

АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ РОССИИ. ПЕРСПЕКТИВЫ УГЛУБЛЕНИЯ ЛОКАЛИЗАЦИИ

© Банкунова А.В.*

Национальный исследовательский Томский государственный университет, г. Томск

Высокотехнологичность и наукоемкость автомобилестроения обуславливает необходимость внедрения инноваций и инвестиций в исследования и разработки. Опыт последних лет показал, что формирование конкурентоспособного автомобилестроения немыслимо без привлечения иностранных технологий и иностранного капитала. В статье рассматриваются перспективы углубления локализации в России.

Ключевые слова: автомобилестроение, локализация, ВТО.

Показателями конкурентоспособности страны традиционно считаются степень развития автомобилестроения и авиастроения. По показателю мультипликативного эффекта автопрому нет равных среди других отраслей (средний показатель составляет 2.2), так каждый доллар, затраченный в автопроме, увеличивает ВВП страны на три доллара [1, с. 12]. Государственные бюджеты 26 промышленно развитых стран ежегодно пополняются налоговыми поступлениями от производителей автомобилей в размере 430 млн. евро.

Важна роль автомобильной промышленности и в обеспечении занятости населения. Огромное число рабочих мест создается в смежных с автопромом отраслях по цепочке добавленной стоимости (в металлургии, электронной промышленности, сферах услуг, финансирования, страхования). Так, на одно рабочее место в автомобильной отрасли приходится шесть мест в других отраслях [2, с. 117].

Высокотехнологичность и наукоемкость отрасли обуславливает необходимость внедрения инноваций и инвестиций в исследования и разработки. Опыт последних лет показал, что формирование конкурентоспособного автомобилестроения немыслимо без привлечения иностранных технологий и иностранного капитала. Это положение нашло свое отражение в долгосрочной программе, принятой в 2010 году – «Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года». Основной целью, которой является «максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России». Для достижения этой цели предлагается активное привлечение иностранных партнеров и организация многочисленных совместных предприятий [3].

Следует отметить, что данные процессы активно идут с 2005 года, когда Правительством было принято Постановление № 166. Согласно этому документу, в обмен на таможенные льготы (1-2 % на импортные компоненты) компания обязуется довести уровень локализации до 30 % через 4,5 года, т.е. доля

* Студент кафедры Мировой экономики и налогообложения.

комплектующих российского производства должна составлять 30 %. Локализация – это процесс организации производства (а не сборки) деталей и компонентов различной технологической сложности на предприятиях собирающей страны. Таким образом, локализация фактически является прямым вкладом в производство национального ВВП и чем выше степень локализации, тем больше этот вклад [4]. Поэтому углубление локализации является приоритетным направлением в автомобильной промышленности.

С этой целью в декабре 2010 года Приказом Минэкономразвития, Минпромторга и Минфина были приняты новые условия промышленной сборки, согласно которым уровень локализации на шестой год должен составлять 60 %, а также автопроизводители обязуются открыть на территории Российской Федерации научно-исследовательские центры.

В результате данных мероприятий все большее число иностранных компаний принимало решение о запуске новых совместных проектов и собственных заводов в России в расчете на рост и развитие перспективного местного авторынка. Так, соглашения с Минэкономразвитием России заключила 31 организация, однако фактический выпуск автомобилей наладили только 18 из них [5]. По состоянию на 2013 г. самого высокого уровня локализации достиг Автофрамос – 75 %, завод «Фольксваген Груп Рус» – 50 % и «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» – 47 %. Уровень локализации комплектующих на российских заводах «Форд Соллерс», «Ниссан Мануфактуринг Рус» и «ПСМА Рус» составляет около 30 %. Уровень локализации других предприятий не превышает 15-20 % [6].

Транснациональные автомобильные корпорации привлекают не только льготные условия, но и перспективность авторынка России. Так, по данным исследования Бостонской консалтинговой группы Россия станет крупнейшим в Европе и пятым в мире автомобильным рынком к 2020 году, уступив только Китаю, США, Индии и Бразилии. Годовые продажи в России достигнут отметки в 4,4 млн. автомобилей [7, с. 4]. В 2012 году объем продаж новых легковых автомобилей увеличился на 11 % по сравнению с 2011 годом и составил 2935 тыс. единиц, превысив рекордный объем 2008 года (2897 тыс.штук). Что же касается структуры продаж, то доля российских марок в объеме продаж легковых автомобилей снизилась с 25 % в 2011 году до 21 % в 2012 году. При этом наблюдается стабильный рост доли иномарок российского производства, объем реализации которых в количественном выражении увеличился на 5 % по сравнению с 2011 годом [8, с. 11-12].

Перспективность автомобильного рынка России заключается, во-первых, в низкой степени обеспеченности населения автомобилями. Данный показатель в России составляет 290 единиц на 1000 жителей (в Восточной Европе, Западной Европе и США – 400, 560 и 740 соответственно) [7, с. 7]. Во-вторых, в устаревшем автопарке. Средний возраст автомобилей в России составляет 12 лет (в Европе – 7 лет, в США – 9 лет) [8, с. 11]. Таким образом, российский авторынок является привлекательным для иностранных компаний.

Но в связи со вступлением в ВТО России пришлось пересмотреть условия режима промсборки, т.к. нормативы, определяющие долю в конечной продукции предприятий с иностранным участием товаров местного производства, долю импорта в закупаемых ими материальных ресурсах, долю экспорта в общем объеме их продаж и т.д., трактуются как количественные ограничения, которые ВТО запрещены. В ходе переговоров было решено, что заключенные соглашения остаются в силе, но срок их действия сокращен до 1 июля 2018 года (по инвестиционным соглашениям – до 2020 года). Также изменен расчет уровня локализации. Он будет рассчитываться применительно к фактической цене автомобиля на складе с учетом НДС и прочих налогов. Таким образом, по новой формуле расчета доля российских комплектующих не превысит 35 % от их общей стоимости, что немногим больше, чем по условиям промсборки на старых условиях (30 %) [9, с. 63].

В связи с отменой преференций автомобилестроительные компании понесут ущерб, поэтому в 2013 году был принят Федеральный закон № 190-ФЗ, в соответствии с которым из федерального бюджета участникам инвестиционного режима промышленной сборки будут выплачиваться компенсации. Денежные средства, уплаченные в качестве таможенных пошлин при ввозе автокомпонентов на территорию России, будут возвращаться в виде субсидий из федерального бюджета с 2018 по 2020 годы [4].

В сфере импорта иностранных автомобилей Россия снизила таможенные пошлины сразу после вступления в ВТО с 30 % до 25 % и обязалась к концу семилетнего переходного периода снизить их до 15 %. Следует отметить, что наиболее значительные изменения ставки приходятся на последние три года действия переходного периода [10, с. 10].

Таким образом, в связи со снижением таможенных пошлин, делающим условия для импорта продукции более выгодными возникает, угроза уменьшение притока прямых иностранных инвестиций.

Для оценки перспектив углубления локализации производства автомобилей в России следует обратиться к процессу локализации в странах – ближайших конкурентах России, т.е. странах БРИК. Осуществление локализации производства в России идет медленнее, чем в Китае, Бразилии и Индии. Это обусловлено рядом причин, главные из которых – отсутствие экономических стимулов и базы поставщиков. Качество базы поставщиков является основным барьером как для локализации международных производителей в России, так и для конкурентоспособности российских производителей. Основная проблема заключается в том, что российские предприятия до сих пор придерживаются постсоветской вертикальной структуры, когда менее значимые поставщики развивались вокруг одного производителя. Поэтому основной задачей является переход к горизонтальной структуре, когда поставщики специализируются на отдельных компонентах и обеспечивают ими большинство международных и местных производителей на рынке, что позволяет им достигать эффекта масштаба и инвестировать в новое оборудование [11, с. 7].

Еще одним барьером является высокая цена. В 2013 году заработная плата в России была в 7 раз выше, чем в 2000, в то время как в Бразилии и Китае зарплата выросла только в 2 раза за аналогичный период [7, с. 8]. Следовательно, российская продукция теряет конкурентоспособность как на внутреннем рынке, так и за рубежом, также инвестиции в производство в России становятся менее привлекательными.

Стоимость энергии в России также демонстрирует быстрый рост. Цены на электричество выросли со среднегодовым темпом в 13 % за последние пять лет. Сохраняются высокие цены и на логистические услуги. Так, стоимость перевозки контейнера из Нижнего Новгорода до Санкт-Петербурга такова, как и до Пусана в Южной Корее, хотя Пусан находится в 20 раз дальше [7, с. 8-9].

Дороговизна производства и низкое качество компонентов по европейским меркам отмечена в отчете VW Group, где сказано, что индекс закупочных цен в России самый высокий среди стран, где у них есть производство, и многие запчасти дешевле ввозить из-за рубежа. В ходе выбора поставщиков выявилось, что из 191 подавших заявку российских компаний стандартам Volkswagen соответствовали только 42. Из семи поставщиков пластика – только один, а стальной лист вовсе приходилось импортировать, несмотря на предложения от наших стальных гигантов [12, с. 149].

Таким образом, автопроизводителям предпочтительнее локализовывать в России основное производство и продажи в большей степени, чем НИ-ОКР. На данный момент в России самый низкий уровень локализации по сравнению с остальными странами БРИК.

Россия как отдельный рынок слишком мала и слишком волатильна для того, чтобы поддержать мировых автопроизводителей, масштаб которых позволяет им создавать уникальную интеллектуальную собственность и инвестировать в производство. В связи с этим перспективы углубления локализации производства в России представляются неоднозначными.

Список литературы:

1. Кондратьев В. Автопром: кризис и инновации // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 3. – С. 12-21.
2. Курилов К.Ю. Место российского автопрома в мировой автомобильной промышленности: путь тернист, но перспективы при эффективной государственной поддержке светлые // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. – 2012. – № 5. – С. 117-132.
3. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] // Минпромторг России. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.minpromtorg.ru> (дата обращения: 19.03.2014).
4. Заключение по Федеральному закону «О некоторых мерах государственной поддержки отдельных категорий производителей моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов» [Электронный ресурс] // Комитет Со-

вета Федерации по экономической политике. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.council.gov.ru> (дата обращения: 19.03.2014).

5. Состояние легкой автомобильной промышленности государств-членов ТС и ЕЭП в 2010-2012 годах. Аналитический обзор [Электронный ресурс] // Евразийская экономическая комиссия. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 19.03.2014).

6. «Автофрамос» – лидер по локализации производства иномарок в России [Электронный ресурс] / Аналитическое агентство Автостат. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://www.autostat.ru> (дата обращения: 19.03.2014).

7. Transforming Russia's Auto Industry. From Recovery to Competitiveness [Электронный ресурс] / V. Boutenko, E. Kreid // The Boston Consulting Group. – 2013. – 23 p. – Режим доступа: <http://www.bcgperspectives.com> (дата обращения: 19.03.2014).

8. Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли // Ernst&Young. – 2013. – 32 с.

9. Оболенский В. Россия в ВТО: обязательства, возможности, риски // Мировая экономика и международные отношения. – 2012. – № 6. – С. 59-69.

10. Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли // Ernst&Young. – 2012. – 28 с.

11. Эвальд Крайд. Подготовка к следующему взлету [Электронный ресурс] // BCG Review. – 2010. – № 3. – С. 7-8. – Режим доступа: www.bcg.ru (дата обращения: 19.03.2014).

12. Фасхиев Х.А. Повлияет ли вступление в ВТО на автомобильную промышленность России? // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. – 2012. – № 4. – С. 135-151.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПАРТНЁРСТВА ВЛАСТИ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В ГОРОДЕ МОСКВА

© Бутова Т.В.^{*}, Дунаева А.И.[♦], Удачин Н.О.[♥]

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
г. Москва

Мера взаимодействия органов государственной власти и бизнеса, который осуществляет предпринимательскую деятельность в своих интересах на территории присутствия, обеспечивает экономический рост

^{*} Заместитель декана факультета «Государственное и муниципальное управление» по воспитательной работе, доцент кафедры «Государственное и муниципальное управление», кандидат экономических наук.

[♦] Студент кафедры «Государственное и муниципальное управление».

[♥] Студент кафедры «Государственное и муниципальное управление».