москва, Россия). E-mail: dmitrijklementev@mail.ru

Klementev Dmitrii, candidate for the degree of PhD (Econ. Sci.), Advisor of the Department of Automotive Industry and Railway Engineering, the Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation (Moscow, Russia). E-mail: dmitrijklementev@mail.ru

Для цитирования: Клементьев Д.С. Индустриализация и формирование цепочек создания стоимости на примере автомобильной промышленности Китая и России // Экономические и социальные проблемы России. – 2024. – № 2. – С. 73–91.

D.S. Klementev
Industrialization and the formation of value chains
on the example of the automotive industry in China and Russia

Abstract. The article analyzes the features of the industrialization of Russia and China on the example of the automotive industry, as well as the possibilities of integrating the automotive industry of these countries into global value chains. It is noted that the processes of creation and modernization of the automotive industry in Russia and China have similar features. At the same time, each country has a certain set of comparative advantages for successful integration into global value chains in the automotive industry in the context of the fourth industrial revolution (Industry 4.0). It is shown that in China the process of integration into global value chains in the automotive industry has been more consistent, and the potential of import-substituting and export-oriented industrialization has been fully realized. In Russia the stage of new industrialization in relation to the automotive industry is accompanied by a series of external shocks resulting from the growing geopolitical confrontation with the West. As a result import-substituting industrialization turned out to be greatly stretched over time, and the potential of export-oriented industrialization has yet to be revealed.

Key words: Russia; China; automotive industry; Industry 4.0; import-substituting industrialization; export-oriented industrialization; upgrade; value chains.

For citation: Klementev D.S. Industrialization and the formation of value chains on the example of the automotive industry in China and Russia // Economic and Social Problems of Russia. – 2024. – N 2. – P. 73–91

Введение

Объективные условия современной геополитической ситуации в мире обуславливают повышенный интерес к сравнительным исследованиям России и Китая в разных ракурсах. Применение данного метода особенно актуально и продуктивно в контексте изучения динамики развития автомобильной промышленности. Как в России, так и в Китае массовое гражданское автомобилестроение началось относительно поздно и не было глубоко интегрировано в отраслевые глобальные цепочки создания стоимости (ГЦС).

Начало XXI в. в мировом автопроме ознаменовалось перестроением ГЦС в рамках новой индустриализации (Индустрии 4.0). В результате четвертой промышленной революции, опирающейся преимущественно на развитие и повсеместное внедрение цифровых технологий, изменился облик

современного автомобиля, а также процесс его производства (создание «умных фабрик», «цифровых цепочек создания стоимости» и т.д.) [Sinay, Kotianová, 2018]. Ввиду значимости вышеупомянутых трансформаций новая индустриализация нашла отражение в отраслевых стратегиях, реализуемых российским и китайским руководителями.

В настоящей статье автором ставится задача проведения сравнительного анализа влияния процессов индустриализации на автомобилестроение России и Китая с точки зрения его интеграции в ГЦС.

С методологической точки зрения, данное исследование основывается на синтезе теоретических представлений об импортозамещающей и экспортно-ориентированной моделях индустриализации, а также концепции ГЦС. При этом применительно к автомобильной промышленности автором вводится понятие «традиционная индустриализация», характеризующее этап создания отрасли, предшествующий ее модернизации или «новой индустриализации».

В качестве статистической базы исследования используются базы данных UN Comtrade (главным образом по кодам гармонизированной системы 8703 – для анализа экспортно-импортной динамики в России и Китае по легковым автомобилям и 8708 – для анализа динамики экспорта и импорта автокомпонентов) и OECD (для анализа объемов создаваемой добавленной стоимости) за 1995–2018 гг. [UN Comtrade ..., 2024; OECD.Stat: TiVA ..., 2024]. Хронологические рамки анализа обусловлены ограничениями базы данных OECD.

В статье последовательно освещается концептуальная схема настоящего исследования, анализируются особенности и влияние индустриализации на процесс интеграции автомобилестроения Китая и России в ГЦС, делаются необходимые выводы в заключении.

Теоретические представления об импортозамещающей и экспортно ориентированной индустриализации

Для целей настоящего исследования применительно к автомобильной промышленности представляется необходимым разграничить традиционную индустриализацию, подразумевающую создание в той или иной стране промышленного потенциала для производства транспортных средств (ТС), приводящихся в движение при помощи двигателя внутреннего сгорания, и новую индустриализацию, подразумевающую модернизацию отрасли, в том числе с целью производства транспортных средств, приводимых в движение альтернативными источниками энергии.

С точки зрения концепции ГЦС, такому представлению об индустриализации близки первый и второй типы апгрейда¹, предполагающие

¹ Апгрейд – процесс замены продукта более новой версией того же продукта.

соответственно технологическое совершенствование производственного процесса и вывод на рынок продукта с более высокой добавленной стоимостью [Кондратьев, Попов, Кедрова, 2022]. Так, в автомобильной промышленности новая индустриализация подразумевает вывод на рынок нового продукта – электромобиля, которые по сути являются на начальном этапе производства принципиально новым товаром с более высокой добавленной стоимостью (до задействования эффекта экономии на масштабе).

В свою очередь видение основных направлений и стимулов индустриализации – импортозамещения или экспортно ориентированности – способствует пониманию логики формирования цепочек создания стоимости (ЦСС) в той или иной отрасли. Вышеуказанные подходы были сформулированы исследователями в рамках дисциплины «Экономика развития», получившей развитие во второй половине XX в. и акцентирующющей внимание на особенностях экономического роста в развивающихся странах. Сегодня во многом идеологическое разделение на развитые и развивающиеся экономики становится все менее научно обоснованным. По этой причине в контексте данного исследования автор концентрируется на анализе развивающихся отраслей промышленности, в частности, автомобилестроения России и Китая, не давая оценок уровню развития экономики стран как таковых¹.

Суть модели импортозамещающей индустриализации сводится к максимальной локализации частей производственных цепочек внутри национальных границ [Gereffi, 2014], а следовательно, к увеличению создаваемой на территории страны добавленной стоимости. Последующий экспорт товаров с высокой добавленной стоимостью призван обеспечить приток иностранной валюты для импорта капитальных товаров, необходимых для модернизации других отраслей экономики. Следует отметить, что даже в такой модели импортозамещающая индустриализация оказывается тесно связанной с развитием экспортного потенциала.

Американский экономист А. Хиршман отмечал, что использование импортозамещающей модели индустриализации может иметь как естественные (падение импорта, увеличение емкости внутреннего рынка страны или ухудшение состояния платежного баланса), так и искусственные причины (политический выбор руководства страны) [Hirschman, 1968]. При этом, согласно Хиршману, индустриализация не является линейным процессом, в котором страны с разным уровнем экономического развития проходят одинаковые стадии. Так, индустриализация стран на основе модели импортозамещения обычно протекает быстрее за счет эффекта «догоняющего развития», но в то же время является менее полезной с точки зрения «созревания» новой промышленности в стране. Кроме того, процесс импортозамещения может привести к формированию институциональной системы, поддержи-

¹ Согласно распространенному взгляду, Россия, как и Китай, относится к странам поздней индустриализации.

вающей неэффективное отечественное производство и ограждающей его от конкуренции («ловушка импортозамещения») [Парцвания, 2022].

Импортозамещающая модель индустриализации подразумевает освоение локального производства сначала конечных продуктов, затем промежуточных товаров и, наконец, оборудования. Таким образом, формируется локальная ЦСС посредством «эффекта обратной связи» (backward linkage effect) [Hirschman, 1968]. Как ни парадоксально, на начальном этапе импортозамещение сопровождается высокими объемами импорта. По мере развития импортозамещения в отрасли предприятия активно наращивают производство, заполняя высвобождающиеся импортные ниши. Однако рано или поздно наступает насыщение внутреннего рынка, и встает вопрос о необходимости обеспечения дальнейшего роста (феномен «преждевременной зрелости промышленности»). Выходом из ситуации служит, как правило, создание дополнительного спроса на промежуточные товары в смежных отраслях или расширение стимулирования экспорта промышленной продукции, что закладывает основы для перехода к экспортно ориентированной индустриализации.

Суть экспортно ориентированной модели индустриализации, а также ее соотношение с этапом импортозамещением понимаются различными исследователями по-разному. Традиционно сторонники экспортно ориентированного подхода подчеркивают важность либерализации торговой политики и критикуют протекционизм, свойственный стратегии импортозамещения. Открытый торговый режим, по их мнению, призван способствовать скорейшему достижению минимально эффективного размера предприятия, стимулировать конкуренцию, снижать производственные издержки за счет deregулирования экономики, а также оказывать положительное воздействие на общий процесс принятия решений руководством страны [Krueger, 2005]. Среди характеристик экспортно ориентированной торгово-промышленной политики Э.Крюгер отмечается девальвация национальной валюты, снижение тарифных и нетарифных барьеров, стимулирование притока прямых иностранных инвестиций [Krueger, 2005]. По мнению М. Эсварана и А. Котвала, успех экспортно ориентированного развития зависит от эластичности фактора, наиболее интенсивно использующегося в процессе производства экспортируемого товара [Eswaran, Kotwal, 1993].

Среди сторонников экспортно ориентированного подхода можно выделить исследователей, которые не рассматривают данную стратегию исключительно как противоположную импортозамещению. Например, Р. Стаббс рассматривает переход к экспортно ориентированной модели экономики как закономерный этап процесса импортозамещения. Он считает, что правительства должны отдавать предпочтение экспорту конкурентных по цене товаров обрабатывающей промышленности, а не сырьевому экспорту, не решающему долгосрочных проблем экономического развития [Stubbs, 1999]. В отличие от Э. Крюгер, Стаббс подчеркивает роль сильного государства в выстраивании экспортно ориентированной модели в сочетании с обилием капитала и наличием рынков сбыта [Stubbs, 1999]. Схожие

аргументы прослеживаются и в трудах нобелевского лауреата П. Кругмана. По его мнению, более ранняя индустриализация в развитых странах по сравнению с развивающимися экономиками объясняется процессами концентрации производства и капитала [Krugman, 1981]. Для развивающихся экономик данный тезис означает необходимость реализации импортозамещающей индустриализации с целью создания конкурентоспособной экспортно-ориентированной промышленности.

Учитывая комплексный характер систем, взаимодействующих друг с другом в современном мире [Kavalski, 2007], последняя точка зрения, рассматривающая импортозамещающую и экспортно ориентированную модели в качестве двух закономерных стадий развития индустриализации, представляется наиболее релевантной для целей настоящего исследования. Более того, страны, примеры которых наиболее часто приводятся в исследованиях моделей индустриализации (включая Японию, Южную Корею, Сингапур, Китай), последовательно проходили как импортозамещающую, так и экспортно ориентированную стадии индустриализации. Рассмотрение обеих моделей в комплексе позволяет сформировать всеобъемлющее представление о логике выстраивания ЦСС в процессе индустриализации отрасли, а также оценить влияние индустриализации на объемы формируемой добавленной стоимости.

Стадии индустриализация и формирование цепочек создания стоимости в автопроме КНР

Достижения китайской автомобильной промышленности во многом определяют динамику развития современного мирового автомобилестроения [Swenson, 2012]. Начиная с 2009 г. Китай остается первым рынком по количеству производимых и продаваемых автомобилей [Chen, Cynthia Lin Lawell, Wang, 2020]. За четыре десятилетия руководству КНР удалось создать конкурентоспособную отрасль и начать играть активную роль в формировании ГЦС в контексте новой индустриализации в мировой автомобильной промышленности.

Обращение сначала к рассмотрению примера автомобильной промышленности Китая объясняется прежде всего тем, что процесс встраивания в ГЦС начался в китайском автопроме раньше, чем в России. Несмотря на то что «Первый автомобильный завод» (First Automobile Work) был создан в Китае при поддержке СССР еще в 1953 г., многие исследователи считают началом формирования автомобильной промышленности Поднебесной эпоху рыночных реформ 1980-х годов [Pawlicki, Luo, 2017; Wei, Xiao, Huang, 2020; Chen, Cynthia Lin Lawell, Wang, 2020]. Тогда китайское руководство обозначило автомобилестроение в качестве одного из драйверов развития промышленности страны в целом ввиду мощного мультиплексионного эффекта, оказываемого рассматриваемой отраслью на развитие других секторов экономики [McCaleb, 2015]. Тогда же с приходом иностранного капитала на внутренний рынок китайский автопром начал активно встраиваться в автомобилестроительные ГЦС в области автомобилестроения.

С 1980-х годов китайское руководство фактически приступило к реализации импортозамещающей модели индустриализации в автопроме. Начиная с 1978 г. успешно осуществлялась политика «продажи рынка за технологию» (trading market for technology) путем использования механизма создания совместных предприятий (СП) для трансфера технологий. Китайские фирмы могли сотрудничать с неограниченным числом иностранных компаний, в то время как последним разрешалось формировать СП не более чем с двумя китайскими предприятиями. При этом доля иностранных партнеров в СП ограничивалась 50% [Chen, Cynthia Lin Lawell, Wang, 2020]. Однако данное правило не распространялось на поставщиков автокомпонентов, собственниками которых могли выступать иностранцы со 100%-ным участием. Данное обстоятельство объяснялось прежде всего тем фактом, что на протяжении долгого времени китайское руководство обращало меньше внимания на развитие производства компонентов для автомобилестроения [Pawlicki, Luo, 2017]. Ввиду отсутствия локальных поставщиков, продукция которых отвечала бы мировым стандартам качества, иностранные инвесторы активно наращивали импорт автокомпонентов в Китай.

График, представленный на рис. 1, свидетельствует, что объем формируемой добавленной стоимости в автомобильной промышленности КНР во время импортозамещающей индустриализации (вплоть до 2000-х годов) в целом соответствовал динамике импорта автокомпонентов.

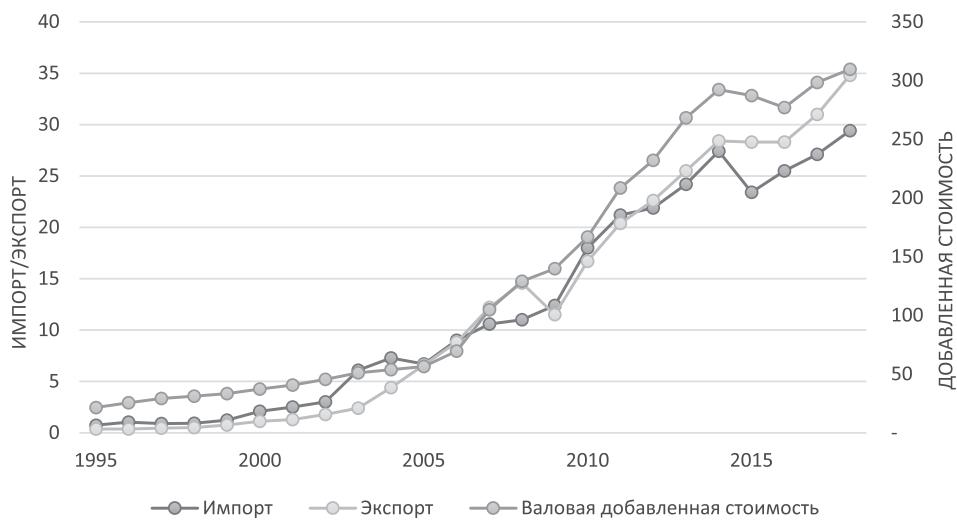


Рис. 1. Сравнение динамики импорта/экспорта автокомпонентов в/из КНР с объемами добавленной стоимости, создаваемой в китайской автомобильной промышленности (1995–2018 гг., млрд долл.)

Источник: составлено автором по данным [UN Comtrade ...;

OECD.Stat: TiVA ..., 2024].

Анализируя торговлю компонентами в целом, некоторые исследователи исходили из допущения, что импортируемые промежуточные товары используются для сборки конечного товара на территории страны-импортера [Ng, Yeats, 2001]. Однако в случае Китая имеет место экспорт автокомпонентов (рис. 1). Значительное совпадение динамики импорта и экспорта автокомпонентов может объясняться развитием особого типа торговли Китая с иностранными партнерами, получившего название «обрабатывающая торговля» (processing trade). Обрабатывающая торговля предполагает импорт сырья или промежуточных товаров и их обработку для целей дальнейшего экспорта [Miaojie, Wei, 2012]. Именно этим, по-видимому, во многом занимались китайские производители комплектующих для автомобилестроения.

Большая емкость внутреннего рынка и относительная дешевизна трудовых ресурсов сделали Китай привлекательным с точки зрения развития аутсорсинга в период традиционной индустриализации. В свою очередь это создало предпосылки для перехода к экспортно ориентированному развитию экономики страны, в том числе и национальной автомобильной промышленности. Официально курс на переход к экспортно ориентированной модели индустриализации в китайской автомобильной промышленности при одновременном сохранении характерных черт модели импортозамещения был провозглашен в начале 2000-х годов. Процесс интернационализации китайских автомобилестроительных компаний проходил в рамках общей стратегии выхода китайских корпораций за рубеж (going abroad strategy; going out policy), основным инструментом реализации которой был переход к агрессивной политике экспорта прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Стратегия экспорта ПИИ концентрировалась главным образом на европейском и североамериканском направлениях. Ее основными целями были: 1) получение доступа к западным технологиям и ноу-хау; 2) приобретение известных брендов; 3) встраивание в автомобильные ГЦС (в том числе в области автомобилестроения) [Pawlicki, Luo, 2017].

Экспорту китайских ПИИ содействовала благоприятная конъюнктура глобальной экономики. Так, мировой финансовый кризис 2008–2012 гг. сделал уязвимыми значительное количество западных автомобилестроительных компаний, открыв дополнительные возможности для проведения сделок слияний и поглощений китайскими компаниями. В Европе среди главных приобретений китайских компаний стоит отметить поглощение компании Volvo китайской Geely (2010), приобретение Dongfeng Motors 14% доли в PSA Peugeot Citroen (2014), а также многочисленные приобретения европейских поставщиков автокомпонентов (Saargummi, KSM Castings, ZF Gummi & Kunststoff, Hilite International, Pirelli, KraussMaffei и др.).

Определенный импульс переходу к экспортно ориентированной модели индустриализации придало вступление КНР в ВТО. Однако несмотря

на присоединение к этой организации в 2001 г. в Китае с 2004 г. действовал налог на автомобили, уровень локализации которых был ниже 60%. Данное требование было отменено лишь в 2009 г. по итогам коллективного иска США, Канады и ЕС в ВТО. Западные страны, бесспорно, обладали определенным влиянием за столом переговоров с Китаем, оставаясь для последнего главным источником транзита технологий.

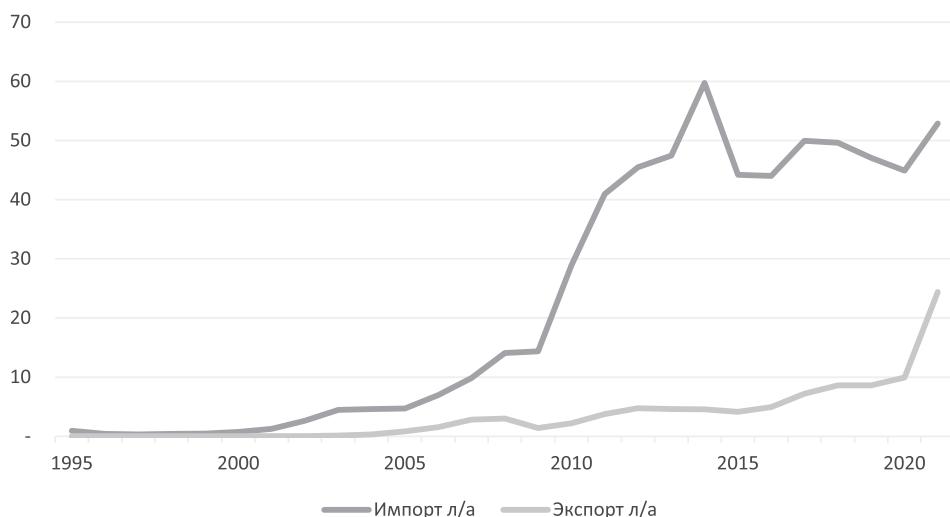


Рис. 2. Импорт/экспорт легковых автомобилей в/из КНР (1995–2021 гг., млрд долл.)

Источник: составлено автором по данным [UN Comtrade ..., 2024].

Результаты первых попыток перехода к экспортно ориентированной модели индустриализации китайского автопрома следует признать не слишком удачными. В 2000–2010 гг. рост объемов экспорта готовой продукции в автомобильной промышленности КНР оставался незначительным, существенно уступая импорту вплоть до 2021 г. (рис. 2). Только в 2021 г. Китаю удалось войти в десятку ведущих стран – экспортёров легковых автомобилей (табл.). В начале XXI в. автомобили китайских брендов характеризовались низкой конкурентоспособностью, а господствующее положение на рынке в Поднебесной занимали иностранные производители, которые не стремились стимулировать экспорт конечной продукции, произведенной в Китае [McCaleb, 2015]. В части автокомпонентов, как было сказано ранее, значительные объемы экспорта во многом объяснялись феноменом обрабатывающей торговли.

Таблица
Ведущие страны – экспортеры легковых автомобилей

№	Страна	Совокупный объем экспорта легковых автомобилей (2021 г., млрд долл.)
1.	Германия	140,3
2.	Япония	85,5
3.	США	54,7
4.	Республика Корея	44,3
5.	Мексика	39,9
6.	Испания	33,9
7.	Соединенное Королевство	30,1
8.	Канада	29,1
9.	Словакия	26,6
10.	Китай	24,4
...		
33.	Российская Федерация	1,4

Источник: составлено автором по данным [UN Comtrade ..., 2024].

Тем не менее говорить о безоговорочном технологическом превосходстве западных стран можно было только в контексте технологического уклада, основой которого в мировом автомобилестроении выступал двигатель внутреннего сгорания. Параллельно с развитием традиционного автомобилестроения китайское руководство предпринимало усилия по проведению новой индустриализации, которая заключается в создании в автомобилестроении условий для производства ТС, работающих на альтернативных источниках энергии. Данное направление открывало для китайского автопрома возможности, которыми он не располагал в высококонкурентных традиционных секторах автомобилестроения с уже сложившимися ГЦС [Pawlicki, Luo, 2017]. Данная стратегия отчасти напоминала стратегию руководства США, пожертвовавшего во второй половине XX в. конкурентоспособностью традиционного автопрома с целью выхода на ведущие позиции в новом экологичном сегменте.

Технологический апгрейд в масштабах отрасли начался с принятием десятого пятилетнего плана социально-экономического развития КНР, по которому правительство намеревалось инвестировать более 950 млн юаней (около 115 млн долл.) в развитие производства электромобилей и подключаемых гибридных автомобилей¹, а также тяговых батарей и других соответствующих компонентов [Pawlicki, Luo, 2017]. Начиная с 2011 г. Го-

¹ Подключаемый гибридный автомобиль (plug-in hybrid electric vehicle, PHEV) представляет собой автомобиль, оснащенный двигателем внутреннего сгорания и электродвигателем, который получает энергию от аккумуляторной батареи.

сударственный комитет по развитию и реформе КНР убрал традиционное автомобилестроение из списка поощряемых ПИИ, включив туда транспортные средства на альтернативных источниках энергии [McCaleb, 2015].

В результате уже сегодня из страны, пытавшейся встроиться в систему существующих ГЦС в автомобильной промышленности, Китай перешел к активному формированию собственных цепочек, отвечающих реалиям нового технологического уклада. В настоящее время Китай является общепризнанным мировым лидером по производству литий-ионных батарей – ключевого компонента электромобиля, формирующего наибольшую добавленную стоимость. Китайская компания BYD, производившая ранее батареи для телефонов, стала ведущим китайским брендом – производителем электромобилей и заняла, по состоянию на июнь 2023 г., 4-е место по уровню капитализации среди мировых автопроизводителей, уступая лишь Tesla, Toyota и Porsche [Largest automakers ..., 2024].

Таким образом, опираясь на факторы, традиционно составляющие конкурентное преимущество китайской экономики (емкость внутреннего рынка, дешевизна рабочей силы), руководству страны удалось встроить национальную автомобильную промышленность в уже существующие ГЦС (в рамках импортозамещающей и традиционной индустриализации) и приступить к формированию собственных ГЦС (в рамках новой индустриализации и перехода к экспортно ориентированной индустриализации). При этом как таковой период импортозамещения в чистом виде оказался непродолжительным. Но так или иначе отдельные черты импортозамещения сохраняются в экспортно ориентированной автомобильной промышленности КНР и сегодня. В то же время, хотя структура китайской экономики меняется, увеличивается платежеспособность населения и одновременно стоимость труда в стране, китайский рынок по-прежнему остается привлекательным для инвесторов. Это предоставляет дополнительные возможности для масштабирования производства китайских автопроизводителей в контексте новой индустриализации. Важно, что на протяжении как традиционной, так и новой индустриализации китайскому руководству удавалось оградить формируемые ЦСС от внешних потрясений, используя последние в конечном итоге в свою пользу.

Стадии индустриализации в российском автопроме

Развитие автомобильной промышленности в России в рамках традиционной индустриализации оказалось сильно растянутым во времени, охватив историю существования трех политических систем: Российской империи, СССР и современной России. При этом различия подходов к управлению экономикой, а также к ее позиционированию в системе мирохозяйственных связей приводили к систематическому нарушению преемственности в формировании ЦСС в промышленности в целом и автомобилестроения в частности.

Так, с конца XIX в. и до прихода советской власти российский автопром развивался наравне с лидерами мирового рынка, активно участвуя в создании ГЦС нарождающейся мировой индустрии. Российский рынок активно осваивался французским, немецким и британским капиталами. Однако с переходом к плановой экономике в советское время российский автопром был «оторван» от конкурентной среды формирующихся ГЦС. Возвращение к рыночным механизмам и обратное встраивание в систему мирохозяйственных связей стали возможны только после распада СССР.

После 1991 г. в России удалось сохранить основной производственный потенциал автомобильной промышленности, однако в целом в 1990-е годы в отечественной промышленности скорее преобладали тенденции к явной деиндустриализации [Дмитриева, 2023]. Де-факто к началу 2000-х годов автомобильную промышленность страны пришлось создавать заново, в очередной раз приступив к догоняющему развитию.

Как и в Китае, в современной России традиционная индустриализация автопрома протекала с опорой на иностранный капитал в рамках реализации стратегии импортозамещения, начало которой положило введение режима промышленной сборки (РПС) в 2005 г. В рамках РПС иностранные предприятия, берущее на себя обязательство по организации производства и локализации ряда технологических операций (сварка, окраска, сборка кузова, монтаж экстерьера – интерьера и др.) на территории Российской Федерации, получало льготы в части уплаты таможенных пошлин на ввоз автокомпонентов. При этом с течением времени перечень компонентов, ввозимых в рамках льготного режима, сокращался, стимулируя перемещение большей части звеньев ЦСС на территорию России, а количество сборочных операций, необходимых для получения импортных льгот, увеличивалось. В сочетании с общим курсом на либерализацию российской экономики политика импортозамещения позволила привлечь значительные объемы ПИИ, а также привела к созданию на территории России СП с ведущими международными автомобильными концернами (в 2007 г. – создание альянса между АО «АВТОВАЗ» и Renault, в 2010 г. – СП между ПАО «КамАЗ» и Daimler, в 2011 г. – СП между компаниями ПАО «Соллерс» и Ford).

В результате развития сборочных производств в России в структуре российского импорта выросла доля автокомпонентов (рис. 3). Вместе с тем, поскольку иностранные инвесторы рассматривали Россию в качестве конечного рынка потребления продукции автомобилестроения, феномен обрабатывающей торговли не получил здесь такого развития, как в Китае. В части импорта автокомпонентов сказывались объективные недостатки РПС, стимулирующего локализацию преимущественно базовых производственных операций. Однако одним из положительных результатов реализации данной стратегии стало стремительное увеличение объемов добавленной стоимости, создаваемой в отечественной автомобильной промышленности.

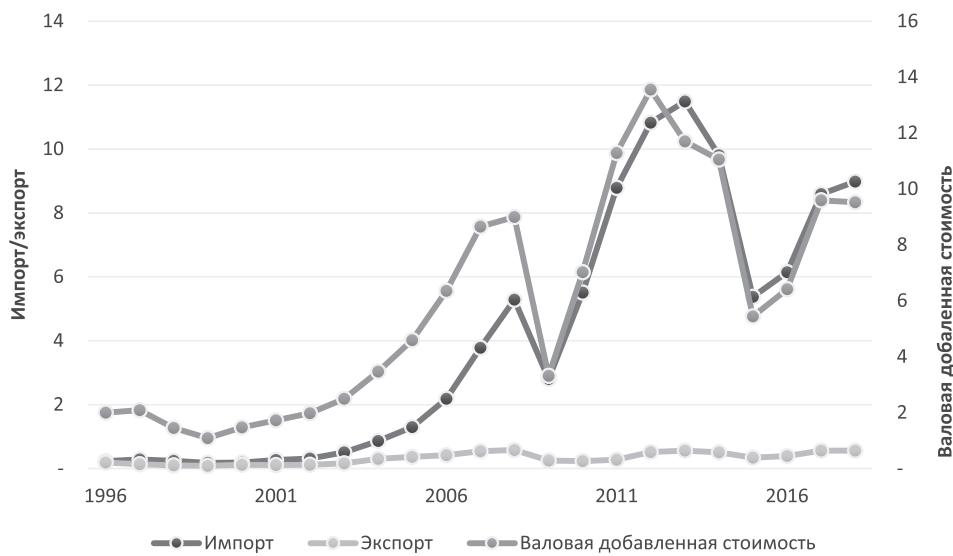


Рис. 3. Сравнение динамики импорта / экспорта автокомпонентов в / из России с объемами добавленной стоимости, создаваемой в российской автомобильной промышленности (1995–2018 гг., млрд долл.)

Источник: составлено автором по данным [UN Comtrade ..., 2024; OECD.Stat: TiVA ..., 2024].

Тем не менее, начиная с 2000-х годов в России происходил гиперболический рост импорта конечной продукции в автомобильной промышленности (рис. 4). Это объяснялось отсутствием достаточного предложения на внутреннем рынке в сочетании с ростом платежеспособности населения страны и относительно низким уровнем его автомобилизации (130,5 автомобилей на 1000 человек по состоянию на 2000 г. [Количество собственных ..., 2024]).

Параллельно с реализацией РПС, действие которого формально проходило с 2015 до 2018 г., в России был внедрен механизм специальных инвестиционных контрактов (СПИК), который, в свою очередь, стимулировал уже более глубокую локализацию, инвестиции в создание производственных мощностей и НИОКР. Более того, наличие заключенного СПИК у компаний также становилось условием для получения иных мер государственной поддержки, тем самым создавая дополнительные стимулы для локализации и, как следствие, роста производимой внутри страны добавленной стоимости.

В то же время с начала 2010-х годов российским правительством предпринимались попытки по обеспечению плавного перехода к экспортно ориентированной модели индустриализации в автомобильной промышлен-

ности. В Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г. низкая доля экспорта продукции отмечалась в качестве одной из сохраняющихся системных проблем отрасли. Одной из целей развития отрасли провозглашалась необходимость «обеспечения конкурентоспособности [российского автопрома] на глобальном рынке» [Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 ..., 2018]. В 2017 г. была принята Стратегия развития экспорта продукции автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2025 г. [Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.08.2017 № 1877-р ..., 2017].

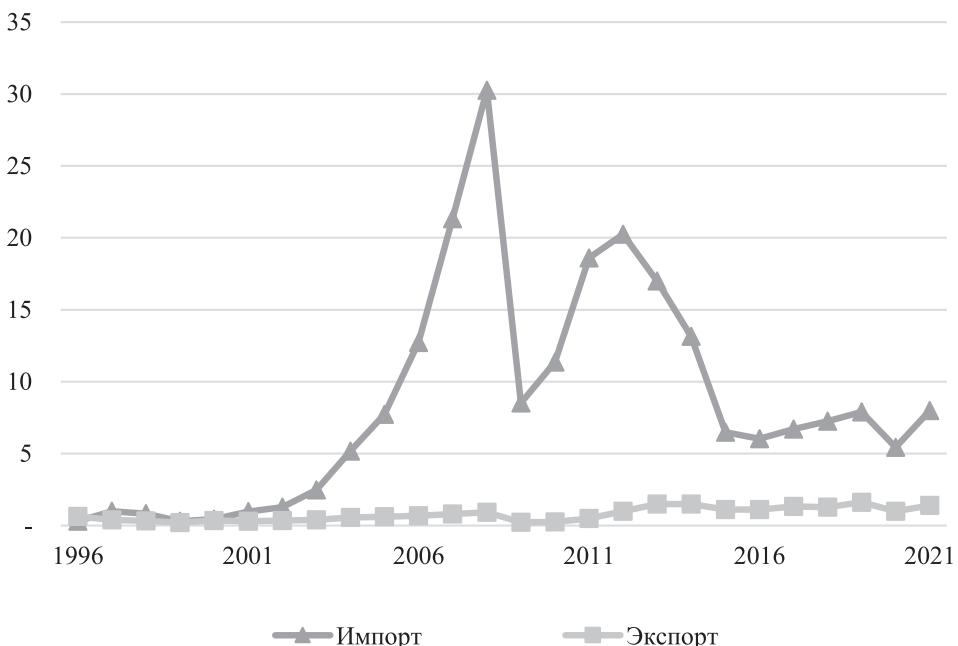


Рис. 4. Импорт / экспорт легковых автомобилей в / из России (1996–2021 гг., млрд долл.)

Источник: составлено автором на основе данных [UN Comtrade ..., 2024].

С провозглашением российским руководством общего курса на переход к инновационной модели экономического роста можно говорить о начале в стране новой индустриализации. Как и в Китае, применительно к реалиям автомобильной промышленности в России речь идет о намерении задействовать имеющиеся конкурентные преимущества для апгрейда отрасли с целью встраивания в формирующиеся ГЦС Индустрии 4.0 уже на правах субъекта, а не объекта. Исходя из ключевой роли фактора научности в формировании новых ГЦС, многие эксперты отмечают наличие

у отечественного автопрома реальных предпосылок для формирования конкурентоспособного предложения на глобальном рынке [Кондратьев, Попов, Кедрова, 2022; Смородинская, Катуков, Малыгин, 2022].

В 2021 г. руководством страны была поставлена амбициозная задача по выходу к 2025 г. на уровень производства электромобилей в размере 10% от общего объема производства ТС в стране. В качестве приоритетных направлений определены создание зарядной инфраструктуры и запуск производства ключевых узлов для автомобилей, работающих на альтернативных источниках энергии [Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.08.2021 № 2290-р. ..., 2021]. В декабре 2022 г. дочерней компанией «Росатома» в Москве было запущено производство литий-ионных аккумуляторов. 29 июня 2023 г. корпорацией также было подписано соглашение о намерении вложить около 600 млн долл. в создание завода по добыче лития в Боливии [Компания Росатом ..., 2023]. Одновременно компаниями ПАО «КАМАЗ» и SberAutoTech начата разработка и представлены опытные образцы беспилотных автомобилей, что является очередной демонстрацией конкурентного преимущества России в сфере информационно-коммуникационных технологий (ИКТ).

Начиная со второго десятилетия 2000-х годов на фоне нарастающих геополитических противоречий политика импортозамещения в России приобретает принципиально иное значение. Если в начале 2000-х годов импортозамещающая индустриализация в российском автомобилестроении обосновывалась в первую очередь естественной необходимостью проведения глубокой модернизации отрасли, то с началом затяжного кризиса в отношениях с Западом ее мотивом стало скорее стремление снизить риски разрыва производственных цепочек в условиях усиливающегося санкционного давления. Роль геополитического фактора и изменение парадигмы реализации импортозамещения в российском автопроме со временем отразились и в ряде документов стратегического планирования в автомобилестроении, в которые были включены задачи по формированию технологического суверенитета отрасли [Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 ..., 2018].

На момент очередного обострения геополитического противостояния в 2022 г. низкий уровень диверсификации иностранных партнеров в отрасли привел к падению уровня производства в отечественной автомобильной промышленности на 61% в результате, прежде всего, ухода с рынка компаний из недружественных стран [Production Statistics, 2022]. В частности, введение 10-го и 11-го санкционных пакетов ЕС, запрещающих поставки в Россию автокомпонентов, новых и подержанных автомобилей с объемом двигателя свыше 1,9 л и электромобилей, а также предусматривающих создание механизма по борьбе с обходом санкций третьими странами, создало для российского автопрома угрозу полного выпадения из уже сформированных ГЦС, что неизбежно повлекло бы за собой риски «обратной индустриализации» [Смородинская, Катуков, Малыгин, 2022, с. 100].

В настоящее время перед российским автопромом стоит непростая дилемма. С одной стороны, существует явная необходимость ускорения перехода к экспортно ориентированной модели в контексте проведения новой индустриализации. С другой стороны, пространство для маневра с целью эффективного встраивания российского автопрома в формирующиеся ГЦС Индустрии 4.0 сужаются. Из основных факторов, определяющих успешную интеграцию в ГЦС, у России по-прежнему остается ресурсный, полезность которого, однако, снижается. Вместе с тем в связи с уходом автопроизводителей из недружественных стран фактором привлекательности для новых инвесторов может быть емкость российского авторынка. Однако эксплуатация данного фактора будет, бесспорно, осложниться высокими геополитическими рисками, стагнацией доходов населения и общих темпов роста российской экономики. Неоднозначным остается и фактор выгодного географического положения России, которая больше не может позиционировать себя в качестве «моста» между Европой и Азией.

Заключение

На начальных этапах развития автомобильная промышленность России и Китая имели схожие тенденции и проблемы развития. В частности, для отраслей обеих стран были характерны изолированность от ГЦС мирового автомобилестроения и недостаточные масштабы производства компонентов. При этом обе страны обладали определенными сравнительными преимуществами, использование которых открывало возможности для проведения апгрейда отрасли и обеспечения ее конкурентоспособности в формирующихся ГЦС Индустрии 4.0.

Тем не менее китайский автопром, благодаря более последовательной реализации импортозамещающей и экспортно ориентированной индустриализации, а также защищающей от потрясений стратегии интеграции в ГЦС, совершил рывок и добился значительных успехов в контексте формирования ГЦС Индустрии 4.0. Аккумулируя капитал и нивелируя отставание в производстве автокомпонентов за счет экспорта ПИИ и финансирования собственных разработок, Китаю удалось перейти от роли объекта к роли субъекта в формировании ГЦС в автомобилестроении.

В российском автопроме импортозамещающая индустриализация оказалась растянутой на несколько десятилетий, а дестабилизация макроэкономической конъюнктуры разрушила сложившиеся отраслевые ЦСС. Переход к экспортно ориентированной индустриализации как таковой еще только предстоит реализовать, впрочем, как и потенциал интернационализации отечественных автомобилестроительных ТНК.

В настоящее время причины большинства проблем российской автомобильной промышленности лежат за пределами страны. В ближайшее время перед отраслью встает задача заново встроиться в традиционные ГЦС и провести форсированную новую индустриализацию. При этом, учитывая

накопленный опыт, важно диверсифицировать отношения с имеющимися партнерами, не допуская чрезмерного усиления зависимости отрасли от ограниченного количества поставщиков. Российский автомобильный рынок по-прежнему остается платежеспособным и емким, представляя интерес для потенциального инвестора, а российская экономика – привлекательной с точки зрения возможности локализации наукоемкого производства в соответствии с реалиями Индустрии 4.0.

Список литературы

1. Дмитриева О.Г. Индустриализация в России: царская, социалистическая и новая // Business Excellence. – 2023. – № 5. – С. 42.
2. Количество собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения (с 2000 г.) // Росстат. – URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения 10.03.2024).
3. Компания Росатом и YLB подписали соглашение о сотрудничестве в области добычи и производства лития в Боливии // Росатом: официальный сайт. – 2023. – 27.06. – URL: <https://rosatom.ru/journalist/arkhiv-novostey/kompaniya-rosatoma-i-ylb-podpisali-soglashenie-o-sotrudnichestve-v-oblasti-dobychi-i-proizvodstva-/> (дата обращения 10.03.2024).
4. Кондратьев В., Попов В., Кедрова Г. Промышленная политика в условиях Индустрии 4.0 // Мировая экономика и международные отношения. – 2022. – Том 66, № 3. – С. 73–80.
5. Лебедев К.К. Панкратова Д.А. Эволюция режимов промышленной сборки – одно из условий дальнейшей модернизации и развития автомобильной промышленности России // Экономическая наука современной России. – 2011. – № 3 (54). – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-rezhimov-promyshlennoy-sborki-odno-iz-usloviy-dalneyshey-modernizatsii-i-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-rossii> (дата обращения 08.07.2023).
6. Парцвания В.Р. «Ловушка импортозамещения» в реалиях автомобильстроения // Проблемы прогнозирования. – 2022. – № 2. – С. 121–134. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lovushka-importozamescheniya-v-realiiyah-avtomobilestroeniya> (дата обращения 11.06.2023).
7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.08.2021 № 2290-р. «Об утверждении Концепции по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в Российской Федерации на период до 2030 года» // Правительство Российской Федерации. Документы. – 2021. – URL: <http://static.government.ru/media/files/bW9wGZ2rDs3BkeZHf7ZsaxnlbJzQbJJt.pdf> (дата обращения 10.03.2024).
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 № 831-р «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г.» // Правительство Российской Федерации. Документы. – 2018. – URL: <http://static.government.ru/media/files/EVXNlplqvhAfF2Ik5t6l6kWrEIH8fc9v.pdf> (дата обращения 13.03.2024).
9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.08.2017 № 1877-р «Об утверждении Стратегии развития экспортной продукции автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2025 года» // Правительство Российской Федерации. Документы. – 2017. – URL: <http://static.government.ru/media/files/Gm80bGAY20Pj1szROuP3rQVF82r3eJVc.pdf>.

10. Рязанов В.Т. Новая индустриализация России как реальная цель и постиндустриальный идеал // Проблемы современной экономики. – 2014. – Том 4, № 52. – С. 32–34. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/novaya-industrializatsiya-rossii-kak-realnaya-tsel-i-postindustrialnyy-ideal> (дата обращения 11.06.2023).
11. Смородинская Н.В., Катуков Д.Д., Малыгин В.Е. Выход России на рынки Индустрии 4.0: объективные и упущеные возможности // Экономическая и технологическая модернизация России: уроки истории и современные вызовы. Памяти Д.Е. Сорокина: сборник статей / под ред. Н.Ю. Ахапкина. – Москва: ИЭ РАН, 2022. – С. 84–105.
12. Фальцман В.К. Измерение конкурентоспособности технически сложной продукции // Проблемы прогнозирования. – 2012. – № 5. – С. 47–60.
13. Филатов В.И. Импортозамещение и формирование новой модели экономического роста российской экономики // Вестник Института экономики Российской академии наук. – 2015. – № 2. – С. 76–86.
14. Chen Y., Cynthia Lin Lawell C.-Y., Wang Y. The Chinese automobile industry and government policy // Research in transportation economics. – 2020. – December, vol. 84, article 100849. – URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885920300457> (дата обращения 12.03.2024).
15. Eswaran M., Kotwal A. Export led development. Primary vs. industrial exports // Journal of development economics. – 1993. – Vol. 41, Issue 1. – P. 163–172. – URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/030438789390043M> (дата обращения 03.07.2023).
16. Gereffi G. Global value chains in a post-Washington Consensus world // Review of international political economy. – 2014. – Vol. 21, N 1. – P. 9–37. – URL: <http://gesd.free.fr/gereffi14.pdf> (дата обращения 28.05.2023).
17. Hirschman A.O. The political economy of import-substituting industrialization in Latin America // Quarterly journal of economics. – 1968. – Vol. 82, № 1. – P. 1–32. – URL: <https://psi204.cankaya.edu.tr/uploads/files/Hirschman%20Political%20Econ%20of%20Import-Substituting%20Industrialization.pdf> (дата обращения 21.06.2023).
18. Kavalski E. The fifth debate and the emergence of complex international relations theory: notes on the application of complexity theory to the study of international life // Cambridge review of international affairs. – 2007. – Vol. 20, Issue 3. – P. 435–454. – URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09557570701574154?needAccess=true> (дата обращения 10.03.2024).
19. Krueger A. Protectionism and non-tariff barriers in world trade // Harvard international review. – 1987. – Vol. 9, N 3. – P. 19–23.
20. Krueger A. How stable is the global economy? Speech on the Economic Summit at the Stanford Institute for Economic Policy Research, California, February 11, 2005 // International monetary fund. – 2005. – February 11. – URL: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2015/09/28/04/53/sp021105> (дата обращения 10.03.2024).
21. Krugman P. Trade, accumulation, and uneven development // Journal of development economics. – 1981. – Vol. 8, Issue 2. – P. 149–161. – URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0304387881900262> (дата обращения 21.06.2023).
22. Largest automakers by market capitalization // Companies market cap: global ranking. – 2024. – URL: <https://companiesmarketcap.com/automakers/largest-automakers-by-market-cap/> (дата обращения 10.03.2024).

23. McCaleb A. China's automobile industry: development, policies, internationalization // Gdańskie Studia Azji Wschodniej. – 2015. – Zeszyt 8. – S. 163–172. – URL: <https://www.ejournals.eu/GSAW/2015/Zeszyt-8-2015/art/5930/> (дата обращения 15.03.2024).
24. Miaojie Y., Wei T. China's processing trade: a firm-level analysis // Rebalancing and sustaining growth in China. – Canberra (Australia): ANU Press, 2012. – P. 111–148. – URL: <https://www.jstor.org/stable/j.ctt24hd16.13> (дата обращения 18.03.2024).
25. Ng F., Yeats A. Production sharing in East Asia: who does what for whom and why? // Global production and trade in East Asia / Edited by Cheng L.K., Kierzkowski H. – Boston, MA: Springer, 2001. – P. 63–109. – URL: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-4615-1625-5_5 (дата обращения 18.03.2024).
26. OECD.Stat: TiVA database. – 2024. – URL: https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVA_2021_C1 (дата обращения 10.03.2024).
27. Pawlicki P., Luo S. China's cars and parts: development of an industry and strategic focus on Europe // Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations / Edited by J. Drahokoupil. – Brussels: ETUI aisbl, 2017. – P. 41–59. – URL: <https://www.etui.org/sites/default/files/17%20Chinese%20investments%20in%20Europe%20Drahokoupil%20Web%20version.pdf> (дата обращения 10.03.2024).
28. Production Statistics 2022 // International organization of motor vehicle manufacturers. – 2024. – URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/> (дата обращения 10.03.2024).
29. Sinay L., Kotianová Z. Automotive industry in the context of Industry 4.0 strategy // Transactions of the VSB: Technical university of Ostrava: Safety Engineering Series. – 2018. – Vol. 13, Issue 2. – P. 61–65. – URL: https://www.researchgate.net/publication/331507570_Automotive_Industry_in_the_Context_of_Industry_40_Strategy (дата обращения 18.07.2023).
30. Stubbs R. War and economic development: export-oriented industrialization in East and Southeast Asia // Comparative politics. – 1999. – Vol. 31, N 3. – P. 337–355. – URL: <https://www.jstor.org/stable/422343> (дата обращения 03.07.2023).
31. Swenson D. The Influence of Chinese Trade Policy on Automobile Assembly and Parts // CESifo Economic Studies – 2012. – January. – URL: https://www.researchgate.net/publication/228285648_The_Influence_of_Chinese_Trade_Policy_on_Automobile_Assembly_and_Parts (дата обращения 03.07.2023).
32. UN Comtrade Database: trade data. – 2024. – URL: <https://comtradeplus.un.org/TradeFlow> (дата обращения 10.03.2024).
33. Wei L., Xiao J., Huang Y. Is there a segmentation inside global value chain of the automobile industry in China? // American journal of industrial and business management. – 2020. – Vol. 10, N 2. – P. 374–388. – URL: https://www.scirp.org/pdf/ajibm_2_020021913570146.pdf (дата обращения 12.03.2024).

Статья получена: 10.09.2023

Одобрена к публикации: 20.03.2024