

Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий

Фомин Илья Федорович

Северо-Западный институт управления — филиал РАНХиГС (Санкт-Петербург)
Аспирант факультета экономики и финансов
u108@bk.ru

РЕФЕРАТ

В статье представлена характеристика основных этапов развития автомобильной промышленности России. Дана оценка эффективности мер государственного регулирования отрасли в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий. Определены перспективы и обоснованы основные приоритеты государственной политики развития автомобилестроения в условиях санкционного воздействия на экономику России.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

автомобильная промышленность, режимы сборки автомобилей, локализация, конкуренция, стратегические альянсы, кластерная политика, региональное развитие

Fomin I. F.

Opportunity of Development Russian Automobile Industry in Conditions of Instability Foreign-Economic Cooperation

Fomin Ilya Fedorovich

North-West Institute of Management — branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Saint-Petersburg, Russian Federation)
Graduate student of the faculty of economics and finance
u108@bk.ru

ABSTRACT

The article presents characteristics of the main stages in development the Russian automobile industry. Evaluated efficiency measures of state regulation in conditions of instability external economic interactions. The prospects and substantiated main priorities of the state policy in development of automotive industry in terms of the sanctions impact on the Russian economy.

KEYWORDS

automotive industry, method of construction vehicles, localization, competition, strategic alliances, cluster policy, regional development

Диверсификация экономики России и решение соответствующих задач социально-экономического развития, в том числе — реализации инновационных сценариев реформирования отраслевой и региональной структуры экономики, требует особого внимания со стороны органов власти к таким отраслям промышленного производства, развитие которых невозможно без использования современных технологий, интеграции в систему международных экономических отношений, повышения инвестиционной привлекательности регионов и квалификационного уровня населения России.

Опыт зарубежных стран свидетельствует о высоком потенциале автомобилестроения в решении указанных задач. Исследователи отмечают [1; 3 и др.], что такие страны, как Германия, США, Франция, Япония сумели обеспечить должную динамику своего развития во многом благодаря тем стимулам, которые были созданы

в этой отрасли. Производство автомобилей и их комплектующих требует вовлечения всего спектра ресурсов экономики — не только предприятий промышленности: металлургии, топливно-энергетического комплекса, химии, но и организаций банковского сектора, учреждений, занятых научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками, подготовкой соответствующих кадров.

Динамика развития автомобилестроения определяется высоким спросом на выпускаемую продукцию. Особенно это касается легковых автомобилей. Ежегодно потребители тратят на их приобретение около 15% своего бюджета. Предназначенные, главным образом, для частного использования, они составляют не менее 70% от общего объема продукции автомобилестроения. В мировой экономике в производстве автомобилей и комплектующих участвуют более 9 миллионов человек. Ежегодно выпускается более 85 млн автомобилей, что формирует около 15% мирового ВВП. Следует учесть, что одно рабочее место на таком производстве создает порядка 14 рабочих мест в смежных отраслях¹. Для нужд автомобилестроения используется не менее 15% всего мирового объема выпускаемой стали и алюминия, 10% меди. Отрасль является крупнейшим потребителем свинца, пластмасс, каучука, других видов сырья, а также высокотехнологичного оборудования и программного обеспечения².

Для автомобилестроения характерен высокий уровень сложившейся конкуренции, который можно наблюдать как на внутригосударственном уровне в таких странах, как Германия, США, Япония и др., так и на уровне межнациональном. Устойчивый спрос и растущие требования у потребителей заставляют автопром находиться на передовых рубежах развития экономики, внедрять самые современные разработки и технологии. Производители автомобилей находятся в условиях необходимости использования всего арсенала резервов экономического развития, в том числе, связанных с совершенствованием форм организации производства. Ярким примером является широко применяемая в автомобилестроении, основанная на конвейерном производстве, концепция так называемого «фордизма» [2].

Основные тенденции, складывающиеся в настоящее время в автомобилестроении, можно обобщить следующим образом:

1. Тенденции научно-технического характера: в основном направлены на снижение вредных выбросов в атмосферу и расхода топлива, использование новых дешевых и долговечных конструкционных материалов, обеспечение безопасности, в том числе путем внедрения информационных технологий.
2. Разработка принципиально нового автомобиля будущего с целью доминирования на рынках в условиях ужесточающейся конкуренции.
3. Экономические тенденции, предполагающие уменьшение издержек производства и цен на автомобили, в том числе — за счет переноса автосборочных производств в развивающиеся страны и развития интеграции производителей автомобилей и поставщиков автомобильных компонентов.
4. В условиях международного разделения труда, специализация головных предприятий автомобильных концернов, главным образом, на научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработках.

В России начала 1990-х годов в автомобилестроении сложилась крайне тяжелая

¹ Камнева Г. Рабочие просят не отменять пошлины. Автостроители протестуют против пересмотра решения правительства о повышении платы за ввоз иномарок // ВЗГЛЯД. Деловая газета 18 декабря 2008 [Электронный ресурс]. URL: <http://vz.ru/economy/2008/12/18/240018.html> (дата обращения: 01.04.2016).

² О состоянии производственной кооперации в автомобильной промышленности государств — участников СНГ. Доклад Содружества Независимых Государств 2014 г. // Интернет-портал СНГ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cis.minsk.by/foto/pages/19180/54db5eef71979.pdf> (дата обращения: 01.04.2016).

ситуация. Неприспособленность старой системы взаимодействия предприятий к рыночным реалиям, «врожденные» недостатки советского автопрома (большие сроки проведения НИОКР, низкое качество производственных процессов и компонентов, дефицит запчастей), слабый уровень развития кредитно-финансовых отношений, моральный и физический износ средств производства явились катализаторами негативных процессов в первые годы рыночных преобразований и привели к закрытию ряда заводов. В то же время, по данным Федеральной службы государственной статистики, число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения России в 1990 г. составляло всего 58,5 шт. В 1995 г., главным образом за счет импорта, этот показатель вырос до 92,3 шт.¹, но на фоне показателей стран Европы и США² (где показатель, в основном, выше 500 шт.) Россия располагала огромным потенциалом неосвоенного рынка легковых автомобилей. В Российской Федерации, вступившей на путь рыночных преобразований и всемерного вовлечения в систему мирохозяйственных связей, была поставлена задача привлечения на свою территорию ведущих автопроизводителей и их технологий.

На развитие автомобилестроения оказали влияние все трудности, с которыми сталкивалась экономика нашей страны в последние десятилетия. Это и кризисы 1998 и 2008 гг., и тернистый путь вступления нашей страны во Всемирную торговую организацию (ВТО), и санкционная политика зарубежных стран. В этих условиях руководством страны зачастую применялись методы государственного регулирования, так называемого «ручного режима» управления, проводились целенаправленные антикризисные мероприятия, происходил поиск взаимовыгодных форматов взаимодействия российских производителей продукции и зарубежных партнеров на перспективу. Можно утверждать, что за период с 1991 г. в нашей стране произошло полное преобразование системы взаимодействия предприятий автомобильной промышленности. На смену унаследованной после распада Советского Союза вертикально интегрированной структуры производства пришла система, основанная на принципах производственно-технологической кооперации³.

Этот процесс оказался сложным и многоэтапным. Первым реальным шагом на этом пути можно признать создание в 1996 г. в Калининградской области завода «Автотор», где была организована окончательная сборка 27 моделей различных марок автомобилей, главным образом компании General Motors. Были созданы условия для ввоза на территорию России крупных узлов и агрегатов, из которых и собирались автомобили. Крупноузловая сборка (semi knocked down — SKD) не предоставляла доступа к технологиям производства, создавала в России незначительное количество рабочих мест, а отчисления в бюджеты различных уровней от работы таких предприятий практически сводились на «нет» таможенными льготами. В июле 2002 г. во Всеволожском районе Ленинградской обл. был запущен завод

¹Число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения // Федеральная служба государственной статистики. Банк готовых документов [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b11_14p/isswww.exe/stg/d01/05-17.htm (дата обращения: 01.04.2016).

²Список стран по количеству автомобилей на 1000 человек // Википедия. Свободная энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BE%D0%BA_%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD_%D0%BF%D0%BE_%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D1%83_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D0%B9_%D0%BD%D0%B0_1000_%D1%87%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D0%BA (дата обращения: 01.04.2016). См. также [4].

³Становление рынка автокомпонентов в России: Российская автомобильная отрасль. Информационная база Price water house Coopers по производителям автокомпонентов, 2008 / Price water house Coopers [Электронный ресурс]. URL: http://www.pwc.ru/ru_RU/ru/automotive/assets/pwc_automotive_component_suppliers_database_rus.pdf (дата обращения: 01.04.2016).

ЗАО «Форд Мотор Компани» — российской дочерней компании Ford. Он стал первым автосборочным заводом, полностью принадлежащим иностранному капиталу. Как «первопроходец» на российском рынке всевозложский Ford, как и калининградский «Автотор», был освобожден от уплаты таможенных пошлин на автокомпоненты. Если калининградское предприятие пользовалось льготами в рамках свободной экономической зоны, то для всевозложского предприятия действовал, по специальному соглашению с Правительством Российской Федерации, режим свободного таможенного склада. К 2004 г. в России уже шесть предприятий осуществляли сборку автомобилей из иностранных комплектующих, помимо названных калининградского и всевозложского заводов, это — ТагАЗ (г. Таганрог), «Автофрамос» (Москва), «Иж-авто» (г. Ижевск) и GM-АвтоВАЗ (г. Тольятти)¹.

Следует отметить, что каждый последующий проект в области автомобилестроения с участием иностранного капитала постепенно приближал российский автопром к достижению поставленных стратегических целей. Так, с 2003 г. на таганрогском заводе «ТагАЗ», еще в 1998 г. подписавшем лицензионное соглашение с южнокорейским автопроизводителем Hyundai, применяется режим сборки полностью разобранных машинокомплектов (*completely knocked down* — CKD). Речь идет уже о сложной технологии, фактически являющейся полноценным производством со сваркой и окраской кузовов. В отличие от режима SKD, примененного в Калининграде, на «ТагАЗ» были созданы условия для формирования в нашей стране важнейшего механизма развития автомобилестроения — локализации производственного процесса, который предполагает организацию производства деталей, компонентов автомобилей на предприятиях России, импорт технологий и стандартов производства.

Предприятия-«первопроходцы» пользовались разнообразными льготами и специальными режимами. Достигнутые ими успехи демонстрировали, в первую очередь, возможности и гарантии ведения бизнеса в России. Но перспективы работы на российском рынке должны рассматриваться не в рамках отдельных частных договоренностей, а соответствовать общим правилам, устраивающим всех иностранных инвесторов. Выработка этих правил велась и в ходе переговоров о вступлении нашей страны в ВТО, которые начались с момента создания этой организации — с 1995 г. Процесс переговоров сильно затянулся, а правила работы для автомобилестроителей на растущем российском рынке требовали совершенствования.

С целью привлечения крупнейших мировых автоконцернов к открытию собственных сборочных производств в нашей стране, в 2005 г. Правительством Российской Федерации был принят целый ряд решений. На наш взгляд, особое место среди них занимают ряд документов Минэкономразвития, Минпромэнерго и Минфина России, определяющих понятие «промышленная сборка» и устанавливающих его применение при ввозе на территорию России автокомпонентов для производства транспортных средств².

Режим промышленной сборки, пришедший на смену режиму лицензионной сборки, предусматривал обязательства к осуществлению автопроизводителями определенных производственных операций: сварка кузова и его окраска, сборка двигателей, задней и передней подвесок и др. Были установлены требования по локализации

¹ Сафарова Е. Автозапчасти будут ввозить без пошлин, но только для промышленной сборки. (Коммерсантъ, 12.11.2004) / Комитет РСПП по интеграции, торгово-таможенной политике и ВТО [Электронный ресурс]. URL: http://www.rgwto.com/archive.asp?id=7373&full_mode=1 (дата обращения: 01.04.2016).

² Об утверждении порядка, определяющего понятие «промышленная сборка» и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8706 ТНВЭД, их узлов и агрегатов. Приказ Минэкономразвития России № 73, Минпромэнерго России № 81, Минфина России № 58н от 15.04.2005 (ред. от 17.12.2009).

производства до 30% в течение 7–8 лет. Следует отметить, что речь идет о сравнительно комфортном для зарубежных партнеров режиме доступа на российский рынок. Для примера, в Китае и Индии в аналогичных условиях были предъявлены требования к локализации в 75% за 3 года. Действующим предприятиям предоставлялось 1,5 года для организации на них сварки, окраски и сборки кузова, а для тех предприятий, которые планировались к созданию, устанавливался срок в 2,5 года. В течение 3,5 лет предприятия были обязаны сократить ввоз автокомпонентов на 30% (резиденты особой экономической зоны — на 50%). Одновременно Постановлением Правительства Российской Федерации был введен льготный режим импорта в страну целого перечня комплектующих изделий для автопроизводства¹.

Режим промышленной сборки был задуман как комплексное решение для создания новых и модернизации существующих производственных мощностей. Он нацелен на формирование более привлекательных условий для производства автомобилей в России, в сравнении с их ввозом из-за рубежа. Результаты проводимой политики сказались практически сразу же. В 2005–2007 гг. на территории России были запущены предприятия Toyota, Renault и Volkswagen. В 2008 г. — General Motors. В 2009 г. — Nissan.

Важным для развития отрасли стало подписание в 2007 г. между российским «АвтоВАЗ» и французским Renault соглашения о стратегическом партнерстве. В обмен на 25% акций Волжского завода и доступ к производственным мощностям Renault принял на себя обязательства по предоставлению технологий и стандартов. И уже осенью 2008 г. были подписаны соглашения о приобретении у компании Renault различных прав, в том числе — бессрочные лицензии на производство и сборку силового агрегата, на производство, сборку и дистрибьюцию автомобилей на базе ряда платформ Renault. Компании запланировали создать совместное предприятие по производству автокомпонентов, и в этом случае уровень локализации предполагалось довести до 75% [5].

В период мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. автопрому была оказана существенная государственная поддержка. Она была направлена на обеспечение финансовой устойчивости национальных автопроизводителей, поддержание спроса на автомобили (поддержка кредитования физических лиц и госзакупок автомобильной техники)². Предпринятые меры были эффективны. Проводимая в нашей стране политика давала основания рассчитывать на встречные шаги зарубежных партнеров. По существовавшим на тот момент правилам промышленной сборки автопроизводители не были обязаны создавать в нашей стране высокотехнологичные автокомпоненты, и они, как правило, осуществляли закупки в России самых простейших комплектующих. Да и вступление России в ВТО очередной раз было отложено.

Исходя из сложившейся ситуации, в 2010 г. Правительством Российской Федерации были приняты дополнительные меры по стимулированию ведущих автомо-

¹ О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки. Постановление Правительства РФ от 29.03.2005 № 166.

² Об утверждении правил предоставления в 2009 году за счет средств федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2009 г. физическим лицам на приобретение легковых автомобилей. Постановление Правительства РФ от 19.03.2009 № 244; О проведении эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств. Постановление Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 г. № 1194.

бильных компаний к открытию и развитию новых производств на территории нашей страны. Минпромторгом Российской Федерации была утверждена «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года». Основная цель Стратегии — максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения¹. Были установлены параметры, которые должны быть достигнуты отраслью к 2020 г. С учетом ряда последующих корректив, документ предусматривает²:

- рост объемов промышленного производства легковых автомобилей в Российской Федерации к 2020 г. до 3,136 млн шт.;
- обеспечение к 2020 г. доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке легковых автомобилей на уровне 76%;
- увеличение доли экспорта легковых автомобилей от общего объема производства к 2020 г. до 8%.

К реализации установленного курса были привлечены все министерства и ведомства экономического блока правительства. По сути, были сформулированы новые условия реализации промышленной сборки в России. Так, во исполнение поручения Правительства³, касающегося разработки нового порядка использования понятия «промышленная сборка», министерствами экономического развития и торговли, промышленности и энергетики, а также министерством финансов был подписан совместный приказ «Об утверждении Порядка, определяющего понятие «Промышленная сборка» и устанавливающего 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»⁴.

Новым порядком были определены основные рамочные условия соглашений между Российской Федерацией и зарегистрированными в России автопроизводителями. Для получения таможенных льгот автопроизводители обязаны выполнять условия по импортируемым ими автокомпонентам с кодами ТНВЭД ЕАЭС «для промышленной сборки»:

- создание новых (либо модернизация существующих) производственных мощностей, в том числе по осуществлению штамповки, сварки и окраски кузовов, обеспечивающих выпуск не менее 300 (либо 350 соответственно) тыс. автомобилей в год не позднее 4 (либо 3 соответственно) лет с момента подписания соглашения;

¹ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319.

² Об утверждении Правил проведения экспертизы отсутствия производства на территории Российской Федерации товаров, указанных в приложении к постановлению Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2013 г. № 1224 «Об установлении запрета и ограничений на допуск товаров, происходящих из иностранных государств, работ (услуг), выполняемых (оказываемых) иностранными лицами, для целей осуществления закупок товаров, работ (услуг) для нужд обороны страны и безопасности государства». Приказ Министерства промышленности и торговли РФ от 27 декабря 2013 г. № 2161.

³ О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки. Постановление Правительства РФ от 29.03.2005 № 166 (ред. от 24.03.2014).

⁴ Об утверждении Порядка, определяющего понятие «Промышленная сборка» и устанавливающего 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. Приказ Минэкономразвития РФ № 73, Минпромэнерго РФ № 81, Минфина РФ № 58н от (ред. от 24.12.2010). (Зарегистрировано в Минюсте РФ 25.04.2005 № 6543.)

- создание либо модернизация существующего научно-исследовательского и опытно-конструкторского центра в России не позднее 4 лет с момента подписания соглашения;
- достижение уровня локализации, варьируемого в зависимости от вида технологического процесса, но в среднем составляющего не менее 30% с четвертого календарного года со вступления в силу соглашения и увеличивающегося до уровня выше 60% с шестого года соответственно. Использование не менее 30% локально произведенных силовых агрегатов (двигатели и (или) коробки передач);
- организовать штамповочное производство для кузовных деталей, в том числе деталей кузова в соответствии с условиями, указанными в приказе, самостоятельно или в кооперации с другими компаниями (срок — 4 года);
- ежегодно предоставлять план по выходу на новые мощности, а также отчитываться о проделанной работе, таможенной стоимости компонентов, перечне поставщиков и уровне локализации.

Новыми условиями по промышленной сборке предполагалось, что обязательства могут выполнять несколько юридических лиц, выступая, как консорциум или крупный автопроизводитель. Тем самым подтверждалась направленность мер на развитие производственной кооперации. Предусматривалось разделение срока действия соглашений на три этапа с уровнем локализации на первом этапе — 15%, на втором — 30% и на третьем — 45%. В дальнейшем номенклатура автокомпонентов «для промышленной сборки» была расширена с 67 до 130 позиций¹.

В результате принятых мер было подписано 31 соглашение такими автопроизводителями, как Группа «ГАЗ» и Volkswagen; Sollers и Ford; альянс «АвтоВАЗ», ИжАвто и Renault-Nissan; «КамАЗ» и Daimler; General Motors; Fiat². С производителями автокомпонентов было подписано 38 соглашений о промышленной сборке, а также еще 400 меморандумов со 178 производителями, дающих право заключить соглашения. В число мировых производителей, принявших решение инвестировать в российскую автомобильную промышленность, вошли Magna, Faurecia, Hyundai Mobis, Toyota Boshoku, Asahi Glass, BASF, Continental, Delphi, Johnson Controls, Robert Bosch, Denso Corporation³. Новые условия промсборки автомобилей в России, по сути, ознаменовали новый этап развития отрасли, который можно охарактеризовать как этап формирования стратегических альянсов в российском автомобилестроении.

Наибольших объемов производство легковых автомобилей достигло в 2012 г. и составило 1,97 млн шт.⁴. Из них 0,64 млн шт. — автомобили российских марок (32,5%) и 1,33 — иностранных (67,5%). 22 августа 2012 г. Российская Федерация стала членом ВТО. По условиям вступления, наша страна в течение 7 лет (с 2012 г. по 2019 г.) должна существенно снизить пошлины на ввоз иностранных автомобилей — с 25 до 15%. Пошлины на поддержанные (от трех до семи лет) автомобили после завершения переходного периода будут установлены на уровне 20%. Кроме

¹ О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки. Постановление Правительства РФ от 16.09.2006 № 566 (ред. от 08.12.2010).

² Орехов А. Соглашения о промсборке подписали 6 компаний / CSRTIMES. Автомобильный глянецовый журнал. 02 марта 2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://cartimes.ru/news/1857/soglasheniya-o-promsborke-podpisali-6-kompaniy.html> (дата обращения: 01.04.2016).

³ «Промсборка» в России привлекла иностранных поставщиков / АВТОСТАТ аналитическое агентство. 23 января 2012 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.autostat.ru/all/onprint/2/9356> (дата обращения: 01.04.2016).

⁴ Автомобильный рынок России: результаты 2014 года и перспективы развития / Сайт международной сети компаний консалтинга и аудита Price water house Coopers International Limited [Электронный ресурс]. URL: http://www.pwc.ru/ru/press-releases/2015/automotive_results.jhtml (дата обращения: 01.04.2016).

того, было запрещено подписание соглашений с предприятиями автомобильной промышленности по промышленной сборке и поставлено условие прекратить действие подписанных соглашений с 2018 г. Правительство Российской Федерации планирует компенсировать автопроизводителям потери в размере ввозных пошлин. В целом, по мнению экспертов, присоединение России к ВТО окажет влияние на отечественное автомобилестроение, прогнозируется уменьшение продаж новых бюджетных автомобилей отечественных марок. Действительно, начиная с 2013 г., объемы производства постепенно снижались. В 2014 г. было выпущено 1,75 млн шт., из которых 0,43 млн — отечественных (24,6%) и 1,32 млн шт. иностранных марок (75,4%). Снижение объемов производства иностранных моделей в сравнении с 2012 г. было несущественным и происходило на фоне ужесточения конкуренции между зарубежными компаниями, открывшими свои производства на территории нашей страны [6; 7].

В целом предсказуемые условия внешнеэкономических взаимодействий были приведены в состояние нестабильности санкциями, введенными по отношению к нашей стране со стороны США и их союзников, в связи с воссоединением Республики Крым с Россией. С 2014 г. российская экономика в целом и автомобилестроение в частности сталкиваются с целенаправленным политически мотивированным противодействием. Российская Федерация выстраивает свою политику на основе последовательного отстаивания своих национальных интересов, уважения к нормам международного права и экономической целесообразности развития сотрудничества.

Уже не в первый раз политика по реализации стратегии развития отрасли переводится в режим «ручного управления». Так, в 2016 г. предполагается к реализации ряд проектов. Некоторые из них, на наш взгляд, заслуживают особого внимания. Первый проект связан с поддержкой экспорта отечественных автомобилей и автокомпонентов. Предусматривается компенсация части транспортных затрат и расходов, которые будут связаны с приведением нашей техники в соответствие со стандартами покупателей. Российской Федерацией предусмотрено выделение 5 млрд руб. на поддержку продажи российских автомобилей за рубежом, в качестве компенсации перевозки машин до границы. Учитывая нестабильную внутриэкономическую ситуацию, экспортное направление представляется перспективным. Предполагается, что это позволит к 2020 г. увеличить объемы поставок на внешний рынок в два раза, а к 2025 г. увеличить долю экспорта в объеме производства до 25%. Второй проект представляет собой комплекс программ государственной поддержки, включающий меры льготного лизинга, автокредитования, утилизации и сдачи старого автомобиля дилеру для перепродажи в зачет стоимости нового (trade-in). Эти меры уже показали свою эффективность. Так, из 1,6 млн приобретенных автомобилей в 2015 г. около 560 тыс. были куплены с использованием программ стимулирования продаж.

Российское автомобилестроение в 2016 г. получит наибольший объем субсидий среди гражданских отраслей. Так, на программу льготного автокредитования предусмотрено 2,3 млрд руб., льготного лизинга — 5 млрд руб., а утилизации и trade-in — 22,5 млрд руб. Промышленные субсидии в 2016 г. составят 80 млрд руб. Предпринимаемые меры апробированы в 2009 г. и хорошо себя зарекомендовали в 2015 г. Более того, эффективность их применения только возрастает. Так, несмотря на то, что общий спрос на автомобили в 2015 г. упал ниже уровня 2009 г., благодаря реализуемым мерам господдержки удалось предотвратить сценарий обвального падения рынка. В 2009 г. было реализовано всего 460 тыс. автомобилей и вложено 75 млрд руб. В 2015 г. было потрачено из бюджета 43,3 млрд руб., а продано около 600 тыс. автомобилей.

Созданные в России условия развития автомобильной промышленности сохраняют привлекательность для бизнеса. На фоне предсказуемой и последовательной

государственной политики наша страна располагает перспективным рынком. Так, в России по состоянию на 1 января 2015 г. на 1000 жителей приходится 284 автомобиля. Конечно этот показатель выше ранее названных значений — 58,5 шт. в 1990 г. и 92,3 шт. в 1995 году¹. Но не следует забывать, что в 2015 г. в Германии он составлял — 539, в Великобритании — 464, во Франции — 512. А в США на 1000 жителей приходится 641 легковой автомобиль².

Российский рынок ждет значительных инвестиций и наращивания объемов выпускаемой продукции. Доминирующее положение в отрасли занимают крупные компании, группы и альянсы. Тенденция к укрупнению проявилась особенно отчетливо в условиях кризиса 2009 г. Мы наблюдаем появление на рынке таких игроков, как концерн Volkswagen AG (VAG), контролирующий марки Volkswagen, Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Seat, Skoda, грузовой бренд Scania³. В России накоплен опыт взаимовыгодного сотрудничества с крупными компаниями. И в существующих условиях неопределенности, вызванной санкционной политикой по отношению к России, продолжение работы по формированию альянсов с крупными игроками на этом рынке сохраняет свою актуальность.

Таким образом, общие условия нестабильности внешнеэкономических взаимодействий носят постоянный характер. Развитие отрасли с 1991 г. можно разделить на несколько этапов, рубежные события которых связаны, главным образом, не столько с внешними факторами, сколько с мерами, предпринятыми в рамках политики, проводимой Российской Федерацией:

1. 1991–1995 гг. Кризис российского автомобилестроения, разрушение вертикально интегрированной структуры производства, массированный импорт автомобилей.
2. 1996–2004 гг. Появление первых автосборочных предприятий, работавших в рамках режимов крупноузловой сборки, сборки автомобилей по лицензии, сборки полностью разобранных машинокомплектов.
3. 2005–2009 гг. Введение требований по локализации производства и организация промышленной сборки в России.
4. 2010 г. — настоящее время. Этап формирования стратегических альянсов. Введение требований переноса на территорию России в рамках локализации высокотехнологичных производств.

События 2014 г. могут инициировать наступление нового этапа в развитии отрасли. Те компании, которые, несмотря на политическое давление США и их союзников в рамках санкционной политики, продолжают работу в России, могут приобрести стратегические конкурентные преимущества для работы на российском рынке. Со стороны Российской Федерации должны быть сформулированы условия совместной работы, при которых эти преимущества будут очевидны. На наш взгляд, они должны предусматривать совместное с зарубежными партнерами участие в работе по формированию региональных отраслевых кластеров.

Как уже утверждалось ранее, автопроизводители находятся в жестких условиях конкурентной борьбы и необходимости использования всего арсенала резервов экономического развития. В настоящее время такими резервами располагает кластерная политика. В автомобилестроении укоренилась тенденция к расширению

¹Число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения / Федеральная служба государственной статистики. Банк готовых документов [Электронный ресурс]. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b11_14p/isswww.exe/stg/d01/05-17.htm (дата обращения: 01.04.2016).

²An overview of the Russia and CIS automotive industry / Сайт международной сети компаний консалтинга и аудита Ernst & Young, March 2013. Р. 7 [Электронный ресурс]. URL [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-ENG/\\$File/Automotive-survey-2013-ENG.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-survey-2013-ENG/$File/Automotive-survey-2013-ENG.pdf) (дата обращения: 01.04.2016).

³ Крупнейшие автомобильные альянсы. Справка // РИА Новости. 2014. [Электронный ресурс]. URL: <http://ria.ru/spravka/20120301/581062386.html> (дата обращения: 01.04.2016).

модельного ряда при сокращении числа базовых платформ автомобилей. Объединение платформ предполагает унифицированный набор деталей, лежащий в основе конструкции автомобиля. Пример такого объединения — платформа Ford C1, которая использовалась при постройке Ford Focus второго поколения, Mazda 3, Volvo C30, Land Rover Freelander 2 и др. В этом случае происходит снижение затрат на разработку и организацию производства ключевых элементов каркаса автомобиля. Вместе с тем, происходит увеличение доли прочих статей в общей структуре себестоимости машины¹. Таким образом, способность предприятий быстро переориентироваться на потребности рынка, внося необходимые корректировки в производственный процесс с минимальными затратами, выступает в качестве одного из ключевых факторов успеха на рынке. Безусловно, решение этих задач упрощается при компактном расположении производств, участвующих в выпуске продукции, в условиях минимизации рисков, связанных с пересечением границ и прохождением таможенных процедур. Речь идет о формировании региональных отраслевых кластеров и трансформации вопросов отраслевого регулирования в задачи региональной экономической политики.

Кластер — это группа географически соседствующих взаимосвязанных компаний и связанных с ними организаций, действующих в определенной сфере, характеризующихся общностью деятельности и взаимодополняющих друг друга [8]. Для России кластерный подход — это новый взгляд на региональную экономику. В нашей стране кластерная структура экономики формируется при условии целенаправленной государственной политики. Отраслевой региональный кластер, в отличие от примеров зарубежных стран, предполагает определяющую роль государства как одного из участников, а именно — в качестве гаранта реализации проектов. Органы государственной власти при этом выполняют следующие функции: определяют состав участников кластера и взаимосвязи между ними; формируют пакет проектов; предоставляют субсидии, инвестиции; осуществляют контроль за эффективным использованием ресурсов участниками кластера и др.

В российской автомобильной промышленности пока возникли так называемые кластеры первой волны² [9]. Можно наблюдать некоторую концентрацию в отдельных регионах производств по сборке автомобилей, выпуску комплектующих, конструктивно простых или сложных для перевозки. Для формирования полноценных кластеров автомобилестроения в России объемы выпускаемой продукции пока недостаточны. Так, поставщики компонентов утверждают, что для организации полноценного производства комплектующих необходимо ориентироваться на производства по сборке порядка 150–200 тыс. автомобилей на модель³. В России чаще всего на модель приходится около 30–45 тыс. автомобилей⁴. Именно в ре-

¹ Бутон А. М. Рынок легковых автомобилей. IV квартал 2015 г. / Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». Обзоры ключевых отраслей и рынков — 2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://dcenter.hse.ru/data/2015/12/22/1132767556/IV%20%D0%BA%D0%B2.%202015.pdf> (дата обращения: 01.04.2016).

² Демидов Н. Кластеры первой волны // Эксперт ONLINE 27 августа 2007 [Электронный ресурс]. URL: <http://expert.ru/northwest/2007/31/avtoprom> (дата обращения: 01.04.2016).

³ ОБЗОР РОССИЙСКОЙ ПРЕССЫ 20 января 2010 года. Шевель О. Сорвали режим. Финанс., №1, 18.01.2010, с. 28 // Министерство экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://docviewer.yandex.ru/?url=http%3A%2F%2Feconomy.gov.ru%2Fwps%2Fwcm%2Fconnect%2Fcc991d00411bb6fe8bf39bf4d7f47117%2Fcsrc201001200007.doc%3FMOD%3DAJPERES%26CACHEID%3Dcc991d00411bb6fe8bf39bf4d7f47117&name=csrc201001200007.doc%3FMOD%3DAJPERES%26CACHEID%3Dcc991d00411bb6fe8bf39bf4d7f47117&lang=ru&c=57b9e8b9226a> (дата обращения: 01.04.2016).

⁴ Опубликована статистика производства автомобилей в России в 2015 году / Автомобильный сайт wroom.ru, 21 марта 2016 [Электронный ресурс] URL: <http://wroom.ru/news/4662> (дата обращения: 01.04.2016).

шении задач наращивания объемов производства видятся основные перспективы развития сотрудничества с крупнейшими автоконcernами.

В настоящее время на территории России можно определить три формирующихся кластера автомобилестроения. Они располагаются в пределах Северо-Западного (Санкт-Петербург, Калининград, Ленинградская область и др.), Центрального (Москва, Калуга и др.) и Приволжского федеральных округов (Нижний Новгород, Самара и др.). Пропорции по их вкладу в общие объемы производства меняются. Так, в период с 2008 по 2014 гг.¹ доля Приволжского кластера сократилась с 71,3% до 41,9%, а Северо-Западного и Центрального выросла с 9,0% до 32,3% и с 11,6% до 22,6%, соответственно, при снижении производств вне пределов названных кластеров с 8,1% до 4,2%.

Формирование кластеров в нашей стране происходило на основе особых экономических зон или индустриальных (промышленных) парков. Речь идет о специально выделенных территориях, которые располагают соответствующей инфраструктурой и административно-правовыми условиями. Для развития региональных отраслевых кластеров, по мнению исследователей², требуется проделать немало работы. Так, для перехода на качественно новый уровень формирования кластеров необходимо обеспечить:

1. Взаимодействие предприятий кластера в рамках бизнес-процессов, для которых имеют значения конкурентные преимущества территории.
2. Создание условий для развития значительного количества малых и средних предприятий, специализирующихся на выпуске одного или нескольких видов изделий.
3. Соответствие рабочей силы предъявляемым требованиям к уровню квалификации и создание условий для работы научно-исследовательских организаций.
4. Обеспеченность необходимой инфраструктурой деятельности технопарков, бизнес-инкубаторов, агентств по развитию субконтрактных отношений и пр.
5. Создание условий для обмена опытом в рамках торгово-промышленных палат, профессиональных объединений и пр.

Сложившаяся после событий 2014 г. ситуация во многом повторяет обстоятельства, с которыми сталкивалась отрасль в процессе присоединения России к ВТО. Бизнес видит целенаправленные противодействия выходу России на мировой рынок, надуманность барьеров, которые возводятся руководством ряда зарубежных стран на этом пути. Но опыт свидетельствует о последовательности политики, проводимой Российской Федерацией в отношении бизнеса, выполнение Россией принятых обязательств. Очевидно, что санкции в отношении нашей страны так или иначе будут отменены и те компании, которые уйдут с российского рынка, проиграют в конкурентной борьбе тем компаниям, которые сумеют сохранить свои позиции в России.

Литература

1. Бурцев Н. Н. Промышленность России в условиях развития конкурентной среды: региональный аспект. М. : Наука, 2007.

¹ Целикова С. Автомобильные кластеры в России с 2008 по 2014 год / АВТОСТАТ. Аналитическое агентство 25.11.14 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/news/18829/> (дата обращения: 01.04.2016).

² Воронов А. А. Концепция снижения экономических диспропорций между регионами Российской Федерации при помощи стабилизации российского федерализма и кластерного подхода в региональной экономике. Евразийский межрегиональный научно-аналитический журнал «Проблемы современной экономики». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4091> (дата обращения: 15.12.2014).

2. Василевский А. И. История менеджмента: курс лекций. М. : РУДН, 2005.
3. Громов А. И. Процесс глобализации национальных экономик и развитие мирового автомобильного строительства // ААИ, журнал Ассоциации автомобильных инженеров. 2007. № 3 (20). С. 33–36.
4. Калабеков И. Г. Российские реформы в цифрах и фактах. М. : РУСАКИ, 2010.
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. С. 115–121.
6. Оболенский В. П. Условия присоединения России к ВТО и его последствия для отечественной экономики: уч. пособие для студентов 3 курса ФЭМ и ФМФ. М. : ВАВТ, 2012.
7. Петрова М. А. Проблемы приведения торговой политики России в соответствие с требованиями ВТО // Вестник МГИМО. 2013. № 5 (32). С. 146–152.
8. Портер М. Конкуренция. М. : Издательский дом Вильямс, 2005.
9. Рекорд С. И. «Вторая волна» кластерной теории: поиск новых источников роста для международных интеграционных объединений // Журнал правовых и экономических исследований. 2012. № 2. С. 216–219.

References

1. Burtsev N. N. *The industry of Russia in the conditions of development of a competitive environment: regional aspect* [Promyshlennost' Rossii v usloviyakh razvitiya konkurentnoi sredy: regional'nyi aspect]. M. : Science [Nauka], 2007. 319 p. (rus)
2. Vasilevsky A. I. *Management history* [Istoriya menedzhmenta]: course of lectures. M. : RFUR [RUDN], 2005. 264 p. (rus)
3. Gromov A. I. *Process of globalization of national economies and development of world automotive industry* [Protseess globalizatsii natsional'nykh ekonomik i razvitie mirovogo avtomobilestroeniya] // AAE, Journal of Association of automobile engineers [AAI, zhurnal Assotsiatsii avtomobil'nykh inzhenerov]. 2007. № 3 (20). P. 33–36. (rus)
4. Kalabekov I. G. *Russian reforms in figures and the facts* [Rossiiskie reformy v tsifrakh i faktakh]. M. : RUSAKI, 2010. 498 p. (rus)
5. Lebedev K. K., Pankratova D. A. *Evolution of the modes of industrial assembly — one of conditions of further upgrade and development of automotive industry of Russia* [Evolutsiya rezhimov promyshlennoi sborki — odno iz uslovii dal'neishei modernizatsii i razvitiya avtomobil'noi promyshlennosti Rossii] // Economic science of modern Russia [Ekonomicheskaya nauka sovremennoi Rossii]. 2011. № 3. P. 115–121. (rus)
6. Obolensky V. P. *Conditions of accession of Russia to the WTO and its consequences for domestic economy* [Usloviya prisoedineniya Rossii k VTO i ego posledstviya dlya otechestvennoi ekonomiki]: tutorial for students. M. : RAFT, 2012. 45 p. (rus)
7. Petrova M. A. *Problems of reduction of trade policy of Russia in compliance with requirements of the WTO* [Problemy privedeniya torgovoi politiki Rossii v sootvetstvie s trebovaniyami VTO] // Messenger of MGIMO [Vestnik MGIMO]. 2013. № 5 (32). P. 146–152. (rus)
8. Porter M. *Competition* [Konkurentsia]. M. : Publishing house Williams [Izdatel'skii dom Vil'yams], 2005. 608 p. (rus)
9. Rekord S. I. *“The second wave” of the cluster theory: search of new sources of growth for the international integration associations* [«Vtoraya volna» klasternoi teorii: poisk novykh istochnikov rosta dlya mezhdunarodnykh integratsionnykh ob"edinenii] // Journal of legal and economic researches [Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy]. 2012. № 2. P. 216–219. (rus)