

РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ

На правах рукописи



ЧЕРНИКОВ АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ: ОПЫТ СТРАН МИРА И ВОЗМОЖНОСТИ ЕГО
ПРИМЕНЕНИЯ В РОССИИ**

АВТОРЕФЕРАТ

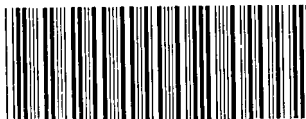
на соискание ученой степени кандидата
экономических наук

Специальность

08.00.14 – Мировая экономика

31 АВГ 2016

Научный руководитель – д.э.н., профессор
Е.В.Пономаренко



006652322

Москва – 2016

Работа выполнена на кафедре Политической экономики Федерального государственного автономного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов», г. Москва.

- Научный руководитель:** доктор экономических наук, профессор
Пономаренко Елена Васильевна,
заведующая кафедрой Политической экономики
экономического факультета РУДН
- Официальные оппоненты:** доктор экономических наук, профессор,
Стрыгин Андрей Вадимович
профессор кафедры «Экономики
автомобильного транспорта» МАДИ
кандидат экономических наук,
Загребельная Наталья Станиславовна
Заместитель декана факультета международного
бизнеса и делового администрирования, доцент
кафедры менеджмента, маркетинга и
внешнеэкономической деятельности МГИМО
МИД РФ
- Ведущая организация:** Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего
образования «Санкт-Петербургский
государственный университет»


Защита состоится «29» сентября 2016 г. в 16.00 часов на заседании Диссертационного совета Д 212.203.15 при Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Российский университет дружбы народов» (РУДН) по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, зал № 1. С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке РУДН по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Электронная версия диссертации, автореферат и объявление о защите диссертации размещены на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки РФ (www.vak.ed.gov.ru).

Автореферат разослан «17» августа 2016 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

д.э.н., доцент


Андропова И.В.

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Автомобильная промышленность играет существенную роль в развитии экономик ведущих стран мира, а также мировой экономики, и сочетает в себе огромные товарные ресурсы, продукцию и материалы многих сопутствующих отраслей промышленности. Доля автомобильной промышленности в мировом ВВП составляет около 3%¹.

Мировой автомобильный рынок это динамично меняющаяся рыночная структура, чувствительная к изменениям внешней среды. За последнее десятилетие мировое автомобилестроение претерпело существенные изменения, связанные с интенсификацией процессов глобализации, транснационализацией автопроизводителей и эволюцией системы государственного регулирования отрасли. Мировой экономический кризис 2008-2009 гг. существенно повлиял на структуру автомобильного рынка, который столкнулся с рядом существенных негативных явлений, таких как мировое перепроизводство автомобилей, замедление темпов роста на развивающихся рынках, ростом цен на топливо, снижением покупательной способности из-за снижения доступности кредитных ресурсов. Многие мировые автоконцерны снижают объемы производства, обращаются за государственной поддержкой, сокращают персонал, продают неликвидные активы и реструктуризируют бизнес.

Все эти негативные процессы на национальном уровне являются объектом государственного регулирования отрасли. Правительство может играть важную роль не только в защите отрасли на мировом и внутреннем рынке, но и оказывать значительное содействие промышленному развитию путем разработки и реализации национальной промышленной политики и мер государственного регулирования – основных инструментов государственного влияния на эволюцию промышленности. Правительства в большинстве стран реализуют различные стратегии промышленной политики, принимают нормативные акты или законы для защиты отечественных рынков, поддержки национального производителя на национальном и глобальном уровне или поощрения промышленного развития и экономического роста.

Правительство России заинтересовано в том, чтобы автомобильная промышленность страны смогла стать одним из наиболее динамичных, ключевых секторов экономики, поскольку в отрасли действует около 400 предприятий и организаций. В настоящий момент вклад автомобильной промышленности совместно с торговлей и обслуживанием автомобилей в ВВП России составляет около 1,7%², обеспечивая около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях – производителях автомобилей, и около 1 млн. рабочих мест – в зависимых дилерских

¹ Kearney A.T. The Contribution of the Automobile Industry to Technology and Value Creation, Goetz Klink, Ram Kidambi, 2013, <https://www.atkearney.com/documents/10192/2426917>

² Приказ Министерства Промышленности и Торговли РФ №2155 от 27.12.2013, «О внесении изменений в Стратегию развития автомобильной промышленности до 2020 г.»

компаниях. Благодаря мультипликативному эффекту, автомобилестроение обеспечивает дополнительную занятость и в смежных областях: электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой промышленности и других, где занято около 4,5 млн. человек, при этом предприятия в большинстве своем являются градообразующими. Поэтому отрасль имеет и большую социальную значимость для страны.

В разработанной Министерством промышленности и торговли РФ «Стратегии развития автомобильной промышленности до 2020 года» отмечается, что доля автопрома в ВВП России должна повыситься до 2,4% ВВП в 2020 г., при этом добавленная стоимость также должна вырасти с 21% в 2008г. до 48% в 2020 г. соответственно³. Модернизация данной отрасли послужит мощным стимулом для промышленного роста и социально-экономического развития страны.

Цели и задачи исследования

Целью диссертационного исследования является анализ особенностей государственного регулирования автомобильной промышленности в развитых странах мира и направления адаптации мирового опыта для российского автопрома.

В соответствии с указанной целью были поставлены следующие задачи исследования:

1. Изучить теоретические аспекты государственного регулирования экономики и, в частности, промышленности, их трансформацию в современных условиях.
2. Выявить основные тенденции развития мировой автомобильной промышленности, которые будут актуальны и для России.
3. Осуществить комплексное исследование государственной политики США, стран ЕС, Японии и Китая, направленной на поддержку автомобильной отрасли, и оценить ее эффективность.
4. На основе анализа эволюции российской автомобильной промышленности выявить этапы ее развития и сформулировать особенности современного этапа.
5. На основании анализа Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года России разработать комплекс практических рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования автомобильной отрасли России с использованием мирового опыта.

Степень научной разработанности проблемы. Автомобилестроение является одной из ведущих отраслей российского машиностроения, что предопределило интерес ученых к изучению его развития, в том числе – в период глобального экономического кризиса. В частности, многие известные экономисты, такие как Гастров М., Даниэле Дж., Ковригин А.С., Курилова А.А., Мороган А., Рубец А.Д.,

³ Приказ Министерства промышленности и торговли РФ от 23.04.2010 N 319 «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года». // Официальный сайт Министерства промышленности и торговли РФ. URL: www.minpromtorg.gov.ru/ministry/strategic/sectoral/10 (дата обращения: 26.03.2015).

Стургеон Т.Дж., Хауг Д., Чатал О., Шляхтинский К.В. и др. исследовали указанные аспекты.

Проблемам современной мировой, а также российской экономики, в частности, деятельности высокотехнологичных отраслей – активных участников международных отношений, посвящены работы видных деятелей российской науки, таких как Абалкин Л.И., Авдокушин Е.Ф., Богомолов О.Т., Глазьев С.Ю., Гусаков Н.П., Иноземцев В.Л., Кузык Б.Н., Кушлин В.И., Портной М.А., Родионова И.А., Супян В.Б., Фаминский Н.П., Халевинская Е.Д., Яковец Ю.В. и др.

В исследовании учтены предложения по усилению регулирующей роли государства и роли промышленности в экономике таких ученых, как Доси Дж., Друкер П.Ф., Кейнс Дж.М., Лист Ф., Норт Д., Самуэльсон П.Э., Стиглер Дж., Стиглиц Дж., Ушакова Е.В., Хайек Ф. и др.

В диссертации использовались работы известных ученых, касающиеся экономической динамики: Хансена А., Кларка Дж.М., Солоу Р. и др.

Актуальность проблемы и наличие недостаточно разработанных вопросов определили выбор темы настоящего исследования.

Предмет диссертационного исследования – современные закономерности развития мировой автомобильной промышленности.

Объект исследования – государственное регулирование автомобильной промышленности, оценка его влияния на развитие отрасли и адаптация мирового опыта для его использования в России.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что на основе комплексного анализа опыта зарубежных стран в области государственного регулирования автомобильной промышленности предложены направления его применения в России с учетом российской специфики. В частности, автором:

1. Установлены современные особенности в развитии мировой автомобильной промышленности (вывод производств в развивающиеся страны, ускоренное внедрение технических и технологических решений с целью повышения конкурентоспособности производителей, рост (количественный и качественный) государственного регулирования отрасли).

2. Выявлены и обобщены основные особенности государственного регулирования автомобильной промышленности ведущих стран – США, Японии, КНР а также в Европейском Союзе – на современном этапе (разработка программ развития отрасли и системы механизмов по контролю за исполнением декларируемых принципов, способных изменить существующую модель развития автомобильной промышленности в сторону экологичных и экономичных автомобилей, а также активное применение правительствами антикризисных мер).

3. Доказано, что государственное регулирование – как на уровне отдельных стран, так и объединений (ЕС) стремится не только нивелировать «провалы» рынка, но любой ценой сохранить отрасль как основу национальной промышленности и

поддержку занятости, добиться ее развития, эффективности и конкурентоспособности как экономическими (преимущественно), так и административными мерами. Среди экономических основная роль отводится кредитно-денежным и налогово-бюджетным мерам, призванным обеспечить поддержку как предложения, так и спроса.

4. Определены основные меры государственного регулирования автомобильной промышленности в России (кредитно-денежные, налогово-бюджетные, протекционистские, кластерная политика, поддержка спроса) с точки зрения их эффектов – экономических, отраслевых, бюджетных и социальных.

5. На основе проведенной этапизации развития отечественной автомобильной промышленности с точки зрения подходов к государственному регулированию отрасли доказано, что особенностью государственного регулирования автопрома в России остается задача преодоления отставания от развитых стран мира по ряду технико-экономических показателей. Решение проблем, накопившихся в отрасли, в числе которых чрезмерная вертикальная интегрированность, отсутствие базы локальных поставщиков компонентов, несоответствие продукции современным технологическим стандартам и требованиям безопасности в условиях экономического спада, высокой волатильности и неопределенности, а также острой международной конкуренции, представляется практически невозможным без всестороннего вмешательства со стороны государства.

6. Разработаны предложения по совершенствованию развития государственного регулирования автомобильной промышленности в России с учетом опыта зарубежных стран по направлениям: предложения по изменению продуктового ряда, по производственной, организационной и финансовой реструктуризации, по развитию персонала.

Теоретическая и методологическая основы диссертационного исследования базируются на основных положениях макроэкономики и инструментах государственного регулирования, мировой экономики, теориях экономического развития, на эмпирических исследованиях, объясняющих неравномерность экономического развития, действующем законодательстве Российской Федерации, а также других официальных документах, касающихся регулирования и стимулирования отечественного автомобилестроения. Большая часть литературы на иностранных языках впервые вводится в научный оборот. Для решения поставленных задач в работе были применены методы экономико-статистического, системного, логического, сравнительного анализа и синтеза, принципы системного подхода, что позволило обеспечить достоверность и обоснованность выводов и практических решений диссертационного исследования

Информационной базой послужили законодательные и нормативно- правовые акты России в области развития автомобильной промышленности, поддержки инвестиционной деятельности, науки и инноваций, труды российских и зарубежных ученых, посвященные исследованию мировой автомобильной промышленности,

статистические данные ведущих международных экономических организаций (ЮНКТАД, МВФ, ВТО, Всемирный Банк), материалы российских и зарубежных автомобильных компаний, опубликованные в печатных изданиях и на Интернет-сайтах, аналитическая информация международных консалтинговых компаний, таких как PriceWaterhouseCoopers, Boston Consulting Group, Roland Berger, Ernst&Young, HIS, BBVA, ACM-Холдинг, Russian Automotive Market Research, Law Offices of Stewart and Stewart, Booz&Co, KPMG, Congressional Research Service, Oliver Wyman, а также информация специализированных организаций в области автомобилестроения (OICA, VDA, CAAM, AEB, NADA, ACEA, Anfavea, JAMA, ACM-Холдинг, АВТОСТАТ и др.).

Теоретическая значимость результатов работы заключается в том, что полученные в процессе исследования теоретические выводы расширяют и развивают научное представление о сущности понятия «государственное регулирование автомобильной промышленности» и могут быть применимы в качестве методологической основы для его исследования.

Практическая значимость исследования заключается в том, что выводы и рекомендации, содержащиеся в диссертации, могут быть полезны Министерству экономического развития РФ, Министерству промышленности и торговли РФ, региональным правительствам при разработке инвестиционной политики; а также могут использоваться в учебном процессе при проведении занятий по курсам «Мировая экономика» и «Транснациональные компании в мировой экономике», российским и иностранным компаниям, разместившим производство автомобилей и компонентов в России или планирующим это сделать.

Личный вклад соискателя. Диссертационное исследование является самостоятельно выполненной работой. Основные научные положения, выводы и рекомендации, которые выносятся на защиту, представляют собой личные авторские наработки и содержатся в научных трудах соискателя. Из научных трудов, написанных в соавторстве, в работе использован собственный научный задел.

Область исследования. Содержание диссертационного исследования соответствует паспорту специальности 08.00.14 – Мировая экономика: 8. Эволюция мирохозяйственного механизма. Регулирование экономических процессов на национальном и международном уровнях. Международная координация экономической политики. Сохранение и трансформация экономического суверенитета; п.10 «Взаимодействие государства и бизнеса на национальном и международном уровнях. Экономическая роль неправительственных организаций в национальной и мировой экономике»; 28. «Пути и формы интеграции России в систему мирохозяйственных связей. Особенности внешнеэкономической деятельности на уровне предприятий, отраслей и регионов»; 29. «Участие России в международном разделении труда. Формирование и перспективы развития

экспортного потенциала и импортных потребностей российской экономики. Возможности улучшения международной производственной специализации России».

Апробация результатов исследования. Основные результаты исследования опубликованы в ряде статей, докладывались на международных и межвузовских научных конференциях, научных семинарах и круглых столах.

Непосредственно по теме из общего количества опубликовано 9 научных работ общим объемом 4,5 печ. Л., в том числе 3 статьи – в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК, общим объемом 1,4 п.л. авторского текста.

Структура и объем работы. Структура работы определяется логикой исследования и поставленными в ней задачами. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка. Диссертация изложена на 145 страницах машинописного текста и содержит 20 таблиц, 12 рисунков, 162 источника на русском и английском языке и три приложения.

Основное содержание работы.

Введение

Глава 1. Концептуальные основы государственного регулирования высокотехнологичных отраслей промышленности

1.1. Эволюция теорий государственного вмешательства в экономику и роль антикризисного регулирования как основы экономического роста

1.2. Высокотехнологичные отрасли промышленности как объект госрегулирования и как катализатор экономического роста

1.3. Эволюция и современная динамика мировой автомобильной промышленности

Глава 2. Основные тенденции государственного регулирования автомобильной промышленности: мировой опыт

2.1. Взаимодействие рыночных и государственных регуляторов в становлении и развитии автопрома США

2.2. Особенности развития автопрома и его регулирования в ЕС

2.3. Особенности становления и государственного регулирования автомобильной промышленности в Японии и Китае

Глава 3. Стратегия развития и государственное регулирование автомобильной промышленности в России

3.1. Эволюция российской автомобильной промышленности и ее современные характеристики

3.2. Государственное регулирование автомобильной промышленности и антикризисные меры в России

3.3. Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года и инструменты государственного регулирования российского автопрома с учетом опыта зарубежных стран

Заключение

Список литературы

Приложения

II. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

По результатам проведенного диссертационного исследования на защиту выносятся следующие основные выводы и рекомендации автора.

1. **Установлены современные особенности в развитии мировой автомобильной промышленности.** К ним можно отнести следующее:

1) Постепенное смещение центра производства и продаж автомобилей из Северной Америки и Западной Европы в государства с быстрорастущими рынками, особенно в Азии. Частичный вывод производств мировыми автопроизводителями в развивающиеся страны обусловлен, с одной стороны, ужесточением конкуренции, ростом экологических требований к производству и автомобилям, слишком медленным, и иногда отрицательными, темпами роста на основных рынках, а, с другой стороны – ростом спроса, большим потенциалом рынков, относительно низкой стоимостью ресурсов, возможностью получения льготных условий на развивающихся рынках. К 2020 г. ожидается дальнейший рост автомобильных продаж, особенно в странах БРИКС. Так, объем продаж легковых автомобилей в Китае достигнет беспрецедентного уровня в 34,7 млн. штук, что составит около трети от общемирового рынка со среднегодовым темпом роста в 7,4%, на долю Индии и стран АСЕАН придется 14% мирового рынка, 14,7 млн. Автомобилей соответственно, среднегодовой темп роста продаж составит 11%⁴.

2) Консолидация отрасли – в географическом (страновом и глобальном), а также в фирменном (корпоративном) аспектах при возрастающем влиянии крупных производителей автокомпонентов и запчастей за счет создания последними собственных линий окончательной сборки и покупки производственных активов автомобильных компаний.

Консолидация мировой автомобильной промышленности и создание стратегических альянсов выражается в снижении количества автопроизводителей, не входящих в какие-либо глобальные структуры. Так, на долю 10 крупнейших автомобильных корпораций приходится около 80% мирового рынка автомобилей⁵. Снижение числа независимых компаний является естественным процессом для многих отраслей промышленности с закономерным следствием – постепенной утратой самостоятельности и конкурентоспособности локальных участников рынка.

3) Ускоренное внедрение технических и технологических решений с целью повышения конкурентоспособности производителей (см табл. 1).

⁴ KPMG «Global automotive retail market», Mathieu Meyer, 2013, <https://www.kpmg.com/PL/pl/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/2013/global-automotive-retail-market.pdf>

⁵ <http://marketrealist.com/2014/04/companies-like-toyota-lead-global-automobile-market-share/>

Таблица 1.

Направления и перспективы развития мирового автопрома

Направление	Период	Сущность	Перспективы
«Стратегия платформ»	1990-е гг.	Производство нескольких моделей на базе единой платформы (сборочной рамы, на которую монтируются все узлы и детали)	К 2020 г. 10 ведущих автомобильных концернов (General Motors, Volkswagen, Toyota, Ford, Nissan, PSA Peugeot Citroen, Honda, Renault, Fiat и Daimler), использующих более 175 платформ, сократят их количество на 30% ⁶ .
Появление гибких производств в автомобилестроении	2000-е гг.	Постоянное обновление модельного ряда	Организация производств нового типа – гибких сборочных заводов, не требующих больших мощностей и существенных инвестиций – достаточным является компактное производство, способное выпускать различные модели компании
Аутсорсинг производства компонентов	2010-е гг.	Передача разработки, дизайна и сборки компонентов и модулей от производителей автомобилей производителям автокомпонентов	Возможность снизить общие издержки, выбрать глобальных поставщиков, обеспечивающих наивысшее качество и минимальные закупочные цены на узлы и модули.
Экологичные, энергоэффективные и технологичные автомобили	2010-2015	Создание автомобилей с низким уровнем выбросов CO ₂ и возможностью использования альтернативных источников энергии.	Согласно экспертным оценкам, продажи экологичных автомобилей в ЕС вырастут на 433%, достигнув 2,2 млн. шт. к 2021 г.

Источник: составлено автором по: данным аналитических отчетов международных консалтинговых компаний: <http://www.pwc.com/gx/en/industries/automotive.html> - PWC; [http://www.ey.com/DLResults?Query=\[CountryCode\]=GL~\[LanguageCode\]=en~\[T_Industry\]=\(Industries\Automotive\)](http://www.ey.com/DLResults?Query=[CountryCode]=GL~[LanguageCode]=en~[T_Industry]=(Industries\Automotive)) - Ernst&Young; <http://www2.deloitte.com/us/en/pages/manufacturing/topics/automotive.html> - Deloitte & Touche; <https://www.kpmg.com/PL/pl/issuesAndInsights/ArticlesPublications/Documents/2013/global-automotive-retail-market.pdf> - KPMG

4) Рост государственного регулирования отрасли. Мировой финансовый кризис затронул все сегменты автомобильного рынка. В стремлении сохранить и повысить конкурентоспособность отрасли произошла активизация государственного регулирования, диверсификация применяющихся инструментов, направленных на прямую и косвенную поддержку как производителя, так и потребителя, в том числе сегмента экологичного транспорта. Активная государственная поддержка развития

⁶ Evaluerve Bhavya Sehgal. Platform Strategy will Shape Future of OEMs Flexibility to Drive Growth. 2012, https://sandhill.com/wp-content/files_mf/fdiinretailvalueservwhitepaper.pdf

альтернативных видов транспорта обусловлена рядом факторов: высокий уровень загрязнения воздуха, рост цен на традиционное топливо, увеличение зависимости развитых стран от импорта энергоресурсов. Также поддержка сегмента экологичных автомобилей позволяет в долгосрочной перспективе укрепить позиции национального автопрома на мировых рынках, препятствовать глобальному потеплению за счет снижения выбросов CO₂ и способствует развитию возобновляемых источников энергии. Именно этим обосновывается необходимость анализа современных экономических тенденций, механизмов и инструментов государственного регулирования в 3-х крупнейших мировых центрах автомобильной промышленности.

2. Выявлены и обобщены основные особенности государственного регулирования автомобильной промышленности ведущих стран – США, Японии, КНР, а также ЕС– на современном этапе.

Автомобильная промышленность – один из ключевых секторов американской экономики. На 2008 г. вклад автомобильного сектора в ВВП США составлял 3,6%, сокращение продаж новых автомобилей на 30% привело к сокращению ВВП на 1%, число занятых в производстве автомобилей и компонентов сократилось на 43% в сравнении с 2006 г.⁷

Правительство США начало *стимулирование потребительского спроса* на новые автомобили с 23 июля 2008 г., когда была запущена Федеральная утилизационная программа компенсации расходов на автомобиль по системе скидок (Car Allowance Rebate System, CARS), которая проработала всего 1 месяц. Условия были достаточно жесткие, но даже за 1 месяц программой воспользовались почти 700 тыс. человек. В 2009 г. была запущена *Программа поддержки производителей* автокомпонентов, в рамках которой поставщикам General Motors было предоставлено 3,5 млрд. долл., а Chrysler – 1,5 млрд⁸. Ее целью было гарантировать оплату поставщикам их продукции.

В рамках программы TARP (Troubled Asset Relief Program, программа поддержки проблемных активов) правительством США с 2009 г было предоставлено более 80 млрд. долл. GM и Chrysler под конкретные обязательства и планы по модернизации и реструктуризации деятельности.

К декабрю 2014 г. Федеральное Казначейство завершило программу финансирования автомобильной промышленности, и в государственный бюджет было возвращено в общей сложности около 90% средств, потраченных в различных формах на спасение американских автомобильных корпораций.

⁷ <http://www.bls.gov/webapps/legacy/cesbtbl1.htm>, U.S. Bureau of Labor Statistics website

⁸ <http://www.treasury.gov/initiatives/financial-stability/TARP-Programs/automotive-programs/Pages/Program-Results.aspx?Program=Automotive+Supplier+Support+Program>

Совокупность предпринятых мер позволила американскому рынку закончить 2010 г. с ростом в 11%. Совокупный среднегодовой темп роста с 2010 по 2012 гг. составил 8%; в 2013 г. рост продаж составил 7,1%, в 2014 г. – 5,4%. Это выше, чем темп роста ВВП и свидетельствует об уверенном восстановлении американского автомобильного рынка, в том числе благодаря реализованным государством мерам. Восстановление рынка вернуло долю автопрома в ВВП уже к началу 2012 г. практически на докризисный уровень.⁹ Также было сохранено около 1 млн. рабочих мест и создано более 340 тыс. новых.¹⁰

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что в США осуществляется последовательное и широкомасштабное государственное регулирование автомобильной промышленности, нацеленное на долгосрочную перспективу и включающее как поддержку производителей, так и потребителей. В период глобального финансового кризиса 2008-2009 гг. оно было значительно расширено и показало свою эффективность, использовались диверсифицированные инструменты государственного участия и управления, в том числе прямые субсидии производителям, финансирование НИОКР, снижение налоговых выплат, оказывалось активное государственное вмешательство в операционные процессы.

В ЕС автомобильная промышленность также является одним из основных секторов экономики, обеспечивая занятость 12 млн. человек и вклад в ВВП в 4%, а также является крупнейшим частным инвестором в НИОКР.¹¹ В 2008-2009 гг. государственная поддержка производства осуществлялась по 2-м основным направлениям: государственные займы, направленные на разработку экологически чистых технологий, и НИОКР. Эти тенденции нашли отражение в декларативном документе, определяющем промышленную политику до 2020 г. – CARS 2020 Action plan.

Исследование показывает, что европейские государства не пошли на прямое финансирование автомобильных корпораций, избрав *путь институционального регулирования и косвенной поддержки* в виде налоговых льгот для производителей и потребителей, а также внедрения премий за сдачу старого автомобиля в обмен на новый. Эффективность данной меры показывает сокращение объемов продаж автомобилей после ее отмены в большинстве стран.

В Японии государственная поддержка автопрома, так же, как и в США и Европе, была ориентирована на регулирование как спроса, так и потребления с помощью как директивных методов (изменение законодательства), так и экономических. Среди последних преобладали налоговые меры, тогда как прямого

⁹ Бюро Экономического Анализа США (U.S. Bureau of Economic Analysis) // <http://www.bea.gov/>

¹⁰ Федеральное Казначейство США // <http://www.treasury.gov/initiatives/financial-stability/TARP-Programs/automotive-programs/Pages/default.aspx>

¹¹ http://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/index_en.htm

финансирования автопроизводителей и предоставления им государственных финансовых ресурсов не отмечено, как и в Европе.

Усилия государства были сосредоточены на поддержке спроса в целом и экологичных автомобилей в частности. Последнее – очень важный шаг с точки зрения повышения конкурентоспособности японского автопрома (включая инновационную составляющую) как в Азии, так и в мире в целом в условиях роста Китая как автомобильного гиганта.

Проводимую политику отличает комплексный характер и наличие развитой инфраструктуры для ее имплементации. В результате принятых мер автопарк, по нашим экспертным оценкам, станет более безопасным как для экологии, так и для дорожного движения.

Китай принимал и продолжает принимать активные меры по регулированию автопрома, определять рамки и направление ее развития, как со стороны спроса, так и предложения. Эффективность мер подтверждается устойчивым развитием отрасли – как количественным, так и качественным.

Происходит структурная перестройка отрасли, активизируется спрос на более экологичные автомобили на альтернативных видах топлива, продажи которых выросли с 2011г. по 2013г. с 8,2 тыс. шт. до 17,6 тыс. соответственно, 80% из них закупается государством и муниципалитетами.¹² Ожидается, что именно экологичные авто будут основным драйвером роста рынка в ближайшие 10 лет.

Значительный потенциал внутреннего спроса, дешевизна производственных процессов, инвестиции в инновации и технологии, продуманная и сбалансированная отраслевая политика, многообразие институциональных норм позволяют предположить, что Китай продолжит оставаться не только крупнейшим мировым автомобильным рынком, но и станет значимым самостоятельным игроком в рамках глобальной конкурентной борьбы автомобильных ТНК. Потенциальный переизбыток производственных мощностей, возможно, будет компенсирован за счет растущего экспорта, в первую очередь в АТР и Россию.

3. Установлено, что государственное регулирование – как на уровне отдельных стран, так и объединений (ЕС) стремится не только нивелировать «провалы» рынка, но любой ценой сохранить отрасль как основу национальной промышленности и поддержки занятости, добиться ее развития, эффективности и конкурентоспособности как экономическими (преимущественно), так и административными мерами.

В последние десятилетия (с 1990-х гг.) страны, занимающие лидирующие позиции в отрасли, осуществляли разносторонние и последовательные меры

¹² Мировой опыт стимулирования рынка экологичных видов транспорта // «Делойт и Туш Риджинал Консалтинг Сервисис Лимитед», Отчет, 10 июля 2014. // www.2deloitte.com

государственного регулирования отрасли – как на уровне отдельных стран, так и в рамках объединения (ЕС) – в основном кредитно-денежные и налогово-бюджетные, призванные обеспечить поддержку как предложения, так и спроса, а также разработку программ развития отрасли и институциональных механизмов (табл. 2).

Таблица 2.

Основные меры государственного регулирования и поддержки автомобильной промышленности США, ЕС, Японии и Китая в докризисном и посткризисном периоде

Меры	США	Япония	ЕС	Китай
Кредитно-денежные	Государство как кредитор и источник финансовых средств для отрасли	Прямое финансирование автопроизводителей и предоставление им государственных финансовых ресурсов не отмечено	Предоставление кредитов и финансирование НИОКР на возвратной основе	Субсидии фермерам для обновления автопарка; госзаказ, кредиты; снижение цен на топливо; специальный фонд размером 10 млрд. юаней для создания экспортной базы автомобилей и комплектующих
Налогово-бюджетные	Льготы по налогам как для производителей, так и потребителей	Льготы по налогу на приобретаемый автомобиль	Электрические транспортные средства освобождаются от ежегодной уплаты дорожного налога	Снижение налогов, освобождение от налога с продаж
Госсектор	Лаборатории НИОКР	Не отмечено	Госпредприятия	Госпредприятия
Регулирование на микроуровне	Прямое финансирование деятельности компаний и активное вмешательство в операционные процессы	Не отмечено	Не отмечено	Прямое финансирование деятельности компаний и активное вмешательство в операционные процессы
Программы поддержки производства	С 2001 г. 14 средне- и долгосрочные программы, охватывающие все сегменты отрасли, прежде всего в сфере	Программа переработки автомобильных отходов	Кредитование	Программа субсидирования производства электромобилей и гибридных электрических автомобилей

	НИОКР			
Законодательные	законы, стандарты и нормативы, направленные на улучшение ситуации в отрасли	законы, стандарты и нормативы, направленные на улучшение ситуации в отрасли	стандарты и нормативы, направленные на улучшение ситуации в отрасли	«Стратегия развития автомобильной промышленности в Китае», 2005 г.; программа «Реструктуризации и омоложения автомобильной промышленности» (2009 г.); «План развития энергосберегающей автомобильной промышленности (2012 – 2020)»
Протекционистские меры	Да	Не отмечено	Да	Пошлины и зарегистрированная в КНР торговая марка; контрольный пакет акций в СП – исключение.
Институциональная поддержка	Специальные институты не созданы	Центр Продвижения Утилизации Автомобилей	Экспертная группа CARS 2020	Не отмечено
Поддержка спроса	Федеральная утилизационная программа компенсации расходов на автомобиль по системе скидок	«Экопремия» за сдачу старого автомобиля в утиль и приобретение более экологичного (краткосрочная программа); льготы по налогам на приобретаемый а/м – до 2015 г.	Программы утилизации – краткосрочные; Программа «CARS 2020 Action Plan»	Льготы покупателям отечественных автомобилей

Источник: составлено автором по данным <https://www.treasury.gov/initiatives/financial-stability/TARP-Programs/automotive-programs/Pages/default.aspx> - Официальный сайт Казначейства США, <http://www.jama-english.jp/publications/index.html> - Официальный сайт японской ассоциации производителей автомобилей, <http://www.acea.be/publications/archives/category/reports-and-studies> - официальный сайт европейской ассоциации автопроизводителей, <http://www.caam.org.cn/english/newslist/a102-1.html> - официальный сайт ассоциации китайских автопроизводителей

При этом определяющим фактором эффективности деятельности правительств, направленной на поддержку автомобильного сектора и издаваемых документов, мы

считаем систему механизмов по контролю за исполнением декларируемых принципов.

На наш взгляд, при наличии необходимой инфраструктуры и соответствующих рычагов контроля со стороны государства, принятие стратегических отраслевых программ является эффективным инструментом долгосрочного развития автопрома, способным направить его развитие на производство экологичных и экономичных автомобилей (с точки зрения спроса) и повышение эффективности и технологичности предприятий (с точки зрения предложения).

Административные средства регулирования в развитых странах используются в незначительных масштабах, ограничиваясь в основном охраной окружающей среды и созданием условий для приобретения автомобилей слабо защищенными слоями населения.

Следовательно, правительства эффективно осуществляли политику по поддержке автомобильной промышленности как в условиях кризиса, так и после 2009 г., но в развитых странах перепроизводство может быть одним из признаков грядущей технологической революции. Соответственно, это потребует от государств разработки новых мер стратегического развития не только автопрома, но и смежных отраслей, в первую очередь – энергетики.

4. Выявлены основные меры государственного регулирования автомобильной промышленности в России (кредитно-денежные, налогово-бюджетные, протекционистские, кластерная политика, поддержка спроса) и их эффекты – экономические, как для отрасли, так и для бюджета, и социальные.

В 2008-2009 гг. поддержка российской автомобильной промышленности стала одним из приоритетных направлений антикризисной политики государства, и она осуществлялась по следующим направлениям (табл. 3).

Как видно из анализа представленных данных, в РФ, как и в других странах, применялись как прямые, так и косвенные меры поддержки как производителей, так и потребителей (спроса).

Можно выделить еще ряд направлений государственного регулирования автопрома в России:

– кластерная политика: сформированы основные автомобильные кластеры – Северо-западный, Приволжский и Центральный, где локализованы производственные мощности как OEM¹³, так и поставщиков компонентов. Совокупные производственные мощности таких предприятий составляют около 3 млн. автомобилей в год;

– обеспечение благоприятных условий для развития отечественного автопрома посредством привлечения иностранных инвестиций, в том числе через подписание соглашений о промышленной сборке;

¹³ OEM – original equipment manufacturer, производитель комплектного оборудования, в автомобильной сфере – компания непосредственно производящая и разрабатывающая автомобили, например Toyota

Предпринятые меры можно объединить в 3 основных блока:

- 1) защита внутреннего рынка;
- 2) поддержка платежеспособного спроса на продукцию, произведенную в РФ;
- 3) стабилизация финансового состояния российских автопроизводителей и стимулирование их инвестиционной активности.

Таблица 3.

Меры государственного регулирования в Российской Федерации

Меры	Российская Федерация
Кредитно-денежные	Государственное субсидирование перевозок автомобилей отечественного производства на Дальний Восток по железной дороге для повышения их конкурентоспособности по отношению к подержанным иномаркам из Японии; госзакупки автомобилей отечественного производства, а также льготное кредитование отечественных автомобильных заводов, госзаказ, ссуды, гарантии по кредитам
Налогово-бюджетные	Льготы по налогам – как для производителей, так и потребителей
Государственный сектор	Участие государства в капитале автопредприятий, государственные предприятия
Регулирование на микроуровне	Прямое государственное финансирование деятельности автомобильных компаний и активное вмешательство государства в операционные процессы
Законодательные	Техническое регулирование ¹⁴ , законы ¹⁵ и подзаконные акты ¹⁶ , стандарты и нормативы, Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.
Протекционистские меры	Пошлины на ввоз иномарок. Мерами защиты внутреннего рынка от подержанных автомобилей поддерживаются не только отечественные производители, но и предприятия, работающие в режиме промышленной сборки.
Институциональная поддержка	Межведомственная комиссия по технологическому развитию президиума Государственного совета РФ при Президенте Российской Федерации
Поддержка спроса	Субсидированная процентная ставка для автокредитов – 350 тыс. руб., 600 тыс. руб., 750 тыс. руб., 1 млн. руб., субсидирование в размере 2/3 ставки рефинансирования. Установлен минимальный размер первоначального взноса по таким кредитам – 30%, 15%.

Источник: составлено автором по данным Министерства Промышленности и торговли РФ - <https://gisp.gov.ru/support-measures/>.

В результате реализации данных мер выявлены следующие эффекты:

¹⁴ Технические регламенты «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных веществ» (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации 12 октября 2005 г. № 609) и «О безопасности колесных транспортных средств» (утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720).

¹⁵ Федеральный закон от 24 июня 1998 № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления», связанных с введением «утилизационного сбора» (2012); Федеральный закон от 22 июля 2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» и др.

¹⁶ См. например: «Методическим рекомендациям по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации» от 26.12.2008 г. № 20636-АК/Д19.

1. Экономические, как для отрасли, так и для бюджета.

В результате применения *таможенно-тарифных мер* (пошлин) доля автомобилей отечественной сборки, в том числе иностранных брендов, в структуре продаж на рынке легковых машин в РФ возросла с 38% в 2008 г. до 55% в 2014 г. Несмотря на общее падение спроса и увеличение ставок ввозных таможенных пошлин, эффект от введения импортных пошлин для бюджета Российской Федерации был положительным. Из-за того, что производство автомобилей внутри страны падает медленнее, чем их импорт, российские автозаводы медленнее сокращают персонал. Эффективность принятых мер таможенно-тарифного регулирования выражается в дополнительных продажах отечественной автотехники за счет перераспределения рынка в пользу автомобилей, произведенных на территории России.

2. Социальные.

Сохранены рабочие места, что в значительной степени смягчило социальную напряженность в условиях финансового кризиса. Кроме того, к социальным эффектам мы относим возможность приобретения автомобилей российскими гражданами в рамках государственного субсидирования процентной ставки по автокредитам. Программа была продолжена и в 2014 г.

Таким образом, суть государственной антициклической политики в автомобильной отрасли, или регулирования ее хозяйственной конъюнктуры, заключалась в стимулировании спроса на товары и услуги, инвестиции и занятость. Для этого предприятиям отрасли предоставлялись дополнительные финансовые льготы, возросли государственные расходы и инвестиции.

5. На основе проведенной этапизации развития отечественной автомобильной промышленности с точки зрения подходов к государственному регулированию отрасли с учетом ее основных характеристик и их изменения (табл. 4) доказано, что особенностью государственного регулирования автопрома в России остается функция преодоления отставания от развитых стран мира по ряду технико-экономических показателей.

Россия оказывает поддержку отечественным производителям, в частности, такими мерами, как страхование экспортных кредитов и инвестиций от предпринимательских и политических рисков, госгарантии, возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и купонного дохода по облигациям, выданным российским автопроизводителям.

Государственное регулирование отрасли на современном этапе нуждается в дальнейшем теоретическом обосновании и осмыслении. Этому служит концепция формирования государственной экономической политики в рамках Стратегии

развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.

Таблица 4.

Этапы государственного регулирования автомобильной промышленности в России и их характеристика

Этапы и годы	Характеристика этапа
1 этап – 1992-2000 гг.	В период становления рыночного хозяйства государство создавало общие благоприятные условия для развития отрасли. Приватизация не ликвидирует госсектор в отрасли.
2 этап – 2000-2008 гг.	Создание и широкое использование государственного механизма воздействия на отрасль
3 этап – 2009-2011 гг.	Антикризисное регулирование: – защита внутреннего рынка; – поддержка платежеспособного спроса на продукцию, произведенную в России; – стабилизация финансового состояния российских автопроизводителей и стимулирование их инвестиционной активности.
4 этап – с 2012 г. по настоящее время	Делается попытка оптимизации целей и средств ГР и расчета последствий регулирующих мер. За государством сохраняются классические функции (защита собственности, обеспечение свободы предпринимательства и т.д.), добавляются новые (переподготовка кадров, защита окружающей среды). Методы ГР становятся либеральнее.

Источник: составлено автором.

6. Разработаны авторские предложения по совершенствованию развития государственного регулирования автомобильной промышленности с учетом опыта зарубежных стран по различным направлениям.

- 1. Предложения по изменению продуктового ряда.** Подразумевают оптимизацию продуктовой линейки с учетом современных экологических, технических и, в первую очередь, потребительских требований. Усилия государства по поддержке отрасли будут малоэффективны без конкурентоспособного продукта, востребованного рынком.
- 2. Предложения по производственной реструктуризации.** Предполагают более узкую специализацию заводов с выделением их ключевых компетенций, вертикальную дезинтеграцию и развитие компонентной базы, а также развитие транспортно-логистической инфраструктуры.
- 3. Предложения по организационной реструктуризации.** Подразумевают изменение схемы взаимодействия с покупателями и поставщиками, использование методов проектного управления, централизацию управления основными ресурсами.
- 4. Предложения по финансовой реструктуризации.** С точки зрения финансовой структуры, мы считаем, что предприятиям необходимо сокращать долговую

нагрузку на финансирование основной деятельности в пользу использования собственного капитала, а заемные средства использовать для финансирования инвестиционной деятельности в сфере инноваций, в том числе при поддержке государства.

5. **Предложения по развитию персонала.** Человеческий капитал, уровень профессиональных компетенций сотрудников определяет потенциал развития как предприятия, так и отрасли в целом. Необходимо развивать систему подготовки профессиональных кадров, линейных, инженерных и высших управленческих, создавать привлекательные условия для потенциальных работников. Технологические ноу-хау, патенты, инжиниринговые и дизайнерские разработки должны создаваться на территории РФ, как для потребления отечественными предприятиями, так и для экспорта.
6. Рассматривается возможность государственного участия в приобретении зарубежных активов, при наличии привлекательного предложения и экономического смысла.

Таким образом, развитие автомобильной промышленности в последнее десятилетие характеризовалось неустойчивой тенденцией к росту, сменившейся четким подъемом лишь в 2003-2004 гг. Рост объемов производства в 2010-2012 гг. вызван, главным образом, увеличением производства иностранных моделей на фоне продолжающегося сокращения выпуска российских марок. В целом мы оцениваем потенциал роста отрасли как высокий (с учетом низкого уровня автомобилизации населения России и роста уровня жизни).

Научные публикации по теме диссертации в журналах, входящих в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий ВАК Минобрнауки РФ

1. Черников А.В., Пономаренко Е.В. Российский автопром: антикризисное регулирование и перспективы развития. // Вестник Российского университета дружбы народов. – 2011. – № 5. – С. 172-184. (0,3 п.л. авторского текста).
2. Черников А.В. Государственное регулирование национального автопрома в Индии. // Научное обозрение. – Серия 1. Экономика и право. – 2014. – № 4. – С. 152-156. (0,4 п.л.).
3. Черников А.В. Высокотехнологичные отрасли промышленности как объект государственного регулирования экономики и как катализатор экономического роста. // Управление экономическими системами. Электронный научный журнал. – 2015. – № 6 (78). // <http://uecs.ru/marketing/item/3594-2015-06-24-07-16-50> (0,7 п.л.).
4. Черников А.В., Налбандян А.А. Утилизация как антикризисная мера поддержки автомобильной промышленности // Россия в постиндустриальном мире: Материалы научного семинара экономического факультета / отв. ред.

- Шкваря Л.В. – М.: Экон-Информ, 2012. – С.180-187. (0,2 п.л. авторского текста).
5. Черников А.В. Автомобильная промышленность в странах БРИК // Россия в постиндустриальном мире: Материалы научного семинара экономического факультета / отв. ред. Шкваря Л.В. – М.: Экон-Информ, 2012. – С.173-180. (0,4 п.л.).
 6. Черников А.В. Автомобильная промышленность в Японии, Китае и «азиатских тиграх». // Россия в АТР. Ежегодник – 2014. – М.: РУДН, 2014. – С.239-255. (0,8 п.л.).
 7. Черников А.В. Государственное регулирование национального автопрома в странах БРИКС // БРИКС: сотрудничество в целях развития : Материалы IV международной научной конференции. Москва, 28 мая 2014 г. – С.63-70. (0,4 п.л.).
 8. Черников А.В. Современное состояние и тенденции развития мирового рынка автомобилей (производство и продажи). // Мировая экономика в условиях «управляемого хаоса» и позиции России. – М.: Экон-Информ, 2014. – С.175-185. (0,5 п.л.).
 9. Черников А.В. Государственное регулирование автомобильной промышленности и антикризисные меры России // Инновационная экономика. Электронный журнал -2014.-№4(1)// <http://elibrary.ru/item.asp?id=23794329> (0,8 п.л.)

АННОТАЦИЯ

Черников А.В., Российская Федерация

«Государственное регулирование автомобильной промышленности: опыт стран мира и возможности его применения в России»

Исследование содержит комплексный анализ особенностей государственного регулирования автомобильной промышленности в развитых странах мира и направления адаптации мирового опыта для российского автопрома.

В работе определены современные особенности в развитии мировой автомобильной промышленности (вывод производств в развивающиеся страны, ускоренное внедрение технических и технологических решений с целью повышения конкурентоспособности производителей, рост (количественный и качественный) государственного регулирования отрасли. В дополнение к этому выявлены и обобщены основные особенности государственного регулирования автомобильной промышленности ведущих стран – США, ЕС, Японии и КНР – на современном этапе. Доказано, что государственное регулирование – как на уровне отдельных стран, так и их объединений (ЕС) существенно укрепилось в кризисный и посткризисный период.

Разработаны авторские предложения по совершенствованию развития государственного регулирования автомобильной промышленности России с учетом опыта зарубежных стран.

ABSTRACT

Chernikov, A. V., Russian Federation

"Government regulation of the automotive industry: the world experience and possibilities of its application in Russia"

The study contains a comprehensive analysis of the peculiarities of state regulation of the automobile industry in the developed countries and directions of adaptation of international experience to the Russian car industry.

The study also identified the modern features in the development of world automotive industry (the output of industries in developing countries, the accelerated introduction of technical and technological solutions with the aim of improving the competitiveness of producers, growth (quantitative and qualitative) state regulation of the industry. In addition, identified and summarised the main features of state regulation of the car industry of leading countries – the USA, EU, Japan, and China. It is proven that government regulation is at the level of individual countries and their associations (EU) strengthened significantly during the crisis and post-crisis period. Proposals for improving state regulation of the Russian automotive industry based on the experience of foreign countries.