

На правах рукописи



АНИСЕНКО НИКИТА АНДРЕЕВИЧ

**СИСТЕМООБРАЗУЮЩИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ: ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ И
ИНСТРУМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиям, отраслями, комплексами – промышленность)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2022

Диссертация выполнена на кафедре национальной экономики экономического факультета Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов» (РУДН).

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Голодова Жанна Гавриловна

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор
Фалько Сергей Григорьевич, заведующий кафедрой «Экономика и организация производства» ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана»

кандидат экономических наук
Акимкина Дария Александровна, старший научный сотрудник отделения 5 - Моделирование производственных объектов и комплексов ФГБУН Центральный экономико-математический институт РАН

Ведущая организация: **Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет» (МАДИ)**

Защита состоится «22» июня 2022 г. в 16.00 часов на заседании диссертационного совета ПДС 0600.002 при РУДН по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, зал Ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке РУДН по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Электронная версия автореферата и объявление о защите диссертации размещены на официальном сайте РУДН <http://dissovet.rudn.ru> и отправлены для размещения на официальном сайте ВАК при Министерстве науки и высшего образования РФ.

Автореферат разослан «21» мая 2022 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
ПДС 0600.002



Ж.Г. Голодова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Специфика природно-климатических и географических условий России предопределила внедрение особого подхода размещения производительных сил, когда строительство крупных добывающих и перерабатывающих предприятий осуществлялось в целях максимального приближения к источникам сырья и рационального размещения населения по территории страны. Периодически действовавшие в советский период ограничения по строительству промышленных предприятий в отдельных регионах, необходимость «перевода» производств за Урал в период Великой Отечественной войны и восстановления экономики в послевоенный период, «соревнование» с капиталистическими странами обусловили подход к строительству крупных предприятий и их размещению на территории страны. В условиях плановой директивной экономики социально-экономическое развитие моногородов и функционирующих на их территории крупных (градообразующих) предприятий происходило без существенных проблем, в т.ч. в части обеспечения занятости населения и решения социальных проблем. В период трансформации форм собственности и формирования рыночной экономики многие градообразующие предприятия столкнулись с проблемами производства и реализации продукции, в результате чего территории их функционирования оказались депрессивными. Это, с одной стороны, поставило вопрос о целесообразности их сохранения, а, с другой, обусловило необходимость разработки механизма их поддержки.

В целях выбора объектов такой поддержки в нашей стране стали выделять группы «особых» предприятий – градообразующих, бюджетообразующих, стратегических и системообразующих, которые играют особую роль в развитии отдельного населенного пункта или региона (страны), формируя значительную часть его налоговых доходов, обеспечивая занятость проживающего населения, финансируя содержание социальных объектов и сглаживая межрегиональное неравенство, являются значимыми для развития отдельных отраслей и видов деятельности. Однако в силу возникающей зависимости от состояния «особого» предприятия в кризисных ситуациях усугубляются проблемы таких территорий и отраслей (сфер деятельности). Именно это и произошло в последние годы, когда к негативно воздействующим факторам экономического развития, таким как повышение цен на ресурсы, сокращение спроса на товары и услуги, рост безработицы добавились новые – ограничение фондирования, введение санкций, коронавирусная пандемия. Как следствие, государственная поддержка стала требоваться не только малым предприятиям (как это имеет место в условиях стабильной экономики), но и средним и даже крупным, которые традиционно являлись более финансово-устойчивыми.

Хотя доля системообразующих организаций составляет в России менее 0,1% действующих юридических лиц, государству в условиях ограниченности финансовых ресурсов необходимо определять какие системообразующие организации и каких отраслей нуждаются в государственной поддержке, а также какие формы поддержки будут наиболее результативными. Ведь по оценкам

экспертов при ухудшении эпидемиологической ситуации до 10% системообразующих организаций могут оказаться банкротами, а для предотвращения их банкротств требуется около 200 млрд руб.¹ Важной представляется также оценка результативности такой поддержки, в т.ч. предприятиям автомобильной промышленности, на поддержку которой в последние десятилетия вопреки правилам ВТО государством выделяются все более значительные средства.

Степень разработанности проблемы. Основополагающие положения теории предпринимательства и развития крупных предприятий изложены в работах известных зарубежных экономистов Р. Гильфердинга, Е. Глейзера, П. Кругмана, К. Маркса, А. Маршала, Д. Рикардо, А. Смита, Ф. Хайека, Й. Шумпетера, Г. Эллисона и др., а также советских и российских ученых А.Л. Абалкина, С.Е., В.И. Ленина, Г.А. Пищулина и др.

Исследованию проблем развития регионов, моногородов и градообразующих предприятий, отраслевой локализации и специализации посвящены работы следующих авторов: Е.Г. Анимицы, Т.Я. Белоус, Н.Ю. Власова, А.Г. Гранберг, О.П. Ивановой, В.Н. Лексина, В.Я. Любовного, Я.П. Силина, И.Д. Тургеля, А.Н. Швецова и др. Предметом изучения выступают проблемы социально-экономического развития и стратегического управления развитием моногородов, а также социальная ответственность градообразующих предприятий. Направления современной государственной промышленной политики, в т.ч. в автомобилестроении, а также проблемы развития крупных (системообразующих) предприятий отражены в работах Т.В. Бегун, О.Б. Веретенниковой, Р.Ф. Гатаулина, А.В. Макарова, А.В. Овчинниковой, Е.Ю. Прокофьевой, А.Д. Радыгина, Ю.В. Симачева, Е.Н. Старикова и др.

Несмотря на несомненную научную и практическую значимость исследований указанных авторов в них недостаточно исследована теория и практика идентификации системообразующих организаций, а также не раскрыта специфика использования инструментов государственной поддержки системообразующих предприятий и их результативность.

Область исследования. Диссертационное исследование выполнено в рамках специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – промышленность): п. 1.1.1. «Разработка новых и адаптация существующих методов, механизмов и инструментов функционирования экономики, организации и управления хозяйственными образованиями в промышленности»; 1.1.17 «Промышленная политика на макро- и микроуровне», 1.1.20 «Методологические и методические подходы к решению проблем в области экономики, организации и управления отраслями и предприятиями ТЭК, машиностроительного, металлургического комплексов» Паспорта специальностей ВАК РФ.

¹ <https://iz.ru/1096826/ekaterina-vinogradova/adresnaia-liga-pomoshch-sistemoobrazuiushchim-kompaniiam-prodliat-na-2021-god>.

Объектом диссертационного исследования являются российские системообразующие предприятия автомобильной промышленности, в т.ч., АО «АВТОВАЗ», Группа «ГАЗ» и ПАО «КАМАЗ», имеющие долю участия государства и призванные обеспечивать импортозамещение и конкурентоспособность в отрасли.

Предмет исследования – совокупность экономических отношений, возникающих между субъектами экономики в процессе применения инструментов государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности.

Цель диссертационного исследования состоит в разработке теоретических положений и практических предложений по совершенствованию государственной поддержки российских системообразующих предприятий автомобильной промышленности. В соответствии с поставленной целью в диссертационной работе были поставлены следующие **задачи**:

– раскрыть трансформацию теоретических подходов к обоснованию целесообразности развития крупных предприятий и системообразующих организаций и мер их государственной поддержки, дать определение и дополнить классификацию системообразующих организаций;

– раскрыть особенности этапов идентификации и развития «особых», в т.ч. системообразующих организаций в РФ;

– выявить тенденции развития российской автомобильной промышленности и ее системообразующих предприятий, выявить и оценить воздействие важнейших факторов на параметры деятельности предприятий автомобильной промышленности;

– определить основные меры государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности и проблемы их использования, а также разработать подходы к оценке результативности мер государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности;

– на основе изучения мирового опыта государственной поддержки предприятий автомобильной промышленности разработать рекомендации по совершенствованию мер государственной поддержки российских системообразующих автомобильных предприятий.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в:

1) развитии теории образования и функционирования крупных (системообразующих) и градообразующих предприятий – предложены авторская трактовка термина «системообразующая организация», добавлены новые критерии классификации системообразующих организаций, разработаны предложения по совершенствованию мониторинга параметров их деятельности;

2) выявлении важнейших факторов, влияющих на развитие системообразующих предприятий российской автомобильной промышленности, а также оценке их воздействия на объемы продаж новых автомобилей в условиях роботизации и дальнейшей цифровой трансформации отрасли;

3) раскрытии трансформации мер государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности, направленных на стимулирование спроса и производства;

4) разработке подхода к оценке результативности государственной поддержки системообразующих предприятий автомобилестроения с точки зрения разных субъектов – государства, коммерческих банков, страховых организаций и производителей автомобилей, а также его апробации на примере предприятий автомобильной промышленности;

5) разработке предложений по совершенствованию государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности, в т.ч. в части изменения соблюдаемых требований и приоритетов при выделении финансовой поддержки, прежде всего, внедряющих инновационное программное обеспечение и технологии производства, осуществляющих деятельность в соответствии с принципами социальной ответственности; расширения необходимых для этого показателей мониторинга деятельности получателей финансовой поддержки.

Теоретическая значимость исследования заключается в совершенствовании теории развития крупных (системообразующих) предприятий, разработке подходов к оценке результативности их государственной поддержки.

Практическая значимость исследования. Основные выводы и предложения могут быть использованы при разработке мер государственной поддержки предприятий автомобилестроения и совершенствовании государственной промышленной политики. Материалы диссертации могут быть использованы в учебном процессе при подготовке специалистов по направлению «Экономика».

Методология и методы исследования. Методологической и теоретической базой исследования послужили фундаментальные научные работы российских и зарубежных ученых в области предпринимательства, государственного регулирования и стимулирования деятельности градообразующих и системообразующих организаций. Были использованы такие общенаучные методы познания экономических процессов и явлений как диалектический, системный метод познания, анализа и синтеза, дедукции и индукции, а также методы экономико-статистического анализа, позволившие раскрыть предпосылки поддержки системообразующих предприятий, определить тенденции развития, форм и инструментов их поддержки.

Информационной базой диссертационного исследования стали российские и зарубежные нормативно-правовые документы, регламентирующие деятельность градообразующих предприятий и системообразующих организаций, публикации в российской и зарубежной экономической литературе по вопросам развития моногородов на базе градообразующих предприятий, государственной политики в отношении данных хозяйствующих субъектов, повышения результативности мер поддержки системообразующих организаций.

В качестве информационных источников использовались материалы Федеральной службы государственной статистики, аналитические материалы

Европейского союза (ЕС) и Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), электронные ресурсы сети Интернет, аналитические заключения и обзоры, подготовленные министерствами экономики и промышленности анализируемых стран, а также отчеты и обзоры, подготовленные научно-исследовательскими институтами и центрами.

Основные положения, полученные лично автором и выносимые на защиту:

– раскрыта трансформация подходов к оценке роли крупных, прежде всего, стратегически важных предприятий, предложена авторская трактовка системообразующего предприятия как хозяйствующего субъекта, имеющего стратегическое, социально-экономическое значение и обеспечивающего устойчивые взаимосвязи в экономической системе территориально-административного образования, отрасли или цепочке создания стоимости, соответствующего установленным количественным и качественным критериям; расширена классификация системообразующих организаций за счет критериев финансового состояния (финансово-стабильные и финансово-проблемные), их участия во внешнеторговых поставках (экспортноориентированные и внутреннеориентированные организации) и в зависимости от степени проявления риска (нуждающиеся и не нуждающиеся в прямой финансовой поддержке государства);

– определены этапы государственной политики в части выделения «особых» организаций в советский и постсоветский периоды, различающиеся установленными критериями и мерами поддержки (в 2008-2009 годы действие единых критериев идентификации без учета отраслевой специфики, отсутствие специальных мер поддержки и обозначенных условий их получения; в 2014-2015 года установление количественных и качественных критериев для отдельных отраслей и сфер, расширение мер поддержки; в 2020-2021 годы обозначение условий получения поддержки, распространение некоторых льгот на дочерние компании системообразующих организаций, возможность получения поддержки одновременно на федеральном и региональном уровнях);

– выявлены тенденции развития российской автомобильной промышленности и ее системообразующих предприятий; раскрыты важнейшие факторы, влияющие на ее развитие – на мировом уровне (активизация сделок по слияниям и поглощениям крупнейших автомобилепроизводителей, изменение географической структуры производства и спроса, активное развитие аутсорсинга производства автокомпонентов, ужесточение экологических требований к производимой продукции, переход на альтернативные виды топлива и др.) и на российском рынке (высокая волатильность спроса, низкий уровень интернационализации отрасли, ограниченность инвестиций, зависимость от импорта автокомпонентов и др.);

– определены основные тенденции развития инструментов государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности, а также проблемы использования этих мер, среди которых наиболее значимыми являются широкий перечень запрашиваемой в порядке мониторинга состояния

организаций информации, представляемой еженедельно; дублирование запрашиваемой информации на федеральном и региональном уровнях; непривлекательные условия предоставления гарантий и др., а также разработаны и апробированы предложения по оценке результативности господдержки продаж легковых автомобилей, определяемой для разных субъектов – государства, банков, страховых компаний и автопроизводителей;

– на основе изучения мирового опыта разработаны рекомендации по совершенствованию мер государственной поддержки российских системообразующих автомобильных предприятий: корректировке алгоритма мониторинга, предусматривающего не только мониторинг состояния предприятий, прием заявок, но и оценку результативности мер с опубликованием полученных результатов; дифференциации показателей мониторинга для финансово-стабильных и финансово-проблемных организаций; установлению финансовых условий получения безвозмездных бюджетных средств; введению обязательного аудита результативности мер поддержки системообразующих организаций с выявлением причин низкой их результативности.

Обоснованность и достоверность основных положений вытекает из использованных соискателем результатов фундаментальных и прикладных исследований, работ ведущих ученых и экспертов, изучавших вопросы развития крупного бизнеса, прежде всего, стратегически значимых и системообразующих организаций, а также форм и инструментов их поддержки.

Полученные автором результаты исследования соответствуют поставленным в диссертации цели и задачам. Выводы диссертации опираются на методологические положения и нормативно-правовые документы в области развития и поддержки крупных (системообразующих) организаций, подтверждены фактическими данными и подкреплены аргументированным применением экономико-аналитических и статистических методов.

Апробация результатов исследования. Результаты проведенного диссертационного исследования докладывались на научном семинаре кафедры национальной экономики экономического факультета РУДН, на Международной научно-практической конференции (2020 год). Материалы исследования используются в деятельности ООО «Континентал Аутомотив РУС», а также в РУДН при преподавании таких дисциплин как «Экономика отраслевых рынков», «Промышленная политика».

Публикации. По теме диссертационного исследования опубликовано 5 научных работ общим объемом 3,3 п.л. (доля автора 2,63 п.л.), в т.ч. 1 работа в издании, индексируемом наукометрической базой данных Springer, 2 работы в изданиях, рекомендованных Перечнем ВАК РФ / Перечнем РУДН.

Структура и объем работы. Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений. Диссертация изложена на 230 страницах, включает 29 рисунков, 26 таблиц, 11 приложений, список использованных источников из 300 наименований.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

1. Раскрыта трансформация подходов к оценке роли стратегически важных предприятий, предложена авторская трактовка системообразующего предприятия, расширена классификация системообразующих организаций.

Представители разных экономических школ (Й. Шумпетер, В. Ойкен, Дж. Робинсон, Ф. Хайек и др.) изучали предпосылки создания и роль крупных предприятий, которые, обладая монопольной властью, функционируя в разных областях и обслуживая разные рынки, не только имеют больше возможностей для технических усовершенствований, но способны контролировать цены, издержки и воздействовать на потребителя, т.е. являются основой роста экономики. Аналогичной точки зрения придерживалось большинство советских и российских экономистов (Абалкин А.Л., Белоус Т.Я., Гранберг А.Г., Каменицер С.Е., Мельник М.М., Пищулин Г.А. и др.), признававшие крупные предприятия основой экономики и, прежде всего, промышленности. Данный подход нашел отражение в их формировании и развитии в России, а также политики формирования моногородов: традиционно выделялись «особые» категории предприятий – градообразующие, стратегически значимые, бюджетообразующие.

В 2008 году был сформирован первый Перечень «системообразующих» организаций, которым в целях минимизации негативных социально-экономических последствий от прекращения их деятельности было решено оказать поддержку в кризисный период. Само понятие системообразующих организаций не раскрывалось (по сути ими считались организации, значимые с точки зрения функционирования отдельной отрасли или социально-экономической системы региона). Как следствие, в научной литературе существуют разные трактовки системообразующих организаций, зачастую дублирующие понятие градообразующих или крупных предприятий:

- 1) предприятия, на которых занята значительная, или даже основная, часть работающих жителей поселения (Скурихина Т.Г., Шушаро Е.А.);
- 2) крупные предприятия, соответствующие установленным количественным критериям (Шаров Г.В.);
- 3) предприятия, продукция или услуги которых важны для жизнеобеспечения территории, либо функционирования отрасли (Гатаулин Р.Ф.);
- 4) хозяйствующие субъекты, обеспечивающие устойчивые взаимосвязи в экономическом системном комплексе, характеризующиеся количественными и качественными параметрами, отражающие их стратегическое значение для производственной цепочки любого уровня (Овчинникова А.В.).

С нашей точки зрения, системообразующие – это организации, имеющие стратегическое социально-экономическое значение и обеспечивающие устойчивые взаимосвязи в экономической системе территориально-административного образования или отрасли, соответствующие установленным количественным и качественным критериям – системообразующие

(градообразующие) организации в моногородах, поддержка которых решает, прежде всего, социальные и политические задачи; системообразующие организации, имеющие стратегическое значение для экономики страны, конкретной отрасли или являющихся «центральным» звеном производственной цепочки, логистических связей и продаж; системообразующие организации – производители социально-значимых товаров и услуг.

Придание системообразующим организациям особого статуса считаем оправданным в силу того, что они являются:

- точками экономического роста административно-территориальной единицы (региона, страны) или отрасли;
- ядром кластерных образований или цепочки технологически взаимосвязанных предприятий;
- основой формирования цепочки ценностей;
- источником формирования налоговых доходов бюджетов всех уровней;
- источником обеспечения занятости населения и снижения социальной напряженности на определенной территории;
- источником повышения качества жизни в административно-территориальном образовании (регионе, стране), обеспечивая развитие социальной, культурной и коммунальной инфраструктуры;
- угрозой жизнедеятельности региона (страны, отрасли).

В качестве целей выделения системообразующих организаций следует признать как экономические, так и социальные, позволяющие в период кризисной ситуации обеспечить формирование доходов бюджетной системы, финансирование инфраструктурных объектов, заданный уровень рентабельности, достижение уровня эффективности производства, соблюдение экологических норм, поддержание среднего уровня зарплаты, стабильность занятости, повышение качества жизни. Не менее важным представляется постоянный мониторинг результативности их деятельности для принятия оперативных мер. Системообразующие организации, если отталкиваться от их названия, являются хозяйствующими субъектами, образующими определенную систему. В таком контексте их можно рассматривать как субъектов, определяющих производственно-экономическую, финансовую и социальную систему территориально-административного образования или отрасли.

Опираясь на анализ существующих классификаций «особых» организаций, следует признать отсутствие единого подхода в данном аспекте. В дополнение к существующим критериям классификации системообразующих предприятий (в зависимости от территории функционирования, размещения подразделений, организационной структуры, организационно-правовой формы, отраслевой принадлежности, размера, структуры капитала) в диссертации предлагаются такие критерии как: 1) в зависимости от финансового состояния – финансово-обеспеченные и финансово-проблемные системообразующие предприятия; 2) в зависимости от участия во внешнеторговых поставках – экспортноориентированные и внутреннеориентированные системообразующие предприятия; 3) в зависимости от степени проявления риска в них

(нуждающиеся в государственной поддержке и не нуждающиеся в государственной поддержке).

Несмотря на отсутствие единого подхода в части трактовки системообразующих организаций и их видов, все исследователи данной проблемы солидарны в том, что им должна оказываться поддержка государства. Однако включение организации в перечень системообразующих не означает, что ей обязательно потребуется государственная поддержка, а лишь то, что она может рассчитывать на особые условия ее предоставления.

2. Определены этапы государственной политики в части выделения «особых» организаций в советский и постсоветский периоды.

В дореволюционной России и советский период преобладающей являлась территориальная теория развития предприятий, с выделением градо- и поселкообразующих предприятий, являющихся основой моногородов, или других населенных пунктов. В их развитии можно выделить несколько этапов:

– 1920-1930-е годы – в дополнение к развитию сельского хозяйства и добывающей промышленности в период индустриализации строительство предприятий обрабатывающей промышленности, ГЭС;

– 1940-е годы – создание «дублирующего» промышленного пояса градообразующих предприятий оборонно-промышленного комплекса Урала, Сибири, Приморья, Хабаровского края;

– 1950-1980-е годы – строительство крупных предприятий тяжелой и оборонной промышленности, машиностроения, пищевой промышленности, создание наукоградов, в т.ч. в европейской части страны;

– 1990-2000-е годы – изменение формы собственности градообразующих предприятий, отрыв их интересов от интересов населенных пунктов и, как следствие, прекращение выполнения ими социальных функций.

В качестве основной особенности моногородов можно выделить их зависимость от состояния и развития основного предприятия (или группы технологически связанных предприятий), которое является градообразующим и обуславливает социально-экономическое развитие данного населенного пункта. Как следствие, возникла необходимость установления количественных критериев признания предприятия градообразующим.

В 2000-е годы развивались крупнейшие субъекты моногородов, прежде всего, предприятия естественных монополий, крупные организации, контролируемые государством. Однако в кризисные периоды, когда сокращается спрос, а за ним и производство товаров и услуг, количество рабочих мест, уровень жизни населения, градообразующие организации первыми ощущают эти проблемы. Именно это произошло после кризиса 2009 года, когда к общим проблемам городов с градообразующими предприятиями в части ограниченности сферы приложения труда добавилась проблема существенного сокращения рабочих мест как на градообразующих предприятиях, так и в других организациях. В такой ситуации во многих регионах России были пересмотрены критерии отнесения к градообразующим предприятиям.

Что касается системообразующих организаций, то в течение 2008-2021 годов подход отнесения к ним корректировался:

- 1) в 2008-2009 гг. – установление единых критериев идентификации без учета отраслевой специфики, отсутствие специальных мер поддержки и обозначенных условий их получения;
- 2) 2015-2016 гг. – установление количественных и качественных критериев для отдельных отраслей и сфер;
- 3) 2020-2021 гг. – обозначение условий получения и распространение льгот на дочерние компании системообразующих организаций, возможность получения поддержки на федеральном и одновременно региональном уровнях.

3. Выявлены тенденции развития российской автомобильной промышленности и системообразующих предприятий отрасли, раскрыты важнейшие факторы, влияющие на их развитие.

Автомобильная промышленность в структуре экономики любого государства занимает особое место, поскольку она: характеризует уровень экономического развития страны и ее промышленности, прежде всего, машиностроения, снабжающего производственным оборудованием другие сектора экономики; обеспечивает национальную безопасность; создает мультипликативный эффект, обеспечивающий ускоренное развитие смежных отраслей; обладает высокой добавленной стоимостью в объеме производимой продукции; стимулирует развитие рынков потребительских товаров; отражает уровень развития науки и технологий, их внедрения в производственный процесс и в то же время содействует развитию инноваций; способствует притоку прямых иностранных инвестиций; характеризует уровень благосостояния и качество жизни населения; влияет на экологическую безопасность. Именно поэтому данную отрасль называют «барометром» и «локомотивом» экономики. Однако роль автомобильной промышленности в экономике России незначительна: в 2020 году ее доля в ВВП составила 0,4%; экспорте товаров – 0,3% (986,9 млн долл.); численности занятых – 0,4%.

Российская автомобильная промышленность развивается под воздействием факторов, характерных для мировой автомобильной отрасли:

- изменение тренда мирового рынка легковых автомобилей (спад с 2018 года);
- изменение географической структуры производства и перемещение спроса в развивающиеся страны (лидером по производству с 2010 года стал Китай);
- активизация сделок по слияниям и поглощениям крупнейших автомобилепроизводителей;
- активное развитие аутсорсинга производства автокомпонентов;
- ужесточение экологических требований к производимой продукции;
- переход на альтернативные виды топлива (производство транспортных средств полностью электрических или гибридных, работающих на биотопливе);

– роботизация и цифровизация отрасли (внедрение совместных роботов, технологий искусственного интеллекта и блокчейна, облачных сервисов) и др.

Вместе с тем, в России, несмотря на внедрение «промышленной сборки» автомобилей, увеличение объема строительства автомобильных дорог с твердым покрытием, девальвацию национальной валюты, развитие каршеринга и др., имеет место негативное воздействие таких факторов как:

1) высокая волатильность спроса и, как следствие производства автомобилей (рис. 1);

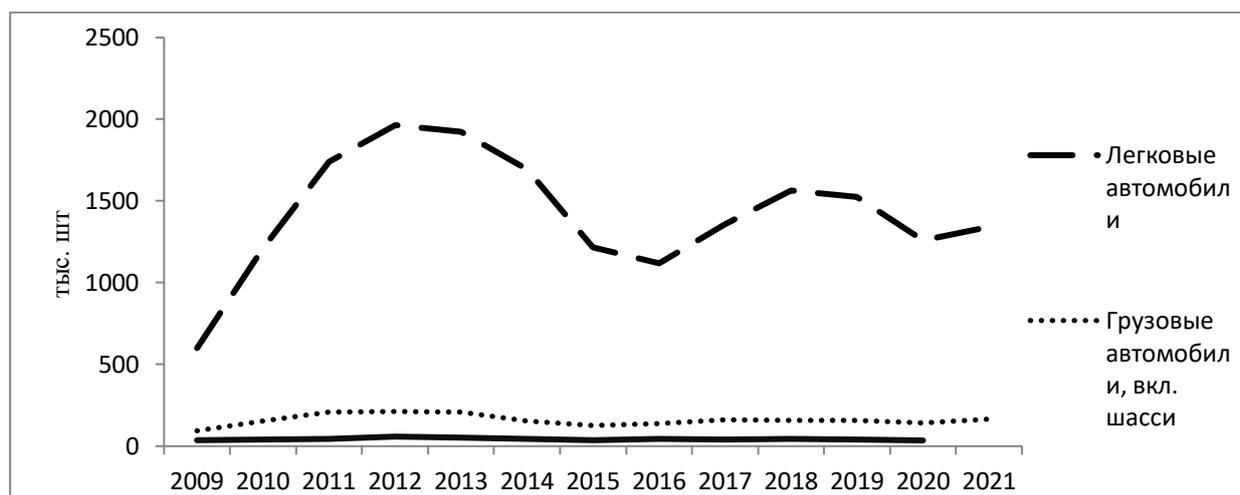


Рис. 1. Динамика производства автотранспортных средств в РФ в 2009-2021 годы (тыс. шт.).

Источник: Составлено по данным <https://www.interfax.ru/business/815023>; <https://rosstat.gov.ru/folder/23455>.

2) низкий уровень интернационализации отрасли – более 60% экспорта приходится на страны постсоветского пространства, а объем экспорта легковых автомобилей сократился в 2020 году на 40,4%, грузовых – на 16,4%;

3) ограниченность инвестиций – индекс физического объема инвестиций в основной капитал в деятельность по производству автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов составил в 2009 году 77,4, а в 2020 году – 77,8;

4) ограниченность финансовых, прежде всего, кредитных ресурсов;

5) сильная зависимость от импорта в производстве легковых автомобилей, превышающий 60%, грузовых – 25%, тогда как в 2008 году эти показатели составляли 40 и 10% соответственно. Еще более существенно возросла за период зависимость по автокомпонентам – с 2 до 26%.

Для оценки воздействующих факторов на объем продаж новых легковых автомобилей (Y) было построено линейное уравнение регрессии, в котором в качестве факторов были выбраны валютный курс (X_1), среднедушевые доходы населения (X_2), объем господдержки (X_3) и темп прироста ВВП (X_4):

$$Y = 2538,42 - 10,27X_1 + 0,01X_2 - 9,77 X_3 + 30,35X_4. \quad (1)$$

В результате оценки выявлено, что выбранные факторы на 92,4% объясняют изменение объема продаж. Наиболее значимыми положительно воздействующими факторами являются темп прироста ВВП и объем среднедушевых доходов населения. Однако валютный курс и объем

господдержки воздействуют в обратном направлении. Действительно, с одной стороны, при росте валютного курса граждане стараются приобрести автомобили по «старым» ценам, а, с другой, предпочитают приобретать более дешевые поддержанные автомобили. Как следствие, спад продаж новых автомобилей на фоне роста валютного курса может продолжаться в течение нескольких лет – до сих пор не удается достичь объема продаж 2014 года, по сравнению с которым валютный курс вырос с 32, 66 руб./долл. до 73,61 руб./долл. в 2020 году (рост в 2,25 раза).

Что касается отрицательного воздействия объема господдержки, то «сработало» несколько причин: 1) благодаря господдержке удавалось лишь сдерживать спад рынка; 2) действовали ограничения по участию в программах льготного автокредитования; 3) с 2016 года индекс потребительских цен на автомобили был выше уровня инфляции; 4) объявляемого объема господдержки зачастую хватало лишь на несколько месяцев в течение года.

Аналогичный вывод об отрицательном воздействии валютного курса и объема господдержки можно сделать и при замене в модели фактора темп прироста ВВП на темп прироста промышленного производства (X_4):

$$Y = 2692,24 - 13,71X_1 + 0,01X_2 - 9,49X_3 + 6,47X_4. \quad (2)$$

Иное влияние факторов характерно для АО «АВТОВАЗ», получающего наибольшую долю господдержки (коэффициент детерминации 0,87), у которого наиболее значимыми факторами стали рост ВВП и объем господдержки:

$$Y = 1284,63 - 2,94X_1 - 0,01X_2 + 1,57X_3 + 1,42X_4. \quad (3)$$

На основе исследования параметров деятельности анализируемых системообразующих предприятий отрасли за 2009-2020 годы можно сделать вывод об их крайней нестабильности. Причем многие показатели оценки состояния существенно ухудшались в периоды нестабильности экономики и не соответствовали рекомендуемым значениям, а рост выручки и прибыли обеспечивался за счет повышения цен (табл. 1).

Таблица 1

Динамика параметров деятельности некоторых системообразующих организаций автомобильной промышленности России в 2011-2020 гг.

Показатели / Годы	«АВТОВАЗ»		«ГАЗ»		«КАМАЗ»	
	2011	2020	2011	2020	2011	2020
<i>I</i>	2	3	4	5	6	7
Выручка, млрд руб.	174,8	256,9	22,9	25,9	110,0	213,3
Чистая прибыль, млрд руб.	3,1	0,7	1,9	0,2	4,0	9,3
Продажи автомобилей, тыс ед.	613,1	343,5	90,0	51,2	39,1	32,7
Доля на российском рынке автомобилей, %	23,2	21,5	н.д.	3,2	33,0	48,0
Доля экспорта в продажах, %	9,1	11,9	н.д.	н.д.	12,0	9,0
Численность работников, тыс чел.	74,4	34,2	н.д.	н.д.	63,0	32,4

Продолжение таблицы 1

<i>I</i>	2	3	4	5	6	7
Чистый долг, млрд руб.	62,3	79,5	17,1	30,0	10,3	77,8
Чистый долг / Капитал, %	1,9	58,2	1,0	1,4	32,4	154,8
Чистый долг/ЕБИТДА	9,0	н.д.	8,2	н.д.	1,6	4,9
Соотношение заемного и собственного капитала	3,1	150,3	1,0	1,4	1,0	3,5
Коэффициент текущей ликвидности	1,5	1,2	0,8	1,4	1,5	1,1
Рентабельность продаж по чистой прибыли, %	1,8	0,4	0,1	0	1,9	1,5

Источник: Рассчитано автором по данным годовой отчетности анализируемых компаний.

4. Определены основные тенденции развития инструментов государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности, а также проблемы использования этих мер поддержки.

Меры государственной поддержки системообразующих предприятий, применяемые в настоящее время, включают в себя: традиционные меры поддержки автомобильной промышленности; новые меры поддержки в период кризиса, в т.ч. предназначенные только для системообразующих организаций; меры поддержки организаций пострадавших отраслей в период COVID-19.

В период глобального кризиса 2008-2009 годов правительство приняло решение о формировании Перечня системообразующих предприятий 2008 года, в который первоначально было включено 295 предприятий, а впоследствии список был расширен до 343, в т.ч. 5 предприятий автомобильной промышленности, на поддержку которых в 2009 году было направлено 300 млрд руб., в 2010 году – 40 млрд руб. В 2008-2009 годы были увеличены объемы госзакупок автомобилей для министерств, ведомств и организаций социальной сферы (12,54 млрд руб.), за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ на сумму 20 млрд руб. были произведены закупки автомобилей для муниципального общественного транспорта, осуществлялась компенсация процентных ставок по кредитам на приобретение транспортных средств населением. В качестве инструментов господдержки в 2009 году использовались кредитование и безвозмездное финансирование, субсидирование процентных ставок по кредитам в размере от 80 до 100% ставки рефинансирования, реструктуризация налоговой задолженности, государственный заказ, таможенные меры и др. Однако часть этих мер (например, субсидирование процентных ставок, реструктуризация налоговой задолженности) действовали не только в отношении системообразующих организаций. Внедрение этих мер способствовало повышению доверия к российским политическим и экономическим институтам. Но в то же время обозначило проблему неэффективности менеджмента на многих предприятиях, в т.ч. автомобильной промышленности.

С апреля 2009 года в рамках Программы льготного автокредитования государство компенсировало банкам-кредиторам 2/3 ставки рефинансирования. Благодаря реализации данной программы в 2009 году было реализовано 386,6 тыс российских легковых автомобилей (28% совокупных продаж), в 2020 году – 896,4 тыс автомобилей (45,0%). Условия льготного автокредитования неоднократно корректировались – была увеличена предельная величина стоимости автомобиля, расширен перечень разрешенных для приобретения моделей, отменен предельный срок кредитования и др. В 2010 году в России самой результативной мерой стало введение программы утилизации автомобилей, согласно которой покупатели новых российских автомобилей получали субсидию в размере 600 тыс руб. (20 тыс долл.). Именно с 2009 года осуществляется активное субсидирование автопрома, поскольку как отмечал В. Путин – поддержка автопрома – это вынужденная мера, поскольку «у нас в автопроме занято 600 тыс человек, и еще 2-3 млн смежников. Вместе с членами семей - 6 млн человек по стране»². И хотя правительство периодически заявляет об оправданности таких «вынужденных» мер поддержки, периодически сообщает о намерении сократить ее объемы.

Традиционными мерами поддержки российских автомобильных предприятий являются субсидии, из федерального бюджета:

- субсидии автомобилепроизводителям и их дочерним организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на реализацию инвестиционных и инновационных проектов;

- субсидии на перевозку автомобилей, произведенных в России;

- субсидии на возмещение затрат при осуществлении деятельности по обращению с отходами, образующимися в результате утраты колесными транспортными средствами (шасси) своих потребительских свойств;

- субсидии производителям колесных транспортных средств на компенсацию части затрат на использование энергоресурсов; на компенсацию части затрат, связанных с выпуском и поддержкой гарантийных обязательств по колесным транспортным средствам, соответствующим нормам Евро-4, Евро-5; а также на компенсацию части затрат на содержание рабочих мест.

С 2012 года с производителя или собственника специализированной техники стал взиматься сбор, за счет которого финансируется утилизация технического средства после выработки его ресурса или на субсидирование производства автокомпонентов, соответствующим требованиям экологической безопасности (впоследствии он был распространен и на полуприцепы).

В феврале 2015 года был сформирован новый Перечень системообразующих организаций (197 организаций, в т.ч. 4 предприятия автомобильной промышленности). Меры поддержки в 2015-2016 годы оказывались преимущественно в форме предоставления госгарантий и облигационных займов (сумма поддержки 230 млрд руб.). Для стимулирования спроса были разработаны программы автокредитования и автолизинга, предусматривающие субсидирование за счет бюджета российским лизинговым

² Российская газета, 06.12.2010 г.

компаниям потерь, возникающих у них при предоставлении скидки по уплате лизингового платежа по договорам лизинга колесных транспортных средств, ранее не предоставляемых по лизингу (срок действия договора не менее 12 месяцев, величина авансового платежа – от 10 до 50%).

С начала 2015 года реализуется адресная программа «Семейный автомобиль», в рамках которой семья при наличии не менее двух детей может приобрести в кредит автомобиль со скидкой от 10 до 25%, а «выпадающие» при этом доходы банков компенсируются из федерального бюджета. С 2016 году предоставлялись две новые субсидии – субсидии на компенсацию части затрат, связанных с созданием и организацией транспортных средств с дистанционным и автономным управлением и субсидии российским производителям грузовых колесных транспортных средств на возмещение части затрат на выплату купонного дохода по размещенным облигациям и уплату процентов по кредитам, привлеченным на цели развития заготовительных производств, обновление модельного ряда, модернизации производственных мощностей. Продолжение активной господдержки отрасли в 2016 году содействовало тому, что производство автомобилей сократилось лишь на 5,5%, а в 2017 году отрасль продемонстрировала рост производства на 19,5%, продаж – на 6,1%.

В 2018 году введена субсидия российским автомобилепроизводителям на компенсацию части затрат в связи с производством колесных транспортных средств, а также узлов и агрегатов к ним. Кроме того, в июле 2018 года было объявлено о заключении специальных инвестиционных контрактов на сумму более 100 млрд руб. между Министерством промышленности и торговли РФ с отдельными автопроизводителями, в соответствии с которыми автопроизводители получили налоговые льготы, преференции в части получения промышленных субсидий и госзакупок и др. в обмен на условия углубления локализации производства традиционных моделей и расширения модельного ряда производимых на территории РФ автомобилей. В Перечень системообразующих организаций 2020 года, состоящий из 1392 организаций, были включены 17 организаций автомобильной промышленности, в т.ч. автомобильный и автотехнический научный центр, 2 предприятия по производству автозапчастей и 5 дилерских центров. Однако, если отбор производителей автомобилей вполне понятен, – включены крупнейшие из них, то принцип отбора дилерских центров не ясен, поскольку более крупные по объему выручки и реализующие более широкий набор автомобильных марок центры (например, Мейджор», «Лада2Сервис») в него не попали.

Что касается мер поддержки в период пандемии, то системообразующие предприятия автомобильной промышленности, как и все организации пострадавших отраслей, получили право не останавливать производство. В 2020 году было изменено предоставление госгарантий по обязательствам системообразующих организаций – обязательства государства по исполнению гарантии возникало только после того, как банк полностью реализовывал иное обеспечение по кредиту; гарантийное покрытие охватывало до 90% кредитных обязательств, а рефинансирование внешних обязательств производилось только в случае, если сумма обязательств превышала 100 млн долл.; софинансировалось

организацией-заемщиком не менее 25% размера рефинансируемых обязательств. Но при этом действовала довольно сложная процедура кредитования – требовалось предоставить около 40 документов.

В 2020 году условия программы льготного автокредитования приобретения «Первый автомобиль» и «Семейный автомобиль» существенно изменились: расширен перечень и увеличена стоимость приобретаемого автомобиля до 1,5 млн руб., отменено требование по первоначальному взносу, программа распространена на электромобили, разрешено участвовать в программе «Семейный автомобиль» семьям с одним ребенком, введена дифференцированная скидка первоначального взноса для некоторых регионов, льгота распространена на семьи с детьми, находящимися под опекой, отменены требования к первоначальному взносу, сроку и процентной ставке; расширены требования к автомобилю – российское производство или сборка, новый автомобиль, полная масса не более 3,5 тонн, нахождение автомобиля в залоге у банка; исключение из налоговой базы по НДФЛ суммы скидки по льготному автокредиту; внедрена балльная оценка технологических операций – 1500 в 2021 году, 2000 – в 2022 году; предусмотрена возможность досрочного погашения кредита при согласии банка-кредитора. Работники государственных медицинских организаций, в т.ч. имеющие детей, при покупке нового автомобиля (2020 или 2021 года выпуска) с 2021 года могут воспользоваться госпрограммой «Медицинский работник». Размер субсидии, поступающей банку, колеблется от 10% до 25% для жителей Дальнего Востока, а стоимость автомобиля не может превышать 1,5 млн руб. Граждане, владевшие автомобилем не менее 1 года и продавшие свое автотранспортное средство, с года изготовления которого прошло более 6 лет и которое сдается дилеру в счет уплаты части первоначального взноса на электромобили (Автомобиль в «Trade In»), могут получить скидку при покупке нового автомобиля. Однако, несмотря на продление программы кредитования на период до 2023 года уже в феврале 2021 года их реализация была приостановлена из-за использования всего объема выделенных на них средств. Несмотря на расширение условий автокредитования они не всегда были привлекательны для покупателей, поскольку предусмотрено обязательное оформление кредита, процентная ставка по которому выше среднерыночной; не все банки являются участниками программы господдержки; предусмотрено обязательное оформление страхового полиса Каско и установление навигационной системы ГЛОНАСС.

В дополнение к данным мерам поддержки в 2020 году для 17 системообразующих автомобильных организаций и их дочерних предприятий был доступен льготный кредит на пополнение оборотных средств (до 3 млрд руб.), по которому банкам субсидировалась процентная ставка в пределах ключевой ставки Банка России, а 50% кредита обеспечивалось гарантиями Министерства финансов РФ. С 2020 года введены две новые субсидии в части компенсации до 50% затрат на закупку и внедрение российской электроники, а также до 90% затрат на НИОКР при создании модулей и электронной компонентной базы. С 2021 года реализуется программа операционного лизинга «Доступная аренда», по которой автомобиль предоставляется во временное

пользование с включенными услугами страхования, шинного сервиса, техобслуживания, оплаты парковочных разрешений и др.

Результативность мер господдержки можно оценить с помощью показателя прироста доли рынка российского производства (ΔD), являющегося своеобразным индикатором импортозамещения и рассчитываемого по формуле:

$$\Delta D = \left(1 - \frac{IM_t}{S_t}\right) - \left(1 - \frac{IM_0}{S_0}\right), \quad (4)$$

где IM_t – импорт продукции в период t ; IM_0 – импорт продукции в базисном периоде; S_t – спрос внутреннего рынка на продукцию в период t ; S_0 – спрос внутреннего рынка на продукцию в базисном периоде.

Для оценки был выбран период 2008-2020 годов, причем сравнивались данные с учетом продаж в рамках льготного автокредитования и продаж без включения льготных автокредитов. Анализ изменения показателя прироста доли рынка российского производства позволил подтвердить значимость государственной поддержки в форме льготного автокредитования (рис. 2).

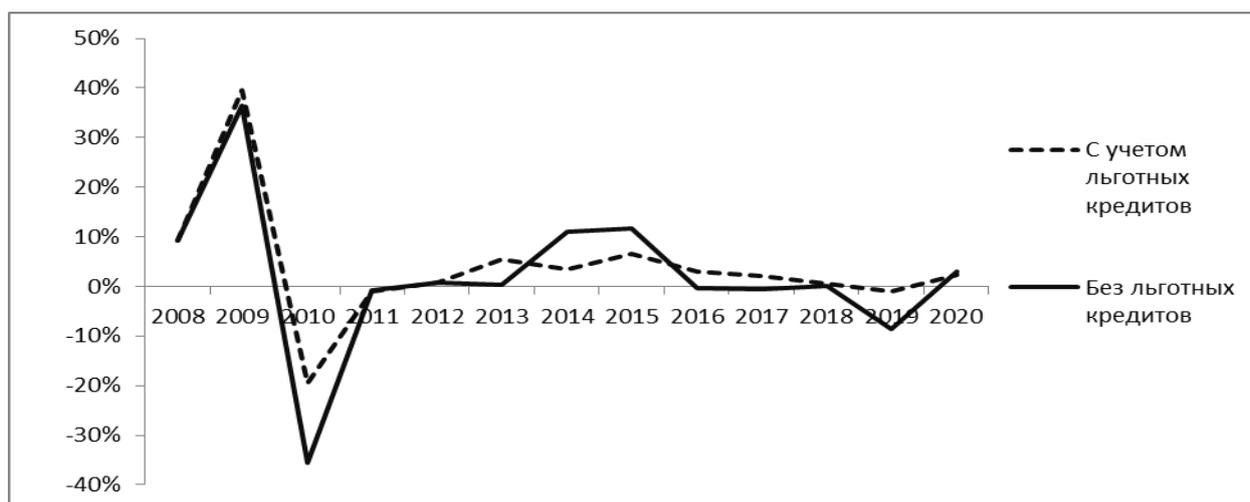


Рис. 2. Динамика показателя прироста доли рынка российского производства легковых автомобилей в 2008-2020 гг.

Источник: Рассчитано автором по <https://www.autostat.ru/infographics/49059/>; <https://www.rbc.ru/finances/28/01/2020/5e2edc469a79473e38baac28>.

Таким образом, следует признать, что благодаря программе льготного автокредитования удавалось активизировать продажи новых легковых автомобилей, произведенных на территории России.

Масштабная поддержка предприятий автомобильной промышленности, прежде всего, системообразующих, позволила избежать существенного спада в отрасли: по итогам 2020 года снижение продаж легковых автомобилей в России оказалось менее существенным по сравнению с другими странами (рис. 3).

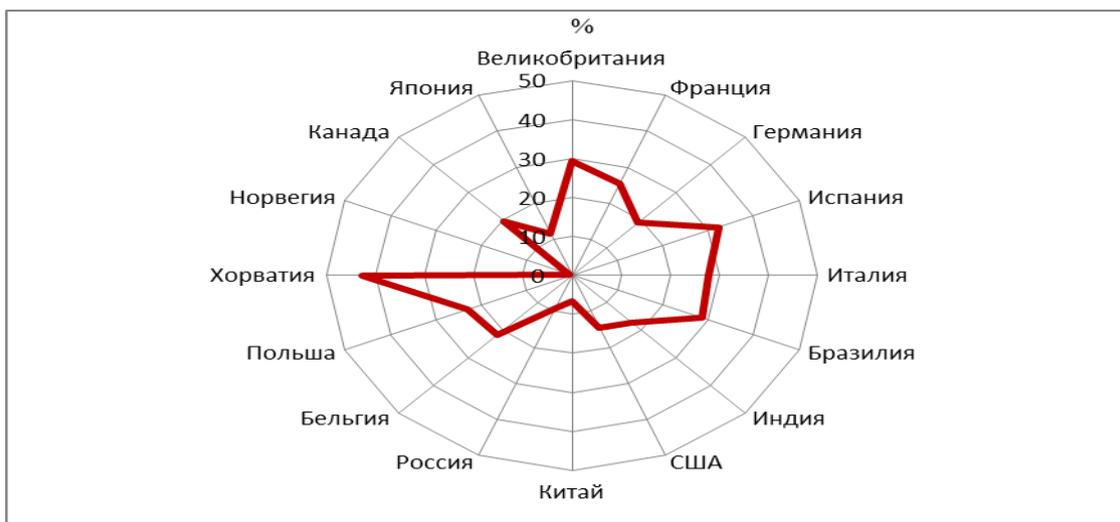


Рис. 3. Темпы снижения продаж легковых автомобилей в странах в 2020 г.
 Источник: Составлено по <https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/11/02/845549-meri-gospodderzhki>.

Однако использование системообразующими организациями, которых обязали каждые три дня представлять показатели для стресс-тестирования и ежемесячно отчитываться по установленным показателям, многих мер было ограничено в силу ряда причин: не были прописаны «цена» или «отложенные обязательства» получения поддержки системообразующими организациями, действовала сложная процедура принятия решения о предоставлении дополнительных субсидий на возмещение затрат в связи с производством и реализацией товаров (работ, услуг) и рассрочки по налоговым (авансовым) платежам, часто менялись условия получения преференций.

Результативность мер господдержки могла быть более значимой, если бы дилерские центры при реализации автомобилей не выдвигали жестких требований по страхованию и дополнительной комплектации автомобилей и если бы индекс потребительских цен на автомобили не стал бы превышать уровень инфляции, как это имеет место с 2016 года.

Ситуация в российской автомобильной промышленности, как и в большинстве других отраслей экономики, существенно ухудшилась в феврале-марте 2022 года, когда из-за введения новых внешних ограничений из 14 крупнейших предприятий по производству автомобилей функционировали лишь 4. На состоянии отрасли в 2022 году окажут воздействие такие факторы как резкий рост инфляции, девальвация национальной валюты и введение новых валютных ограничений, прогнозируемое сокращение доходов граждан в связи с закрытием многих производств и др. В таких условиях производители объявили о повышении цен. Так, с 24 февраля по 4 марта 2022 года цены на автомобили увеличились на 15%, а средняя цена нового автомобиля достигла 1,5 млн руб. Это еще раз подтверждает нестабильность результатов деятельности автомобильных предприятий, спроса на продукцию отрасли и существенную зависимость системообразующих предприятий автомобильной промышленности от государственной поддержки.

5. На основе изучения мирового опыта разработаны рекомендации по совершенствованию мер государственной поддержки российских системообразующих автомобильных предприятий.

После глобального экономического кризиса 2007-2008 года правительства многих государств были вынуждены принимать экстренные меры по спасению не только малых, но и средних и крупных предприятий. Прежде всего, это относилось к автомобилестроению (Германия, Канада, Китай, США, Франция, Швеция), причем из-за нестабильности продаж автомобилей, характерной для многих государств, данные меры поддержки приходилось впоследствии неоднократно продлевать. Однако в развитых странах не вводилось понятие системообразующих предприятий, т.к. таковыми признавались определенные отрасли.

Так, для Германии автомобильная промышленность является одной из системообразующих отраслей экономики (второй после сферы услуг), вклад которой составляет около 5% ВВП и в которой занято около 833 тыс человек (1,84% занятых в стране). Кроме того, отрасль обеспечивает работой 643 тыс человек на вторичном рынке и 654 тыс человек в секторе услуг и других отраслях³. В стране была внедрена программа по стимулированию покупок новых легковых автомобилей (всем владельцам транспортных средств, с года выпуска которых прошло более девяти лет, выплачивалось по 2,5 тыс евро при приобретении нового автомобиля), а также механизм субсидирования до 60-75% заработной платы автомобилепроизводителей и их поставщиков. В 2009 году правительство Германии представило план поддержки автомобильной промышленности: прямое финансирование предприятий, стимулирование потребительского спроса (выделено 1,5 млрд евро). После достаточно быстрого восстановления отрасли с конца 2009 года сократилась программа государственного стимулирования, а в 2009-2018 годы отрасль стабильно развивалась. В 2019-2021 годы для поддержки отрасли в качестве мер применялись (общий объем 5 млрд евро):

- предоставление субсидий до 60% среднемесячной заработной платы (при наличии детей до 67% среднемесячной заработной платы);
- снижение базовой ставки НДС с 19 до 16%;
- продление экологических компенсаций покупателям автомобилей с электрическими и гибридными двигателями (до конца 2025 года) и их увеличении в два раза (размер субсидий 1,25 млрд евро);
- предоставление налогового вычета по личному подоходному налогу при получении электромобиля от работодателя для совершения служебных поездок, если выбросы CO₂ не превышают 50 грамм пробега (до конца 2030 года) и др.

Автомобильная промышленность Франции правительством определена как стратегически значимая: в отрасли функционирует 4 тыс компаний (их совокупный оборот достигает 155 млрд евро, что составляет 18% от всего оборота обрабатывающей промышленности страны), создающих 400 тыс

³<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>.

рабочих мест (1,4% занятых). Экспорт автомобилей приносит ежегодно доходы в размере 51 млрд евро (5,4% совокупного экспорта). Активная поддержка предприятий отрасли началась с 2007 года, когда двум крупнейшим компаниям – Renault и Peugeot-Citroën – было предоставлено по 3 млрд евро, но в качестве условия предоставления был установлен запрет на сокращение персонала на территории Франции⁴. В 2012 году, правительством Франции была сформирована группа из 22 уполномоченных по сохранению промышленности, задачами которой было, в т.ч., проведение мониторинга крупнейших компаний, оказавшихся в сложной ситуации для оперативного решения проблемы.

В 2010-е годы французская автомобильная промышленность развивалась практически без поддержки государства: стимулировалось только производство экологичных моделей (в 2015 году государство предоставляло экологический бонус в размере до 6300 евро, но не более 27% от покупной стоимости электромобиля, в некоторых регионах были установлены дополнительные бонусы). В 2020 году государственную поддержку (объем 8 млрд евро) было решено осуществлять по трем направлениям: стимулирование производства и использования электрического транспорта, стимулирование инвестиций в разработку изобретений для производства автомобилей, финансовая поддержка компаний, попавших в затруднительное положение, включая предоставление отсрочки и рассрочки налоговых и арендных платежей, компенсация части зарплаты работников в период остановки и сокращения производства, софинансирование программ обучения и переобучения работников при условии сохранения занятости. Автопроизводителям в 2020 году были предоставлены госгарантии по кредитам (295 млн евро), а группе Renault выделен кредит на сумму 5 млрд евро под гарантии государства.

Причем в развитых странах господдержка предприятий автомобильной промышленности оказывалась при соблюдении ими требований по сохранению персонала, отказу от выплат вознаграждений топ-менеджменту и дивидендов акционерам и др. Что касается стран ЕАЭС, то в Белоруссии и Казахстане были разработаны Перечни системообразующих организаций (однако Казахстан в 2020 году отказался от него). В качестве мер поддержки используются налоговые льготы, субсидирование процентных ставок по кредитам, госзаказ, отсрочка (рассрочка) арендных платежей, программы льготного автокредитования и др.

В целях совершенствования мер господдержки предприятий автомобильной промышленности представляется целесообразной оценка их результативности. В диссертации эффект мер господдержки предлагается подразделить на две части – нестоимостной (мультипликативный эффект от диверсификации структуры экономики; развития связанных отраслей – и дилерских сетей; развития инноваций; повышения качества жизни граждан; повышения уровня занятости; сокращения экологических выбросов благодаря использованию более современных транспортных средств) и стоимостной.

Стоимостную составляющую эффекта господдержки на примере легкового автомобилестроения предлагаем рассчитывать с точки зрения выгод

⁴ <https://www.monde-diplomatique.fr/carnet/2009-02-12-Automobile>.

для разных субъектов (табл. 2): для государства – поступление налоговых платежей от автопроизводителей, банков, участвующих в программе льготного автокредитования и страховых организаций; для коммерческого банка – увеличение прибыли за счет расширения кредитных операций; для страховых организаций – увеличение прибыли за счет расширения страховых услуг; для автопроизводителей – получение прибыли, позволяющей обеспечивать развитие бизнеса; для собственников автопроизводителей – получение дохода в виде дивидендов.

Таблица 2

Параметры эффекта от льготного автокредитования в России в 2019 г.

Вид эффекта	Сумма, млрд руб.
Эффект для государства в виде налогов	84,07
Эффект для коммерческих банков	122,1
Эффект для страховых организаций	36,8
Эффект для автопроизводителей	11,91
Эффект для собственников	н.д.

Источник: Рассчитано автором.

При разработке мер господдержки необходимо придерживаться принципов дифференцированности, определенности, условности, гибкости. В частности, представляется целесообразным установление разных показателей мониторинга финансово-хозяйственной деятельности и оценки финансовой устойчивости (стресс-теста) для выделенных и включаемых в Перечень следующих групп системообразующих организаций:

- системообразующих организаций, имеющих стратегическое значение для экономики страны, конкретной отрасли или являющихся «центральным» звеном производственной цепочки, логистических связей и продажи;
- системообразующих (градообразующих) организаций в моногородах, поддержка которых решает социальные и политические задачи;
- системообразующих организаций – производителей социально-значимых товаров и услуг.

При этом проведение стресс-тестирования системообразующих организаций должно различаться. Так, для системообразующих организаций, получивших прямую финансовую поддержку государства, должен быть использован расширенный перечень показателей мониторинга финансово-экономического состояния (введение дополнительных показателей, контролируемых совокупный долг организации и долю внешнего долга в совокупном долге организации – чистый долг/ЕБИТДА при приемлемом уровне до 3х или коэффициент финансового рычага при приемлемом уровне до 2х).

В то же время предоставление безвозмездных финансовых ресурсов должно быть «условным», т.е. правительство должно заранее определять не только критерии, которым должна соответствовать организация для признания ее системообразующей, но и требования (обязательства), которые должны соблюдаться этой организацией. Необходимо четко определить обязательство о невыплате премий и иных аналогичных вознаграждений членам Совета

директоров и коллегиального исполнительного органа всеми системообразующими организациями с государственным участием, получившими государственную поддержку, независимо от доли государства в структуре их капитала. А то АО «АВТОВАЗ», получив господдержку в 2020 году, не только на 7% увеличил заработную плату членам правления, но и выплатил премии размере 38,0 млн руб. (годовая совокупная выплата на 1 члена правления составила в среднем 33,0 млн руб.). Аналогичная ситуация сложилась и в ПАО «КАМАЗ», в которой условие по сокращению заработной платы руководству формально было выполнено: фонд заработной платы членам правления сократился на 4,7%, но сумма выплаченных им премий возросла на 5,6%, что с учетом сокращения численного состава правления привело к росту совокупных выплат на одного члена на 13,3% (годовая выплата на 1 члена правления составила в среднем 22,2 млн руб.).

При оказании прямой финансовой поддержки считаем полезным использовать опыт развитых стран, в которых государство в обмен на прямое финансирование получает часть акций компании (сделка оформляется с правом обратного выкупа акций). После улучшения финансовой ситуации системообразующая организация выкупает свои акции у государства.

Представляется целесообразным ведение Федеральной службой государственной статистики на постоянной основе отдельной статистики по системообразующим организациям, а не только осуществляемый министерствами и ведомствами мониторинг в период экономической нестабильности в разрезе показателей производственной деятельности, социальных и финансовых показателей. В числе показателей производственного блока предлагаем выделить: объем и темп роста объема производства; объем и доля системообразующего предприятия в объеме отгруженной продукции предприятий региона (населенного пункта); объем экспорта и доля системообразующего предприятия в экспорте предприятий региона (населенного пункта); доля системообразующего предприятия в стоимости основных фондов предприятий региона (населенного пункта).

Социальный блок может быть представлен следующими показателями: доля работников системообразующего предприятия в численности занятых региона (населенного пункта); соотношение средней заработной платы работников системообразующего предприятий и средней заработной платы работников в регионе (населенном пункте); соотношение доли молодежи в численности работников системообразующего предприятий и доли занятой молодежи в общей численности работников региона (населенного пункта).

В блоке финансовых показателей выделить объем и темп роста выручки от реализации товаров и услуг; соотношение заемного и собственного капитала; величина прибыли и доля системообразующего предприятия в прибыли предприятий региона; доля системообразующего предприятия в налоговых платежах предприятий региона (населенного пункта); доля системообразующего предприятия в инвестициях предприятий региона.

Представляется важной корректировка алгоритма работы профильных министерств и ведомств с системообразующими организациями, которая в настоящее время сконцентрирована на проведении мониторинга финансово-экономического состояния системообразующей организации, выявлении уровня риска ухудшения ситуации и включает три аспекта:

- 1) сбор информации о финансово-экономическом состоянии;
- 2) анализ информации о финансово-экономическом состоянии и выявление рисков, способных оказать негативное влияние на их деятельность;
- 3) подготовка предложений по устранению выявленных рисков и (или) минимизации их негативного влияния на финансово-экономические показатели деятельности системообразующих организаций.

Считаем, что данный алгоритм необходимо дополнить пунктами:

4) оценка результативности мер господдержки и выполнения обязательств системообразующей организацией, на основе таких показателей как рост доходов, рентабельности, численность работников, уровень дебиторской и кредиторской задолженности, а при получении прямого финансирования – и размер выплат членам органов управления и выплат собственникам;

5) опубликование на сайте системообразующей организации информации о результатах использования финансовых средств, полученных из бюджета, и выполнении ею обязательств, принятых при получении господдержки.

Одним из важнейших условий повышения результативности господдержки автомобильной отрасли следует признать необходимость корректировки направлений и более оперативное реагирование на ситуацию в отрасли.

Страны–лидеры по производству автомобилей в последние годы уделяют огромное внимание экологии, и, как следствие, развитию производства электромобилей. Россия также начала развивать это новое направление автомобилестроения. Начиная с 2019 года стали внедряться новые льготы для потребителей электромобилей – отмена налога на данный вид транспорта в некоторых субъектах РФ, в 2021 году – отмена пошлин на ввоз. С 2022 года по 2030 год государство планирует направить 418 млрд руб. на реализацию программы по улучшению инфраструктуры для электромобилей, увеличив количество станций зарядки. У России есть несколько направлений в рамках развития производства и использования электромобилей: это льготы для потребителей в целях повышения спроса, поддержка производителей, в т.ч. производителей автокомпонентов. Однако решение многих проблем системообразующих организаций автомобильной промышленности невозможно без решения других экономических проблем, в том числе, в финансово-банковской сфере.

В заключении диссертации сформулированы основные выводы и предложения автора по совершенствованию применения мер господдержки системообразующих предприятий автомобильной отрасли в России.

ПЕРЕЧЕНЬ ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Публикации в изданиях, индексируемых наукометрическими базами данных Scopus/Web of Science, Springer:

1. Golodova Z., Anisenko N., Smirnov P. The Role of Small And Large Businesses in the Socio-Economic Development of the Region: New Imperatives and Trends // Solovev D.B., Savaley V.V., Bekker A.T., Petukhov V.I. (eds), Proceeding of the International Science and Technology Conference «FarEastCon 2021». Smart Innovation, System and Technologies, vol 275. Springer, Singapore. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-16-8829-4_67 (0,62/0,2 п.л.).

Статьи в ведущих рецензируемых журналах, рекомендуемых Перечнем ВАК / Перечнем РУДН:

2. Анисенко Н.А., Анализ страновых особенностей системообразующих предприятий СНГ // Экономика и предпринимательство. – 2019. – № 9 (110). – С. 116-124 (1,0 п.л.).

3. Анисенко Н.А. Классификация и критерии отбора системообразующих предприятий Российской Федерации // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. – 2017. – Т. 25. – № 4. – С.534-542 (0,59 п.л.).

Публикации в других изданиях:

4. Голодова Ж.Г., Анисенко Н.А., Корпоративные внешние долги: подходы к оценке «критичности» и управлению // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. – 2016. – № 3. – С. 95-104 (0,5/0,25 п.л.).

5. Анисенко Государственное регулирование системообразующих предприятий: предпосылки и направления / В сборнике «Цифровые финансы=2020 «Digital Finance»-2020 (DF2020)». М., 2020. – С. 182-196 (0,59 п.л.).

Анисенко Никита Андреевич (Россия)

«Системообразующие предприятия автомобильной промышленности России: тенденции развития и инструменты государственной поддержки»

Диссертация посвящена исследованию системообразующих предприятий автомобильной промышленности России, в частности анализу тенденций их развития и мер государственной поддержки. В работе обоснована целесообразность выделения и дано определение системообразующих организаций, расширена классификация системообразующих организаций. Выявлены тенденции развития российской автомобильной промышленности и ее системообразующих предприятий, выявлены и оценено воздействие важнейших факторов на продажи легковых автомобилей. Определены основные меры государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности и проблемы их использования, а также разработана и апробирована методика оценки результативности мер государственной поддержки системообразующих предприятий автомобильной промышленности. На основе изучения мирового опыта государственной поддержки предприятий автомобильной промышленности разработаны рекомендации по совершенствованию мер государственной поддержки российских системообразующих автомобильных предприятий.

Anisenko Nikita Andreevich (Russia)

«Russian automotive industry support enterprises: Development trends and state support instruments»

This dissertation investigates support enterprises in the Russian automotive industry. This thesis reviews state support measures and development trends. The study discusses theoretical development in evaluating the feasibility of supporting large enterprises and system-forming organizations. Subsequently, this dissertation investigates state support measures and defines and discusses the classification of support organizations. This study identifies development trends within the Russian automotive industry and its supporting enterprises. Furthermore, this research outlines and evaluates the effects of crucial parameters of activity in the automotive industry. This investigation reviews the primary state support measures for automotive industry support enterprises alongside their respective limitations. Then, this study develops a methodology for evaluating the effectiveness of state support measures for such enterprises. Finally, the dissertation proposes recommendations to help improve state support measures for Russian automotive support enterprises, incorporating insights from a global study of state support for the automotive industry.