

**ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫЕ КОРПОРАЦИИ В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ\***

Дария Александровна АКИМКИНА

кандидат экономических наук, младший научный сотрудник,  
 Центр экономических и финансовых исследований и разработок, Москва, Российская Федерация  
 DA\_Akimkina@mail.ru  
 ORCID: отсутствует  
 SPIN-код: отсутствует

**История статьи:**

Получена 15.01.2019  
 Получена в доработанном виде 25.01.2019  
 Одобрена 07.02.2019  
 Доступна онлайн 29.03.2019

УДК 338.45.01

JEL: L52, L62, O19

**Ключевые слова:**

транснационализация,  
 автомобильная  
 промышленность,  
 конкурентоспособность,  
 стратегия развития

**Аннотация**

**Предмет.** Решение системных проблем автомобильной промышленности России невозможно без повышения уровня конкурентоспособности. Нарращивание конкурентных преимуществ продукции российского автомобилестроения требует не только повышения технологического уровня, но и усовершенствования и обновления форм и методов управления во всех сферах деятельности предприятий.

**Цели.** Поиск возможности построения хозяйствующей системы, которая позволит эффективно управлять производством и быстрыми темпами наращивать конкурентоспособность отечественной автомобильной промышленности.

**Методология.** Используются теоретические исследования отечественных и зарубежных ученых, методы экспертных оценок, научного обобщения, экономического, логического и сравнительного анализа.

**Результаты.** Изучены особенности транснационализации и интернационализации капитала, оценены состояние и динамика развития легковой автомобильной промышленности России в контексте нарастающей транснационализации российского капитала. Рассмотрены результаты реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года и намечены пути решения основных проблем автомобильной отрасли.

**Выводы.** Основной проблемой отечественной автомобильной отрасли остается технологическое отставание. Повысить конкурентоспособность продукции российской автомобильной отрасли в условиях нестабильной внешней среды невозможно без процессов глобализации.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2019

**Для цитирования:** Акимкина Д.А. Транснациональные корпорации в автомобильной промышленности России // *Экономический анализ: теория и практика*. – 2019. – Т. 18, № 3. – С. 479 – 495.  
<https://doi.org/10.24891/ea.18.3.479>

**Введение**

Создание эффективной хозяйствующей системы, производящей конкурентоспособную продукцию, лежит в основе экономического роста и социально-экономического развития каждой страны.

Экономика развитых стран, как показывает мировой опыт, построена на крупных

организационно-хозяйственных структурах<sup>1</sup>, вокруг которых выстраиваются сети средних и мелких предприятий. Такого рода структуры позволяют эффективно управлять производством, гарантировать стабильность в международном экономическом сотрудничестве, напрямую работать с органами исполнительной власти различного уровня

\* Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, грант № 18-010-00089 «Методология и инструментарий структурной перестройки наукоёмкого и высокотехнологического производственного комплекса России».

<sup>1</sup> Организационно-хозяйственная структура (хозяйственный механизм) – это часть экономической системы, представляющая собой совокупность способов, инструментов, форм организации связей между производителями и потребителями, между различными субъектами экономической системы, это механизм распределения ограниченных ресурсов общества.

при разработке и осуществлении научно-технических и технологических стратегий в процессе модернизации и инновационного развития экономики.

### Особенности транснационализации бизнеса

Одной из самых распространенных форм организационно-хозяйственных структур являются транснациональные корпорации (ТНК), количество которых стремительно растет. По данным UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) в начале 1990-х гг. в мире существовало около 37 тыс. ТНК и 170 тыс. зарубежных филиалов. В 2006 г. уже работало 77 тыс. ТНК и более 770 тыс. филиалов, а к 2009 г. в мире насчитывалось около 82 тыс. ТНК, имеющих около 810 тыс. филиалов в различных странах мира<sup>2</sup>.

Как организационная структура ТНК представляет собой хозяйственное объединение (предприятие), состоящее из головной (материнской) компании и зарубежных подразделений<sup>3</sup>, которые должны располагаться не менее, чем в двух разных странах<sup>4</sup>. Исходя из величины доли материнской компании в собственности зарубежного отделения различают следующие виды зарубежных подразделений: филиал, дочернее предприятие, ассоциируемое предприятие и совместное предприятие. На зарубежные активы ТНК в среднем приходится около 25–30% их общего объема.

В современных условиях технического прогресса и непрерывного совершенствования технологий активный темп

транснационализации<sup>5</sup> и интернационализации бизнеса – это естественный и необходимый процесс. Локомотивом этого процесса выступают ТНК, которые опираются на инновации и достижения научно-технического прогресса и осуществляют крупные финансовые вложения в сферу НИОКР. Согласно данным UNCTAD, ТНК контролируют около 80% всех патентов и лицензий [1].

Однако стоит отметить, что транснационализация происходит во всех отраслях: значительная доля ТНК приходится на банковско-финансовую сферу, нефтяную и химическую промышленность, автопром и электронику, поскольку в этих областях выгоднее и легче создавать международные объединения [2, 3]. Кроме того, современная специфика функционирования такого рода объединений состоит в том, что за рубеж вывозят не товар, а сам процесс производства. Для принимающей стороны – это приток инвестиций и технологий, новые рабочие места. Для страны, из которой выводится производство – это потеря потенциальных рабочих мест, с чем сейчас активно борется президент США, применяя административные рычаги, такие как налоги и штрафы. Однако, как показывает практика, компании не спешат переводить производства на родину, реагируя на штрафы повышением цен на продукцию.

Процесс интернационализации российского капитала развивается по двум траекториям – внутренняя интернационализация бизнеса и совместное предпринимательство, которые, как правило пересекаются. Внутренняя интернационализация – это привлечение российскими компаниями иностранного капитала и технологий производства и управления для повышения технологического уровня собственной продукции, развития компаний и укрепления позиций на российском рынке. Отечественные компании, выбирающие второй путь интернационализации бизнеса, сотрудничают с зарубежными

<sup>2</sup> The Universe of the Largest Transnational Corporations. United Nations: United Nations Conference on Trade and Development, New York and Geneva, 2007; Training Manual on Statistics for FDI and the Operations of TNCs Volume II. Statistics on the Operations of Transnational Corporations. UN, New York, Geneva, 2009; World Investment Report 2009. UNCTAD, 2009.

<sup>3</sup> Это определение было разработано Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (UNCTAD)

<sup>4</sup> Шоев А.Х., Махкамова Ф.М. Транснациональные корпорации – аргументы «за» и «против» их деятельности в мировой экономике // Проблемы современной экономики: материалы IV Международной научной конференции. Челябинск: Два комсомольца, 2015. С. 42–44. URL: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/132/7133/>

<sup>5</sup> Транснационализация – это процесс перенесения части воспроизводственных процессов из одной страны в другую (другие) посредством прямых иностранных инвестиций (Мовсеян А.Г., Огнивцев С.Б. Мировая экономика. М.: Финансы и статистика, 2001. 656 с.).

партнерами в формах совместных предприятий, продажи или обмена пакетами акций, а также слияния или поглощения иностранными корпорациями.

Процесс транснационализации российского капитала хоть и находится еще на стадии формирования, но его механизмы уже взаимодействуют, дополняя друг друга, и игнорировать его уже нельзя [4].

### **Основные тенденции транснационализации и развития российской автомобильной промышленности**

Активную деятельность ТНК в России можно проследить в автомобильной промышленности. В этой отрасли постоянно происходят процессы внутренней интернационализации: различного рода слияния и поглощения компаний, формирование совместных предприятий и стратегических альянсов [5], поскольку для успешной работы и сокращения издержек в условиях высокого уровня конкуренции, избыточного предложения, сокращающегося спроса и снижения покупательной способности населения автомобилестроительные компании должны идти по пути объединения, сосредоточения, совершенствования и поиска новых форм организации производства. Например, если 15 лет назад около 70% мирового автомобильного рынка было под контролем 15 компаний<sup>6</sup>, то в настоящее время эта доля распределена между десятью корпорациями (*рис. 1*).

Подавляющее большинство отечественных автомобильных компаний находятся в альянсах и тандемах с автомобильными ТНК других стран или вовсе принадлежат им. Это позволяет отрасли развиваться, перенимать опыт и технологии и успешно конкурировать на рынке.

Конкурентоспособная автомобильная промышленность – это важный аспект для роста экономики России. Автомобилестроение динамично развивается на протяжении многих

лет и по-прежнему остается одной из ведущих отраслей как мировой, так и европейской экономики. Влияние развития автомобильной промышленности на экономический рост трудно переоценить: она двигает технический прогресс, так как является наукоемкой и высокотехнологичной, и очень четко отражает платежеспособность населения, следовательно, и уровень жизни. Все крупные развитые страны (с численностью населения более 50 млн чел.) имеют развитую автомобильную промышленность, поскольку это инновации, новые технологии<sup>7</sup>, индустриальная база и, наконец, большие доходы от экспорта.

Несмотря на то что автомобильная промышленность в России с учетом дилеров и сервиса обеспечивает только 1,5% в ВВП (0,78% – без учета дилеров), а не 10% как в развитых странах, она играет важную роль в российской экономике, являясь крупным источником рабочих мест. За десять лет (с 2005 по 2015 г.) в автомобильной отрасли было создано более 25 тыс. новых рабочих мест. В настоящее время в автопроме занято 0,47 млн чел., что составляет 0,6% экономически активного населения. С учетом дилеров и сервиса отрасль обеспечивает занятость 1,4 млн чел.<sup>8</sup>.

Автомобильная промышленность России – это свыше 400 предприятий, выпускающих грузовые и легковые автомобили отечественных и иностранных марок, автобусы и спецтехнику, а также комплектующие. Более 80% выпускаемой автомобильной техники – это легковые автомобили. Существенная доля процессов интернационализации приходится именно на этот сегмент, поэтому акцент в нашем исследовании сделан на легковом автомобилестроении.

В период становления автомобилестроение в России в основном работало на обеспечение нужд обороны и индустриализации, выпуская

<sup>6</sup> Рикошинский А. Мировой рынок автомобилей и его влияние на российский рынок // Основные Средства. 2002. № 8. URL: <https://os1.ru/article/5243-mirovoyu-gynok-avtomobiley-i-ego-vliyanie-na-rossiyskiy-gynok>

<sup>7</sup> Автомобилестроение является как разработчиком, так и активным потребителем передовых технологий ввиду того, что подготовительный к производству каждой модели автомобиля этап требует все новых технологических и технических решений как собственно в автомобилестроении, так и в отраслях-смежниках.

<sup>8</sup> Данные Минпромторга России.

легковые автомобили лишь для государственных органов [6]. Производство легковых машин стало приоритетной задачей лишь по окончании второй мировой войны. Оно стало расти высокими темпами, однако после распада СССР объем производства автомобилей начал сокращаться. Открытие в 1992 г. внутреннего рынка для зарубежных производителей показало, что отрасль сильно отстала и иномарки стали вытеснять отечественные модели. Правительством была поставлена задача сокращения этого разрыва путем привлечения в отрасль ведущих иностранных производителей и их технологий [7].

Стабильный рост производства легковых автомобилей в России начался с введения режима промышленной сборки иномарок и не прекращался вплоть до пика 2012 г., когда было выпущено почти 2 млн ед., исключением стал кризисный 2009 г., в котором производство сократилось в 2,5 раза (рис. 2). Это был период потребительского бума на легковые автомобили, вследствие чего значительно увеличился и обновился парк машин. Расширение автомобильного рынка в России вызвало рост производства, включая сборку внутри страны, и импорта [8]. Но уже с 2013 г. наметилось снижение производства, которое остановилось только в 2016 г. Этот спад был обусловлен сложившейся макроэкономической ситуацией в российской экономике в целом, связанной с падением доходов населения, ослаблением рубля и снижением инвестиционной активности [9].

Стоит также отметить, что доля российских брендов в структуре производства имеет тенденцию к сокращению (рис. 2). Причиной этому также явилась интеграция с зарубежными концернами.

Отечественная автомобильная отрасль уже обладает богатым опытом привлечения иностранных производителей в автомобильную промышленность, несмотря на то, что они начали организовывать производство в России только в конце 1990-х гг. Рынок все еще был нестабилен, и иностранцы опасались инвестировать, поэтому первые автосборочные предприятия имели

отличительные особенности. Эти заводы занимались так называемой отверточной сборкой моделей исключительно из готовых импортных автокомплектов. Первым заводом по крупноузловой сборке (SKD) иномарок стал «Автотор», затем уже была запущена лицензионная сборка на заводах «ТатАЗ» и Sollers.

В 2002 г. в России стартовал режим промышленной сборки и были построены заводы полного цикла, а в 2007 г. появился еще один вид сотрудничества по производству иностранных автомобилей – стратегический альянс. Можно сказать, что режимы производства автомобилей прошли своеобразную эволюцию от SCD-сборки до заключения стратегических альянсов<sup>9</sup>, которые являются важным показателем глобализации экономики<sup>10</sup>.

Таким образом, можно заключить, что стратегия, нацеленная на привлечение иностранных инвесторов в автомобильную отрасль, сработала. По состоянию на июль 2012 г. с Минэкономразвития России было заключено 31 соглашение, однако только 18 предприятий запустили производство [9].

В настоящее время в России функционирует 14 предприятий по производству иномарок (табл. 1), в 2019 г. планируется запуск еще одного завода в Москве, на котором будут собирать автомобили марки Mercedes.

Нельзя не отметить, что напряженная политическая обстановка обусловила уход некоторых зарубежных автопроизводителей с российского рынка. Так, в 2014 г. был остановлен завод «ТатАЗ», в 2015 г. автомобильный концерн Volkswagen

<sup>9</sup> Согласно определению Б. Гаррета и П. Дюссожа, стратегический альянс – это объединение нескольких независимых предприятий, которые намерены заняться специфическим родом производства или хотят завершить проект, используя при этом знания, материалы и другие ресурсы друг друга [10].

<sup>10</sup> Подробнее см.: 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. С. 121–134. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-rezhimov-promyshlennoy-sborki-odno-iz-usloviy-dalneyshy-modernizatsii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-rossii>

прекратил продажи автомобилей марки SEAT, компания General Motors завершила производство автомобилей в России, Sollers объявил о приостановке производства в России внедорожников Ssang Yong, компания BMW отложила строительство сборочного завода [11].

В таких условиях необходима грамотная стратегия развития промышленности, поскольку эффективная организация отраслевого рынка в реальном мире невозможна без реализации эффективной промышленной политики государства. Государство является одним из ключевых игроков, формирующих экономическую среду, в которой будет работать фирма. Оно устанавливает правила, согласно которым экономические агенты будут совершать деловые операции, воздействует на ресурсные и товарные потоки в экономике и на деятельность институтов экономической системы [12]. Стоит отметить, что последнее десятилетие инновации являются одним из основных приоритетов государственной политики [13]. После кризисного 2009 г. промышленная политика России стала обладать четко выраженной инновационной и технологической направленностью, это было вызвано необходимостью поиска новых точек экономического роста [14].

Реализуемая в отечественном автомобилестроении промышленная политика нацелена на привлечение прямых иностранных инвестиций и импортозамещение. Она направлена на стимулирование создания нового и расширение существующего производства, а также на привлечение дополнительных инвестиций в отрасль. Несмотря на сокращение поступления прямых иностранных инвестиций (*рис. 3*), существенный спад продаж, остановку выпуска некоторых марок и моделей, снижение загрузки мощностей перспективы восстановления рынка можно подтвердить продолжающейся реализацией планов иностранных компаний по увеличению мощностей уже работающих в России предприятий по производству автомобилей и

автокомпонентов, включая строительство новых заводов<sup>11</sup>.

Основным направлением государственного регулирования автомобилестроения в отношении иностранных марок является повышение степени локализации автомобильного производства [15]. Согласно нормативным документам среднегодовой уровень локализации производства рассчитывается по формуле

$$L = (1 - V / P) 100\%,$$

где  $L$  – среднегодовой уровень локализации производства;

$V$  – таможенная стоимость всех автокомпонентов, ввезенных для производства моторных транспортных средств;

$P$  – общая стоимость всех моторных транспортных средств произведенных этим автопроизводителем в фактических отпускных ценах без учета НДС и акцизов<sup>12</sup>.

Если проанализировать рост локализации за пятилетний период, можно заметить, что основные производители иномарок в России наращивают локализацию, и у всех он уже достиг 30%-ного уровня (*рис. 4*). Высокие показатели локализации демонстрируют те производства, которые давно работают в России. Основная задача, которую ставит Правительство РФ перед иностранными производителями – повышение уровня локализации к 2025 г. с нынешних 35–60% до 70–85%. К тому же Минпромторгом России разрабатывается новая, балльная шкала оценки степени локализации производства<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Автомобильный рынок России и СНГ Обзор отрасли. Февраль 2017 года. URL: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-russia-automotive-market-overview-2017-rus/\\$File/EY-russia-automotive-market-overview-2017-rus.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-russia-automotive-market-overview-2017-rus/$File/EY-russia-automotive-market-overview-2017-rus.pdf)

<sup>12</sup> Согласно приказу Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации от 24.12.2010 № 678/1289/184н «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие «промышленная сборка» моторных транспортных средств и устанавливающий 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».

<sup>13</sup> О внесении изменений в приложение к постановлению Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719: постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2018 № 1239.

За использование сырья и отечественных комплектующих будет начисляться определенное количество баллов. Исходя из итоговой суммы баллов будет определяться необходимость и величина государственной поддержки предприятия.

Кроме того, ускорению роста локализации и освоения технологий способствует кластерная<sup>14</sup> организация производства автомобилей в России. Это, в частности, Калужский, Ленинградский, Самарский кластеры (рис. 5) [16]. Образование кластеров автомобильной промышленности в России повышает технологичный уровень отрасли и создает условия для конкуренции. Это даст импульс росту локализации, следовательно, и росту ВВП.

Однако, как отмечено в Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года<sup>15</sup> (далее – Стратегия), сборочные локализованные производства формируют добавленную стоимость на территории России только на этапе конечных операций. Часть добавленной стоимости, созданной при разработке продукта и производстве компонентов, формируется за рубежом. При этом организации, входящие в международные группы, имеют возможность оптимизировать прибыль, например, посредством изменения стоимости узлов и агрегатов, поставляемых с материнских производств или перенаправить автокомпоненты на растущие рынки других стран. Отечественные производители, которые не сотрудничают с ТНК, вынуждены снижать издержки за счет сокращения персонала и повышения цен на выпускаемую продукцию.

В Стратегии проведен глубокий анализ результатов работы сборочных производств в

<sup>14</sup>Кластер – сконцентрированная на некоторой территории группа взаимосвязанных компаний: поставщиков оборудования, комплектующих и специализированных услуг; инфраструктуры; научно-исследовательских институтов; вузов и других организаций, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом (Источник: *Портер М. Международная конкуренция. М.: Международные отношения, 1993. 896 с.*).

<sup>15</sup>Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 № 831-р.

России. Этот анализ показал, что одна из ключевых задач – обеспечение потребности рынка за счет внутреннего производства автомобилей – выполнена. Россия из страны – импортера подержанных автомобилей превратилась в страну с полным сборочным циклом, что свидетельствует о том, что основная цель Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года<sup>16</sup> – максимизация добавленной стоимости, созданной на территории России на всех этапах жизненного цикла продукции автомобилестроения, близка к реализации.

По состоянию на 2017 г., по данным Стратегии, более 60% легковых автомобилей, произведенных в России, локализованы более чем на 50%. Однако есть и негативный эффект: доля отечественных автомобильных платформ существенно сократилась, а зависимость отрасли от импорта выросла за 10 лет на 20 п.п.

Следовательно, ряд системных проблем отрасли, таких как низкая доля экспорта автомобилей, медленное развитие производителей автокомпонентов и незначительный вывод на рынок новых продуктов, так и остался нерешенным. Поэтому не стоит останавливаться на привлечении иностранных инвестиций и контроле над работой иностранных производителей и уровнем локализации.

Основной целью Стратегия определяет формирование высокотехнологичной и экспортоориентированной автомобильной отрасли, обладающей долгосрочным потенциалом создания добавленной стоимости на основе инновационных технологических решений. Для достижения этой цели необходимо решить одну важную задачу – наращивание конкурентных преимуществ отечественной продукции. Это можно сделать только при условии повышения технологического уровня продукции и снижения ее себестоимости [17].

Технологический уровень напрямую влияет на такие показатели, как качество, надежность,

<sup>16</sup>Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года: приказ Минпромторга России от 23.04.2010 № 319.

безопасность, которые являются основополагающими при выборе покупателями автомобилей (рис. 6). Кроме того, конструкция современного автомобиля постоянно усложняется, растут требования рынка к безопасности и техническому оснащению, что увеличивает издержки по производству и, соответственно, цену каждой новой модели транспортного средства.

Ослабление рубля обеспечило продукции российского автопрома ценовое конкурентное преимущество, но без системных усилий по снижению затрат это преимущество будет утеряно. Снизить затраты, согласно Стратегии, можно за счет повышения локализации автокомпонентов. Эта мера также позволит повысить технологический уровень комплектующих, поскольку с прямыми иностранными инвестициями будут освоены новые для отечественной отрасли технологии, вследствие чего вырастут качество и надежность продукции. Однако даже в условиях строительства новых заводов по производству автокомпонентов невысокий уровень затрат на НИОКР (около 11%) не позволит в значительной степени повысить технологический уровень автокомпонентов и автомобилей [18].

Традиционные стратегии уже не позволят предприятиям отечественного автопрома существенно изменить позиции на рынке, поэтому возникает вопрос о повышении конкурентоспособности российской продукции в условиях нестабильной внешней среды. В сложившихся экономических условиях автомобильные компании не могут существовать как отдельные независимые участники, поскольку высокая конкуренция толкает их к поиску новых партнеров для дальнейшего развития производства.

Невозможно представить развитие автомобильной отрасли без процессов глобализации<sup>17</sup>. Стратегии глобализации позволяют эффективнее управлять производством, достигать более высоких экономических показателей, используя уже имеющиеся факторы производства. В Германии, например, именно автомобилестроение играет особую роль в транснационализации бизнеса.

Необходимость процессов глобализации отражена и в Стратегии, которая предлагает провести интеграцию российских производителей автокомпонентов в производственные цепочки международных автопроизводителей, создать технологические консорциумы для наращивания производственного и научного потенциала.

### Заключение

Российской автомобильной промышленности необходимо пройти путь к возможности организации ТНК, что позволит эффективно управлять отраслью и направлять ее развитие в нужное русло. Например, одного из крупнейших Российских производителей – АвтоВАЗ — уже по праву можно назвать международным: 50% акций владеет группа Renault, 17,3% – Nissan и 32,87% – госкорпорация «Ростех» [19].

Транснационализация российских компаний может стать ключом к решению основных задач автомобильной отрасли: повышению технологического уровня продукции, снижению затрат, росту экспорта, выходу на новые рынки. Это позволит увеличить текущую конкурентоспособность автопрома и обеспечит его конкурентные преимущества в перспективе.

<sup>17</sup> Подхалюзина В.А. Стратегии глобализации как способ повышения конкурентоспособности российской автомобильной промышленности // Автомобильная промышленность. 2015. № 2. С. 1–2.

**Таблица 1**  
**Реализуемые проекты производства иномарок в России**

**Table 1**  
**Projects for foreign car manufacture in Russia**

Тип сборки	Предприятие-производитель	Город	Год начала работы	Собираемые марки	Собираемые модели
SKD-сборка	Автотор	Калининград	1998	Hyundai/Genesis	I40/G80, G80 Sport
				KIA	Cee'd, Mohave, Soul, Sorento, Venga, Optima, Sportage, Quoris, Prime, Cerato
				BMW	3-й, 5-й и 7-й серий, X 3, X 4, X 5, X 6
Лицензионная сборка	Sollers (Северсталь-авто)	Елабуга, Всеволожск,	2005	Ssang Yong	Rexton, Kyron, Actyon, Actyon Sports
Стратегические альянсы	Ford Sollers	Набережные Челны	2011	Ford	Kuga, Explorer, Transit
					Focus, Mondeo
	Mazda Sollers	Владивосток	2012	Mazda	Mazda 6, CX-5
	Sollers-Bussan		2013	Toyota	Land Cruiser Prado
Промышленная сборка	Renault-Nissan-Автоваз	Тольятти	2008	Renault	Logan, Sandero
				Nissan	Almera
	Рено Россия (Автофрамос)	Москва	2005	Renault	Duster, Kaptur, Lattitude
	Nissan Manufacturing Rus	Санкт-Петербург	2009	Nissan	Terrano
	Hyundai Motor Manufacturing	Санкт-Петербург	2011	Hyundai	X-Trail, Murano, Pathfinder, Qashqai
	Toyota Motor	Санкт-Петербург	2007	KIA	Solaris, Creta
	Toyota Motor	Санкт-Петербург	2007	Toyota	Rio
	Volkswagen	Калуга	2009	Toyota	Camry, RAV 4
	Volkswagen-ГАЗ	Калуга	2009	VW	Tiguan, Polo, Tuareg
				Skoda	Rapid
PSA Peugeot-Citroën	Калуга	2010	VW	Jetta	
			Skoda	Octavia, Yeti, Kodiaq	
			Peugeot	408	
Derways	Черкесск	2007	Citroën	C 4	
			Mitsubishi	Outlander	
			Lifan	Solano, Smily	
			Haima	3	
			2010	Geely	MK, MK Cross, Emgrand
				Great Wall	Hover

Источник: данные автопроизводителей

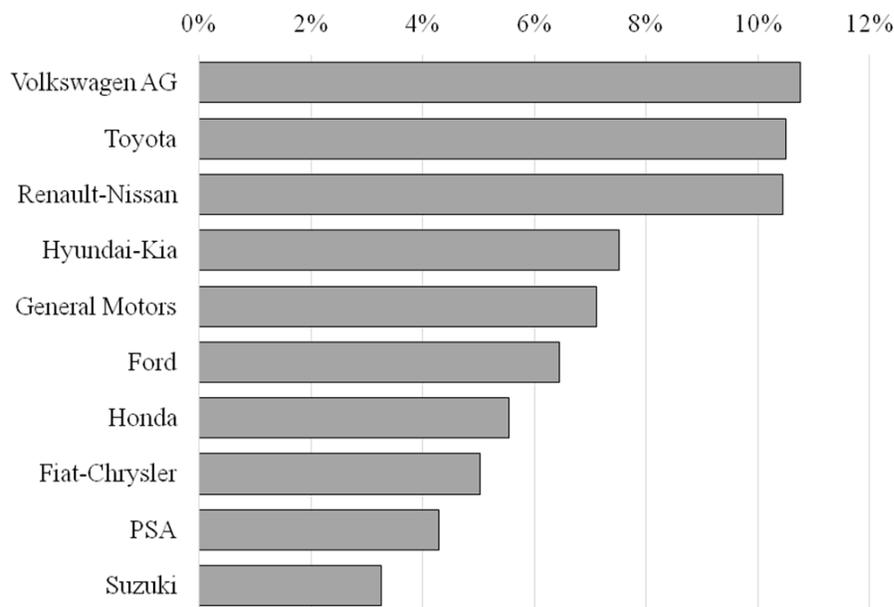
Source: Automakers' data

**Рисунок 1**

**Доля крупнейших автомобильных ТНК в общемировом объеме продаж**

**Figure 1**

**The share of the largest auto TNCs in global sales**



*Источник:* Leading Motor Vehicle Manufacturers Worldwide in 2017, Based on Global Sales.

URL: <https://www.statista.com/statistics/275520/ranking-of-car-manufacturers-based-on-global-sales/>

*Source:* Leading Motor Vehicle Manufacturers Worldwide in 2017, Based on Global Sales.

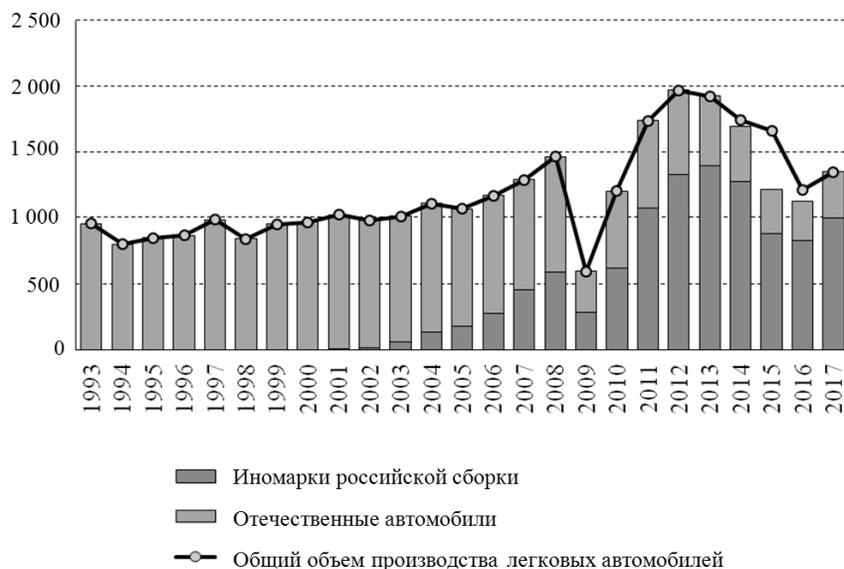
URL: <https://www.statista.com/statistics/275520/ranking-of-car-manufacturers-based-on-global-sales/>

**Рисунок 2**

**Динамика структуры производства автомобилей в России в 1993–2017 гг., тыс. шт.**

**Figure 2**

**Trends in the structure of automobile manufacture in Russia in 1993–2017, thousand pieces**



*Источник:* данные агентств Автостат и АСМ-холдинг

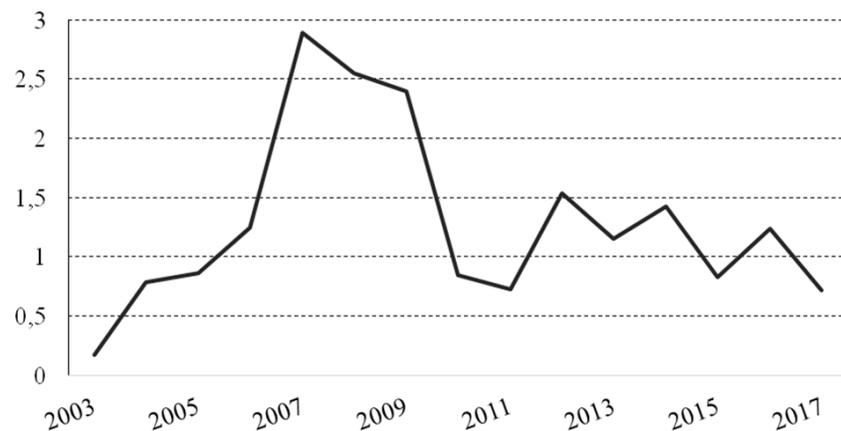
*Source:* Data of Avtostat and ASM-holding agencies

**Рисунок 3**

**Поступление прямых иностранных инвестиций в отрасль в 2003–2017 гг., млрд долл. США**

**Figure 3**

**Foreign direct investment in the industry in 2003–2017, billion USD**



Источник: Росстат, Банк России

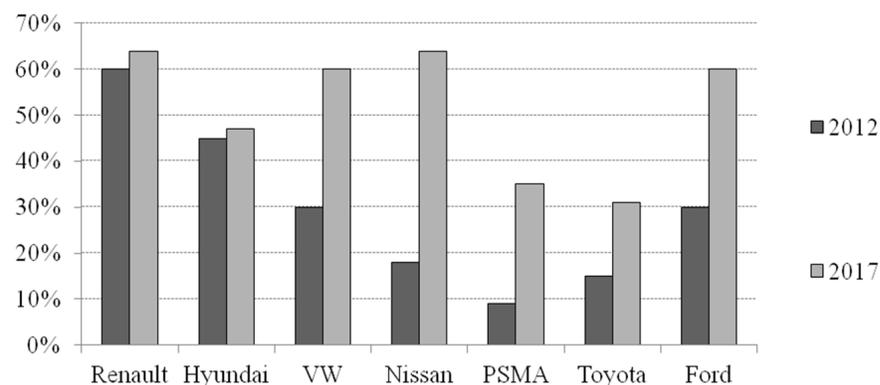
Source: The Rosstat and Bank of Russia data

**Рисунок 4**

**Рост уровня локализации иномарок российской сборки за пятилетний период**

**Figure 4**

**Growth in the localization level of foreign cars assembled in Russia for the five-year period**



Источник: Владимирский И., Добровольский В. Наш автопром: локализация // Авторевию. 2012. № 5. С. 20–23;

Откуда родом? Какие модели легковых автомобилей производят в России.

URL: <https://ria.ru/avto/20170927/1505613324.html>

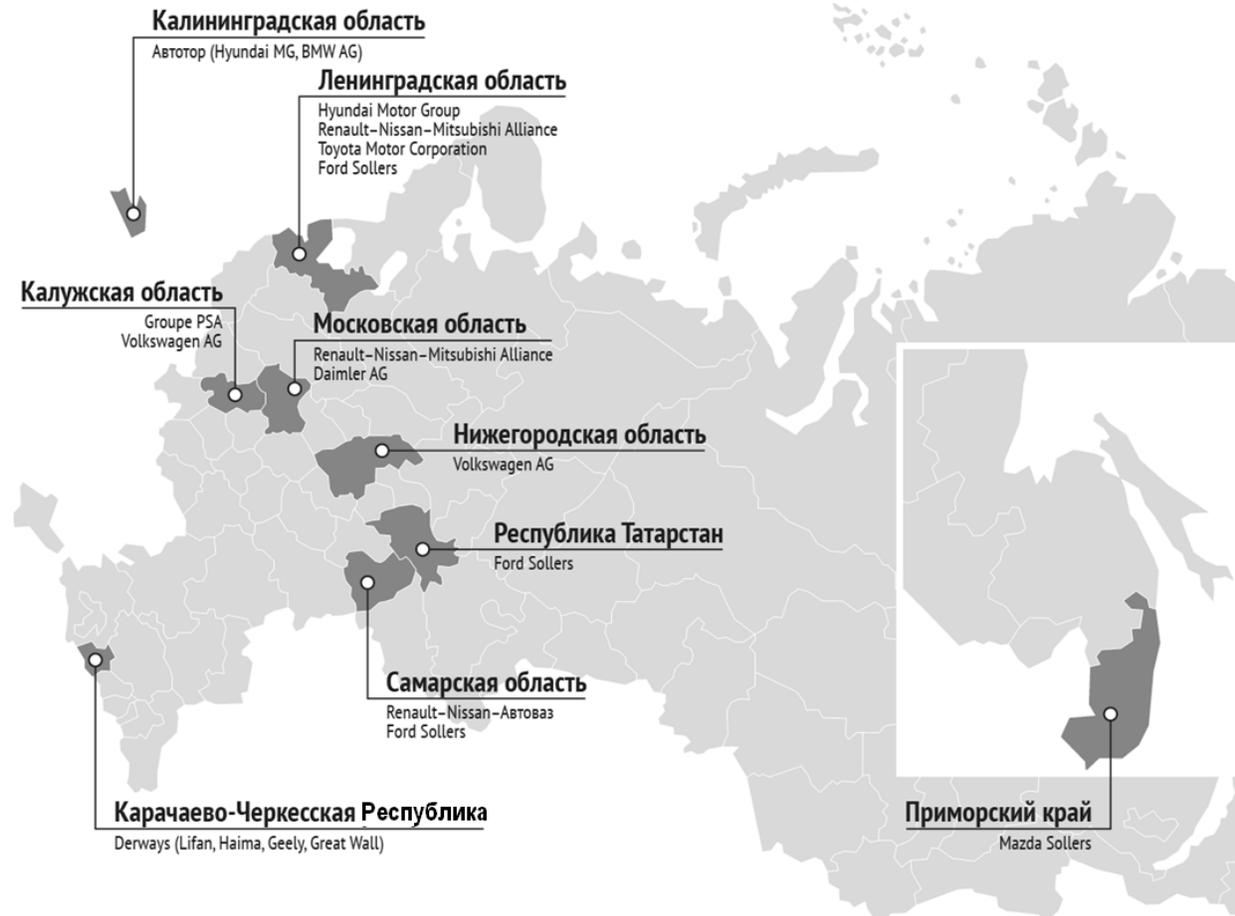
Source: Vladimirskii I., Dobvol'skii V. [Our auto industry: Localization]. *Avtorevyu*, 2012, no. 5, pp. 20–23. (In Russ.);

*Otkuda rodom? Kakie modeli legkovykh avtomobilei proizvodyat v Rossii* [Where are they from? What car models are

produced in Russia]. URL: <https://ria.ru/avto/20170927/1505613324.html> (In Russ.)

**Рисунок 5**  
**Расположение заводов мировых автоконцернов в России**

**Figure 5**  
**Geographical location of automobile plants of international auto groups in Russia**



*Источник:* данные автопроизводителей

*Source:* Automakers' data

**Рисунок 6****Факторы, влияющие на выбор автомобиля российским потребителем****Figure 6****Factors affecting the choice of car by Russian consumers**

Источник: Редькина Е. Какие факторы влияют на выбор автомобиля.

URL: <https://www.zr.ru/content/news/656859-kakie-factory-vliayut-na-vybor-avtomobilya/>

Source: Red'kina E. *Kakie factory vliayut na vybor avtomobilya* [What factors influence the choice of a car].

URL: <https://www.zr.ru/content/news/656859-kakie-factory-vliayut-na-vybor-avtomobilya/> (In Russ.)

**Список литературы**

1. Окунева О.М. Транснациональные компании – будущее мировой экономики? // Журнал международных исследований развития (МИР). 2014. № 3. С. 17–23.  
URL: <https://www.hse.ru/data/2015/02/21/1090896290/17-23.pdf>
2. Баранников А.Л., Данилина М.В. Роль современных транснациональных корпораций в мировой экономике // Современное общество и власть. 2016. № 3. С. 150–155.  
URL: <http://gmanagement.ru/index.php/ru/arxiv/09-2016r/413-barannikov1-092016>
3. Попова А.В., Гриванов Р.И. Транснациональные корпорации как субъект международных экономических отношений // Международный студенческий научный вестник. 2015. № 4-3. С. 431–433. URL: <https://eduherald.ru/ru/article/view?id=13161>
4. Климовец О.В. Транснационализация бизнеса российских корпораций. Краснодар: Экоинвест, 2009. 399 с.
5. Руденко М.Н., Оборина Е.Д. Теоретические аспекты консолидации предпринимательских структур в период экономической нестабильности // Вестник Пермского университета. Сер.: Экономика. 2014. № 1. С. 124–133. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-aspekty-konsolidatsii-predprinimatelskih-struktur-v-period-ekonomicheskoy-nestabilnosti>
6. Иванов Д.Ю. Отечественный опыт управления и регулирования автомобильной промышленности в XX веке // Проблемы местного самоуправления. 2012. № 49.  
URL: <http://www.samoupravlenie.ru/49-07.php>
7. Фомин И.Ф. Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий // Управленческое консультирование. 2016. № 11. С. 186–197. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-avtomobilestroeniya-rossii-v-usloviyah-nestabilnosti-vneshneekonomicheskikh-vzaimodeystviy>

8. *Войтковская Е.И.* Исследование объема продаж новых автомобилей в России с использованием эконометрического моделирования // *Международный студенческий научный вестник*. 2017. № 4-7. С. 1107–1110.  
URL: <https://eduherald.ru/ru/article/view?id=17641>
9. *Гордеев Р.В., Пыжжев А.И.* Российское автомобилестроение: результаты, тенденции и перспективы // *Экономический анализ: теория и практика*. 2014. № 48. С. 26–37.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskoe-avtomobilstroenie-rezultaty-tendentsii-i-perspektivy>
10. *Кузнецова С.Ю.* Формирование стратегических альянсов компаний в условиях интенсификации развития реального сектора экономики // *Проблемы современной экономики*. 2011. № 4. С. 129–132. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-strategicheskikh-alyansov-kompaniy-v-usloviyah-intensifikatsii-razvitiya-realnogo-sektora-ekonomiki>
11. *Загребельная Н.С.* Российский рынок легковых автомобилей в условиях санкций и перспективы его развития // *Вестник МГИМО-Университета*. 2015. № 6. С. 258–265.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-rynok-legkovykh-avtomobiley-v-usloviyah-sanktsiy-i-perspektivy-ego-razvitiya>
12. *Нуреев Р.М., Кондратов Д.И.* Рынок легковых автомобилей: вчера, сегодня, завтра // *Journal of Institutional Studies (Журнал институциональных исследований)*. 2010. Т. 2. № 3. С. 86–128. URL: [http://hjournal.ru/pdf/JIS\\_2\\_3\\_2010/JIS\\_2\\_3\\_2010/JIS2.3-7.pdf](http://hjournal.ru/pdf/JIS_2_3_2010/JIS_2_3_2010/JIS2.3-7.pdf)
13. *Идрисов Г.И.* Промышленная политика России в современных условиях. М.: Институт Гайдара, 2016. 160 с. URL: <https://www.iep.ru/files/RePEc/gai/tpaper/127Idrisov.pdf>
14. *Безпалов В.В.* Роль инвестиций в развитие внешнеторговой деятельности региональных промышленных комплексов в условиях импортозамещения // *Управление экономическими системами*. 2017. № 9. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-investitsiy-v-razvitie-vneshnetorgovoy-deyatelnosti-regionalnyh-promyshlennykh-kompleksov-v-usloviyah-importozamesheniya>
15. *Акимкина Д.А.* Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения // *Финансовая аналитика: проблемы и решения*. 2014. № 7. С. 44–54.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-strategii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-i-puti-ih-resheniya>
16. *Шляхов Д.А.* Международный опыт внедрения автомобильных кластеров // *Вестник университета (Государственный университет управления)*. 2016. № 7-8. С. 214–218.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-opyt-vnedreniya-avtomobilnykh-klasterov>
17. *Пасько А.В.* Конкурентоспособность российской автомобильной промышленности на фоне ключевых тенденций развития мирового автомобилестроения // *Новый взгляд. Международный научный вестник*. 2014. № 4. С. 201–218.  
URL: <https://vivliophica.com/articles/economics/565587>
18. *Безруков И.И.* Оценка конкурентоспособности автомобильной промышленности России. Интегральный индекс конкурентоспособности // *Экономика, социология и право*. 2015. № 12. С. 11–17.

19. Филонова А.И. Анализ современного состояния автомобильной промышленности России // Молодой ученый. 2017. № 49. С. 211–217. URL: <https://moluch.ru/archive/183/46884/>

### **Информация о конфликте интересов**

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

## TRANSNATIONAL CORPORATIONS IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY OF RUSSIA

Dariya A. AKIMKINA

Center for Economic and Financial Research, Moscow, Russian Federation  
DA\_Akimkina@mail.ru  
ORCID: not available

### Article history:

Received 15 January 2019  
Received in revised form  
25 January 2019  
Accepted 7 February 2019  
Available online  
29 March 2019

**JEL classification:** L52, L62,  
O19

### Keywords:

transnationalization,  
automotive industry,  
competitiveness,  
development strategy

### Abstract

**Subject** Building competitive strength of the Russian automotive industry requires both improving the technological level and updating the forms and methods of management in all spheres of enterprise activity.

**Objectives** The study focuses on searching for opportunities to create an economic system enabling efficient management of production and rapid increase in competitive ability of the domestic automotive industry.

**Methods** The study draws on theoretical research by domestic and foreign scientists, methods of expert evaluation, scientific generalization, economic, logical and comparative analysis.

**Results** The paper investigates the specifics of transnationalization and internationalization of capital, the status and trends in the Russian automobile industry in the context of growing transnationalization of Russian capital, considers the results of implementing the automobile industry development strategy of the Russian Federation for the period till 2025, and outlines solution to major problems.

**Conclusions** The main challenge faced by the domestic automotive industry is technological inferiority. In unstable external environment, it is impossible to enhance competitiveness without globalization processes.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2019

**Please cite this article as:** Akimkina D.A. Transnational Corporations in the Automotive Industry of Russia. *Economic Analysis: Theory and Practice*, 2019, vol. 18, iss. 3, pp. 479–495.  
<https://doi.org/10.24891/ea.18.3.479>

### Acknowledgments

The article was supported by the Russian Foundation for Basic Research, grant № 18-010-00089 *Methodology and Tools for Structural Reorganization of the Russian Knowledge-Based and High-Tech Industrial Complex*.

### References

1. Okuneva O.M. [Are the transnational companies the future of the world economy?]. *Zhurnal mezhdunarodnykh issledovaniy razvitiya (MIR)*, 2014, no. 3, pp. 17–23.  
URL: <https://www.hse.ru/data/2015/02/21/1090896290/17-23.pdf> (In Russ.)
2. Barannikov A.L., Danilina M.V. [The role of modern transnational corporations in the world economy]. *Sovremennoe obshchestvo i vlast'*, 2016, no. 3, pp. 150–155. (In Russ.)  
URL: <http://gmanagement.ru/index.php/ru/arxiv/09-2016r/413-barannikov1-092016>
3. Popova A.V., Grivanov R.I. [Transnational corporations as a subject of international economic relations]. *Mezhdunarodnyi studencheskii nauchnyi vestnik*, 2015, no. 4-3, pp. 431–433. (In Russ.)  
URL: <https://eduherald.ru/ru/article/view?id=13161>
4. Klimovets O.V. *Transnatsionalizatsiya biznesa rossiiskikh korporatsii* [Transnationalization of the business of Russian corporations]. Krasnodar, Ekoinvest Publ., 2009, 399 p.

5. Rudenko M.N., Oborina E.D. [Theoretical aspects of entrepreneurial structures consolidation in the period of economic instability]. *Vestnik Permskogo universiteta. Ser.: Ekonomika = Perm University Herald. Economy*, 2014, no. 1, pp. 124–133.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-aspekty-konsolidatsii-predprinimatelskih-struktur-v-period-ekonomicheskoy-nestabilnosti> (In Russ.)
6. Ivanov D.Yu. [Domestic experience in management and regulation of the automotive industry in the 20th century]. *Problemy mestnogo samoupravleniya*, 2012, no. 49. (In Russ.)  
URL: <http://www.samoupravlenie.ru/49-07.php>
7. Fomin I.F. [Opportunity of development Russian automobile industry in conditions of instability foreign-economic cooperation]. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie*, 2016, no. 11, pp. 186–197.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-avtomobilstroeniya-rossii-v-usloviyah-nestabilnosti-vneshneekonomicheskikh-vzaimodeystviy> (In Russ.)
8. Voitkovskaya E.I. [Studying the sales volume of new cars in Russia using econometric modeling]. *Mezhdunarodnyi studencheskii nauchnyi vestnik*, 2017, no. 4-7, pp. 1107–1110. (In Russ.)  
URL: <https://eduherald.ru/ru/article/view?id=17641>
9. Gordeev R.V., Pyzhev A.I. [The Russian car industry: Results, trends and prospects]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika = Economic Analysis: Theory and Practice*, 2014, no. 48, C. 26–37. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskoe-avtomobilstroenie-rezultaty-tendentsii-i-perspektivy> (In Russ.)
10. Kuznetsova S.Yu. [Formation of strategic alliances of companies in the context of intensification in the development of the real sector of economy]. *Problemy sovremennoi ekonomiki = Problems of Modern Economics*, 2011, no. 4, pp. 129–132.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-strategicheskikh-alyansov-kompaniy-v-usloviyah-intensifikatsii-razvitiya-realnogo-sektora-ekonomiki> (In Russ.)
11. Zagrebel'naya N.S. [Russian passenger car market under sanctions]. *Vestnik MGIMO-Universiteta = MGIMO-University Bulletin*, 2015, no. 6, pp. 258–265.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskiy-rynok-legkovykh-avtomobiley-v-usloviyah-sanktsiy-i-perspektivy-ego-razvitiya> (In Russ.)
12. Nureev R.M., Kondratov D.I. [Car market: Yesterday, today, tomorrow]. *Journal of Institutional Studies*, 2010, vol. 2, no. 3, pp. 86–128.  
URL: [http://hjournal.ru/pdf/JIS\\_2\\_3\\_2010/JIS\\_2\\_3\\_2010/JIS2.3-7.pdf](http://hjournal.ru/pdf/JIS_2_3_2010/JIS_2_3_2010/JIS2.3-7.pdf)
13. Idrisov G.I. *Promyshlennaya politika Rossii v sovremennykh usloviyakh* [Towards modern industrial policy for Russia]. Moscow, Gaidar Institute Publ., 2016, 160 p.  
URL: <https://www.iep.ru/files/RePEc/gai/rpaper/127Idrisov.pdf>
14. Bezpalov V.V. [The role of investments in the development of foreign trade activities of regional industrial complexes in the conditions of import substitution]. *Upravlenie ekonomicheskimi sistemami*, 2017, no. 9. (In Russ.) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-investitsiy-v-razvitiye-vneshnetorgovoy-deyatelnosti-regionalnykh-promyshlennykh-kompleksov-v-usloviyah-importozamescheniya>
15. Akimkina D.A. [The strategy of automotive industry development, its problems and their solutions]. *Finansovaya analitika: problemy i resheniya = Financial Analytics: Science and Experience*, 2014, no. 7, pp. 44–54. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-strategii-razvitiya-avtomobilnoy-promyshlennosti-i-puti-ih-resheniya> (In Russ.)

16. Shlyakhov D.A. [International experiences of implementation of automotive clusters]. *Vestnik universiteta (Gosudarstvennyi universitet upravleniya) = University Bulletin (State University of Management)*, 2016, no. 7-8, pp. 214–218.  
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-opyt-vnedreniya-avtomobilnyh-klasterov>  
(In Russ.)
17. Pas'ko A.V. [Competitiveness of the Russian automotive industry against a backdrop of key trends in global automotive industry development]. *Novyi vzglyad: mezhdunarodnyi nauchnyi vestnik*, 2014, no. 4, pp. 201–218. URL: <https://vivliophica.com/articles/economics/565587> (In Russ.)
18. Bezrukov I.I. [Evaluation of competitiveness of the automotive industry in Russia. Integral index of competitiveness]. *Ekonomika, sotsiologiya i pravo = Economics, Sociology and Law*, 2015, no. 12, pp. 11–17. (In Russ.)
19. Filonova A.I. [Analysis of the current state of the Russian automotive industry]. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*, 2017, no. 49, pp. 211–217. URL: <https://moluch.ru/archive/183/46884/>  
(In Russ.)

### **Conflict-of-interest notification**

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.