

УДК 338.012

Е.Д. Чиркина

## АНАЛИЗ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИИ

*Аннотация.* В статье произведена оценка государственной поддержки автомобилестроения в Российской Федерации. Был произведен анализ Стратегии развития автомобильной промышленности до 2020 г., рассмотрена динамика инвестиций и объемы государственной поддержки автомобильной отрасли. Были выявлены основные проблемы, которые оказывают влияние на эффективность государственной поддержки отрасли. Результаты анализа могут быть использованы для разработки основных направлений по совершенствованию мер по поддержанию автомобильной промышленности в России.

**Ключевые слова:** автомобильная промышленность, государственное регулирование, государственная поддержка, стратегия, политика.

Ekaterina Chirkina

## ANALYSIS OF MEASURES OF GOVERNMENTAL SUPPORT IN THE INDUSTRY IN RUSSIA

*Annotation.* This article analyzed governmental support in the automotive industry in the Russian Federation. It analyzed the strategy of the development of industry up until 2020, it also looked at the dynamics of investments and the volume of governmental support in the automotive industry. The main issues that affect the effectiveness of the governmental support of the industry were discovered. The results of this analysis can be used to further develop core solutions to improving the measures of support in the automotive industry in Russia.

**Keywords:** automotive industry, governmental regulation, governmental support, strategy, politics.

Влияние автомобильной промышленности на экономику страны достаточно широко: обеспечение большей части грузоперевозок, развитие современной сети автодорог и дорожных коммуникаций, удовлетворение спроса на широкий спектр ресурсов и материалов, необходимых для выпуска автомобилей, на продукцию смежных производств, а также значительной части потребительского спроса на индивидуальные средства передвижения. Кроме того, автомобильная промышленность является наукоемкой и высокотехнологичной, следовательно, развиваясь, она увлекает за собой сопряженные с ней сферы.

Прогнозируя рост автомобильного рынка и изменение предпочтений потребителей, в Российской Федерации с 2005 г. для привлечения инвестиций иностранных автопроизводителей был введен режим «промышленной сборки», предусматривающий поэтапную локализацию производства автомобильной техники и компонентов на территории России [1]. В результате часть прямого импорта автомобильной техники была замещена продукцией, произведенной в РФ. Однако приход ведущих иностранных автопроизводителей, ввиду малого объема требуемых законодательству минимальных производственных мощностей (25 тыс. автомобилей в год), не сформировал предпосылок для создания экономически оправданных современных производств автокомпонентной отрасли.

Результаты государственной политики по привлечению иностранных инвестиций в автомобильную промышленность, положительные, в первую очередь, для конечных потребителей, оказались недостаточными для ее полноценного развития, в связи с чем Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики 10.11.2009 г. было принято решение о разработке программы развития автомобильной промышленности России на период до 2020 г. (далее – Стратегия 2020) [11].

Цель Стратегии 2020 состоит в максимизации добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения.

В Стратегии 2020 были выявлены системные проблемы, которые характерны для автомобильной промышленности.

1. Технологическая проблема: низкий объем производства и малые производственные мощности, технологическое отставание отрасли.
2. Кадровая проблема: низкий кадровый потенциал и производительность труда.
3. Проблема с комплектующими: практическое отсутствие современной автокомпонентной промышленности, низкий уровень конкуренции на рынке комплектующих из-за малого присутствия международных автопроизводителей, низкое качество российских поставщиков комплектующих при малом масштабе производства по моделям.
4. Недостаток финансовых ресурсов: низкий объем финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (далее – НИОКР), низкий уровень инвестиционной привлекательности российских предприятий.
5. Низкая конкурентоспособность продукции: слабый продуктовый набор и низкие инвестиции в производство.
6. Несовершенство нормативного правового регулирования: отсутствие тарифной и таможенной политики, а также политики стимулирования НИОКР [11].

Решать эти проблемы предполагается реструктуризацией автомобильной отрасли. Главными элементами при этом выступает привлечение иностранных партнеров и организация многочисленных совместных предприятий.

Ожидаемый конечный результат реализации Стратегии 2020:

1) повышение доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности с уровня 2008 г. – 21 % (492,8 млрд руб.) до 48 % (2200 млрд руб.) в 2020 г.;

2) увеличение к 2020 г. доли продукции российского производства в общем объеме потребления на внутреннем рынке в натуральном выражении:

- легковых автомобилей – до 80 %;
- легких коммерческих автомобилей – до 61 %;
- грузовых автомобилей – до 97 %;
- автобусов – до 99 %.

3) увеличение доли экспорта продукции автомобилестроения от общего объема производства в натуральном выражении к 2020 г.:

- легковых автомобилей – до 8 %;
- легких коммерческих автомобилей – до 14 %;
- грузовых автомобилей – до 50 %;
- автобусов – до 23 % [11].

По показателям 2016 г. уже можно оценить возможность осуществления Стратегии 2020. В таблице 1 показан объем внутреннего рынка автомобилей за 2009 г., 2016 г. и предполагаемый объем в 2020 г.

Таблица 1

**Объем внутреннего рынка [12]**

Параметры	2009 г.	2016 г.	2020 г.
Легковые автомобили, млн шт.	1400	1310	3600
Легкие коммерческие автомобили, тыс. шт.	102	117	350
Грузовые автомобили, тыс. шт.	40	50	190
Автобусы, тыс. шт.	10,6	12,6	26,6

По результатам 2016 г. можно сделать вывод, что реализация Стратегии 2020 маловероятна, так как объем внутреннего рынка отстает от ожидаемых показателей более чем в два раза. При этом объемы внутреннего рынка легковых автомобилей сократились на 6 % по сравнению с отчетным годом.

Необходимо отметить, что такая неточность в оценке возможностей автомобильной промышленности в России может быть определена рядом факторов. Во-первых, поступательный до 2008 г. рост благосостояния и, естественно, платежеспособности населения вызывал бурное развитие автомобильного рынка со смещением спроса в соотношении цена/качество в сторону более надежных, комфортабельных, экономичных, обладающих современными системами активной, пассивной и экологической безопасности автотранспортных средств. Добавим, что свою положительную роль сыграло развитие потребительского кредитования и укрепление национальной валюты. Во-вторых, удельный вес продукции отечественного автопрома в торговых операциях на автомобильном рынке снизился, в то время как, напротив, возросла доля иностранных производителей даже внутри самых дешевых ценовых сегментов [8].

Обсуждение Стратегии 2020 и ее утверждение проходило в период оздоровления национальной экономики. Международный финансово-экономический кризис привел к падению отечественного автомобильного рынка в 2009 г. на 50 % по отношению к предыдущему 2008 г. [1].

Оперативно предпринятые российским правительством меры, включая улучшение условий кредитования как производителей, так и потребителей, введение пошлины на импорт автомобилей и автокомпонентов, программа утилизации старых машин позволили минимизировать негативные последствия, в основном сохранить промышленный и кадровый потенциал автостроительного комплекса. Однако показатели 2012 г. говорят о том, что была возможность достичь поставленные цели в Стратегии 2020, так как объем рынка автомобилей в России значительно увеличился:

- объем рынка легковых автомобилей составил 2,8 млн шт., что в два раза больше, чем в 2009 г.;
- количество легковых коммерческих автомобилей составило 178 тыс. шт., что на 74 % больше, чем в 2009 г.;
- число грузовых автомобилей возросло на 217,5 % по сравнению с показателями 2009 г.;
- автобусов стало больше на 90 % [12].

Способствовать такому резкому снижению показателей 2016 г., по сравнению с 2009 г., могли следующие события.

1. Вступление России во всемирную торговую организацию (далее – ВТО) в середине 2012 г., что уменьшило регулируемую возможность государства и сузило круг государственных мер по поддержке отрасли. По условиям ВТО Россия обязана снизить импортные тарифы и лишается возможности автономно их повышать. Ограничение тарифного регулирования, размера субсидий и льгот по налогу на добавленную стоимость не позволит государству осуществить полного комплекса мер, прописанных в Стратегии 2020. Кроме того, Россия больше не имеет права дискриминировать импортные товары, применять количественные ограничения на их ввоз (за исключением специальных защитных мер). Реализация этого условия не позволит государству защищать отечественных производителей от роста конкуренции на внутреннем рынке [6].

2. Политический конфликт в Украине, начиная с конца 2013 г. – начала 2014 г., привел к тому, что экспорт в Украину в 2016 г. составил 8 %, тогда как этот показатель в 2005 г. составлял 39 %.

3. Экономический кризис 2014-2015 гг., который привел к ослаблению национальной валюты – результатом этого стало снижение покупательной способности населения и снижение инвестиционной активности, что симметричным образом отразилось в падении внутреннего спроса на автомобильную промышленность.

Кризис 2008–2009 гг. был «сглажен» масштабными мерами государственной поддержки отрасли, что показано на рисунке 1. Это сформировало крайне позитивные ожидания автопроизводителей относительно дальнейших сценариев развития внутреннего рынка. Стимулы для поиска новых рынков сбыта на внешних рынках не были заложены.

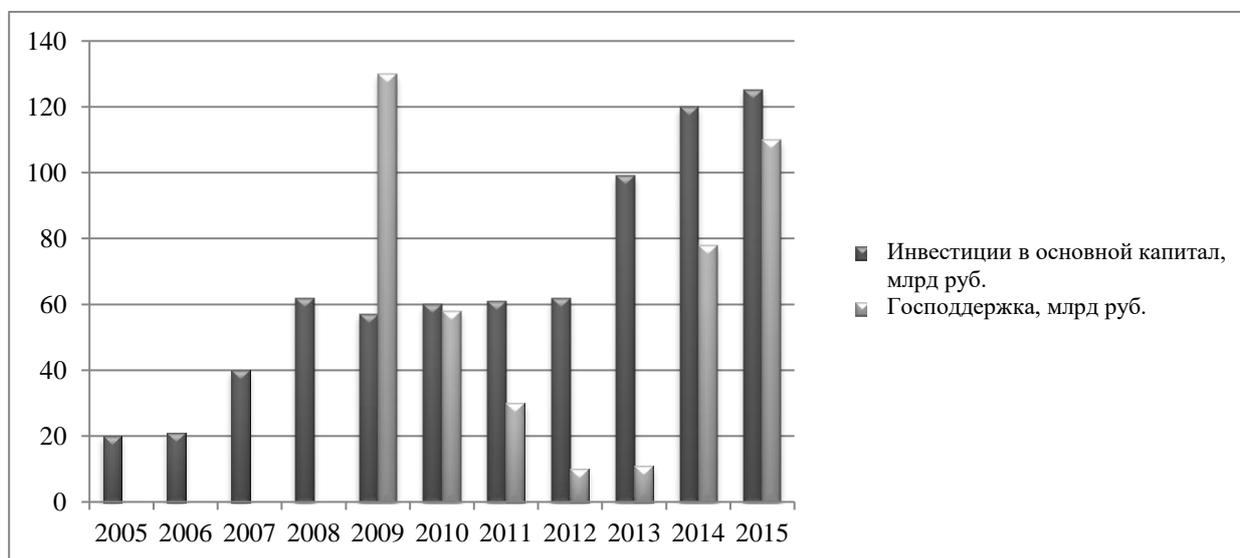


Рис. 1. Динамика инвестиций и объемов государственной поддержки автомобилестроения в 2005–2015 гг. [11]

В 2010–2013 гг. Правительством РФ продолжена реализация ряда мер по прямой поддержке спроса. Осуществлены государственные закупки автомобильной техники на общую сумму 30 млрд руб. Реализованы программы утилизации автомобильной техники и льготного автокредитования с объемами финансирования 29,8 млрд руб. и 9,6 млрд руб. соответственно [2].

Для поддержки инвестиционной активности в отрасли автопроизводителям в 2010–2013 гг. предоставлены субсидии на техперевооружение в размере 14 млрд руб., осуществлена компенсация перевозок автомобилей, произведенных на территории Дальневосточного федерального округа, на сумму 11,6 млрд руб. В 2013 г. запускается финансирование проекта «Кортеж» в целях создания современной модульной платформы [9]. В 2014 г. начинается финансирование блока промышленных субсидий, призванных сократить издержки автопроизводителей и повысить конкурентоспособность выпускаемой ими продукции.

Реализация перечисленных мер на фоне роста доходов населения и сохранения относительно стабильных цен способствовали росту продаж автомобилей на внутреннем рынке в 1,8 раза за период 2010–2013 гг. Однако кризис 2014–2016 гг. привел к стремительному падению спроса на автомобильную технику. Это потребовало от Правительства реализации активных мер стимулирования спроса, по аналогии с мерами во время кризиса 2009 г.

В ходе кризиса 2009 г. Правительством был реализован комплекс мер по оказанию поддержки предприятиям автомобилестроения. Федеральными органами исполнительной власти и регионами осуществлены закупки автомобильной техники на 42 млрд руб., 18 млрд руб. направлено на финансирование различных мероприятий по косвенной поддержке спроса, включая взнос в уставный капитал ОАО «ГТЛК» и запуск программы льготного автокредитования [10].

Масштабная поддержка была оказана ОАО «АВТОВАЗ». В целях предоставления компании займов осуществлены имущественные взносы в ГК «Ростехнологии» на общую сумму 65 млрд руб.

На обеспечение занятости работников предприятия на 2009–2010 гг. выделено 4,9 млрд руб. Всего из федерального бюджета было направлено около 130 млрд руб. на оказание прямой поддержки отрасли в кризисный период [5].

Одновременно для содействия в реструктуризации коммерческих кредитов ОАО «СОЛЛЕРС», ОАО «КАМАЗ» и ОАО «Группа ГАЗ» были предоставлены государственные гарантии на общую сумму 29,2 млрд руб. Налоговая задолженность ОАО «КАМАЗ», ОАМО «ЗИЛ» и ОАО «АВТОВАЗ» была реструктурирована в совокупном размере 7,2 млрд руб. Кроме того, до 30 % были повышены ввозные таможенные пошлины на новые и до 100 % на бывшие в употреблении автотранспортные средства, что способствовало опережающему снижению объемов импорта. Правительству РФ удалось предотвратить существенное сокращение производственных мощностей. Вместе с тем активное вливание бюджетных ассигнований не способствовало запуску процесса оздоровления отрасли. На рынке не произошла концентрация производств за счет ухода с рынка менее эффективных участников. Свою деятельность прекратили только «ТагАЗ» и «ИжАвто», причем последний со всеми мощностями вошел в состав ОАО «АВТОВАЗ» [7].

Осуществление столь значительных затрат бюджета в 2009 г. привело к необходимости оценки получаемого экономического эффекта от отрасли. Главным направлением государственной политики стало стимулирование повышения уровня локализации производства автомобильной техники.

Низкий уровень локализации многочисленных сборочных предприятий не обеспечивал необходимую доходность инвестиций, оправдывающую создание автокомпонентных производств. Это не позволяло в ожидаемых объемах вернуть затраты бюджета на создание условий для развития сборочных производств через налоговые отчисления, а также получить приток инвестиций от производителей автокомпонентов. Отсутствие требований к инвесторам по созданию R&D центров в совокупности с ограниченным количеством технологических операций, выполняемых на автомобилестроительных предприятиях, не способствовали формированию компетенций и научно-технического задела в отрасли. Ориентация производителей исключительно на внутренний рынок не создала предпосылок для увеличения внутреннего валового продукта (далее – ВВП) за счет поставок автомобильной техники на экспорт. В результате была признана необходимость пересмотра государственной политики по привлечению иностранных инвестиций в автомобильную промышленность [3].

Переориентация государственной политики в области инвестиционного развития отрасли в совокупности с мерами поддержки внутреннего производства и потребления способствовали ее стремительному восстановлению в 2010–2012 гг. и наращиванию производственных мощностей. В 2010 г. внедрен новый режим «промышленной сборки». Автопроизводителям была дана возможность продлевать действующие соглашения на 8 лет при условии увеличения действующих производственных мощностей, углубления уровня локализации производства, создания собственных научно-технических центров. В рамках «Промсборки-2» Министерство экономического развития России подписало четыре дополнительных соглашения с консорциумами автопроизводителей [9].

Основными антикризисными мероприятиями в 2014–2016 гг. стали программы обновления парка колесных транспортных средств, льготного автокредитования, автолизинга, а также закупки различных видов техники за счет средств федерального бюджета, была разработана новая Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года [12]. Общий объем антикризисной поддержки отрасли в этот период составил 113 млрд руб. По информации Минпромторга России, объем продаж автомобильной техники с использованием мер поддержки по итогам 2015 г. составил 580 тыс. единиц [11]. Таким образом, к настоящему времени каждый третий автомобиль на рынке продается при поддержке государства. Однако государственная поддержка внутреннего спроса не в состоянии оказать необходимого стимулирующего воздействия на рынок. Объемы производства и продаж автомобильной техники ежегодно сокращаются.

Однако меры государственной поддержки 2014–2016 гг. не стали настолько же эффективными, как в период кризиса 2009 г. Об этом свидетельствуют показатели 2016 г. Объемы российского

автомобильного рынка по итогам 2016 г. значительно сократились по отношению к показателям 2012 г.: легковых автомобилей – на 52 %, грузовых автомобилей – на 48 %, автобусов – на 31 % [4]. Таким образом, спрос во всех сегментах сократился почти вдвое, в то время как большинство текущих макроэкономических прогнозов не предусматривает быстрого восстановления рынка.

Анализ фактических результатов реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. свидетельствует о том, что инициативы промышленной политики в автомобилестроении были направлены на оказание прямой государственной монетарной поддержки стимулирования спроса, предоставление субсидий автопроизводителям на покрытие отдельных издержек, оказание мер поддержки инвестиционной деятельности в виде совершенствования режима «промышленной сборки», введения механизма субсидирования процентных ставок по инвестиционным кредитам, а также режима особых экономических зон промышленно-производственного типа для формирования промышленных кластеров в области автомобилестроения.

Одним из ключевых результатов Стратегии 2020 стало более чем двукратное превышение объемов производства автотранспортных средств (2,22 млн автомобилей) над целевыми показателями к 2012 г. (1,7 млн автомобилей). Однако с 2013 г. объемы производства вслед за рынком резко упали по всем категориям транспортных средств – на 15 % по отношению к пиковым значениям 2012 г., практически сравнявшись с целевым показателем Стратегии 2020 (1,87 млн автомобилей). Значительный рост объемов производства обуславливался ежегодным ростом объемов инвестиций, которые были направлены большей частью на увеличение производственных мощностей. Фактически созданные на начало 2015 г. производственные мощности обеспечивают полное удовлетворение совокупной прогнозной потребности внутреннего рынка вплоть до 2025 г., что представляет возможности для наращивания экспорта продукции автомобилестроения.

Таким образом, Стратегия развития автомобильной промышленности в Российской Федерации до 2020 г. выполнила одну из ключевых задач, а именно: обеспечила потребности рынка за счет внутреннего производства автомобилей, произошел качественный переход от страны-импортера подержанной автомобильной техники к стране с развитым сборочным циклом. Тем не менее остался неразрешенным ряд системных проблем отрасли, выявленных в Стратегии 2020, в том числе низкая доля экспорта автомобильной продукции, слабая динамика развития производителей автокомпонентов и неготовность автопроизводителей к выводу на рынок новых продуктов, соответствующих современным глобальным геологическим трендам развития отрасли.

Помимо финансовой поддержки отрасли государством были проведены необходимые исследования, выявлены ключевые проблемы и представлен комплекс мер по их устранению. Отсюда следует вывод, что государственная поддержка необходима для эффективного развития отрасли [10]. Однако, исходя из опыта прошлых лет, можно сделать вывод, что государственная поддержка не может являться единственным способом решения проблемы. Необходимо разработать комплекс мер, с помощью которых предприятия будут в состоянии самостоятельно развиваться и преодолевать финансовую несостоятельность. Одной из таких мер может быть развитие сотрудничества российских и зарубежных компаний автомобильной отрасли.

#### *Библиографический список*

1. Акимкина, Д. А. Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения / Д. А. Акимкина // Финансовая аналитика : проблемы и решения. – 2014. – № 7. – С. 44-53.
2. Афоничкин, А. И. Основы финансового менеджмента : учеб. пособ. / А. И. Афоничкин, Л. И. Журова. – Тольятти : Изд-во Волжского ун-та им. Татищева, 2006. – 119 с.
3. Байкин, С. Г. Учет и анализ банкротства : учебник. – М. : Дашков и К, 2008. – 220 с.
4. Бахарева, Н. В. Механизмы снижения риска банкротства при инновационном развитии предприятия. – М.: 2010. – 183 с.

5. Гурунян, Т.В. Управление финансами в условиях банкротства : учеб. пособ. / Т. В. Гурунян, Т. И. Мльникова. – Новосибирск: Изд-во СибАГС, 2011. – 236 с.
6. Медведева, Н. Б. Статистический анализ инновационной деятельности в Российской Федерации : региональный аспект, 2015. – 195 с.
7. Рогова, Т. Н. Антикризисное управление предприятием : учеб. пособ. / Т. Н. Рогова. – Ульяновск : УлГТУ, 2014. – 200 с.
8. Рудакова, О. Ю. Инновационные подходы к управлению организационными изменениями в условиях кризиса : монография. – Барнаул : Изд-во Алтайского гос. ун-та, 2014. – 108 с.
9. Смольянинова, И. В. Система стратегического управления предприятием в условиях развития инновационной деятельности : монография / И. В. Смольянинова, А. Э. Ахмедова. – Воронеж : АНОО ВПО ВЭПИ, 2013. – 148 с.
10. Чиркина, Е. Д. Государственное регулирование автомобильной промышленности в России // Управление экономическими системами. – 2017. – № 8. – С. 21.
11. Приказ Минпромторга России от 23.04.2010 г. № 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://legalacts.ru/doc/prikaz-minpromtorga-rossii-ot-23042010-n-319/> (дата обращения : 10.09.2017).
12. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/510b5a0f-ff11-44fe-8809-3fbadff425c7/strategauto.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=510b5a0f-ff11-44fe-8809-3fbadff425c7> (дата обращения : 10.09.2017).