



Автомобильный рынок сопротивляется глобализму



Юлия ГРИНЕВИЧ
Yulia A. GRINEVICH

Елена ЛЕТЯГИНА
Elena N. LETYAGINA



Гриневиц Юлия Анатольевна — кандидат экономических наук, доцент кафедры мировой экономики и региональных рынков Национального исследовательского Нижегородского государственного университета им. Н. И. Лобачевского, Нижний Новгород, Россия.
Летягина Елена Николаевна — кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой управления в спорте Национального исследовательского Нижегородского государственного университета им. Н. И. Лобачевского, Нижний Новгород, Россия.

Automotive Market Resists Globalisation

(текст статьи на англ. яз. —
English text of the article — p. 65)

Целью статьи является изучение возможностей и угроз развития автомобилестроения в условиях глобализации. Авторами проанализирована государственная политика, приведён опыт зарубежных стран в сфере регулирования автомобилестроения, а также динамика изменений в отрасли в рамках ВТО. Исходя из анализа текущей ситуации, определены перспективы для автопроизводителей, обоснованы меры государственной поддержки и участия в развитии автомобилестроения, включая создание особых экономических зон, инвестиционную политику, таможенный контроль.

Ключевые слова: глобализация, автомобилестроение, конкуренция, государственная поддержка, ВТО, утилизационные программы, особые экономические зоны.

Автомобилестроение остаётся одной из ведущих отраслей экономики России. Во всём мире данная отрасль зарекомендовала себя как высокотехнологичная и наукоёмкая, создающая рабочие места не только на предприятиях, непосредственно вовлечённых в производство автомобилей и комплектующих, но и в смежных отраслях, связанных с производством металлов, резины, пластмасс, стекла, а также программного обеспечения, микроэлектроники, высокотехнологичного оборудования. Отрасль создаёт до 15 % мирового ВВП, использует около 15 % всего мирового объёма выпускаемой стали, а одно рабочее место на автозаводе может создать до 14 своих аналогов в смежных отраслях [1, с. 189].

Такие страны, как Япония, Германия, США, Франция, Китай, стараются оказывать финансовую поддержку, стимулировать частные инвестиции в развитие и совершенствование автомобильной сферы. В России в автомобилестроении занято около 10 % трудоспособного населения [2, с. 43]. Причём в настоящее время под российскими автопроизводителями понимают не только давно функцио-

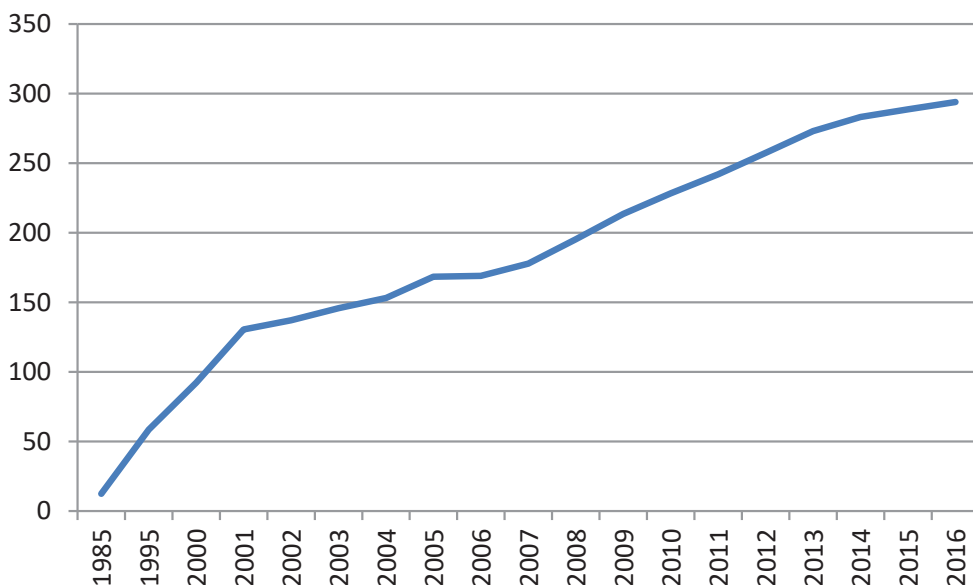


Рис. 1. Число собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения в России [15].

нирующие заводы (типа АвтоВАЗ, Группа «ГАЗ»), но и все сборочные производства на территории страны (более 20 авторитетных марок: Шкода, Опель, Форд, Ниссан, Тойота, Фольксваген, BMW и др.), при этом в мировом производстве и экспорте российская доля незначительна и составляет соответственно 2,7 % и 0,29 % [3, с. 148].

I.

Основными конкурентными преимуществами России в автомобильной сфере принято считать выгодное географическое положение (близость к рынкам Европы), достаточно квалифицированную и при этом дешёвую рабочую силу, а также наличие сырьевой базы (металлов, компонентов для химической и стекольной промышленности), развитую сеть смежных отраслей.

Одновременно с этим Российская Федерация представляет собой огромный ненасыщенный и растущий потребительский рынок в данном сегменте. В период с 2012 по 2016 год количество автомобилей, приходившихся на 1000 жителей, возросло с 257 до 294 штук (рис. 1). Россия значительно отстаёт по этому показателю от ведущих европейских стран и США, за тот же период в Европе показатель вырос с 483 до 615, а в США — с 641 до 776 штук.

К тому же средний возраст всех легковых автомобилей в России значительно превышает аналогичный показатель в Европе (12 и 7 лет соответственно). При этом средний возраст отечественных машин составляет 16 лет, а иностранных — около 10 лет, что позволяет сделать вывод о необходимости обновления автомобильного парка. Во всём мире потребители используют около 15 % бюджета на приобретение личного автомобиля. В России значительно меньшая доля населения может позволить себе такое дорогостоящее вложение [4, 5].

Реальное обновление автотранспорта происходит главным образом за счёт бюджетных и более качественных по сравнению с отечественными иномарок, в большинстве случаев собранных в России. «Свои» иностранцы проводят более гибкую ценовую политику и составляют острую конкуренцию отечественным аналогам. В последние годы наблюдается положительная динамика продаж автомобилей как собственных, так и зарубежных производителей на российском рынке. Тройку лидеров по итогам 2016 года представляют Lada (19,7 %), KIA (11,4 %) и Hyundai (11 %). Это обусловлено улучшением покупательной способности населения и мерами государственной поддержки спроса, для стимулирования которого государство



использовало программу льготного кредитования, позволившую увеличить продажи автомобилей и даже на 20 % превысить плановые показатели [6].

Иностранные компании продолжают наращивать производственные мощности на территории России, организуя не только сборочные производства, но и увеличивая мощности по выпуску автокомпонентов.

Ключевыми проблемами российских автопроизводителей являются:

- низкая конкурентоспособность продукции (невысокое качество при относительно высоких ценах);
- отсутствие современных передовых технологий и базы производства комплектующих (значительное отставание от мирового уровня);
- высокий моральный и физический износ оборудования при незначительном инвестировании в научные разработки и обновление оборудования;
- недостаток собственных финансовых ресурсов для внедрения новых технологий при низком уровне инвестиционной привлекательности российских предприятий для иностранных партнёров;
- отсутствие механизмов стимулирования государством научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в автомобильной промышленности при высокой налоговой нагрузке и негибкости тарифно-таможенной политики;
- низкая производительность труда и неадекватная заработная плата, дефицит высококвалифицированных кадров (в том числе нехватка учебных заведений, способных осуществлять их подготовку);
- невостребованность передового опыта мировых автопроизводителей (ограниченность количества предлагаемых комплектаций модели не более чем тремя-пятью у российских производителей, по сравнению с 5–10 комплектациями у зарубежного производителя с возможностью изменений под требования потребителя).

II.

Всё перечисленное не позволяет преодолеть технологическую отсталость и выйти на должный уровень производства. При этом конкуренцию составляют

как автомобили из Южной Кореи и Китая, так и ввозимые в Россию подержанные иномарки, которые при достаточно высоком качестве находятся в одном ценовом сегменте с российскими аналогами.

При этом вступление России в ВТО вряд ли способствовало развитию отечественного автомобилестроения. Результатом договорённостей было постепенное снижение ввозных пошлин, протекционистский режим для сборочных производств и более длительный переходный период.

Если в 2009 году пошлины на новые иномарки составляли 30 %, то после вступления в ВТО в 2012 году они были снижены до 25 % [13], а в дальнейшем будут составлять 15 % [14]. Высокие пошлины на ввоз иномарок стимулируют организацию сборочных производств, но если в азиатских и восточно-европейских странах порогом для их открытия стали пошлины в размере минимум 35 %, то в России он оказался существенно ниже. Что касается подержанных иномарок с возрастом от 3 до 7 лет, для них пошлины должны составлять не менее 20 % [2, с. 45].

Заметим, что пошлины у нас выполняют лишь фискальную функцию, не реализуя регулирующую и защитную функции, ибо значительная часть иномарок не может составить стимулирующую конкуренцию отечественным аналогам в силу своего более высокого уровня качества и более высокого класса при аналогичном уровне цен. Опять же в России был продлён действующий режим промышленной сборки с установлением квоты по льготным пошлинам на уровне 5 % на комплектующие до 2020 года, причём ряд из них долгое время пользовался правом беспошлинного ввоза, хотя многим зарубежным автоконцернам и без этих преференций по-прежнему выгодно ввозить свои комплектующие. При этом иностранные производители должны выдерживать уровень локализации производства на уровне не ниже 60 % (к примеру, в Китае и Индии данный показатель составлял 75 %), также для них установлены минимальные показатели объёмов производства. По окончании переходного периода в июле 2018 года все процессы в данной сфере обязаны соответствовать требованиям ВТО, а ввоз-

ные пошлины уплачиваться в полном объеме [2].

Для поддержки зарубежных автопроизводителей и выполнения обязательств перед иностранными инвесторами пять лет назад принят Федеральный закон «О некоторых мерах государственной поддержки отдельных категорий производителей моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов», дающий возможность компенсировать потери иностранных производителей из федерального бюджета, а также предоставлять субсидии [7, статья 1]. Однако наступивший вскоре период антироссийских санкций со стороны США и ЕС изменил ситуацию с выполнением взаимных договорённостей.

И всё же не следует сбрасывать со счетов некоторые формальные преимущества членства России в ВТО, ставшие ограниченно используемым потенциалом:

- сотрудничество с лидерами автомобильной промышленности и доступ к передовым производственным технологиям;
- приток иностранных инвестиций и ввоз высокотехнологичного оборудования;
- организация производства продукции и комплектующих на территории страны с увеличением числа рабочих мест в основной и смежных отраслях;
- возможности экспорта продукции, выпускаемой совместными предприятиями;
- замещение импорта автомобилей на продукцию отечественного производства.

III.

В перспективе, даже самой ближайшей, остаётся возможность увеличить долю России в мировом производстве и более основательно выйти на мировые рынки.

При этом существуют высокие риски вытеснения с рынка продукции исконно российских предприятий (таких, как АвтоВАЗ) в силу большего объёма ввозимых товаров в условиях низкого уровня пошлин и снижения прочих таможенных барьеров. Для погашения рисков следует форсировать процесс разработки новых продуктов и повышения их качества. Значительный возраст транспортных средств и низкая степень обеспеченности ими населения не могут не способствовать

развитию отечественного автопрома. Этому же может помочь снижение ключевой ставки Центробанка, повышающей доступность автокредитования [4].

Важно, чтобы государство продолжило проводить политику поддержки отечественного производителя. С 2013 года реализуются программы, включающие субсидирование процентных ставок по автокредитам. В 2017 году комплекс действующих мер был дополнен стимулированием спроса отдельных групп потребителей: покупателей первого автомобиля, семейного автомобиля. Стоимость машины, на которую это распространяется, теперь выросла до 1 млн 450 тыс. рублей, причём в программе могут участвовать не только отечественный АвтоВАЗ, но и Renault, Nissan, Volkswagen, Skoda и прочие концерны, скидка на автокредит составляет 10 %, минимальная процентная ставка — 9,5 % [8]. Помимо этого, с 2014 года действует программа утилизации старых авто, что позволяет повысить спрос именно на отечественные машины, обновить российский автопарк и снизить средний возраст автомобилей в РФ [9].

Подобные шаги было бы целесообразно дополнить снижением налогового бремени на владельцев автотранспортных средств, развитием и повышением качества автотранспортной инфраструктуры, оптимизацией таможенных пошлин, в частности для обновления парка автомобилей увеличить ввозные пошлины на подержанные иномарки с возрастом более семи лет соразмерно пошлинам на новые автомобили, что приведёт к сокращению потребления устаревшей техники. Аналогичным путём пошло правительство Китая, которое в 2001 году увеличило ввозные пошлины до 200 % с их дальнейшим постепенным снижением до 25 %, что позволило защитить внутренний рынок от импорта, поднять собственное производство и вывести его на мировой рынок [10, с. 258]. Можно также использовать повышенные ставки страховых взносов на автомобили старше семи лет.

Однако без создания нового производства и модернизации имеющейся материальной базы подъёма отечественного автомобилестроения не произойдёт. Нужны инновационные технологии, но времени



и финансовых ресурсов на их разработку и внедрение, по сути, нет. И значит, политика догоняющего развития неприемлема, необходимы кардинальные изменения.

Государство готово осуществлять значительную поддержку автомобильной отрасли, для этого была принята стратегия развития автомобильной промышленности до 2020 года [11, 12], в рамках которой определены меры стимулирования потребления и производства, экспорта и инвестиций, укрепления инфраструктуры и кадрового обеспечения. Эта стратегия включает и одно из наиболее перспективных направлений государственной политики — создание особых экономических зон, где есть все условия и для развития автомобильного производства, чему удачный пример Калининградская область [3, с. 148]. И она, та же стратегия, полагаем, содержит предпосылки, чтобы реализовать предлагаемые нами:

- формирование крупных корпораций и кластеров в сфере автомобильного производства с целью стимулирования внутреннего производства;
- предоставление кредитов для производителей и потребителей на приобретение технологий, НИОКР и конечной продукции под гарантии и при поддержке государства;
- стимулирование иностранных инвестиций и организацию совместных производств в автомобилестроении;
- регулирование деятельности зарубежных автопроизводителей на территории России;
- создание совместных и отечественных центров фундаментальных и прикладных исследований в области инновационных проектов;
- оптимизацию и повышение эффективности нормативно-правовой базы в сфере таможенной политики, сертификации, контроля качества, связанных с автомобилестроением;
- стимулирование общего уровня экономического развития и роста уровня доходов населения для создания стабильного потребительского спроса.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фомин И. Ф. Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий // Управленческое консультирование. — 2016. — № 11. — С. 186–197.
2. Завгородний А. Ф., Лукинова Н. Н., Полянина А. И. Экономические и социальные последствия присоединения России к ВТО // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. — 2016. — № 4. — С. 42–47.
3. Петрова М. А. Проблемы приведения торговой политики России в соответствие с требованиями ВТО // Вестник МГИМО университета. — 2013. — № 5. — С. 146–152.
4. Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли. Февраль 2017 года. [Электронный ресурс]: <http://ru.investinrussia.com/data/files/sectors/avtomobilnyi-rynok-rossii-i-sng.pdf>. Доступ 01.10.2018.
5. Автомобильный рынок России и СНГ. Обзор отрасли. Февраль 2012 года. [Электронный ресурс]: [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-industry-overview-2012-RUS/\\$FILE/Automotive-industry-overview-2012-RUS.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Automotive-industry-overview-2012-RUS/$FILE/Automotive-industry-overview-2012-RUS.pdf). Доступ 01.10.2018.
6. Рынок легковых и коммерческих автомобилей в России. Результаты 2016 г. и перспективы развития. [Электронный ресурс]: <https://www.pwc.ru/ru/automotive/publications/assets/automotive-market-of-russia-feb16/auto-report-rus.pdf>. Доступ 01.10.2018.
7. Федеральный закон «О некоторых мерах государственной поддержки отдельных категорий производителей моторных транспортных средств, их узлов и агрегатов» от 23.07.2013 № 190-ФЗ.
8. Государственная программа автокредитования. [Электронный ресурс]: <https://programma-avtokreditovaniya.ru>. Доступ 01.10.2018.
9. Программа утилизации автомобилей. [Электронный ресурс]: <http://программа-утилизации.рф>. Доступ 01.10.2018.
10. Латыпова К. Д. Перспективы российского автопрома в условиях вступления России в ВТО // Вестник Казанского технологического университета. — 2012. — № 14. — С. 257–261.
11. Приказ Минпромторга России от 23.04.2010 № 319 (ред. от 27.12.2013) «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года». [Электронный ресурс]: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_104193/. Доступ 01.10.2018.
12. Новости автомобильной промышленности. Август 2017. [Электронный ресурс]: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/manufacturing/russian/automotive-news-august-2017-ru.pdf>. Доступ 01.10.2018.
13. История пошлин на иномарки в России. [Электронный ресурс]: <https://www.kommersant.ru/doc/1111783>. Доступ 01.10.2018.
14. В России с сентября снизятся ввозные пошлины на иномарки. [Электронный ресурс]: https://tvrzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/201808240738-m96v.htm. Доступ 01.10.2018.
15. Регионы России. Социально-экономические показатели. [Электронный ресурс]: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156. Доступ 01.10.2018. ●

Координаты авторов: **Гриневич Ю. А.** – julia-grinevich@mail.ru, **Летягина Е. Н.** – helenlet@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 25.09.2018, принята к публикации 03.11.2018.