

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ

БАКЛЫКОВА ЕКАТЕРИНА АЛЕКСАНДРОВНА

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОДДЕРЖКИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ
ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИИ**

(на примере автомобильной промышленности)

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным
хозяйством (экономика, организация и
управление предприятиями, отраслями,
комплексными промышленностями;
управление инновациями)

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель – к.э.н., доцент
Карпусь Н.П.

Москва - 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. МЕТОДЫ И ФОРМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ.....	12
1.1.Объективная необходимость и особенности государственного регулирования факторов развития предприятий в современных условиях .	12
1.2.Сущность инновационного развития промышленных предприятий и механизма его государственного регулирования	27
1.3.Основные организационно-экономические методы и формы содействия инновационному развитию предприятий.....	40
ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИИ.....	62
2.1. Факторы и тенденции инновационного развития предприятий автопрома и особенности его государственного регулирования в РФ	62
2.2. Отраслевая специфика и проблемы развития инновационной активности предприятий автомобильной промышленности.....	84
2.3. Государственные программы развития и повышения конкурентоспособности автомобильной промышленности и проблемы их реализации.....	115
ГЛАВА 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ПОДДЕРЖКИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ.....	128
3.1.Модернизация организационно-технических форм государственной поддержки инновационного развития предприятий отрасли.....	128
3.2.Модификация инструментов финансово-экономического стимулирования инновационного развития предприятий автопрома.....	158
3.3.Зарубежный опыт государственной поддержки инновационного развития отрасли автомобилестроения и возможности его использования в России.....	168
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	178
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	184

ВВЕДЕНИЕ

Инновационное развитие производства представляет собой ключевое условие восстановления конкурентоспособности экономики России, способствует укреплению ее позиций на международном уровне. Предприятия представляют собой один из главных элементов данного развития, поэтому поддержание инновационной активности предприятий является важнейшим условием формирования инновационного потенциала для конкретной отрасли и инновационной системы для национальной экономики в долгосрочной перспективе.

Автомобилестроение является наукоемкой отраслью, играющей ключевую роль в развитии национальной экономики, представляет собой важный элемент национальной безопасности. Данная отрасль лидирует по стоимости основных фондов. Продукция автомобилестроения является сложной комплексной, требующей инновационной активности большого количества предприятий разных отраслей. Мультипликативный эффект автомобильной промышленности проявляется также в отношении инфраструктурных элементов экономики: дорожное строительство, сфера услуг, логистические услуги (транспортировка, монтажные и сервисные услуги). Одно место в автомобилестроении обеспечивает до 10 рабочих мест в других отраслях экономики. Один доллар, потраченный в отрасли автомобилестроения, увеличивает национальный валовой продукт на 3 доллара, среднее значение мультипликатора составляет 2,2 и это лучший показатель среди всех отраслей экономики.

В данном исследовании под автомобилестроением понимается легковое автомобилестроение, развитие которого неразрывно связано с качеством жизни населения и обеспечением населения рабочими местами (автомобилестроение обеспечивает занятость примерно 4,5 млн. человек в

смежных отраслях экономики). Эта отрасль является одной из ключевых точек роста экономики и важным элементом конкурентоспособности страны на международной арене.

В России доля автомобилестроения в ВВП составляет около 3%, данная отрасль испытывает существенное давление со стороны иностранных конкурентов. Развитию автомобилестроения в России препятствует целый ряд факторов, среди которых основное место занимает отсутствие передовых технических и технологических решений. Улучшение ситуации на данный момент осложняется геополитической нестабильностью, санкционными действиями со стороны иностранных государств. Очевидно, что в таких условиях для успешного развития конкурентоспособных производств необходимо особое внимание государства. При этом меры государственного стимулирования инновационной активности должны быть комплексными, сбалансированными и адаптированными к конкретной отрасли, поскольку автомобильная промышленность в совокупности обладает своими специфическими чертами, которые оказывают влияние на траекторию инновационного развития. Кроме того, для разработки эффективных мер государственного регулирования развития автомобильной промышленности необходимо понимание того, каким образом на практике работают уже существующие меры стимулирования, как предприятия реагируют на эти меры и какие видят недоработки. Необходим учет экспертных мнений, обобщение практического опыта применения предприятиями автомобильной промышленности предусмотренных льгот и преференций.

Несомненно, что для развития автомобильной промышленности Россия может активно использовать успешный международный опыт: комбинации наиболее передовых организационно-технических, финансово-экономических и административно-правовых мер государственного регулирования, адаптированных к российской действительности, позволят в

условиях экономической нестабильности добиться хороших результатов инновационного развития.

Исследование проблематики государственного регулирования рыночной экономики имеет давнюю историю, начиная с работ меркантилистов, представителей периода становления *классической школы* политической экономии, затем *неоклассической школы* и ее направлений, а также крупнейших теорий государственного регулирования экономики - *кейнсианской и институциональной*. В современной России проблема государственного регулирования рыночной экономики возникла только в 90-х годах прошлого столетия. В научных исследованиях целостная концепция отсутствует, хотя отдельным аспектам этой проблематики посвящены многочисленные работы российских и зарубежных авторов. Непосредственно механизм государственного регулирования в общем виде и применительно к конкретным социально-экономическим системам, налоговая и кредитно-денежная политика, вопросы институционального переустройства рассматриваются в работах Абалкина Л.И. Трещевского Ю.И., Вольского А.И., Никулиной О.В., Панскова В.Г., Герговой З.Х., Джавадовой И.С., Пучило О.И. и др.

Различные аспекты инновационного развития автомобилестроения, методы и формы его государственного регулирования исследовались отечественными и зарубежными учеными. В частности, теоретические и прикладные исследования государственного регулирования развития отечественного и зарубежного автомобилестроения проводились Ахмедовым Д.С., Лапиным А.В., Тимаевым Б.З. и др. Сущность процессов инновационной деятельности раскрывается в трудах И. Ансоффа, Кемпбелла Эндрю, Саммерса Лачс Кэтлина, М. Портера, Вумека Джеймса П., Джонса Даниела Т., Жихарева К.Л., Мельникова С.Б. Вопросам, связанным с организационными формами инновационного развития, посвящены труды Власкина Г.А., Ленчука Е.Б., Бондаренко Е.Ю., Гольдштейна Г. Я и ряда

других исследователей. Государственное регулирование инновационной деятельности является предметом исследования в трудах Фримана К., Норта Д., Шилова А.Б., Тычинского А.В.

В то же время остаются недостаточно исследованными отраслевые особенности государственной поддержки развития предприятий (в частности, в автомобилестроении), а также проблемы адаптации механизма его государственного регулирования к современным условиям геополитической нестабильности, санкционного режима и сохраняющейся угрозы экономического кризиса.

В настоящее время отсутствует целостный теоретико-практический подход к проблеме государственного стимулирования развития автомобильной промышленности на базе инновационных технологий в условиях ресурсных ограничений. Недостаточная изученность указанных вопросов, их важность и актуальность для российской экономики определили выбор темы, постановку цели и конкретных задач исследования.

Объектом исследования являются инновационно активные предприятия в автомобильной промышленности России и ряда зарубежных стран.

Предмет исследования составляют экономические отношения в процессе государственного регулирования развития инновационной активности предприятий автомобилестроения.

Целью диссертационного исследования является разработка рекомендаций по совершенствованию механизма государственного регулирования развития инновационной деятельности промышленных предприятий, на примере автомобильной отрасли.

Для достижения данной цели были поставлены и решены следующие задачи:

- определить актуальные аспекты исследования государственного регулирования развития промышленных предприятий, в том числе, в условиях экономической нестабильности, уточнить сущность понятия

«механизм государственного регулирования» применительно к отрасли легкового автомобилестроения;

- уточнить сущность понятий «инновационное развитие предприятий» и «развитие инновационной деятельности предприятий» в наукоемких отраслях экономики и обосновать объективную необходимость государственной поддержки инновационной деятельности для предприятий таких отраслей;

- раскрыть особенности развития предприятий автопрома в России, систематизировать факторы, оказывающие влияние на деятельность предприятий и обосновать необходимость их государственного регулирования;

- выявить основные проблемы государственного регулирования инновационного развития предприятий автомобильной промышленности, выделить и систематизировать критерии сбалансированности используемых методов и форм в государственной программе поддержки автомобильной промышленности России;

- изучить зарубежный опыт государственного стимулирования инновационного развития предприятий автомобильной промышленности и возможности его применения в России, разработать рекомендации по совершенствованию механизма государственной поддержки инновационного развития предприятий автомобильной промышленности России в современных условиях ресурсных ограничений и экономической нестабильности.

Методологическую и теоретическую основу исследования составили фундаментальные труды российских и зарубежных ученых по теории государственного регулирования инновационного развития промышленных предприятий, особенностям механизма его стимулирования в различных отраслях и сферах национальной экономики. Исследования велись с использованием современного научного инструментария, методов

системного и экономико-статистического анализа, экспертных оценок, аналогии и других.

Информационно-эмпирическую основу исследования составляют государственная статистика и нормативно-правовые документы, российская и зарубежная статистика по государственному регулированию инновационной деятельности автомобильных предприятий в материалах научно-практических конференций и статьях в периодических изданиях по данной проблематике, а также информация официальных сайтов автомобильных компаний и других Интернет-источников.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в разработке рекомендаций по совершенствованию государственной поддержки инновационного развития предприятий автомобильной промышленности в условиях экономической нестабильности и ресурсных ограничений.

Основные научные результаты, выносимые на защиту и содержание элементов научной новизны — *по специальности «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами промышленности»:*

- Уточнена сущность понятия «механизм государственной поддержки» развития промышленных предприятий, сформированы и обоснованы критерии сбалансированности этого механизма при использовании его в реальном секторе экономики страны. На основе выделения и систематизации четырех основных групп методов и форм государственного регулирования (финансово-экономических, административно-правовых, организационно-технических и морально-психологических) обоснована необходимость дифференцированного подхода к их сочетанию при реализации политики государственной поддержки развития малых и крупных предприятий.

- Сформирована комплексная характеристика и ранжирование степени влияния внешних и внутренних факторов развития автомобильных компаний в современных условиях. На основе анализа положительных аспектов отечественного и зарубежного опыта, выработаны практические

рекомендации по совершенствованию инструментов государственного стимулирования развития предприятий автопрома и реализации политики импортозамещения, состоящие: в упорядочении и детализации нормативно-правовых актов функционирования отрасли; использовании мер государственной поддержки по всей цепочке добавленной стоимости; поддержании конкурентной среды; последовательной локализации производства автокомпонентов, а затем и автомобилей, а также корректировке количественных и качественных показателей требуемой локализации.

- Доказана целесообразность и разработаны рекомендации по совершенствованию механизма государственного содействия развитию предприятий отрасли с приоритетным применением организационно-технических мер как менее капиталоемких и наиболее эффективных в условиях ресурсных ограничений, и геополитической нестабильности: стимулирование интеграционных процессов в рамках различных форм ГЧП и формирований кластерного типа.

- Выявлены недостатки новой законодательной основы процесса локализации (Специальных инвестиционных контрактов – СПИК-1.0 и СПИК-2.0 — предполагают инвестиции в развитие и увеличение локализации машин в обмен на доступ к господдержке) взамен закончивших свое действие соглашений о промышленной сборке. Сделан вывод о фактической недоступности СПИК для предприятий-производителей автокомпонентов и обоснована целесообразность использования для них альтернативных инструментов организационно-технической поддержки, в частности, размещение заказов по локализации предприятиям оборонной промышленности, располагающим недостаточно загруженным современным оборудованием, в рамках поддерживаемых государством конверсионных программ, а также создание Биржи мощностей.

По специальности «Управление инновациями»:

- Уточнены сущность и отраслевые особенности понятий «инновационное развитие предприятия» и «развитие инновационной деятельности предприятия», предложена методика расчета интегрального коэффициента инновационного развития промышленного предприятия и определено его значение для ПАО «Автоваз», обоснована возрастающая роль активного государственного регулирования этих процессов в современных условиях экономической нестабильности. С целью снижения рисков получения неблагоприятных результатов рекомендуется такая форма сотрудничества как риск-разделенное партнерство по всей цепочке добавленной стоимости в кластерной агломерации взаимосвязанных предприятий и организаций отечественного автопрома, а также соблюдение парадигмы риск-распределенного ГЧП.

- Доказано, что в условиях жестких ресурсных ограничений наиболее целесообразно организационно-техническое содействие разработке и внедрению в отрасли открытой модели инноваций, особенно в рамках формирований кластерного типа, поскольку внутренние и межотраслевые диффузии нововведений менее затратно стимулируют инновационное развитие автомобильных предприятий в рамках требований локализации производства, адаптации к концепциям снижения издержек производства в современных условиях. Преодолению недозагруженности мощностей автопрома и недостатка качественных автокомпонентов может содействовать цифровое решение — создание биржи мощностей и открытых инноваций, объединяющей информацию о потенциале технологических операций и используемых технологиях конкретных предприятий, поставщиках, существующих льготах и других инструментах механизма государственной поддержки.

- Выдвинуто предложение организации исследований потенциала и возможностей использования международного сотрудничества по формированию метакорпораций, технологических платформ

автомобилестроения со странами-участницами Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и странами БРИКС, на базе существующих и формирующихся автомобильных кластеров, для целей комплексного инновационного развития отрасли в перспективе.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в развитии отдельных аспектов теории государственного регулирования и механизма поддержки инновационной деятельности предприятий в современных условиях ресурсных ограничений, геополитической и экономической нестабильности.

Изложенные в диссертации выводы и обобщения могут быть полезны для дальнейших научных исследований вопросов государственной поддержки развития инновационной активности предприятий, изучения перспектив и проблем наукоемкого импортозамещения, с учетом отраслевой специфики и негативного воздействия на экономику предприятий различных внешних факторов.

Практическая значимость заключается в возможности использования результатов и рекомендаций проведенного исследования при разработке программ развития отрасли, решении проблем эффективного государственно-частного партнёрства при реализации стратегических программ развития национального автомобилестроения. Материалы диссертации могут быть использованы в рамках учебного процесса при изучении таких дисциплин как: «Экономика предприятия (фирмы)», «Инновационная деятельность предприятий», «Экономика и организация отраслевых рынков», «Внешекономическая деятельность предприятия»

Материалы диссертации могут быть использованы в рамках учебного процесса, при изучении таких дисциплин как: «Экономика фирмы», «Экономика и организация отраслевых рынков», «Внешекономическая деятельность предприятия», «Инновационная деятельность предприятий».

ГЛАВА 1. МЕТОДЫ И ФОРМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ

1.1. Объективная необходимость и особенности государственного регулирования факторов развития предприятий в современных условиях

Устойчивое развитие промышленных предприятий, в первую очередь, наукоемких и наукоемких отраслей является основой конкурентоспособности экономики страны, поскольку продукция данных отраслей отличается высокой добавленной стоимостью, фокусом на качестве и инновационных технологиях. Поэтому необходимо рассмотреть весь комплекс факторов и тенденций развития промышленных предприятий, а также изучить, роль государства в формировании и регулировании таких факторов в современных условиях.

С целью систематизации множество факторов и тенденций развития предприятий были разделены на три группы:

- общие — характерные для любого промышленного предприятия, вне зависимости от отраслевой принадлежности;
- специфические — характерные для предприятий конкретной отрасли;
- критические — факторы, являющиеся ключевыми для устойчивого развития предприятий конкретной отрасли.

Общие и специфические факторы развития предприятий автомобильной отрасли будут классифицированы и детально рассмотрены далее в Главе 2. В качестве критически важных факторов этой отрасли следует выделить санкционные ограничения возможностей долгосрочного зарубежного кредитования и трансфера инноваций, доступности инновационных решений и технологий. В частности, санкционные ограничения приводят к возникновению запирающего эффекта, который проявляется нарушением

или ослаблением кооперационных связей между предприятиями-партнерами, появлением дополнительных барьеров в отрасли и, как следствие, могут являться причиной существенных трансформаций отдельных наукоемких отраслей и рынков (в т.ч. смежных), часто мало предсказуемых.

Используемые методы и формы государственного регулирования можно подразделить на административно-правовые, финансово-экономические, организационно-технические и морально-психологические (Рис. 1.1).



Рисунок 1.1. Основные методы и формы государственного регулирования деятельности предприятий.

Источник: составлено автором.

В совокупности использование указанных методов направлено на создание благоприятных условий на всех этапах развития предприятий

определённой отрасли, в том числе на этапе возникновения, коммерциализации и диффузии инноваций.

Необходимость государственного регулирования развития предприятий наукоемких и наукоемких отраслей связана с воздействием на такое развитие двух групп факторов. К первой группе относятся факторы, связанные с природой инновации (технологии) как продукта, в частности:

- общественное благо, в появлении которого общество заинтересовано, но за которое не готово платить;
- рисковый актив с длительным сроком окупаемости (неясна вероятность коммерциализации идеи в готовый продукт, востребованный на рынке);
- актив, создание которого связано с существенными денежными затратами;
- актив, создание которого невозможно без наличия соответствующей научно-исследовательской подготовки и квалифицированных кадров, НИОКР, фундаментальных исследований;
- актив, подверженный быстрому моральному износу;
- актив, для создания которого часто требуется высокая степень кооперации.

Вторую группу формируют факторы, характеризующие особенности рыночных отношений:

- цена продукта формируется на базе спроса и предложения;
- информация, которой владеют участник рынка, асимметрична;
- рынок не заинтересован в создании общественных благ.

Необходимо также отметить, что непосредственное влияние на выбор методов и форм государственного регулирования оказывает вся совокупность внутренних и внешних факторов и условий социально-экономического развития страны. Более того, государственное регулирование не является статичным, его цели и задачи зависят от уровня

развития рыночного механизма, экономических особенностей конкретной страны.¹

Наиболее эффективным для стран с рыночной экономикой правомерно считается *финансово-экономическое регулирование*. Его преимущества связывают с тем, что оно характеризуется гибкостью, у него отсутствует директивный характер, при этом такое регулирование оказывает стимулирующее влияние на целевые субъекты развития. Некоторые методы финансово-экономического регулирования направлены на протекционизм стратегических отраслей экономики, а также развитие приоритетных отраслей и выражаются в непосредственном выделении бюджетных средств.² Основными формами данного регулирования являются всевозможные государственные субсидии, гранты, дотации.

Косвенное финансово-экономическое регулирование представляет собой более сложный механизм и ориентировано на формирование благоприятных условий развития предприятия и отрасли, а не непосредственное предоставление финансовых средств. Важнейшими формами такого регулирования являются таможенно-тарифное, налоговое, амортизационное регулирование, предоставление государственных гарантий / субсидирование процентных ставок по кредитам.

Такой метод финансово-экономического воздействия как налоговое регулирование эффективен, в первую очередь, потому что он не является непосредственным предоставлением бюджетных средств и способен положительно влиять на воспроизводственный процесс по всем его стадиям. Такое регулирование способствует решению целого комплекса экономических, и социальных задач: предоставляет стимулы для развития предпринимательской активности, способствует аккумулированию капитала

¹ Абалкин Л.И. Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики // *Вопр. экономики*. — 1997. — № 6. — С. 4 - 12.

² Баклыкова Е.А. Роль государства в инновационном развитии // *Европейский журнал социальных наук* — 2015. — №3.

в наиболее приоритетных отраслях экономики, стимулирует развитие НИОКР, кадрового потенциала предприятий, а также направляет и развивает инвестиционную и внешнеэкономическую деятельность.³ В широком понимании налоговое регулирование представляет собой экономические отношения предприятий и государства в рамках перераспределения ВВП.⁴ Качественным отличием налогового регулирования от субсидирования является более широкий охват предприятий – объектов регулирования.

Основными инструментами налогового регулирования являются налоговые льготы, направленные на уменьшение налогового обязательства налогоплательщика, отсрочку или рассрочку налоговых платежей, инвестиционный налоговый кредит.⁵ Необходимо отметить, что отсрочка и рассрочка налоговых платежей предоставляются только при наличии риска возникновения неблагоприятной финансовой ситуации (например, банкротства) и поэтому не могут считаться ординарными вариантами стимулирования развития предприятий.

Инвестиционный налоговый кредит, наоборот, в случае осуществления налогоплательщиком приоритетной для экономики страны деятельности предоставляет ему возможность распределить налоговые платежи во времени с последующей поэтапной уплатой суммы кредита и процентов по нему. Соответственно, так же как и классические налоговые льготы, уменьшающие налоговые платежи, налоговый кредит может считаться эффективной мерой налогового регулирования, стимулирующей развитие предприятий в современных условиях ресурсных ограничений.

³ Баклыкова Е.А. Механизмы налогового регулирования инновационного развития предприятий в условиях членства России в ВТО // «Российское предпринимательство» – 2014. – № 20 (266).

⁴ Гергова З.Х. Налоговое регулирование в системе методов финансового регулирования экономики. // Высшая школа. — 2017. — №3. — С.5-6.

⁵ Акимова В. Налоговые льготы. – М.: ГроссМедиа, 2011. – 312 с.

Перечисленные меры финансово-экономического регулирования представляют собой точечные воздействия государства и являются наиболее эффективными в рамках краткосрочных тактических действий. При этом такое регулирование становится более действенным, если оно подкрепляется организационно-техническими, административно-правовыми и морально-психологическими методами и формами.

Государственное организационно-техническое регулирование, направлено на формирование производственно-технологической инфраструктуры развития предприятий, а также на совершенствование организационно-технических форм взаимодействия предприятий между собой, включая координацию механизма рыночного саморегулирования. Исходя из целей такого регулирования, оно является актуальным как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, поскольку определяет траекторию развития. Соответственно, инструменты такого регулирования разнообразны, отличаются комплексностью:

- планирование и прогнозирование ориентированы на постановку стратегических и тактических целей развития;
- создание производственно-технологической инфраструктуры развития предполагает ряд мер:
 - консалтинговое обеспечение создания и деятельности предприятий: информирование о существующих льготах, возможностях использования НИОКР, современного оборудования;
 - стимулирование развития кадрового потенциала предприятий через механизм целевого обучения сотрудников;
 - балансирование интересов потребителей и производителей наукоемкой продукции;
 - участие в формировании инфраструктуры инновационных объединений (страховые, венчурные фонды);

- совершенствование организационно-технических форм развития предполагает использование наиболее передовых форм взаимодействия на базе существующего мирового опыта и адаптация этого опыта в рамках особенностей развития предприятий в России;
- кадровое обеспечение предусматривает действия со стороны государства в области стимулирования подготовки и переподготовки профессиональных кадров, способных осуществлять наукоемкое производство (целевые программы, субсидирование, создание центров подготовки и т.д.).

Административно-правовые методы и формы государственного регулирования представляют собой действия государства по законодательному закреплению основ развития предприятий: законы и административные акты различных уровней, стандарты, регламенты, лицензии, квоты и т.д. Данные инструменты регулирования носят директивный характер и обязательны к исполнению. Однако сфера их использования для содействия развитию предприятий в условиях рыночной экономики существенно ограничивается (по сравнению с плановой экономикой) даже в государственном секторе экономики.

Морально-психологические методы основаны на обращении к индивидууму, организации, обществу в целях формирования у них определенных установок и видения. В данном случае задачей государства в рамках этой группы методов становится расстановка акцентов на важность инновационного развития, стимулирование интереса к такому развитию. Разъяснительная работа, пропаганда, агитация, поощрение (моральное, материальное, статусное), обучение — конкретные инструменты, которые могут использоваться для решения этой задачи.

Морально-психологические методы в большей степени применимы и эффективны в рамках конкретного предприятия. На отраслевом уровне может использоваться, например, статусное поощрение инновационно активных предприятий. Однако, в конечном итоге, предприятия рыночной

экономики будут придерживаться рекомендаций и призывов к инновационному развитию только при наличии перспективы экономической выгоды или ущерба. Небольшой стимулирующий эффект и от использования административно-директивных методов давления на предприятия частного сектора национальной экономики.

Разработка эффективного механизма государственного регулирования для таких наукоемких отраслей промышленности как автомобилестроение невозможна без изучения положительных аспектов иностранного опыта. Условно все модели государственной поддержки наукоемких предприятий по странам мира, в зависимости от соотношения рыночных и государственных инструментов и их видов можно разделить на три группы: *классическая модель, восточноазиатская и альтернативная модель.*

Классическая модель характерна для европейских стран (Швейцария, Дания, Швеция, Финляндия, Нидерланды, Великобритания, Франция, Италия, Германия), а также североамериканских стран (США, Канада). Главной ее особенностью является целостность и сбалансированность: инновационный процесс построен полностью — от появления идеи до массового производства товара/услуги с использованием этой идеи.

Функционирование модели обеспечивается формированием необходимой инфраструктуры: институтов фундаментальных и прикладных исследований; лабораторий, для научных исследований и разработок; организаций, занимающихся финансовой и информационной поддержкой предприятий (например, в странах Европы - The Trend Chart on Innovation in Europe, The European Innovation Scoreboard и др.⁶).

Данная модель характеризуется доминантой научных организаций, новейших инструментов финансирования деятельности наукоемких предприятий (в частности, венчурного финансирования), а также форм

⁶ Горбатенко Е.Ю. Стратегия инновационного развития ЕС до 2020 года // Дискуссия — 2015. — № 3 (55).

организации их деятельности (кластеры и др.). При этом государство определяет технологический приоритет конкретной отрасли на макроуровне, и затем государственная поддержка распространяется на конкретные предприятия данной отрасли.⁷

Восточноазиатская модель характерна для Японии, Южной Кореи, Китая и ряда других «новых» индустриальных стран региона. Главным ее отличием от классической модели является то, что длительный период она базировалась на использовании заимствованных инноваций. В рамках данной модели, зачастую до настоящего времени, отсутствует развитие фундаментальной, а иногда и прикладной науки.⁸

Страны с такой моделью ориентированы на адаптацию импортируемых технологий и массовое производство наукоемких товаров. Источником прикладных знаний в рамках модели являются крупные корпорации. Именно восточноазиатская модель наиболее активно использует международный трансфер технологий и инноваций.

Важной особенностью такой модели является фокус на обучение сотрудников и персонала в международных компаниях, а затем удержание их на рабочих местах на национальных предприятиях за счет высоких зарплат и возможностей карьерного роста.⁹ Ярким примером реализации восточноазиатской модели является Китай (особенности регулирования развития автомобильной промышленности в рамках китайской модели будут рассмотрены далее).

О комплексности подхода к государственному регулированию в странах с классической и восточноазиатской моделями свидетельствует тот факт, что

⁷ Санталова М.С. Научно-инновационное развитие: государство и бизнес // Международный научно-исследовательский журнал. 2015 – № 8 (39).

⁸ Шахмаев А.С. Анализ инновационной политики развитых стран [Электронный ресурс] / Креативная экономика. – 2012. – № 6 (66). – Режим доступа: <http://www.creativeconomy.ru/articles/23804/> (дата обращения 12.03.2015).

⁹ Национальный доклад об инновациях в России 2015. – РВК, Министерство экономического развития России. – М., 2015.

в списке наиболее инновационно активных производителей (в том числе, в автопроме) находятся предприятия Японии, Германии, Франции, США.¹⁰

Альтернативная модель характерна для стран, еще не вступивших на путь постиндустриального развития. В таких странах (Таиланд, Чили, Турция, Иордания и Португалия) фундаментальные и прикладные исследования, как правило, не развиты, а технологическая компонента экономики слабая и не является основой конкурентоспособности. Однако в этих странах сохраняется фокус на формирование высококвалифицированных кадров (менеджеров, экономистов, финансистов), способных работать в крупных международных корпорациях.

Классическая и восточноазиатская модели характеризуются различной ролью государства в стимулировании наукоемкого развития в рамках формирования целостной национальной инновационной системы. Для классической модели характерно эффективное сочетание рыночных методов саморегулирования с государственным регулированием, тогда как восточноазиатская модель в большей степени ориентирована на государственную поддержку.¹¹

Указанная особенность подтверждается статистическими данными: в странах Европы, Канаде, США инновационные проекты на 30-50% и более финансируются частным капиталом (собственные средства предприятий, банковские кредиты, венчурное финансирование), тогда как в странах с восточноазиатской моделью основным источником финансирования являются государственные целевые кредиты, гранты.¹² При этом

¹⁰ Названы самые инновационные автопроизводители в мире [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного портала «Драйв» – Режим доступа: <https://www.drive.ru/picks/5661607e95a6561929000047.html> (дата обращения 12.05.2016).

¹¹ Материалы официального сайта научно-практического журнала «Экономист» [Электронный ресурс] / – Режим доступа: <http://www.economist.com.ru/archive.htm>. (дата обращения 18.01.2014).

¹² Статистика официального сайта ОЭСР [Электронный ресурс] /– Режим доступа: <http://www.oecd.org/statsportal/> (дата обращения 23.04.2015).

государственное или рыночное регулирование применимо ко всей совокупности элементов инновационной системы: трансфер инноваций, формирование заинтересованности общества в наукоемком развитии, создание ценностей, связанных с таким развитием.¹³ Далее будут проанализированы основные конкретные инструменты государственного регулирования, используемые в каждой из рассмотренных моделей.

Следует отметить, что США, Япония, Франция, Канада, Австралия, Южная Корея, Сингапур, Нидерланды более широко используют меры налогового стимулирования, тогда как Германия, Финляндия, Польша применяют налоговое регулирование в ограниченных масштабах.¹⁴

Финансирование наукоемких проектов в странах Европы и в США осуществляется частным и государственным капиталом, доли которых примерно равны. Именно в рамках таких классических моделей начали развиваться передовые инструменты финансирования, в частности, венчурное финансирование. За последние 5 лет XX столетия его объем увеличился в США с 4,6 млрд. до 103,2 млрд. долл. США, в Великобритании — с 19 млн. до 2,9 млрд. долл. США, в Японии — с 21 млн. до 1,7 млрд. долл. США, в Германии - с 13 млн. до 1,2 млрд. долл. США, во Франции — с 8 млн. до 1,1 млрд. долл. США.¹⁵

Анализ зарубежных моделей государственного регулирования развития наукоемких отраслей показал, что общей характерной предпосылкой положительных результатов являлось использование комплексного механизма регулирования, на основе рационального сочетания финансово-

¹³ Баклыкова Е.А. Роль государства в инновационном развитии // Европейский журнал социальных наук» – 2015. – №3.

¹⁴ Шахмаев А.С. Анализ инновационной политики развитых стран [Электронный ресурс] / Креативная экономика. – 2012. – № 6 (66). – Режим доступа: <http://www.creativeconomy.ru/articles/23804/> (дата обращения 12.03.2015).

¹⁵ Кудров В.М. Выход из кризиса и инновационная модель экономики // Общественные науки и современность. – 2013. – № 4.

экономических, организационно-технических, административно-правовых и морально-этических мер, призванных устранять «провалы» рынка в этой сфере. При этом в рамках краткосрочной перспективы, чаще более эффективным оказывалось преобладание финансово-экономического косвенного воздействия (таможенно-тарифное, амортизационное и налоговое регулирование), направленного на создание комплекса социально-экономических условий развития предприятий.

Долгосрочное же планирование развития немислимо без организационно-технических мер государства, направленных на формирование производственно-технологической инфраструктуры, а также на совершенствование организационно-технических форм взаимодействия участников интеграционных объединений.

Следовательно, механизм государственного регулирования должен быть не просто комплексным с точки зрения использования всего арсенала инструментов регулирования, но также сбалансированным во времени и по объектам регулирования (Рис. 1.2).

В частности, сбалансированный механизм государственного регулирования автомобильной промышленности должен отвечать следующим требованиям:

- сбалансированность по всей цепочке добавленной стоимости: регулирующие воздействие должно применяться в отношении производителей автокомпонентов, автопроизводителей, дистрибьюторов (сюда включаются также сервисные центры как оказывающие сопутствующие услуги в процессе эксплуатации¹⁶), конечных покупателей;
- географическая сбалансированность (комбинация форм и методов государственного регулирования на региональном и федеральном уровне, на

¹⁶ Степанов А.А., Купцова Е.В., Кондратьев А.Е., Купцова Е.С. Развитие автомобильного бизнеса в России // Вестник транспорта. – 2015. – № 1. – С. 26-30.

уровне конкретного предприятия и на уровне кластера или иного объединения);

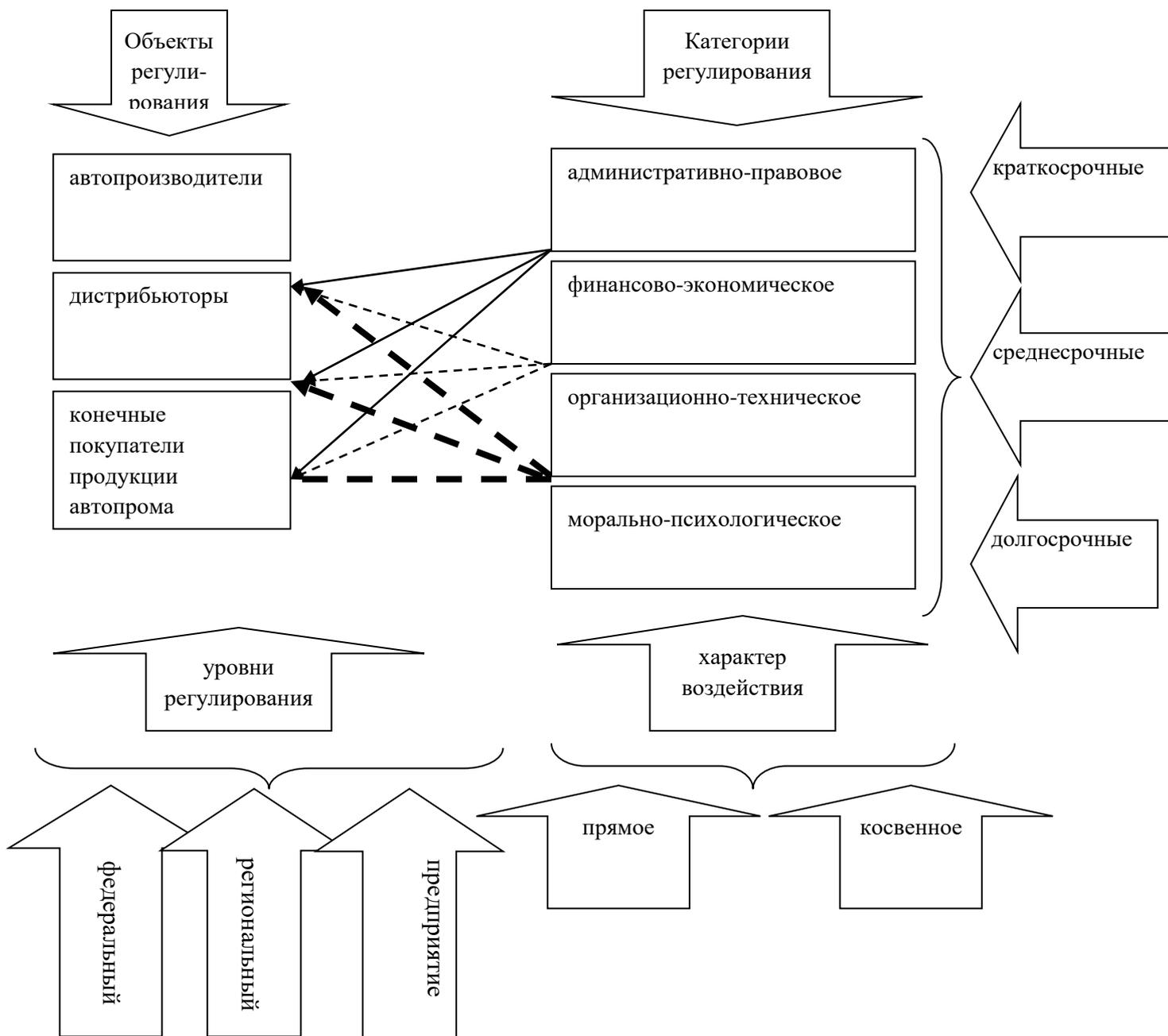


Рисунок 1.2. Сбалансированность механизма государственного регулирования.

Источник: составлено автором.

- сбалансированность во времени (комбинация регулирующих мер, рассчитанных на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный период);

- сбалансированность по характеру воздействия (комбинация прямых и косвенных методов регулирования).

В этом случае государственная поддержка технологического развития предприятий приобретет комплексный и более гибкий характер, адаптированной к существующим условиям экономической нестабильности и в полной мере способствующей развитию отрасли.

Что касается приоритетных мер государственной поддержки, то ключевыми методами и формами государственного регулирования в условиях ресурсных ограничений являются *организационно-технические*: именно они, в сочетании с административно-правовыми и морально-психологическими, способны формировать направления развития, и даже в условиях рыночной экономики являются эффективными, поскольку являются для бюджета менее затратными, чем финансово-экономические методы и формы поддержки развития промышленных предприятий.

Следует иметь в виду, что в кризисный и посткризисный периоды государственное регулирование имеет существенные отличия (Табл. 1.1).

Таблица 1.1.

Характерные черты государственного регулирования в кризисный и посткризисный периоды.

Период	Особенности государственного регулирования
Кризисный период (падение спроса, неопределенность и нестабильность экономической конъюнктуры).	<ul style="list-style-type: none"> • фокус на поддержке спроса на продукцию предприятий; • направленность государственного регулирования на сокращение издержек; • содействие внедрению имитационных инноваций.
Посткризисный период (стадии подъема и экономического развития)	<ul style="list-style-type: none"> • стимулирование процессов модернизации предприятий; • приоритетность инновационного развития (производство новых товаров и услуг); • множественность и несбалансированность разноректорной направленности мер государственного воздействия

Источник: составлено автором.

Мировая практика антикризисного регулирования показала, что меры государственной поддержки в кризисные периоды в большей степени направлены на стимулирование *спроса* на продукцию (данная концепция нашла отражение в трудах Дж. Кейнса¹⁷), тогда как в посткризисные периоды – на стимулирование ее *предложения*: модернизацию предприятий и развитие производства.

В определенных условиях механизм государственного регулирования включает в себя комбинацию мер из всех этих моделей. Именно такой подход представляется целесообразным для разработки оптимального механизма государственного регулирования деятельности предприятий наукоемких отраслей.

Таким образом, все четыре выделяемые группы методов и форм прямого и косвенного воздействия государства на экономику промышленных предприятий и разработанные для этого инструменты в совокупности должны составлять единый механизм государственного регулирования, способный эффективно содействовать развитию кооперационных связей и внедрению современных технологий.

Особенности рассмотренных зарубежных моделей государственного регулирования условий и факторов воспроизводства важны для изучения, поскольку позволяют сформировать концепцию эффективной модели развития предприятий наукоемких отраслей (в том числе автомобилестроительной отрасли в России), как на тактическом, так и на стратегическом уровнях.

Основу развития наукоемких отраслей составляют новые технологии предприятий — локальные инновации, призванные, в первую очередь, совершенствовать процессы производства и повышать технологический

¹⁷ Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег. - М.: Гелиос АРВ, 1999.

уровень предприятий в условиях разнонаправленного влияния комплекса внешних и внутренних факторов.

Формирование подобного механизма для предприятий автомобильной промышленности призвано стимулировать развитие в долгосрочной перспективе целостной инновационной системы для отрасли и страны в целом.

1.2. Сущность инновационного развития промышленных предприятий и механизма его государственного регулирования

Как уже отмечалось, критическим фактором развития предприятий наукоемких и наукоемких отраслей, в частности автомобилестроения, являются инновационные решения и технологии, поэтому понятия «*развитие предприятия*» и «*инновационное развитие предприятия*» для таких отраслей на практике могут считаться идентичными.

Тем не менее, следует иметь в виду, что *развитие предприятия* может заключаться в его модернизации и технологическом совершенствовании производства, тогда как под *инновационным развитием* промышленного предприятия следует понимать процесс необратимых успешных изменений бизнес-процессов в нем, вызванных разработкой и внедрением инноваций.

Что касается понятия «*инновационной деятельности* предприятия, как производственной системы, то она проявляется как совокупность действий, позволяющих получить новое качество производства. В таком случае *развитие инновационной деятельности* представляет собой формирование упорядоченной в конкретных проявлениях системы действий, с целью получения от инноваций определенного положительного эффекта, т.е. ассоциируется с понятием совершенствования инновационного процесса.

При этом такое развитие ограничено имеющимися у предприятия ресурсами (творческий потенциал, материальные и нематериальные активы,

кадровый состав, технологический уровень¹⁸, уровень креативности и инновационности конкретного предприятия, наличие кооперационных связей и т.д.), а также другими факторами, которые формируются непосредственно предприятием: действующая корпоративная культура, организационная структура.¹⁹

На современном этапе инновационная активность (креативность) представляет собой ключевую особенность предпринимательства, по сути, являясь идеей, приносящей коммерческую прибыль предприятиям. Именно в результате такой активности происходит генерирование идей, позволяющее повысить эффективность процессов или системы в целом.

Субъектами инновационной активности являются сотрудники и предприятия, которые на постоянной основе осуществляют процесс разработки или внедрение нового, или доработанного товара, а также технологии, управленческого решения. Процесс направлен на решение проблемы, а сотрудники вносят в этот процесс нестандартность и творческий подход.²⁰ Инновационная активность становится основой развития предприятия, в частности, его конкурентоспособности.

Инновационная активность предприятия часто носит не линейный, а интегрированный характер. Это означает, что инновационное развитие зависит от целого комплекса экономических, социальных, организационных и других факторов, определяющих характер инновационных процессов на предприятии.

Системный подход к инновационному развитию характеризуется наличием большого количества источников инновационного процесса, обратных связей. В таком случае инновационная активность становится

¹⁸ Баглацкий Е. Инновационный ресурс эффективности производства. [Электронный ресурс]. Режим доступа – <http://www.kapital-rus.ru/index.php/articles/article/177920> (дата обращения 11.08.2015).

¹⁹ Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. – СПб: Питер, 2000. – 560 с.

²⁰ Donald F. Kuratko, Richard M. Hodgetts Entrepreneurship. A contemporary approach. — Florida: Harcourt College Publishers, 2001. – 710 с.

неотделимой частью экономической, культурной и других сфер деятельности на предприятии, распространяется на отрасли, предприятия, конкретного сотрудника, координируется и контролируется на разных уровнях, формируя тем самым инновационные связи в рамках целой страны.

Важность такого фактора как инновационная активность была отмечена в трудах известных экономистов, исследующих проблематику промышленного развития. Развитие на базе инноваций и роль государства в этом процессе рассматривались учеными в различных аспектах. В частности, в трудах Й. Шумпетера инновация определяется как фактор, повышающий эффективность производства и являющийся основой промышленного развития.²¹

В рамках институционального подхода инновация характеризуется:

- как динамичность предприятия в условиях неопределенности и асимметричности информации (Ф. Хайек²²);
- как элемент трансформационных издержек, который при условии неизменности транзакционных издержек и грамотной политики государственных институтов способствует экономическому процветанию страны (Д. Норт²³).

В исследованиях развития на основе инноваций в рамках циклической теории выделяются:

- базовые инновации, как переломный момент экономического цикла (Г. Менш);

^{21,24} Шумпетер Й.А. История экономического анализа // Том 3. – М.: Высшая школа экономики, 2001. – 496 с.

²² Хайек Ф. А. Индивидуализм и экономический порядок / Ф. А. Хайек. – М.: Изограф, 2001. – 256 с.

²³ Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. – М.: Фонд экономической книги, 1997. – 180 с.

- выявленные Н.Д. Кондратьевым 40-60-летние экономические циклы, связанные с качественными изменениями в производстве, технологиях, организации труда;²⁴
- типологизация и периодизация технического развития Ю.В. Яковца, продолжившим изучение экономических циклов;
- жизненные циклы продукции Е.Г. Яковенко, изучавшем микроэкономические аспекты инновационного развития экономических циклов.

Особого внимания заслуживает вклад в изучение инновационного развития К. Фримена, который рассмотрел этот процесс в динамике, предложил определение для диффузии инноваций — результат социальных и институциональных преобразований; акцентировал внимание на необходимости соблюдать баланс между государственным регулированием и позицией непосредственно предпринимателя (в отличие от Ф. Хайека и Д. Норта, изучавшими, главным образом, роль государства в инновационном процессе).

Р. Флорида интерпретировал сущность понятия инновации как результат креативности сотрудников предприятия, как своеобразную отдачу от человеческого капитала.²⁵ Вклад Р. Флориды в развитие концепции инновационного развития связан с тем, что он отметил важность морально-психологических мер государства, которое призвано стимулировать развитие креативности и творческого потенциала у сотрудников компаний.

При этом развитие может осуществляться предприятием в рамках линейного и нелинейного процесса (интегрированное развитие).²⁶

²⁴ Кондратьев Н. Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. — М.: Экономика, 2002. — 768 с.

²⁵ Florida R. The Rise of the Creative Class. — New York: Basic Books, 2012 — 484 с.

²⁶ Балдин К.В., Барышева А.В., Передеряев И.И. Инновации. — М.: Дашков и К., 2008. — 382 с.

В случае с линейным вариантом инновационный процесс инициируется новым научно-техническим открытием (Рис. 1.3).

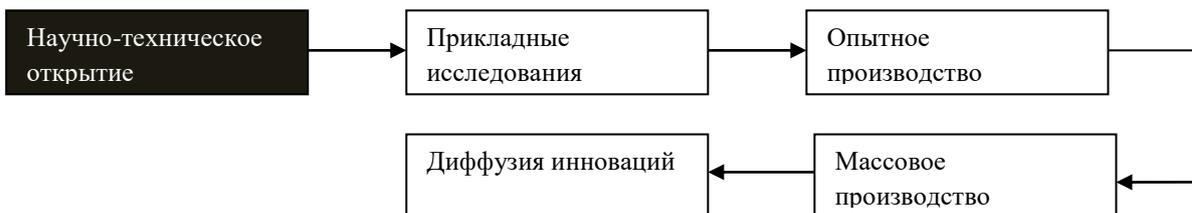


Рисунок 1.3. Стадии линейного инновационного процесса на основе открытия.

Источник: составлено по Donald F. Kuratko, Richard M. Hodgetts Entrepreneurship. A contemporary approach. — Florida: Harcourt College Publishers, 2001. — 710 с.

Другим инициатором линейного инновационного процесса может выступать рыночный спрос на инновацию (технологию) (Рис. 1.4.).

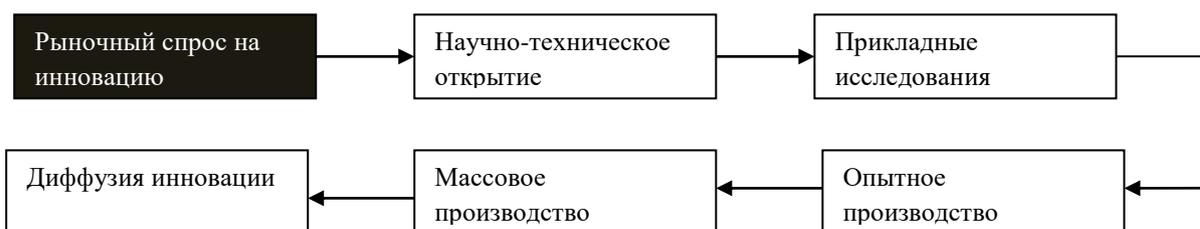


Рисунок 1.4. Стадии линейного инновационного процесса на основе рыночного спроса.

Источник: составлено по Donald F. Kuratko, Richard M. Hodgetts Entrepreneurship. A contemporary approach. — Florida: Harcourt College Publishers, 2001. — 710 с.

В частности, для усиления клиентоориентированности инновационного развития предприятий автопрома проводятся маркетинговые исследования на стадии выбора приоритетных альтернатив НИОКР, разработки и внедрения новшеств на предприятии, которые затем должны дополняться разработкой и

применением маркетинговых технологий по продвижению нововведений и коммерциализации инноваций.²⁷

Нелинейный характер инновационного процесса предполагает различные уровни интегрированности предприятия. Деятельность некоторых предприятий охватывает только одну или несколько стадий инновационного процесса. Такие компании можно охарактеризовать как частично интегрированные в инновационный процесс. Очевидно, что в этом случае предприятия занимаются только отдельными видами деятельности, необходимыми для реализации инновационного процесса. А другая деятельность, относящаяся к данному инновационному процессу, отдается на аутсорсинг специализированным компаниям.

Однако некоторые предприятия охватывают весь инновационный процесс, то есть принимают участие во всех этапах разработки и производства инновационного продукта либо технологии. При этом степень интегрированности предприятия в инновационный процесс зависит от модели инновационной активности, которую оно выбирает (данный показатель имеет динамический во времени характер) и инновационного потенциала (статического показателя, который выражается в наличии у предприятия различных ресурсов для осуществления инновационной деятельности).²⁸

С точки зрения организации процесса инновационного развития в отрасли выделяются две модели: *открытая* и *закрытая*. Ввиду наличия в научной литературе некоторых различий как в характеристике этих моделей, так и в механизмах их государственной поддержки, необходимо раскрытие их сущности, преимуществ и недостатков использования в автомобильной промышленности.

²⁷ Дмитриева С.И. Основные принципы и подходы к управлению инновационным развитием промышленных холдингов // Бизнес в законе. — 2012. — № 6.

²⁸ Мыслякова Ю.Г., Кислов Р.С. Формирование инновационной состоятельности промышленного предприятия // Креативная экономика. — 2016. — №2.

Закрытая модель предполагает ситуацию, когда исследования и разработки осуществляются внутри предприятия его структурными подразделениями и рассматриваются как некий нематериальный актив, имеющий стратегическое значение и создающий значительные барьеры для проникновения конкурентов на рынок. При этом очевидно, что такая модель может быть использована только крупными автомобильными корпорациями, имеющими достаточно ресурсов для осуществления инновационной деятельности.

Открытая модель, наоборот, рассчитана на небольшие предприятия и исходит из того, что создание инновационного продукта может и должно осуществляться не только силами самого предприятия, но и за счет использования механизма аутсорсинга.

Таблица 1.2.

Закрытая и открытая модели инновационного процесса

Этапы инновационного развития	Участники инновационного развития			
	Компания А	Компания Б	Компания В	Компания Г
Проведение исследований	X			
Создание идеи	X	X		
Опытное производство	X		X	
Массовое производство	X			X

Источник: составлено по: Чесбро Г. Открытые инновации. – М.: Поколение, 2007.

На схематично представленных в Таблице 1.2. закрытой и открытой моделях инновационного развития: случай, когда компания А осуществляет все этапы инновационного процесса самостоятельно, представляет собой закрытую модель инноваций; случай, когда разные компании А, Б, В, Г осуществляют разные этапы инновационного процесса — открытую модель инноваций.

Впервые термин «открытая инновационная модель» был использован в работах Генри Чесбро.²⁹

Среди основных принципов, на которых базируется данная модель, можно назвать следующие:

- эффективное использование внешних знаний, а не внутренних разработок;
- приоритет создания стабильной бизнес-модели, а не стремление к завоеванию рынка.³⁰

В качестве важнейших задач открытой модели инноваций Дж. Вест и С. Галлагер определили следующие:

- организация совместных исследований и разработок, которые бы имели для компаний синергетический характер;
- разработка отдельными компаниями отдельных компонентов продукции;
- свободный трансфер разработок;
- сокращение бюрократических процедур в рамках принятия решений об инновационном развитии.

Примером открытой модели инноваций являются корпоративные венчурные фонды, которые могут функционировать с разными целями:

- инвестирование в инфраструктуру для развития нового продукта;
- инвестирование в старт-ап предприятия.

Перспективной для диффузии открытых инноваций в наукоемких отраслях является быстро набирающая популярность модель развития и масштабирования бизнеса — «спин-офф компании» (spin-off — англ. «раскручивание») — представляющие собой отдельные предприятия, появление которых связано с формированием отдельных направлений НИОКР или продуктов.

²⁹ Чесбро Г. Открытые инновации. – М.: Поколение, 2007. – 336 с.

³⁰ Гине Ж., Майсснер Д. Открытые инновации: эффекты для корпоративных стратегий, государственной политики и международного «перетока исследований и разработок // Инновации в экономике. – 2012. – № 1.

Модель открытых инноваций также проявляется в форме поиска идей крупными компаниями среди потребителей³¹, в том числе со стороны автомобильных компаний (например, БМВ).³²

Следует отметить, что в настоящее время концепция открытой модели стала наиболее привлекательной ввиду проявившихся существенных недостатков закрытой модели.

Модель закрытых инноваций основана на следующей философии: эффективные инновации нуждаются в контроле. Это означает, что предприятия должны генерировать идеи, последовательно развивать их, вовлекаться в разработки, производство и маркетинг, распространение и сопровождение. Такой подход неизбежно предполагает развитие на предприятии синдрома «not invented here syndrome» («изобретено не здесь»), под которым понимается необходимость осуществления каждого этапа инновационного процесса силами предприятия и исключительно за счет его ресурсов.³³ В итоге предприятия активно инвестируют во внутренние НИОКР, нанимают самых профессиональных исследователей, что позволяет получать больше результативных идей, чем конкуренты и занимать лидирующее положение на рынке. При этом полученная прибыль реинвестируется в осуществление НИОКР, что, в свою очередь, отражается на количестве новых инновационных идей. Такая модель вполне успешно работала в течение большей части XX века, создавая эффективный цикл инноваций.

Однако мобильность капитала, сотрудников (в частности, интеллектуального труда), появление новых способов инвестирования (в

³¹ Жукова А. Инновации в автомобилестроении // Технические науки. –2014.

³² Материалы официального сайта Группы «БМВ» [Электронный ресурс] / официальный сайт Группы «БМВ» – Режим доступа: <http://www.bmw.com/> (дата обращения 31.09.2016).

³³ Инновационный менеджмент. / Под ред. проф. Оголевой Л.Н. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 238 с.

частности, венчурного финансирования) способствовали развитию новых путей коммерциализации идей, а, значит и формированию открытой модели инновационной активности. Эта модель предполагает, что границы между предприятием и окружающей средой становятся более размытыми, что облегчает процесс диффузии инноваций.

Модель базируется на большом объеме знаний, которые могут быть легко использованы и принести ценность предприятию, где они и возникли. При этом предприятию не следует аккумулировать знания, полученные в ходе проведения НИОКР, только в рамках своей деятельности, поскольку в рамках рассматриваемой модели предприятие может получать инновационные идеи не только благодаря собственным разработкам, но и с внешнего рынка. По сути, предприятию необходимо использовать свою интеллектуальную собственность как некий продукт, способный приносить прибыль от его использования другими предприятиями. Механизмом такого процесса могут быть лицензионные и франчайзинговые соглашения, создание дочерних компаний.

Для предприятий автомобилестроения важность *доступности инновационных решений и технологий* обусловлена следующими аргументами:

1. продукция автопрома является ориентированной на запросы потребителей, которых в первую очередь интересуют комфорт, эргономика, безопасность – характеристики продукции, невозможные без развития технологий и инноваций;
2. автопроизводители функционируют в условиях жесткой конкуренции, быстрого морального устаревания отдельных элементов продукции, и чтобы быть конкурентоспособными им необходимо совершенствовать производственные технологии;
3. фокус на инновационную составляющую является трендом современного автомобильного производства (примерно 15,4% расходов

на НИОКР приходится на отрасль автомобилестроения), фундаментальной установкой маркетинговой политики многих автомобильных брендов, например, Ауди использует для позиционирования бренда слоган «Vorsprung durch technik» («Превосходство через технологии»).

Мировая практика показала, что открытая и закрытая модели могут совместно существовать в автомобильной отрасли, получая большее или меньшее распространение. Таким образом, задачей государства в рамках разработки организационно-технических мер регулирования развития наукоемких предприятий является стимулирование формирования как открытой, так и закрытой, или смешанной моделей инновационного развития.

Инновации являются рисковым активом, создание и поддержание которого связано с высоким уровнем неопределенности, необходимостью проведения фундаментальных исследований, выполнения НИОКР, привлечения высококвалифицированных специалистов, существенными затратами на внедрение, поэтому они, как правило, не могут создаваться исключительно посредством рыночных механизмов. А в условиях нестабильной экономической и геополитической ситуации, рыночные «провалы» становятся еще более заметными, участники рынка часто не могут скорректировать ситуацию и поэтому государственное регулирование инновационного развития становится все более актуальным.

Инновационное развитие отрасли и экономики страны в целом в долгосрочной перспективе может быть реализовано через построение *национальной инновационной системы*, понятие которой было предложено К. Фриманом в 1987 г. в рамках его исследования инновационной политики в Японии.³⁴ Далее в 1992 г. эта концепция нашла отражение в труде Б.А.

³⁴ Freeman C. Technology Policy and Economic Performance. – London: Printer Publishers, 1987. – 451 с.

Лундвалла «Национальная система инноваций». М. Портер, Р. Нэльсон, Г. Доси определяли инновационную систему как совокупность ряда факторов (экономических, технических, социальных, институциональных и др.), способствующих развитию механизмов приобретения, производства, диффузии и адаптации инновационного знания.

Институциональный подход к понятию национальной инновационной системы используется на современном этапе, в частности, в трудах по инновационному развитию ОЭСР.³⁵ Согласно данному подходу, национальная инновационная система представляет собой взаимодействие государственных и частных институтов, которые индивидуально оказывают влияние на развитие и диффузию инноваций в рамках отдельно взятого государства. Именно институциональный характер является основной чертой национальной инновационной системы.³⁶

Существует два базовых подхода к определению инновационной системы национальной экономики — широкий и узкий.³⁷ В рамках широкого подхода инновационная система может рассматриваться как подсистема экономики, целью которой является повышение эффективности народного хозяйства. Эта цель достигается за счет приобретения, производства и распространения новых знаний. В данном случае среди структурных элементов подсистемы выделяются государство, бизнес и научные учреждения. Большое значение имеет также окружение — институциональная среда, которая включает образовательную систему, законодательство, финансовые механизмы, культурные особенности.

³⁵ Рыбалкин В.Е. Международные экономические отношения, М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 647 с.

³⁶ Голиченко О. Г. Национальная инновационная система: от концепции к методологии исследования // Вопросы экономики. – 2014. – № 7.

³⁷ Кондратьева Е.В. Национальная инновационная система: теоретическая концепция // методическое пособие НГУ, Новосибирск – 2007.

В качестве узкого определения выступает инновационный процесс, под которым понимается последовательность превращения инновационной идеи, технологии в инновационный продукт, включающая в себя этапы фундаментальных и прикладных исследований, НИОКР, экспериментального производства, массового производства.

Государство, выступая как комплекс элементов национальной инновационной системы, призвано стимулировать создание инфраструктуры для развития предприятий наукоемких отраслей промышленности, ограничивать недобросовестную конкуренцию и монополизацию, а также разрабатывать критерии, необходимые для оценки результативности деятельности предприятий в области создания технологий и иных инноваций.

Важнейшей составляющей национальной инновационной системы является экономический механизм государственной поддержки развития промышленных предприятий, основные инструменты которого были перечислены ранее. В условиях ресурсных ограничений чтобы стимулировать инновационную деятельность предприятий необходимо уделить особое внимание гибкому использованию инструментов налогового регулирования, по форме являющихся административно-правовыми, однако по характеру воздействия представляющими экономические методы государственного регулирования.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что предприятия могут являться активными участниками создания инноваций и технологий. Автомобилестроение относится к наукоемким отраслям, основу развития которых составляют локальные инновации, призванные, в первую очередь, повысить технологический уровень предприятий. Соответственно, под инновационным развитием таких предприятий понимаются модернизация и технологическое совершенствование процессов производства в условиях влияния комплекса внешних и внутренних факторов. В рамках

институционального подхода государственному механизму регулирования инновационного развития отводится существенная роль, как на уровне предприятия или отрасли, так и в формировании в перспективе инновационной системы страны в целом.

1.3. Основные организационно-технические методы и формы содействия инновационному развитию предприятий

Для понимания роли и современных задач государства, связанных с регулированием инновационного развития предприятий отрасли, требуется изучить, каким образом эволюционировали функции государства. Подход Л. Миндели ³⁸, который выделяет три *основополагающих элемента инновационного развития (трансфер инноваций; формирование заинтересованности общества в развитии технологий и инноваций; создание ценностей, связанных с таким развитием)*, требующих активного регулирования со стороны государства, представляется весьма интересным.³⁹

Трансфер инноваций представляет собой обмен инновациями и технологиями, нацеленный на более активное их использование в экономике и социальной сфере, в хозяйственной деятельности предприятий.

На современном этапе аккумуляция технологий и формирование технологического базиса превращаются во все более сложный и многоаспектный процесс. И в этом процессе роль государства сводится к следующим ключевым задачам:

- легитимизация инновационного развития как части социальной и хозяйственной жизни общества;

³⁸ Mindeli L. Genesis of innovation systems and the role of the state // Bulletin of the Georgian national academy of sciences. — 2009.

³⁹ Баклыкова Е.А. Роль государства в инновационном развитии // Европейский журнал социальных наук» – 2015. – №3.

- повышение ответственности участников инновационного процесса за внедрение технологий;
- формирование единого национального информационного пространства;
- расширение инновационного пространства за счет объединения инновационных процессов и контроля их со стороны государства;
- усиление эффективности инновационного процесса за счет контроля его участников со стороны государства;
- поощрение вовлеченности общества и отдельных его частей в инновационный процесс.⁴⁰

Трансфер технологий в рамках рыночной экономики носит чаще всего коммерческий характер. Однако невозможно представить процесс трансфера без государства, задачей которого является расширение трансфера технологий и на базе безвозмездности: предоставление предприятиям приоритетных направлений развития доступа к новым технологиям, формирование инновационного потенциала.

Таким образом, государство может являться активным агентом инновационного развития промышленных предприятий, способствовать нивелированию факторов, отрицательно влияющих на инновационные процессы, например, асимметрии информации, стохастического и дискретного характера инноваций.

Формирование заинтересованности общества в инновациях на макроуровне исторически сводилось к двум основным стремлениям: повышение благосостояния и экономической мощи государства, приобретение знаний и приобщение к новым технологиям. Важной задачей государства в этом случае становится консолидация указанных интересов в национальном масштабе, расстановка приоритетов, разрешение конфликтов, возникающих в связи с инновационным развитием.

⁴⁰ Баклыкова Е.А. Роль государства в инновационном развитии // Европейский журнал социальных наук» – 2015. – №3.

Формирование инвестиционно-инновационного климата, закрепление инновационных «настроений» в официальных документах, распространение их среди общества и в бизнес-среде представляются наиболее важными задачами государства. Разнообразие направлений, методов и форм кооперации в рамках инновационной деятельности и роль государства в развитии инновационного процесса показаны в Таблице 1.3.⁴¹

Таблица 1.3.

Роль государства в развитии инновационной деятельности.

Формы кооперации в инновационной сфере	Основные черты	Основные направления государственного вмешательства
Простой трансфер знаний	Трансфер полезной информации в контексте других форм взаимодействия	Фактически отсутствие взаимодействия
Специализированный трансфер знаний	Выборочное распространение знаний	Включение необходимого знания в процесс трансфера
Расширенный трансфер знаний	Институционализация знания и соответствующий трансфер	Тренинг административной элиты
Трансфер знаний, основанный на аккумуляции	Аккумуляция знаний в диверсифицированных депозитариях	Появление государственных институтов, которые аккумулировали знания
Изменение знаний	Появление науки как специфической формы деятельности	Появление государственной поддержки научной деятельности
Совместная генерация знаний	Разделение интеллектуального труда	Формирование научно-исследовательских институтов
Трансфер знаний как товара	Возникновение интеллектуальной собственности	Предоставление государственной гарантии прав на интеллектуальную собственность
Целевой трансфер знаний	Формирование знаний для практического применения	Государство начинает использовать знания
Кругооборот знаний	Регулярное использование знаний в реальной жизни	Создание институтов для массового использования знаний
Трансфер промышленных знаний	Дифференциация между фундаментальными и прикладными знаниями	Различные формы поддержки фундаментальных и прикладных знаний
Институционализация инновационной активности	Появление в организациях департаментов, отвечающих за применение инноваций	Развитие партнерств с целью разработки и применения инновационных технологий

⁴¹ Баклыкова Е.А. Роль государства в инновационном развитии // Европейский журнал социальных наук» – 2015. – №3.

Межотраслевая кооперация в области инновационного развития	Формирование инновационных технологий в каждой из областей	Государственная поддержка трансфера ключевых технологий в различные области промышленности
Кооперация науки и бизнеса	Применение инновационных технологий в бизнесе	Формирование центров НИОКР, практического применения инновационных технологий
Появление посредников в инновационном процессе	Появление связей между авторами инновационных технологий и потребителями	Инновации начинают оцениваться с точки зрения их влияния на экономику и социальную сферу
Региональная кооперация в области инновационного развития	Появление кластеров	Разделение полномочий между федеральными и региональными властями
Инновационная кооперация, ориентированная на потребителя	Ориентация инновационных технологий на нужды потребителей	Создание методов управления инновационным процессом, направленных на вовлечение потребителей в данный процесс
Формирование целостной структуры кооперации в инновационном развитии	Появление инфраструктуры инновационной деятельности (услуги)	Формирование институтов, оказывающих услуги, связанные с инновационным процессом
Менеджмент инновационного процесса	Принципы кооперации в инновационной деятельности становятся предметом изучения и активного использования	Появление менеджмента инновационного процесса как основы управления инновационным развитием
Национальная инновационная система	Появление механизмов саморегуляции национального инновационного процесса	Регулирование инновационного процесса становится ключевой компетенцией государства

Источник: составлено по Mindeli L. Genesis of innovation systems and the role of the state. – Bulletin of the Georgian national academy of sciences, Georgia. – 2009.

Для формирования рассмотренных выше элементов развития технологий и инноваций используется целый ряд рыночных инструментов и механизмов государственной поддержки. Рассмотренная концепция Л. Миндели на практике может применяться с целью определения направлений государственного регулирования для конкретных отраслей экономики в зависимости от степени развитости в этих отраслях кооперационных связей и представляет особый интерес для формирования механизма государственной поддержки инновационной активности предприятий отрасли автомобилестроения и обоснования использования определенного

сочетания организационно-технических, финансово-экономических административно-правовых методов и форм воздействия.

Успех инновационного развития и на тактическом и тем более на стратегическом уровне зависит от правильно выбранной организационной формы такого развития, или грамотного сочетания нескольких форм. Государство, определяя основные «правила игры» имеет возможность способствовать становлению и развитию тех или иных форм. Ниже будут рассмотрены наиболее передовые формы интеграции предприятий и общественных институтов с целью получения наиболее эффективных научно-производственных объединений.

Интеграционное объединение не может быть сведено к обычным рыночным контрактам и иерархичным отношениям, оно занимает промежуточное положение между рыночной и административной формами координации экономических действий. В то же время такие сложные структуры являются основой для формирования и развития наукоемкого производства. Именно поэтому необходимо подробно рассмотреть основные аспекты и принципы различных видов интеграции. Такой анализ может быть осуществлен в различных направлениях. К ним, в частности, относятся следующие:

- *неоклассический подход*, объясняющий возникновение интеграции как способ избежать монополизма отдельных звеньев производственных цепочек в случае вертикальной интеграции; как возможность получения монопольно высокой прибыли в случае горизонтальной интеграции; как появление более приемлемых и более эффективных решений (эффект от масштаба: воспроизводство в больших объемах как информации, так и продукта, сокращение издержек);

- *теория динамических сравнительных преимуществ*, связанная с понятием жизненного цикла товара и отрасли;

- *институциональный подход*, основанный на анализе транзакционных издержек (издержек, связанных с оформлением и обеспечением реализации договоров, ведением переговоров).

Для современной интеграции, в том числе в автомобилестроительной промышленности, важными аспектами являются элементы всех трех теорий: эффект от масштаба (производство автомобилей целесообразно только при достаточных размерах, загруженности мощностей и развитости автокомпонентной базы); создание совместных предприятий и иных интеграционных объединений позволяет автопроизводителям и производителям автокомпонентов выживать в условиях высокой концентрации игроков и капитала на автомобильном рынке⁴²; заимствование технологий часто происходит в форме франчайзинга, лицензионных договоров, заключение которых требует высокого уровня договорной способности от руководства компаний, осведомленности об особенностях рынка интеллектуальной собственности и рисках в этой области, т.е. сопряжено с транзакционными издержками.

В то же время любые интегрированные структуры обладают целым рядом преимуществ:

- комплексность развития (за счет динамичной системы обучения и диффузии информации);
- диверсификация продукции, углубление специализации производства;
- возможность концентрации ресурсов;
- появление больших объемов новой информации (интегрированное объединение как совокупность межфирменных связей, через которые генерируется новая информация).⁴³

⁴² Погребняк Е.В., Белоусов А.Р., Кузнецов Б.В и др. Автомобильная промышленность России: состояние и перспективы. – М.: Институт комплексных стратегических исследований, 2002. – 252 с.

⁴³ Львов Д.С. Институциональная экономика. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 318 с.

Как показывает практика, количество межфирменных связей напрямую связано с количеством наукоемких проектов в таких межфирменных объединениях.⁴⁴ Огромное значение имеет также качество таких связей: уровень открытости и доверия среди менеджмента объединения.

Объединения как наиболее современные формы существования научно-производственной деятельности позволяют преодолеть так называемые запирающие эффекты, наиболее существенными из которых являются следующие:

- дефицит оборотных средств в технологической цепочке;
- недостаточная производственная координация, не дающая возможности обновления сложной продукции;
- самостоятельное приспособление к рискам, приводящее к снижению экономической активности;
- повышенный риск инвестирования в инновации и технологии;
- асимметричность информации;
- жесткость рыночных требований к уровню капиталоотдачи;
- наличие входных барьеров на рынке.

Интеграция отличается приспособленностью к недостаткам рыночной системы, однако интеграционные процессы требуют определенной инфраструктуры, существенного финансирования и именно государство способно содействовать созданию необходимых условий для наукоемкого развития, нивелируя регулированием недостатки рынка.

В настоящее время существует большое количество организационно-технических форм для целей наукоемкого развития: *бизнес-инкубаторы, инновационные центры, технопарки, технополисы, кластеры*. Каждая из вышеуказанных форм имеет свои особенности и решает конкретные задачи.

⁴⁴ Бортник И.М., Земцов С.П., Иванова О.В., Куценко Е.С., Павлов П.Н., Сорокина А.В. Становление инновационных кластеров в России: итоги первых лет поддержки // Инновации. 2015 — № 7 (201).

Объединения кластерного типа выступают в качестве наиболее современных и перспективных форм, способствующих повышению инновационной активности их участников, которые на основе действия коллективных гарантий и складочного капитала позволяют привлечь большие объемы финансирования инновационных процессов.⁴⁵

Технопарки представляет собой другую эффективную на современном этапе форму организации наукоемкого промышленного производства и, в первую очередь, являются самостоятельными хозяйствующими субъектами, располагающими комплексом необходимых для ведения бизнеса элементов: производственно-офисные площади; система информационного обслуживания; система управления и координирования деятельности; система финансового консалтинга; система маркетинга и сбытовая сеть; система клиентского обслуживания.

Организационно-правовой формой технопарка чаще всего является акционерное общество. Акционерное общество позволяет аккумулировать финансовые средства и потому представляет собой очень эффективную форму организации наукоемкой деятельности. К тому же несколько учредителей позволяют получить общественную поддержку, эффективный контроль на основе сбалансированности интересов всех участников технопарка. Технопарк является привлекательным проектом для различных групп участников: кредитующие банки; владельцы земельных участков; университеты и НИИ; промышленные предприятия.

Основной целью технопарков является превращение инновационных идей в конкретный продукт, обеспечение трансфера технологий. С этой целью неразрывно связан комплекс задач, решаемых технопарками:

- участие в развитии региональных экономик;

⁴⁵ The Cluster Initiative Greenbook: New Finding on the Process of Cluster-Based Economic Development / [Электронный ресурс] / Cluster observatory — Режим доступа: <http://www.ivorytower.se/greenbook/general.html> (дата обращения 01.06.2016).

- формирование основы конкурентоспособности региона в той или иной отрасли;
- повышение эффективности производства;
- развитие национальных инновационных проектов;
- рост бизнеса, занятости, создание новых рабочих мест.

Образование в разных странах (в частности, в Великобритании, Германии, Италии) формирований кластерного типа рассматривались в многочисленных зарубежных и отечественных публикациях. Самые ранние идеи о полезности подобных нетрадиционных форм организации производства в Великобритании затрагиваются в книге А. Маршалла «Принципы экономической науки». При этом еще не использовался термин кластер, однако описывалась именно эта форма объединений и организации производства, основанной на глубоком межфирменном разделении труда.

Объединения, близкие к современному понятию кластера, рассматривались в трудах, посвященных вопросам технологической межотраслевой координации во Франции. Французские исследователи предлагали формирования технологически взаимосвязанных предприятий различных отраслей объединить общим понятием. Работы Е. Дахмена — исследователя шведских корпораций — посвящены формированию так называемых «блоков развития»: согласно его концепции, только взаимосвязь секторов экономики в процессе их развития способна гарантировать общее эффективное функционирование и конкурентоспособность предприятий. Итальянские ученые отождествляют с понятием регионального кластера промышленные (индустриальные) районы.

Однако современное понятие кластера, как формы организации экономической деятельности, его сущность и особенности впервые были рассмотрены американским экономистом М. Портером.⁴⁶ Именно Портер

⁴⁶ Портер М. Международная конкуренция. Пер. с англ. под ред. В. Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.

указал на перспективность кластерного подхода в организации промышленного производства как основы его международной конкурентоспособности. Исследования М. Портера, проведенные на основе изучения более 100 отраслей промышленности в различных странах мира, позволили сделать вывод о том, что географическая концентрация производства является основой формирования кластера.

Классическое определение кластера, используемое в научном обороте и международной практике: кластер — это сконцентрированная на некоторой территории группа технологически и организационно взаимосвязанных предприятий, организаций и учреждений (поставщиков оборудования, сырья и комплектующих, специализированных услуг; инфраструктуры; научно-исследовательских институтов; ВУЗов и других организаций), взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных участников и кластера в целом.

Важной особенностью формирований кластерного типа является то, что в состав их органов управления — координационных советов — входят представители местной (региональной) власти. Именно сочетание «трех спиралей» (университет, производство, власть) позволяет кластеру быть успешным в коммерциализации инноваций и технологий и создаваемого на их базе продукта⁴⁷. Типичная структура кластера представлена на рисунке 1.5.

Кластер может быть назван стратегическим альянсом, образованным по конечному продукту, имеющим комплементарный характер (взаимодействие дополняющих друг друга компаний) и рассчитанным на долгосрочную перспективу.⁴⁸

⁴⁷ Широ М.С. Построение модели взаимодействия акторов инновационного кластера в процессе коммерциализации научно-технических разработок // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. — 2016. — № 1 (235).

⁴⁸ Соколов В. Стратегические союзы [Электронный ресурс]. Режим доступа — http://www.cfin.ru/management/strategy/orgstr/strategic_unions.shtml (дата обращения 11.08.2015).

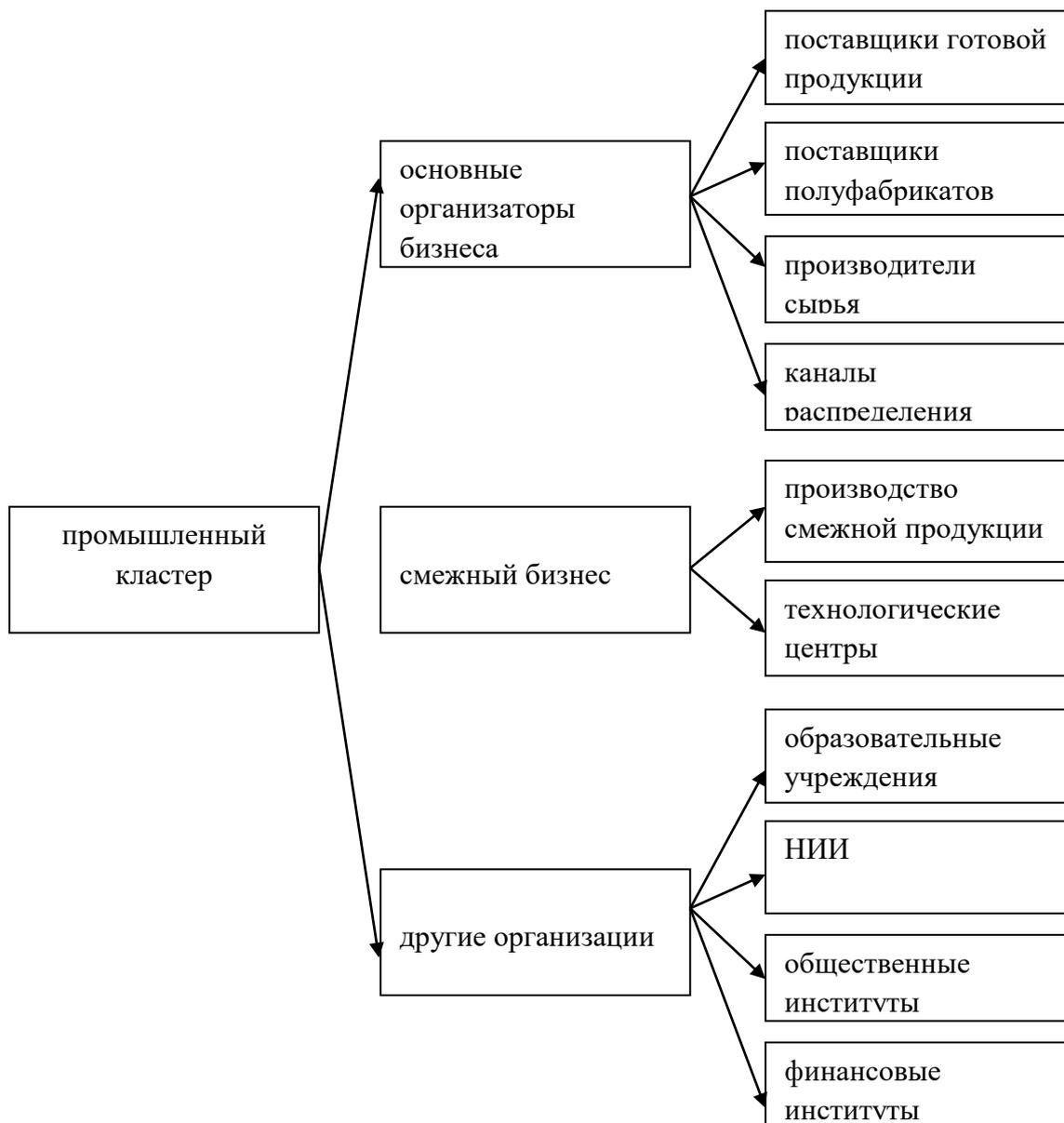


Рисунок 1.5. Состав участников промышленного кластера.

Источник: составлено по Overview of the industrial clusters in China. – Li & Fung research centre. — 2006.

При этом особенностью кластера для предприятий, осуществляющих инновационную деятельность, являются тесные взаимосвязи не только между производственными предприятиями, поставщиками и покупателями, но и

между институтами знаний (исследовательскими центрами, университетами) как генераторами инновационных идей.⁴⁹

Кроме конкуренции как основной предпосылки возникновения кластеров, экономисты выделяют еще несколько причин:

- возможность привлечения большого объема финансовых ресурсов и разделения затрат;
- экономия на транзакционных издержках;
- диффузия инноваций;
- возможность обмена неформальными знаниями.⁵⁰

В зависимости от целей кластерная организация может рассматриваться в двух аспектах:

- как концентрация производства;
- как одна из мер государственной поддержки отдельных отраслей, развития инноваций и технологий, укрепления конкурентоспособности национального промышленного производства.

По принципу организации кластеры можно разделить на два основных типа⁵¹:

- кластеры с вертикальными связями (представляют собой полный технологический цикл: обработка материалов, промежуточная продукция, конечная продукция);
- кластеры с горизонтальными связями (объединяют предприятия сходного отраслевого профиля).

В первом случае кластерная организация эффективна за счет существенного сокращения транспортных и транзакционных издержек. Во втором случае основной задачей кластеризации является увеличение доли

⁴⁹ Карпусь Н.П., Семенов А.М. Кластерный подход в обеспечении инновационного развития отрасли. // Горный информационно-аналитический бюллетень — 2012. — С. 366-368.

⁵⁰ Тычинский А.В. Управление инновационной деятельностью компаний: современные подходы, алгоритмы, опыт// диссертация, Таганрог, 2009.

⁵¹ Лебедев О.Т. Экономика отраслевых рынков: учебное пособие. – М.: Бослен, 2008. – 528 с.

отрасли на рынке, развитие общей инфраструктуры для отрасли, появление новых технологических решений.

Каждый участник кластера осуществляет определенный вид деятельности в соответствии с имеющимися финансовыми ресурсами и доступом к кредитам, в том числе под коллективную ответственность, или гарантии местной администрации. Таким образом, кластерная организация в финансовом отношении представляет больше возможностей аккумуляции денежных средств и более высокий уровень доступности кредитных ресурсов для участников кластера. Такие возможности имеют большое значение в случае ведения капиталоемкой, наукоемкой деятельности, разработки и внедрения инноваций.

Для оценки перспектив развития кластера, необходимо рассмотреть стадии его формирования. Целесообразно выделять четыре важнейших этапа, каждый из которых обладает вполне определенными характеристиками: *стадия развития* (на основе ресурсной составляющей или перспективного рынка сбыта); *стадия роста*; *стадия стабильности*; *стадия упадка*.⁵²

Стадия развития связана с функционированием предприятий-пионеров, формированием связей между предприятиями, созданием необходимой инфраструктуры и появлением эффекта синергии⁵³. Именно на этой стадии кластер обретает свою структуру. На *стадии роста* в кластер включаются новые предприятия, усиливается эффект концентрации. *Стадия стабильности* характеризуется усилением кооперации, инвестиционной и инновационной активностью. *Стадия упадка* свидетельствует о недостаточности технологического развития, сопровождается падением продаж, производства. В зависимости от того, на какой стадии находится

⁵² Авдашева С.Б., Розанова Н.М. Теория организации отраслевых рынков. – М.: ИЧП «Магистр», 1998. – 320 с.

⁵³ Кемпбелл Э., Саммерс Лачс К. Стратегический синергизм. – СПб: Питер, 2004. – 416 с.

кластер, государством могут быть использованы те или иные методы регулирования.

. Среди основных преимуществ кластерной организации можно назвать следующие:

- повышение конкурентоспособности участников кластера на основе высокой технологичности производства и высокого качества продукции;
- эффект синергии, унификация логистических, инжиниринговых, маркетинговых, информационных решений;
- высокая эффективность коллективных инноваций, в том числе использование ко-дизайна в случае вертикальной интеграции, аутсорсинга в — случае горизонтальной интеграции;
- возможность предоставления малым предприятиям бизнес-услуг в рамках кластера;
- новые возможности получения инвестиций;
- возможность продвижения продукции малых предприятий-участников кластера;
- перспективы выхода на зарубежные рынки.

Многие исследователи в качестве ключевой задачи кластера выделяют эффективное управление цепочкой добавленной стоимости, которое осуществляется с помощью трех составляющих: стратегия, планирование и непосредственно рабочий процесс.⁵⁴ При этом движущими силами эффективного управления являются производственные мощности, транспортировка, товарно-материальные ценности и информация. Эффективность и гибкость позволяют кластерам оперативно реагировать на изменение спроса, у производителей также появляется возможность экономии за счет эффекта масштаба (в частности, общие производственные мощности позволяют более рационально использовать ресурсы). Однако

⁵⁴ Жихарев К.Л., Мельников С.Б. Инновационное управление развитием: инкорпоративный подход. – М.: МАКС Пресс, 2007. – 212 с.

развитие кластера возможно только в случае, если он будет ориентирован на определенный достаточно крупный объем продукции и ассортимент.⁵⁵

Общая система транспортировки предполагает использование контейнерных перевозок — более дешевого логистического решения (экономия составляет до 20%). К тому же часто применяемая в кластерах система JIT (just-in-time, или «точно в срок») и система постепенного пополнения запасов способствует более быстрому обороту товарно-материальных ценностей. Информационное обеспечение является одним из ключевых условий успешного функционирования кластера, а географическая близость предприятий-участников объединения позволяет установить между ними тесные контакты, всем участникам получать актуальную информацию о состоянии рынка.

Признаками успешного функционирования любого кластера считаются высокая инновационная активность, рациональное ведение бизнеса, рост производительности труда, а также привлечение иностранных участников для обмена опытом и технологиями. Кластер представляет собой открытую динамичную систему и характеризуется, прежде всего, качественными параметрами, в частности, связанностью элементов, среди которых выделяются следующие:

- ядро кластера (основные центры получения дохода);
- резервы роста — организации, обладающие скрытым инновационным потенциалом, способным в перспективе повысить эффективность объединения.

Автомобильные кластеры являются примером такой организации: в качестве ядра выступает крупный автопроизводитель, а резервами роста являются, в первую очередь, производители автокомпонентов.

⁵⁵ Кравец А.В. Инновационная экономика России: проблемы и перспективы экономического роста // Креативная экономика. 2016 –№ 1, том 10.

Если рассматривать автомобильную промышленность с точки зрения сравнительных динамических преимуществ и понятия консолидации отрасли (S-образная кривая консолидации, предложенная маркетологами Г. Динзом, Ф. Крюгером⁵⁶ является наглядной иллюстрацией долгосрочного развития компаний в отрасли в рамках стадий формирования, роста, специализации, консолидации), то автопром находится на предпоследней - последней стадии, которые предполагают объединение фирм в различные альянсы (например, создание объединений кластерного типа).

В то же время, формирование кластеров связано с определенными трудностями, которые необходимо учитывать:

- для формирования кластера нужны базовые преимущества: доступность ресурсов (финансовых, трудовых и др.), развитый потребительский рынок, инфраструктура;
- вновь созданные кластеры в отрасли могут оказаться неконкурентоспособными;
- в регионе можно столкнуться с отсутствием сопутствующих бизнесу услуг (консалтинг, маркетинговые исследования и др.).

Многие исследователи (в частности, профессор университета Миннесоты Э. Маркусен) изучали предпосылки, которые способствуют успешному функционированию новых кластеров. Среди них ключевыми являются следующие:

- отсутствие существенных различий в стартовых позициях функционирующих и вновь созданных кластеров, гибкость вновь созданных кластеров (возможность перемещения ресурсов);
- возможность объединения новых видов деятельности, причем в этом случае необходима также достаточно развитая инфраструктура.

⁵⁶ Graeme K. Dinz, Fritz Kroeger, Stefan Zeisel *Winning the Merger Endgame: A playbook for profiting from industry consolidation.* – New-York: Printer McGraw-Hill, 2003. – 454 с.

Большой интерес для анализа представляет классификация кластеров⁵⁷, созданная Э. Маркусен и отраженная в таблице 1.4.

Таблица 1.4.

Характеристики различных типов кластеров.

Тип кластера	Характеристики фирм-элементов кластера	Уровень независимости внутри кластера	Прогноз занятости
Эффект синергии Маршалла	Малые и средние предприятия	Внутрифирменная торговля, кооперация, сильная институциональная поддержка	Зависит от степени экономии издержек
Модель «звезда»	Одна или несколько крупных фирм-лидеров, ряд мелких поставщиков и компаний сопутствующих бизнес-услуг	Кооперация между фирмами осуществляется на условиях фирм-лидеров	Зависит от масштабности кластера
Модель «спутник»	Средние фирмы, крупные фирмы с филиалами, в том числе иностранные	Минимум внутрифирменной торговли, ориентация на внешние связи и экспорт	Зависит от кадровой ситуации в филиалах
Кластеры с ведущей ролью государства	Общественная организация, государственное предприятие и компании сопутствующих бизнес-услуг	Связи ограничены взаимодействием общественной организации, государственного предприятия с поставщиками	Зависит от региональной политики государства

Источник: составлено по: Advantages and disadvantages of targeting industry clusters. – Regional Economic Development Research Laboratory Clemson University. — 2002.

Как уже было сказано, автомобильные кластеры базируются на ключевой компании – ядре, т.е. представляют собой модель «звезда» по Э. Маркусен. В то же время, поскольку автопроизводитель не может функционировать без сопутствующих отраслей (в частности, производства автокомпонентов), целесообразным является развитие кластера в направлении модели «спутник».

⁵⁷ Markusen A. Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts // Economic Geography – 1996. – Vol. 72(3).

Технопарки и кластеры имеют ряд общих черт. В частности, обе организационные формы направлены на создание эффективного сотрудничества бизнеса и научно-исследовательских структур в рамках развития наукоемкого производства; обе формы используют географическую составляющую в качестве основы построения.

В сфере наукоемкого развития кластеры выполняют целый ряд важных функций, схожих по своей сути с задачами технопарков:

- становятся основным элементом конкурентоспособности отрасли или региона;
- представляют собой важную составляющую общегосударственной промышленной политики страны;
- организуют взаимодействие крупного и малого бизнеса.

Однако существует целый ряд различий между этими двумя организационными формами:

- технопарк состоит из меньшего числа элементов, чем кластер;
- компании, входящие в кластер, сохраняют статус юридического лица;
- технопарк предоставляет компаниям различные виды льгот, а кластер является объединением, функционирующим на принципах экономической эффективности, базирующейся на кооперации и сотрудничестве.

Еще одной современной организационной формой является метакорпорация — интегрированная бизнес-группа, состоящая из экономических агентов (коммерческие и некоммерческие организации, корпоративные объединения) с определенными экономическими связями с эффектом синергии, но не наделенная статусом юридического лица. Метакорпорация выполняет два типа функций:

- общие функции: производство товаров, работ, услуг;
- специфические функции: наукоемкое развитие, оптимальное распределение ресурсов, производство общественного продукта.

Интеграционные связи между агентами являются более жесткими, чем рыночные, поэтому в ряде существенных аспектов метакорпорация выступает как единое целое. Интеграционные связи существуют не только внутри метакорпораций, но и между ними — таким образом формируются транснациональные корпорации.⁵⁸

По своей природе метакорпорации являются организационной формой, способствующей интернационализации экономики. Еще одна особенность метакорпораций заключается в наличии глобальной стратегии, которая направлена на достижение оптимального результата не отдельными агентами, а метакорпорацией в целом. С точки зрения контрактной теории метакорпорации представляют собой объединения, в которых присутствуют смешанные формы регулирования: ценовой механизм, характерный для рынка и командный механизм. Таким образом, метакорпорации являются гибридными формами сотрудничества и распределения ресурсов между экономическими агентами, отличаются гибкостью и комплексностью связей между агентами, наличием общих интересов и потому могут стать эффективной организационной формой наукоемкого развития.

На глобальном уровне перспективной организационной формой развития, необходимой для формирования комплексных инновационных систем могут стать технологические платформы. Впервые упоминание этого термина появилось в Европе в 2004 г. как взаимодействие европейских стран в приоритетных научно-технических направлениях развития.⁵⁹ В соответствии с определением Еврокомиссии технологическая платформа является объединением государства, бизнеса, науки, образования вокруг общего видения тренда технологического развития определенной сферы

⁵⁸ Голикова Ю.А. Метакорпорации: природа их образования и роль в современной мировой экономике – 2011. – № 2 (18). – Режим доступа: http://ecsocman.hse.ru/data/2011/09/08/1267444680/CFJ18_33_42_%D0%93%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B0_.pdf (дата обращения 12.03.2015).

⁵⁹ Дежина И.Г. Технологические платформы и инновационные кластеры в России — вместе или порознь? // Инновационная экономика. – 2013.

хозяйственной деятельности. В отличие от кластеров, технологические платформы ориентированы на координацию информационного взаимодействия участников инновационного процесса на международном уровне и не характеризуются жесткой географической ограниченностью.

Технологическая платформа предусматривает сотрудничество в научно-технической и финансово-экономической сферах на международном уровне, объединяющее географически удаленные друг от друга «пилотные» предприятия, а также действующие кластеры и может охватывать целые отрасли производства. Первые технологические платформы в Европе формировались с 2008 г., а успешность их развития заключается в том, что они базируются одновременно на национальных и иностранных инвестициях и технологических открытиях, функционируют при активной поддержке государств-участников. В перспективе создание технологических платформ может стать важным элементом взаимовыгодного международного сотрудничества на всех стадиях цикла инновационной деятельности, новой институциональной основой наукоемкого развития мировой и национальных экономик. Основные функции интернациональных технологических платформ показаны на рисунке 1.6.

Технологические платформы ориентированы на содействие наукоемкому развитию промышленных предприятий и отраслей национальной экономики и предоставляют им большое количество возможностей:

- новые источники финансирования наукоемкого развития;
- участие в формировании важнейших отраслевых документов;
- повышение качества планирования и прогнозирования (для потребителей наукоемкой продукции);
- сокращение издержек благодаря использованию механизма аутсорсинга;
- возможность активно участвовать в международном сотрудничестве и др.



Рисунок 1.6. Основные функции технологических платформ.

Источник: составлено автором.

Для наглядного рассмотрения преимуществ различных организационно-технических форм развития составлена диаграмма (рисунок 1.7), показывающая, какими ключевыми преимуществами, необходимыми для успешного инновационного развития, обладают организационно-технические формы развития предприятий, часто встречающиеся на практике в автомобильной промышленности в России и зарубежных странах: технопарки, кластеры, технологические платформы.

Ранжирование осуществлялось по балльной системе: 1 балл — незначительное преимущество; 2 балла — существенное преимущество; 3 балла — определяющее преимущество.

Из диаграммы видно, что наибольшее количество преимуществ в перспективе характерно для технологической платформы. Из существующих различных организационно-технических форм, способствующих развитию инновационного потенциала промышленных предприятий, именно кластер обладает целым рядом преимуществ: эффект синергии, масштаба, трансфера

технологий, сокращения транзакционных издержек, а также обеспечение устойчивости предприятий-партнеров, что особенно актуально в условиях кризиса.



Рисунок 1.7. Преимущества различных организационно-технических форм развития предприятий.

Источник: составлено по: Дежина И.Г. Технологические платформы и инновационные кластеры в России — вместе или порознь? // Инновационная экономика. 2013, №9; Портер М. Международная конкуренция. Пер. с англ. — М.: Международные отношения, 1993. — 896 с.

В странах, где автомобильная промышленность находится в стадии консолидации, которая требует активного развития кооперационных связей, кластеры, как форма организации производства и аккумуляции инновационного потенциала, находятся еще на начальной стадии развития и характеризуются ярко выраженной концентрацией вокруг ядра — предприятия - автопроизводителя (модель «звезда» по Э.Маркусен). Для эффективного функционирования предприятий отрасли особенно необходимо содействие развитию резервов кластера — производителей автокомпонентов, которое требует конструктивных регулирующих действий со стороны государства.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В РОССИИ

2.1. Факторы и тенденции инновационного развития промышленных предприятий и особенности его государственного регулирования в РФ

В настоящее время развитие инновационных технологий и наукоемких производств является основой конкурентоспособности любого государства. Правительством России поставлена задача формирования комплексной национальной инновационной системы экономики на базе собственных технологических решений. Для того, чтобы оценить перспективы этого процесса, необходимо рассмотреть современное состояние инновационной активности предприятий, а также ключевые внешние и внутренние факторы, оказывающие на нее влияние.

Для России характерна значительная региональная неравномерность инновационной активности, поскольку концентрация ключевых факторов развития (экономическая инфраструктура, уровень образования и др.), неодинакова в различных регионах. В России инновационная активность свойственна наиболее экономически развитым городам (Санкт-Петербург, Москва) и регионам, которые исторически обладали развитым наукоемким производством (Томская область, Московская область), а также регионам с запасами природных ресурсов (Татарстан, Красноярский край, Иркутская область).⁶⁰

Низкий уровень инновационной активности характерен и для предприятий по производству товаров, и для предприятий сферы услуг. На данный момент доля инновационной продукции составляет всего 4,9% в

⁶⁰ Баклыкова Е.А. Ключевые факторы развития инновационной активности российских предприятий // Креативная экономика. – 2013. – № 9 (81).

общем объеме промышленной продукции, производимой в России, для сравнения в развитых странах эта доля превышает 11 – 17%. Для России характерно преобладание импорта технологий над экспортом.⁶¹ Самыми активными в области инновационной деятельности являются крупные и средние предприятия: продукция 60% из них относится к наукоемкой. При этом инновационные идеи и технологии имеют более широкое распространение в производстве товаров, а не услуг.

Уровень инновационной активности предприятий зависит также от отрасли, в которой функционирует предприятие. Наибольший инновационный потенциал характерен для предприятий нефтегазового сектора, производства электрооборудования, химической промышленности. Наименьшим инновационным потенциалом отличаются предприятия пищевой, швейной, кожевенной промышленности. Автомобилестроительные предприятия характеризуются средним уровнем инновационной активности.

Об уровне развития инновационной активности промышленных предприятий также свидетельствуют виды инноваций, типичные для национальной экономики. Для экономики необходимы разнообразные виды инноваций, тем не менее базовыми являются технологические продуктовые инновации, влияющие на объем рынков, на качество продукта и ширину продуктовой линейки. Результатом применения процессных инноваций является не появление нового продукта, а повышение эффективности производственных процессов. Российские предприятия ориентированы именно на процессные инновации, что негативно сказывается на международной конкурентоспособности.

В настоящее время научные исследования, проводимые в России, характеризуются инерционной динамикой и это негативно сказывается на развитии научно-технической базы производства, возможности предприятий

⁶¹ Терехова С.В. Центр трансфера технологий как инструмент инновационного развития территории // Креативная экономика — 2015. — № 7.

создавать по-настоящему инновационные продукты.⁶² Проблемы наблюдаются также в сфере подготовки квалифицированных специалистов, генерирующих инновационные идеи.⁶³ Кроме того, российские предприятия не сфокусированы на создании и приобретении прав интеллектуальной собственности, что объясняется недостаточным уровнем правовой защиты, которую обеспечивает российское патентное законодательство.⁶⁴

Таким образом, современную модель развития наукоемкого производства в России можно считать имитационной, основу которой составляют приобретение зарубежных технологий и готовых продуктов, а не создание принципиально новых продуктов.⁶⁵ Ключевой проблемой российской модели является недостаточная развитость рынка инноваций: низкий спрос на инновационные продукты и недостаточное их предложение.

Как уже было отмечено, на развитие предприятия влияет целый ряд внешних факторов. Под внешними факторами понимаются все условия и факторы, возникающие в окружающей среде, независимо от деятельности конкретного предприятия, но оказывающие воздействие на его функционирование и поэтому требующие принятия управленческих решений. При этом необходимо отметить, что данные факторы находятся в тесной взаимосвязи: изменение одного фактора может обуславливать

⁶² Баклыкова Е.А. Ключевые факторы развития инновационной активности российских предприятий // Креативная экономика. – 2013. – № 9 (81).

⁶³ Царёва С. О. Инновационное управление ноосферным развитием хозяйственной деятельности и образования [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://m-economy.ru/art.php?nArtId=4028/> (дата обращения 02.09.2015).

⁶⁴ Пирогова В.В. Модернизация концепции охраны интеллектуальной собственности в условиях правового режима ВТО (Соглашение о торговых аспектах прав интеллектуальной собственности — ТРИПС) // Справочно-поисковая система Консультант Плюс. – 2012.

⁶⁵ Обзор развития инноваций в России и мире [Электронный ресурс] / Консалтинговая компания CONCOL. Режим доступа – <http://365-tv.ru/index.php/analitika/rossiya/172-obzor-razvitiya-innovatsij-v-rossii-i-mire> (дата обращения 11.08.2015).

изменение других. К тому же факторы внешней среды весьма изменчивы и требуют постоянного мониторинга.

Внешние факторы предлагается разделить на две категории: факторы внешней конъюнктуры (позиция страны на международной арене, уровень конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности, степень участия в международном трансфере технологий, спрос на конкретные инновационные продукты, санкционные и иные ограничения трансфера активов и технологий) и факторы, формирующиеся внутри страны (стабильность политической, экономической системы, уровень развития фундаментальных исследований, НИОКР, образования, развитость системы финансирования).

Под внутренними факторами понимаются факторы, которые формируются непосредственно предприятием – субъектом деятельности (инновационный потенциал, теснота кооперационных связей и т.д.).

В таблице 2.1 представлены основные группы внешних и внутренних факторов, которые в наибольшей степени влияют на успех или неудачи развития наукоемких предприятий, в том числе автомобильной промышленности:

Далее будут рассмотрены факторы, наиболее существенно влияющие на инновационную активность предприятий отрасли автомобилестроения

В России особенно критичными ограничения инновационной активности становятся в современных условиях недостаточности ресурсов и геополитической нестабильности. Поддержание длительной жизнеспособности предприятий, базирующейся на инновационной активности при ограниченных ресурсах⁶⁶ призвана обеспечить эффективная *стратегия развития*.

⁶⁶ Литвак Б.Г. Стратегический менеджмент. – М.: Юрайт, 2014. – 512 с.

Таблица 2.1.

Внешние и внутренние факторы влияния на развитие наукоемких предприятий России.

Источник: составлено автором по: Обзор российского производственного сектора 2016 / Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/manufacturing/russian/russian-munufacturing-market-review-2016.pdf>.

Природа факторов	Внутренние факторы (формируемые предприятием)	Внешние факторы (не зависящие от предприятия)	
		страновые	мировая конъюнктура
Экономические, технологические	<ul style="list-style-type: none"> • уровень технологической оснащенности (оборудование, технологии процессов); • логистические цепочки (закупки транспортировка); • финансирование 	<ul style="list-style-type: none"> • структура основных фондов; • привлечение иностранных инвестиций; • система финансирования; • льготы и иные экономические методы стимулирования. 	<ul style="list-style-type: none"> • спрос на инновационные товары; • требования к уровню технологического развития; • мобильность капитала
Политические, административно-правовые (юридические)	<ul style="list-style-type: none"> • договорная структура (лицензионные, франчайзинговые соглашения, соглашения о совместных предприятиях) 	<ul style="list-style-type: none"> • стабильность политической ситуации; • административные запреты (эмбарго, пошлины и т.д.); • стабильность законодательной системы; • эффективность политических решений и уровень законодательного оформления процесса инновационного развития. 	<ul style="list-style-type: none"> • санкции, иные ограничения международного сотрудничества
Аккумуляция и трансфер знаний	<ul style="list-style-type: none"> • наличие квалифицированных кадров; • система повышения квалификации; • тренинги; • уровень информированности (возможности сотрудничества, льготы и т.д.). 	<ul style="list-style-type: none"> • уровень образования; • уровень развития фундаментальной науки; • уровень развития НИОКР; • отсутствие завершенной цепочки инновационного процесса. 	<ul style="list-style-type: none"> • возможности участия в трансфере технологий.
Морально-психологические, культурные	<ul style="list-style-type: none"> • поощрение инновационной активности сотрудников; • внедрение передовых концепций работы 	<ul style="list-style-type: none"> • директивные указания, связанные с инновационным развитием; • система наградений, признания инновационно активных предприятий 	<ul style="list-style-type: none"> • международная система награждений, признания инновационно активных предприятий
Организационно-управленческие	<ul style="list-style-type: none"> • наличие стратегии инновационного и технологического развития; • кооперационные связи с партнерами, региональными властями; • информационная осведомленность. 	<ul style="list-style-type: none"> • развитие организационно-технической инфраструктуры. 	<ul style="list-style-type: none"> • межстрановые технологические платформы и иные форматы взаимодействия на международном уровне

Современная стратегия развития предприятия должна быть направлена на стабильный инновационный рост, объединяя инновационную, производственную и маркетинговую стратегии в единое целое.⁶⁷ Стратегия развития базируется на определении основного направления деятельности предприятия, ориентированного на выпуск наукоемкой продукции / работ / услуг.

Реализация данной стратегии может носить как эволюционный характер (совершенствование и модернизация уже существующих технологий), так и революционный характер (создание новых технологий).⁶⁸ В условиях кризиса любую стратегию предприятия отличает робастность — способность структуры устойчиво реагировать на внешние изменения в рамках планирования стратегического развития.⁶⁹

Ниже кратко представлены разновидности стратегий и основные ограничительные факторы для каждой из них: *создание новой технологии, приобретение технологии, поиск новых ниш для сбыта продукции, организационные инновации.*

Для *создания наукоемкого продукта* необходимо использование собственных НИОКР либо аутсорсинговых НИИ, которые занимаются разработкой новых технологий и техник, а также базируются на ресурсах венчурных фондов. Именно в рамках этой цели создаются базисные инновационные решения, направленные на создание принципиально новых продуктов и технологий. Создаваемый продукт при этом требует серьезной работы в области патентов и иной защиты интеллектуальной собственности.

⁶⁷ Алпеева Т. А. Перспективы инновационного развития предприятий // Молодой ученый. 2016. — №1 (105).

⁶⁸ Проскурина Н.Н. Инновационное управление современным предприятием // Экономика и социум. — 2016. — № 3 (22).

⁶⁹ *Робастность* означает малое изменение выхода замкнутой системы управления при малом изменении параметров объекта управления.

Официальный сайт энциклопедии Википедия – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D0%B1%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C> (дата обращения 03.04.2015).

Россия на данный момент недостаточно активно развивает патентную работу: количество международных патентных заявок, в отличие от других развитых стран, не растет, а сокращается.⁷⁰

Главными ограничивающими факторами в этой ситуации становятся денежные средства и наличие достаточного количества фундаментальных и прикладных исследований и организаций, которые их осуществляют.

Важнейшей проблемой при этом может являться неопределенность, связанная с возможностью коммерциализации инноваций (по данным статистики, в России всего 1-3% научных разработок становятся успешными⁷¹) и их длительной окупаемостью.

Создание новых техник и технологий связано также с использованием других ресурсных источников. В этом случае предприятие закупает готовое оборудование и приобретает технологии на основе лицензионных или франчайзинговых соглашений.⁷² Главной задачей такой деятельности становится создание новых продуктов на базе заимствованных технологий.⁷³ Такими продуктами, как правило, становятся модифицирующие технологии, направленные на улучшение или дополнение уже существующих продуктов.

Для достижения этой цели возможно использование различных тактик:

- приобретение новых технологий;
- копирование или нелегальное копирование технологий.⁷⁴

Приобретение новых технологий на базе франчайзинговых договоров является одним из самых простых вариантов: предприятие-франчайзи приобретает у предприятия-правообладателя бизнес-концепцию (в том числе

⁷⁰ Елецких Г.Г. Развитие инновационных систем: проблемы и перспективы современной России // Вопросы инновационной экономики. 2015 – № 4.

⁷¹ Авдеева Е.А., Гафиятуллина Л.Р. Проблемы инновационного развития России // журнал Актуальные вопросы экономических наук. 2015 – № 42.

⁷² Новиков Д.А., Иващенко А.А. Модели и методы организационного управления инновационным развитием фирмы. – М.: КомКнига, 2006. – 332 с.

⁷³ Крутик А.Б., Муравьев И.А. Антикризисный менеджмент. Превентивные методы управления. – СПб: Питер, 2001. – 432 с.

⁷⁴ Хучек М. Инновации на предприятиях и их внедрение. – М.: Луч, 1992. – 147 с.

оборудование, рекламные материалы, товарный знак) и платит определенный процент с продаж.

Копирование технологий зачастую связано с репутационными рисками предприятия, однако может также успешно применяться на практике (ярким примером служат китайские автомобилестроительные предприятия). Ограничивающим фактором в этом случае будут служить качество кооперационных связей с иностранными партнерами, особенности законодательства в области защиты прав интеллектуальной собственности.⁷⁵

Поиск новых рыночных ниш связан с созданием новых распределительных и сбытовых сетей, совершенствованием логистической сети, использованием новых маркетинговых решений.⁷⁶ В данном случае ограничивающими факторами будут являться емкость рынка, качество кооперационных связей с партнерами.

Организационные инновации заключаются в наиболее эффективном структурировании управленческих отношений, развитии процессов планирования и бюджетирования. Ограничительными факторами являются внутрипроизводственные особенности деятельности предприятия.

Создание, приобретение инноваций характеризуется крупными финансовыми затратами. Основным источником финансирования для российских предприятий является самофинансирование (60-70%) за счет как традиционных (кредитование), так и нетрадиционных источников (венчурное финансирование, факторинг, лизинг).⁷⁷ Государственная поддержка ограничена (доля расходов на НИОКР составляет 1,1% ВВП, что является

⁷⁵ Rosenberg N. Inside the Black Box: Technology and Economics. – London: Cambridge University Press, 1982. – 211 с.

⁷⁶ Urban G.L., Hauser J. R. Design and Marketing of New Products. – New York: Prentice, 1981. – 472 с.

³⁴ Стратегия инновационного развития РФ на период до 2020 года [Электронный ресурс] / Министерство экономического развития РФ – Режим доступа: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/doc20120210_04 (дата обращения 28.05.2015).

одним из самых низких показателей в мире), имеет целевое назначение и может быть получена при соблюдении большого числа формальных процедур.⁷⁸ Заемные источники характеризуются высокой стоимостью привлечения, краткосрочностью и поэтому не могут быть полноценно использованы ввиду низкой рентабельности (обычно от 6- 8%) и платежеспособности предприятий, недостаточной мотивированности у инвесторов со стороны государства.⁷⁹

Указанные характерные черты государственного финансирования снижают его роль в создании условий для развития наукоемких отраслей, в том числе автопрома.

Рассмотренные ниже группы факторов представляют собой основу экономического развития и поэтому в данный момент находятся под пристальным вниманием экономистов, ученых, политиков, предпринимателей.⁸⁰ Задачей государства становится корректировка воздействия указанных факторов на развитие наукоемких предприятий.

Инвестиционная привлекательность отрасли обеспечивается соответствующей инфраструктурой для ведения бизнеса. В настоящее время иностранное инвестирование не является принципиальным источником финансирования российской экономики, поскольку ориентировано на отдельные отрасли экономики, носит нестабильный характер из-за постоянно изменяющегося инвестиционного рейтинга России и предполагает высокий риск невозврата инвестиций. Комитет по международному сотрудничеству «Российского союза предпринимателей» и консалтинговая компания

⁷⁸ Баклыкова Е.А. Ключевые факторы развития инновационной активности российских предприятий // Креативная экономика. – 2013. – № 9 (81).

⁷⁹ К. Д. Латыпова, М. В. Райская Оценка характера инновационного развития среднетехнологичных отраслей высокого и низкого уровня на примере автомобильной нефтеперерабатывающей промышленности // Вестник Казанского технологического университета. – 2013. – № 21.

⁸⁰ Данилов И. П., Алексеев М. Ю. Инновационное развитие как фактор конкурентоспособности экономики // Проблемы современной экономики. – 2012. – № 2(42).

«КМПГ» провели исследование «Привлечение прямых иностранных инвестиций в регионы России» с тем, чтобы выяснить, насколько привлекательна инвестиционная среда в регионах России и какие действия со стороны региональной администрации могут быть предприняты для повышения привлекательности регионов для инвесторов. Указанное исследование, основанное непосредственно на мнениях инвесторов, показало существование разрывов между ожиданиями инвесторов и условиями, которые им могут предложить регионы.

Все факторы, определяющие инвестиционную привлекательность, были классифицированы на легко изменяемые во времени (заинтересованность региона в инвестициях, правовая система регулирования инвестиций, существующие налоговые и финансовые льготы, организация процесса взаимодействия с инвестором и т.д.) и слабо изменяемые во времени (географическое положение, наличие природных ресурсов, квалифицированной рабочей силы, баз НИОКР, размер потребительского рынка, качество инфраструктуры).⁸¹ При этом уровень значимости второй группы факторов колеблется в интервале 5-30%, в то же время основополагающее значение имеет первая группа факторов.

Факторы, мешающие регионам получить достаточную инвестиционную привлекательность даже в среднесрочной перспективе, относятся именно к группе легко изменяемых факторов:

- отсутствие понятной инвестиционной программы и ориентированности на привлечение прямых иностранных инвестиций;
- отсутствие примеров эффективной реализации инвестиционных проектов;

⁸¹ Баклыкова Е.А. Ключевые факторы развития инновационной активности российских предприятий // Креативная экономика. – 2013. – № 9 (81).

- непрозрачность и нечеткость административного процесса работы с инвесторами;
- несовершенство и нестабильность нормативно-правовой базы;
- предоставление налоговых и прочих льгот на основании соответствия инвесторов необоснованным критериям (например, предоставление льгот исключительно в случае размещения головного офиса компании-инвестора в конкретном регионе);
- предоставление неактуальных для инвестора льгот (например, освобождение от налога на прибыль для начинающего бизнес-инвестора не очень нужно, поскольку очевидно, что первые несколько лет деятельности будут убыточны).

В 2016 г. совместно с консалтинговой компанией «Делойт энд Туш» было проведено исследование тенденций в промышленном производстве в целом и конкретных отраслях (металлургия, химическая промышленность, автомобилестроение). Указанное исследование базировалось на мнениях топ-менеджмента и руководителей промышленных предприятий. Мнения инвесторов из исследования «КПМГ» и топ-менеджмента предприятий относительно основных проблем осуществления производства в России оказались схожи: проблема прозрачности нормативно-законодательной базы, предоставления льгот по-прежнему остается наиболее актуальной. При этом эффективность государственной поддержки оценивается ниже среднего, а основными формами государственной поддержки, востребованными для промышленных предприятий, являются налоговые и финансовые льготы, а также инвестиции в инфраструктуру и государственные закупки.⁸²

Существенное значение для инновационной активности предприятий приобретает *наличие кооперационных связей*, позволяющих получить знания,

⁸² Обзор российского производственного сектора 2016 / электронная версия на официальном сайте консалтинговой компании Делойт энд Туш энд Туш – Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/manufacturing/russian/russian-manufacturing-market-review-2016.pdf> (дата обращения 18.05.2016).

ресурсы, информацию.⁸³ Инновационное развитие может быть успешным только при условии балансирования интересов государства, предприятия, а также наличия информации о самых востребованных в России и за рубежом технологиях. Согласно статистике, российские предприятия используют для развития, в основном, свой потенциал: используют принадлежащие им ресурсы, создают собственные технологические, маркетинговые, производственные подразделения. Однако недостаточная развитость корпоративного научного сектора и асимметрия информации приводят к неэффективности инновационной активности и инновационные продукты не находят на рынке своих потребителей. Еще одна проблема заключается в том, что взаимодействие российских предприятий с информационно-консалтинговыми фирмами, информирующими о научно-технологических тенденциях, почти отсутствует. Кроме того, российские предприятия чаще всего фокусируются на краткосрочной эффективности, не способны найти баланс экономических интересов и поэтому осуществляют очень мало совместных наукоемких проектов.

В случае если партнерство возникает, то чаще всего оно является кооперацией с производителями сырья, материалов и комплектующих, не создавая принципиально инновационных продуктов. Заказы на инновационные исследования в независимых организациях характерны только для некоторых предприятий и часто осуществляются предприятиями, уже имеющими собственные научные разработки и НИОКР. Проблема возникает и в связи с тем, что российские предприятия не имеют технологических возможностей адаптировать инновационные решения к собственному производству.

Наряду с кооперационными связями важнейшее значение имеет *информационная осведомленность предприятий*. С целью успешного

⁸³ Годосийчук А. Государственное и рыночное регулирование инновационной экономики // Экономист. – 2014. – № 4.

развития промышленные предприятия используют различные источники информации:

- информация, получаемая из собственных источников: материалы маркетингового, производственного и других департаментов; общение с клиентами, поставщиками конкурентами;
- информация, получаемая из внешних источников: у консалтинговых компаний, отраслевых объединений, на конференциях, симпозиумах и семинарах; взаимодействие с научными организациями, вузами.

Разнообразие информационных источников позволяют повысить осведомленность предприятий по различным актуальным вопросам, в том числе о наличии новейших инновационных разработок.

Согласно рассматриваемому исследованию уровень осведомленности предприятий о мерах государственной поддержки не высок. В частности, 59% респондентов не знают о возможности применения повышенного вычета расходов на НИОКР. Из тех респондентов, которые имеют представление о такой возможности, только половина ею воспользовалась. При этом каждый третий респондент считает, что основной проблемой при применении этой льготы являются неясные правила ее получения. Аналогичная проблема озвучена респондентами в отношении возможности использования федеральных и региональных грантов. Эффективность поддержки НИОКР в целом оценивается респондентами как низкая, среди основных проблем, связанных с такой поддержкой, выделяются следующие:

- сложность формальных процедур;
- необходимость ведения избыточного количества отчетности;
- низкая скорость взаимодействия с организациями, предоставляющими поддержку.

Кроме того, респонденты сделали акцент на тех мероприятиях, которые позволят повысить эффективность государственной поддержки НИОКР:

- упростить существующие процедуры;

- внедрить новые инструменты поддержки НИОКР;
- разработать новые варианты получения обратной связи от бизнеса.

Очевидно, что задачей государства в этой области является создание соответствующих институтов, повышающих уровень информированности: консалтинговых компаний, профессиональных отраслевых платформ.

Не менее важной проблемой является *отсутствие завершенной цепочки инновационного процесса*.

Отсутствие завершенной цепочки инновационного процесса представляет собой невозможность трансфера инноваций в производство, появление трудностей при коммерциализации идей. Такая точка зрения изложена в трудах Д.М. Гвишиани, В.И. Громека, которые трактовали инновацию как процесс доведения технических знаний до практического использования. А. М. Мухамедьяров, изучая вопросы инновационного менеджмента, полагал, что инновационный процесс представляет собой процесс развития науки и техники с целью эффективного использования этой практики в производственном процессе. Н.И. Лапин понимал под инновацией процесс создания, диффузии, использования новшества. Очевидно, что такие подходы свидетельствуют о том, что инновационное развитие невозможно без последовательного прохождения каждого из этапов: от появления идеи до ее коммерциализации.

При этом коммерциализация может рассматриваться на различных уровнях:

- макроуровень — коммерциализация отрасли, под которой понимается преобладание рыночных инструментов для координации и контроля деятельности в отрасли, а также отсутствие искусственно созданных административных барьеров для входа в отрасль.

- микроуровень — коммерциализация предприятия, под которой понимается нацеленность предприятия на максимизацию прибыли в условиях ограниченности ресурсов.

В настоящее время предприятия автомобилестроения фундаментально убыточны и поэтому в краткосрочной перспективе государству целесообразней концентрироваться на разработке мер регулирования с целью достижения коммерциализации на микроуровне.

Эффективность государственной поддержки неразрывно связана с *эффективностью политических решений и уровнем законодательного оформления процесса инновационного развития*, с отсутствием четких программ наукоемкого развития и контроля за их осуществлением. Так, некоторые страны мира (в частности, Китай) основой развития инновационных сфер делают государственные программы. Правительство увеличивает расходы на НИОКР (занимает по этому показателю 5-ое место в мире), на фундаментальные исследования, не прекращая финансирование даже в условиях кризиса.⁸⁴ В Китае также стремительно растет число высококвалифицированных специалистов (доля страны по данному показателю составляет 14,7%), патентов, бизнес-инкубаторов.⁸⁵

Очевидно, что для достижения успешного инновационного развития требуется постоянный мониторинг факторов и условий деятельности предприятий, позволяющий выявлять негативные тенденции, с целью их своевременной корректировки инструментами механизма государственной поддержки инновационного развития отрасли. Это обуславливает необходимость многофакторного учета конкретных условий и объективную

⁸⁴ Статистика официального сайта Министерства коммерции Китая [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства коммерции Китая – Режим доступа: <http://english.mofcom.gov.cn> (дата обращения 28.05.2016).

⁸⁵ Статистика сайта, посвященного развитию китайской промышленности [Электронный ресурс] / сайт, посвященный развитию китайской промышленности – Режим доступа: <http://www.chinaknowledge.com> (обращения 28.05.2016).

оценку достигнутого уровня инновационного развития предприятий – определения интегрального коэффициента.

Заслуживает внимания развитие подхода М.А. Шушкина, предлагающего расчет коэффициента инновационной активности и его последующее применение для определения приоритетной стратегии инновационного развития автомобильных предприятий по состоянию на текущий момент как соотношение расходов на НИОКР и выручки, а также интегрального коэффициента уровня развития опытно-конструкторской и производственно-технологической базы, накопленного в прошлом, в состав которого входят несколько субъективно оцениваемых факторов.⁸⁶

Однако для расчета интегрального коэффициента представляется необходимым учитывать гораздо большее количество критериев, важность которых для инновационного развития отрасли автопрома на современном этапе подтверждается экспертными мнениями. Особую важность при этом имеют критерии, которые могут оцениваться и количественно, что повышает уровень объективности коэффициентов.

Интерес представляет методика определения экономического эффекта инноваций С.Г. Фалько⁸⁷, заключающаяся в оценке такой эффективности на двух разных этапах инновационного процесса: на этапе принятия решения о внедрении инновационной идеи и на этапе коммерциализации инновационной идеи. В первом случае это оценочная эффективность, которая может рассчитываться, например, в бизнес-плане. Второй вариант расчета эффективности на стадии коммерциализации проводится на основании факторов, оказывающих влияние на функционирование предприятия.

⁸⁶ Шушкин М. А. Стратегии инноваций автомобилестроительных компаний на основе парадигмы открытых инноваций.// Инновации. № 11 (145) — 2010. — С. 62-67.

⁸⁷ Денисов О.И., Фалько С.Г. Концептуальные подходы к оценке эффективности инноваций // материалы VII Международной научно-практической конференции Экономика знаний: стратегические проблемы и решения — 2015. — С. 260-267.

На основании рассмотренных выше общих факторов развития наукоемких промышленных предприятий автором предлагается оценка уровня инновационного развития с использованием интегрального коэффициента. Под интегральным коэффициентом понимается результат комплексной оценки инновационного развития промышленного предприятия с учетом таких многофакторных критериев как инновационный потенциал, эффективность производственного процесса и уровень коммерциализации инновационных решений. Рассматриваемый коэффициент будет рассчитываться по формуле:

$$\text{InDev} = \alpha * \text{Inn} + \beta * \text{Prod} + \gamma * \text{Com}$$

Где: Inn — инновационный потенциал промышленного предприятия;

Prod — эффективность производственного процесса;

Com — уровень коммерциализации инновационных решений;

α, β, γ — коэффициенты, отражающие уровень значимости (значение от 0 до 1) каждого критерия и определяемые на основании экспертных мнений.

Каждый из трех критериев Inn, Prod, Com является комплексным и определяется на основе нескольких его составляющих качественных и количественных факторов ($F_1 \dots F_n$), имеющих собственный уровень значимости ($I_1 \dots I_n$) в пределах от 0 до 1. Формула расчета выглядит следующим образом:

$$\text{Inn} / \text{Prod} / \text{Com} = F_1 * I_1 + F_2 * I_2 + \dots F_n * I_n$$

В качестве важнейших факторов для оценки каждого из трех критериев следует учитывать:

1) Inn (*инновационный потенциал промышленного предприятия*):

- обеспеченность квалифицированными кадрами (количество сотрудников с профильным образованием, научной степенью);
- уровень капитальных затрат на НИОКР (соотношение расходов на НИОКР и выручки);

- наличие стабильных источников финансирования (соотношение собственных и иных источников финансирования).

2) Prod (*эффективность производственного процесса*):

- эффективность использования ОС;
- уровень изношенности ОС и оборудования;
- производительность труда;
- временные затраты на предпроектную деятельность.

3) Com (*уровень коммерциализации инновационных решений*):

- появление новых модификаций товара;
- количество зарегистрированных технологий;
- информационная осведомленность (наличие специализированных отраслевых платформ, осведомленность о повышенном вычете расходов на НИОКР);
- соотношение между количеством собственных технологий и технологий, заимствованных за рубежом.

Сумма баллов по рассматриваемым трем критериям позволит оценить уровень инновационного развития конкретного предприятия, сравнить между собой различные предприятия по этому показателю, а также проанализировать, являются ли факторы, мешающие эффективному развитию промышленного предприятия, внутренними или внешними. В случае если факторы внешние (например, информационная осведомленность), они в большей степени могут быть скорректированы за счет грамотного государственного регулирования. Корректировка же внутренних факторов в большей степени зависит от предприятия.

В частности, в настоящий момент информационная осведомленность затруднена из-за проблемы координирования действий государства: промышленная политика формируется и реализуется на различных уровнях (муниципальном, региональном, федеральном) и различными структурами, между которыми не налажены координационные связи, бизнес также не

вовлечен в достаточной мере в процесс мониторинга инновационного развития.⁸⁸

Среди недостатков государственного регулирования, которые мешают ему стать эффективным и выступать в качестве основы инновационного развития отдельного предприятия и страны в целом можно назвать следующие:

- отраслевые барьеры, препятствующие распространению инноваций и технологий;
- неинновационный характер государственных закупок;
- несовершенство законодательного регулирования;
- неритмичность выделения средств на инновационные проекты;
- отсутствие партнерства между государством и бизнесом, связанное с неопределенностью условий государственного контракта, невовлеченностью бизнеса в выбор приоритетных отраслей для инновационного развития.

У предприятий существуют точки эффективности (роста), которые при условии грамотной политики государства могут быть использованы с целью нейтрализации указанных недостатков государственного регулирования. Для предприятий разных секторов экономики точки эффективности различны и, соответственно, методы государственного регулирования также будут различны.

Для крупных естественных монополий и сырьевых предприятий с вертикальной интеграцией характерны низкий уровень инновационной активности, высокий уровень социальной ответственности. В качестве точек эффективности можно назвать крупные финансовые ресурсы, внутрифирменный научный потенциал. Как уже отмечалось выше, именно административные методы государственного регулирования способны оказать влияние на использование таких точек эффективности как высокий

⁸⁸ Шилов А. Инновационная экономика: наука, государство, бизнес // Вопросы экономики. – 2011. № 1.

уровень социальной ответственности и социальная значимость предприятия (в настоящее время в России через механизм административного воздействия стремятся сделать инновационное развитие государственных компаний обязательным условием их функционирования).⁸⁹ Примером может служить попытка ужесточения государственного регулирования с целью стимулирования госкомпаний увеличивать закупки инноваций по графику⁹⁰, в том числе у малого и среднего бизнеса, однако такой директивный подход является на практике труднореализуемым и малоэффективным.

Для предприятий наукоемких секторов экономики (автомобилестроение, связь, телекоммуникации, фармацевтика) факторами, оказывающими ограничивающее влияние, являются предпринимательский климат (в том числе уровень развития налогового, таможенного администрирования), небольшие возможности самостоятельного формирования научно-исследовательских кадров. Среди точек эффективности таких предприятий можно назвать гибкость, нацеленность на участие в трансфере и адаптации технологий. Для таких предприятий наиболее эффективными будут являться финансово-экономические и организационно-технические методы государственного регулирования.

При этом необходимо отметить, что различные группы предприятий по-разному реагируют на воздействия различных факторов. Большие предприятия, которые являются крупнейшими налогоплательщиками, наиболее зависимы от политических, правовых факторов, поскольку именно

⁸⁹ Инновационные КПЭ: директивы для госкомпаний [Электронный ресурс] / официальный сайт портала открытого правительства – Режим доступа: <http://open.gov.ru/events/5515292/> (дата обращения 27.03.2016).

⁹⁰ Приказ Минэкономразвития от 30 октября 2015 года №795 обязывал 87 госкомпаний, ГУПов и хозяйственных образований установить график ежегодного роста расходов на инновации на 10%, в том числе у малого и среднего бизнеса – на 5%. По оценке Министерства, в 2015 году доля инноваций в закупках госкомпаний составляла всего 1 – 2%. - (<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2016/02/29/631706-innovatsii-grafiku>).

они подвергаются влиянию государства. Именно в отношении больших предприятий наиболее эффективными являются прямые административно-правовые меры регулирования. Средние и мелкие предприятия более чувствительны к организационно-техническому регулированию. Такая ситуация связана, в первую очередь, с возможностью влияния тех или иных мер государственного регулирования на точки эффективности предприятий. Ниже представлена таблица, которая наглядно демонстрирует зависимость между определенными точками эффективности крупных, малых и средних предприятий и приоритетными формами государственного регулирования.

Таблица 2.2.

Взаимосвязь между размерами предприятий и приоритетными дополняющими методами к государственной финансово-экономической поддержке их инновационной активности

	Малые и средние предприятия	Крупные предприятия
Точки эффективности (преимущества)	<ul style="list-style-type: none"> • гибкость; • возможность адаптации новшеств 	<ul style="list-style-type: none"> • социальная ответственность; • социальная значимость (градообразуемость); • устойчивость за счет масштабов деятельности
Приоритетные дополняющие методы государственного регулирования	Организационно-технические	Административно-правовые: <ul style="list-style-type: none"> • административное регулирование методами разрешений и запретов, принуждений и наказаний в законодательных актах; • лицензирование и регистрация, нормирование и квотирование, сертификация и стандартизация; • контроль и мониторинг издержек.

Составлено автором.

Финансово-экономическое регулирование имеет одинаковое влияние на все типы предприятий. Морально-психологическое регулирование больше применимо в микроэкономике в рамках взаимоотношений конкретного предприятия и его сотрудников.

Наглядно различия эффекта от применения тех или иных инструментов государственного регулирования в отношении различных групп предприятий

(национальные крупные, малые предприятия и иностранные предприятия) могут быть видны на диаграмме (Рис. 2.1).

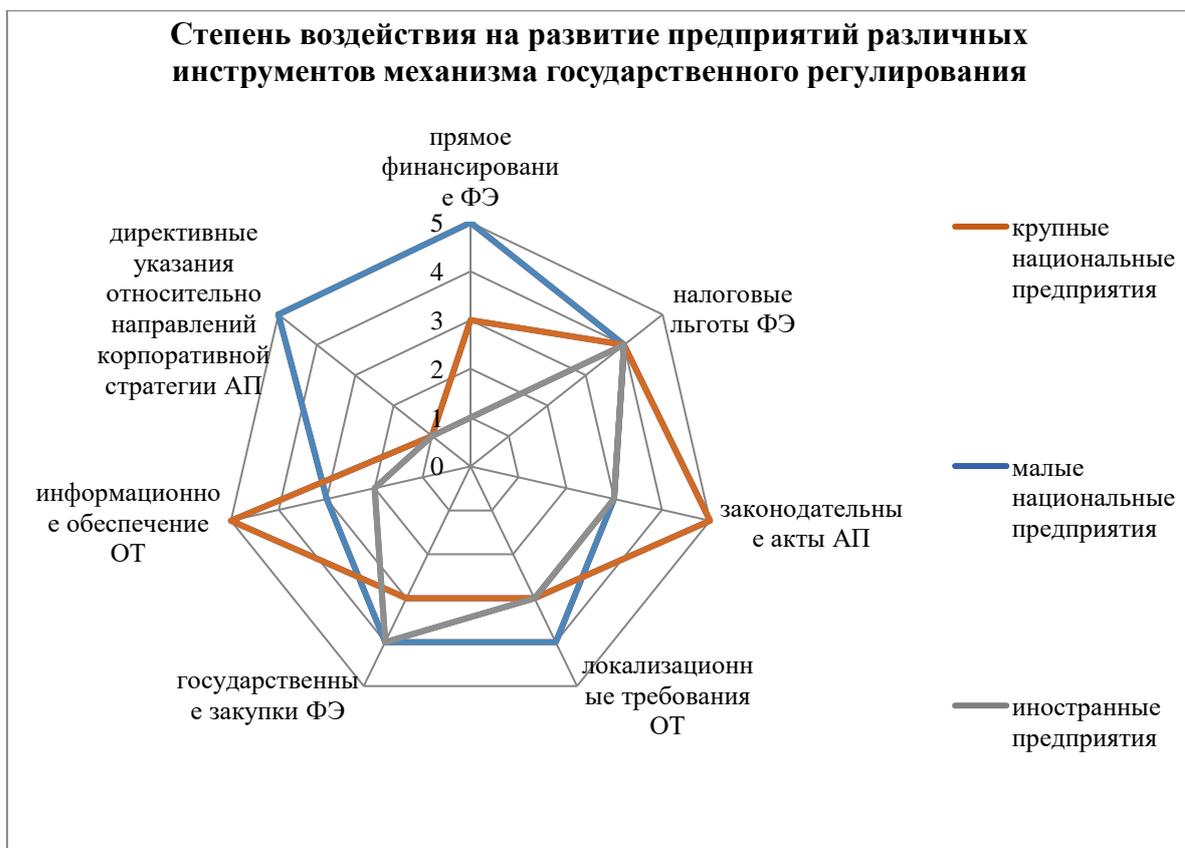


Рисунок 2.1. Степень воздействия различных инструментов механизма государственного регулирования.

Составлено автором по: Обзор российского производственного сектора 2016 / электронная версия на официальном сайте консалтинговой компании Делойт энд Туш энд Туш – Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/manufacturing/russian/russian-manufacturing-market-review-2016.pdf>.

По итогам анализа можно сделать следующие выводы:

- для крупных национальных предприятий важнейшим является возможность получения бюджетного финансирования;
- для малых предприятий субсидирование со стороны государства практически не проводится, зато критически важными факторами развития являются нормативно-правовые акты, поскольку получить разъяснения по

вопросам их применения в профильных ведомствах им сложнее, чем крупным предприятиям;

- иностранные предприятия, в первую очередь, интересуют возможность получения положительного финансового результата в России, поэтому особый интерес проявлен к государственным закупкам и налоговым льготам.

В целом российскую модель развития наукоемких производств можно считать имитационной, базирующейся на импорте иностранных технологий и их адаптации для российского рынка. Основными внешними факторами, оказывающими влияние на динамику развития, являются инвестиционная привлекательность России, система финансирования проектов, степень завершенности инновационного процесса (возможности эффективной коммерциализации идей), уровень законодательного оформления процесса развития. Среди внутренних факторов, формируемых непосредственно предприятиями, можно назвать налаженность кооперационных связей между предприятиями, информационная осведомленность о возможностях приобретения / разработки технологий, получения льгот.

Государство может влиять на указанные факторы развития с использованием различных методов регулирования, в зависимости от размера предприятий и имеющихся у них точек эффективности: финансово-экономические меры актуальны для любых типов предприятий, административно-правовые меры более эффективны в качестве дополняющих для крупных и средних предприятий, а организационно-технические — для мелких.

2.2. Отраслевая специфика и проблемы развития инновационной активности предприятий автомобильной промышленности

Чтобы разработать рекомендации, направленные на стимулирование развития предприятий автомобильной промышленности, необходимо

понимать специфические тренды, характерные для указанной отрасли и направление влияния на отрасль рассмотренных выше основных внешних и внутренних факторов.

В первую очередь следует отметить, что автомобильный рынок исторически развивается нестабильно, переживая то кризисы, то подъемы:

- 2009 г. — снижение спроса на автомобили как следствие финансового кризиса;
- 2010-2012 гг. — устойчивое развитие за счет стабильной экономической ситуации и высокого уровня платежеспособности населения;
- 2013-2014 гг. — падение спроса за счет кризиса и снижения экспорта в Украину с 39% до 8%;
- 2014-2016 гг. — падение спроса за счет ослабления рубля, снижения инвестиционной активности.
- 2017- первая половина 2019 г. — снижение темпа падения продаж на автомобильном рынке, в первую очередь, за счет субсидирования государством процентных ставок по автокредитам.

Несмотря на то, что Россия является одним из наиболее перспективных рынков, под влиянием экономической ситуации и снижения покупательской способности продажи автомобилей в 2014 г. снизились на 10,3% (на 2,5 млн. автомобилей).⁹¹ В 2014 г. основными факторами, которые оказывали влияние на динамику спроса, являлись неопределенность геополитической ситуации, падение цен на нефть, ослабление курса рубля, повышение цен на автомобили и ставок по автокредитам. В конце 2014 г. нестабильность курса рубля не только привела к значительному увеличению цен на автомобили и снижению покупательной способности, но и стала причиной инвестирования в автомобили. Согласно статистике Ассоциации Европейского Бизнеса (далее

⁹¹ Материалы официального автомобильного портала «Авто.ру» [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного портала – Режим доступа: auto.ru (дата обращения 10.10.2015).

– АЕБ), в декабре 2014 г. объем продаж автомобилей вырос на 2,4% по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. Однако в целом 2014 г. характеризовался падением продаж, особенно в среднеценовом сегменте. В 2015 г. ситуация на автомобильном рынке ухудшилась и падение продаж составило 41,5% (132 456 тыс. штук). Это падение стало самым масштабным за всю историю АЕБ.⁹² Кроме того, в 2015 г. концерн General Motors закрыл свое производство в Санкт-Петербурге и покинул российский рынок.⁹³ Соответственно, марки Opel, Chevrolet исчезли с российского рынка.⁹⁴ Однако иностранные бренды все равно продолжали лидировать на российском рынке — их доля на рынке в 2015 г. составила 77%.⁹⁵ В 2016 г. тенденция падения продаж продолжилась, а доля иностранных брендов существенно не изменилась.

В то же время, по мнению некоторых автопроизводителей кризис в России является не только негативным фактором, но и позитивным: именно в рамках кризиса с учетом нестабильного положения конкурентов и снижения доходов населения возможен выход на российский автомобильный рынок. Guangzhou Auto Motor придерживается именно такой точки зрения, планируя построить автомобильный завод в России начальной мощностью 50 тыс. в год.⁹⁶

С точки зрения качественного анализа ситуации на автомобильном рынке можно также сделать ряд интересных выводов. Импорт иностранных

⁹² Материалы официального сайта Ассоциации Европейского Бизнеса [Электронный ресурс] / официальный сайт Ассоциации Европейского Бизнеса – Режим доступа: aebus.ru (дата обращения 11.11.2015).

⁹³ Материалы официального сайта General Motors [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://www.generalmotors.ru> (дата обращения 10.10.2015).

⁹⁴ Кризис и автопром: увольнения, простои, дефицит [Электронный ресурс] / официальный сайт газеты «Свободная пресса» – Режим доступа: <http://svpressa.ru/auto/article/111329/?aam=1> (дата обращения 05.05.2015).

⁹⁵ Автопром в России. Итоги 2015 года, перспективы. – М: аналитическое агентство «Автостат, 2015. – 61 с.

⁹⁶ Китайский автогигант Guangzhou Auto планирует открыть производство в России [Электронный ресурс] / официальный сайт литейной компании «НТЦ Булат» – Режим доступа: <http://ntc-bulat.ru/Guangzhou-Auto-v-Rossii> (дата обращения 31.11.2015).

автомобилей по итогам 2015 г. снизился почти на 50%. Лидерами среди импортируемых автомобилей являются бренды Toyota, Hyundai, Mitsubishi. Продажи подержанных автомобилей также сократились, но менее существенно, чем новых: падение составило примерно 24%. При этом лидерами продаж в сегменте подержанных автомобилей стали бренды Lada, Toyota, Nissan.

В связи с колебаниями курсов валют стоимость автомобилей в дилерских центрах выросла на 15% и более. Самыми гибкими к ситуации на российском рынке оказались корейские автопроизводители (Hyundai): несмотря на колебания валютных курсов, цены на их автомобили практически не изменились за счет финансовой поддержки, получаемой от правительства Кореи.⁹⁷ Поскольку валютные колебания увеличивают себестоимость для автомобильной отрасли, в отличие от обрабатывающих отраслей, ориентированных на экспорт (металлургия, химическая промышленность), положительным фактором для автопрома является укрепление рубля.

В 2016 г. несколько улучшилась ситуация с продажами подержанных автомобилей: иностранные марки показали рост, падение было зафиксировано только в отношении российских брендов (ЛАДА, ГАЗ, УАЗ). В целом же понижительный тренд продаж, характерный для 2013-2015 гг., оставался актуальным и в 2016 г. В 2017 г. продажи на автомобильном рынке начали расти (примерно на 11,9%, или 169 946 шт.) с сохранением наибольшего уровня продаж по самым локализованным моделям. В 2018 г. восстановление автомобильного рынка продолжилось на уровне 13%, несмотря на экономическую нестабильность. Рост продаж был связан, в первую очередь, с субсидированием по автокредитам, общая сумма которого

⁹⁷ Материалы официального сайта об экономике Economy watch [Электронный ресурс] / официальный сайт Economy watch – Режим доступа: <http://www.economywatch.com> (дата обращения 15.07.2015).

составила 34,4 млрд. руб. Однако с учетом повышения ставки НДС с 18% до 20%, продолжающихся санкционных ограничений прогноз аналитиков АЕБ на 2019 г. сводился к нестабильной ситуации и возможному падению рынка.

Лидерами продаж в рассматриваемый период оставались бренды автомобилей, производство которых локализовано на территории России (рисунок 2.2.), что связано с более низкой себестоимостью таких автомобилей и, значит ценой для конечных покупателей.

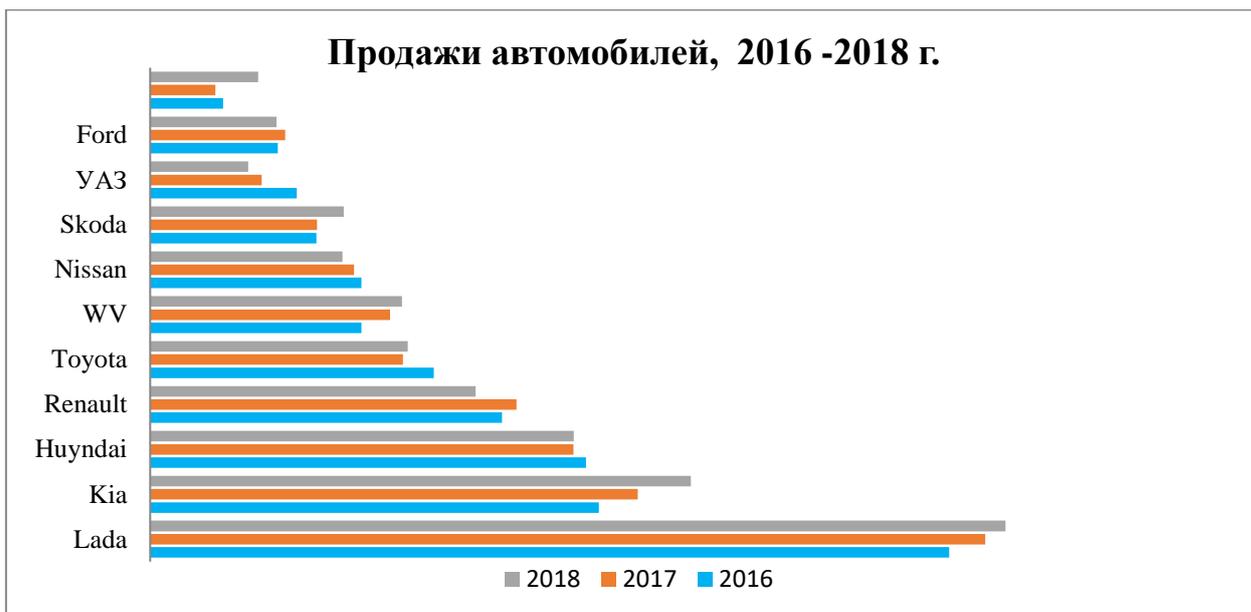


Рисунок 2.2. Лидеры продаж на автомобильном рынке

Источник: составлено по: Материалы официального сайта Ассоциации Европейского Бизнеса [Электронный ресурс] / официальный сайт Ассоциации Европейского Бизнеса – Режим доступа: aebus.ru.

Несмотря на положительную динамику в январе 2019 г., в феврале 2019 г. продажи на автомобильном снизились на 0,6% по сравнению с февралем 2018 г., далее понижительный тренд продаж продолжился. Очевидно, что годовой результат будет ближе к падению, поскольку динамика продаж за 8

месяцев 2019 года носит отрицательный характер: в среднем - 2,3% каждый месяц.⁹⁸

Производство в 2017-2018 гг. показывало повышательный тренд (в 2018 году автомобилей было произведено 1 770 545 шт., что на 12% больше, чем в 2017 году), связанный с отложенным потребительским спросом.⁹⁹ При этом аналогично прошлым периодам наибольший рост показали автопроизводители, максимально локализованные в России (Автоваз Renault-Nissan-Mitsubishi, Hyundai), уже успевшие заключить специальный инвестиционный контракт (далее — СПИК), т.е. определившиеся с моделью работы после истечения соглашений о промышленной сборке.

С целью снижения издержек ряд автопроизводителей и дистрибьюторов сократили количество дилерских и сервисных центров в России, а также количество своих поставщиков.

В то же время необходимо отметить, что на фоне сложных отношений России с европейскими странами на российский автомобильный рынок активно проникают китайские автопроизводители (Chery, Changan, Great Wall), которые рассматривают этот рынок в качестве одного из крупных и стабильных в долгосрочной перспективе. Закупки сырья и оборудования предприятия автомобильной промышленности проводят в странах Азии, не входящих в БРИКС. Страны Азии, не входящие в БРИКС, также являются приоритетными экспортными направлениями для предприятий автомобильной промышленности, для сравнения в других промышленных отраслях акцент смещен исключительно в сторону стран-членов Таможенного союза. Поэтому Китай воспринимается в российской автомобильной отрасли (такая тенденция характерна для легкового, а не

⁹⁸ Материалы официального сайта Ассоциации Европейского Бизнеса [Электронный ресурс] / официальный сайт Ассоциации Европейского Бизнеса – Режим доступа: aebus.ru (дата обращения 11.10.2019).

⁹⁹ Статистика автомобильного портала VERcity [Электронный ресурс] / официальный сайт портала – Режим доступа: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/2018/russia/> (дата обращения 11.10.2019).

грузового автомобилестроения) как инвестор, а не как конкурент или основной поставщик.

В вопросах финансирования предприятия автомобильной промышленности, в отличие от предприятий других отраслей, в меньшей степени рассчитывают на внешние инвестиции. Приоритетным источником внешнего финансирования для автомобильной промышленности являются внутренние, а не иностранные инвестиции. Данные выводы подтверждаются и тем фактом, что автомобильные компании в меньшей степени считают рефинансирование кредитов актуальной проблемой для отрасли. Основными источниками финансирования являются именно внутренние средства самого предприятия, финансовые ресурсы, полученные в рамках стратегического партнерства, государственные субсидии.¹⁰⁰

Темпы изменения потребности в продукции автопрома постоянно возрастают и с этим связано изменение продолжительности жизненного цикла этой продукции. Такая особенность требует динамичности развития технологий и сокращения временных затрат на исследовательскую и предпроектную деятельность. Однако в настоящее время происходит запаздывание развития российского автомобилестроения и 90% продукции являются в связи с этим неконкурентоспособными.¹⁰¹

Более того, в автомобилестроении не происходит повышения уровня капитальных затрат на НИОКР, что отличает эту отрасль от других обрабатывающих отраслей. Расходы российских автопроизводителей на инновационное развитие в 6 раз меньше, чем их иностранных конкурентов: в

¹⁰⁰ Обзор российского производственного сектора 2016 / электронная версия на официальном сайте консалтинговой компании Делойт энд Туш энд Туш – Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/manufacturing/russian/russian-manufacturing-market-review-2016.pdf> (дата обращения 18.05.2016).

¹⁰¹ Бородин Д.В. Инновационное развитие экономики России как стратегический приоритет // Креативная экономика. 2015 — № 1.

частности, соответствующие расходы General Motors составляют 4,4% от выручки, Toyota — 3,9%, а Автоваз — менее 1%.¹⁰²

В легковом автомобилестроении менее 3,1% предприятий используют инновационные технологии.¹⁰³ Технологический уровень выше, чем у конкурентов, наблюдается исключительно у предприятий, оперирующих в отраслях тяжелого машиностроения и приборостроения. В крупных предприятиях автомобилестроения степень инновационной активности выше, чем в средних и мелких. В структуре развития автомобилестроения основную часть составляют закупки иностранных технологий и оборудования (51-54%), собственные инновационные исследования (20-27%), производственное проектирование (7%).

Исходя из регионального распределения инновационной активности, можно сделать вывод о том, что регионы, в которых развито автомобилестроение, имеют в целом средний по России уровень развития технологий: удельный вес предприятий, осуществляющих инновационную деятельность, составляет 8,9%¹⁰⁴ от общего числа предприятий. Исключение составляют лишь регионы, которые входят в состав Ассоциации Инновационных регионов России (АИРР) и являются в последнее время успешными в привлечении иностранных инвесторов: Калужская, Липецкая Самарская, Ульяновская области, Республика Татарстан. В этих регионах доля предприятий, осуществляющих инновации, в 1,5 раза выше, чем в среднем по России и данные регионы являются стабильными инновационными центрами.

¹⁰² Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г. [Электронный ресурс] / ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» – Режим доступа: http://nami.ru/uploads/docs/prognozirovanie_otrasli_docs/55a6238a3a686Strategy_auto_2020.pdf (дата обращения 06.03.2016).

¹⁰³ Волович В. Н. Стратегия развития российской экономики в XXI веке [Электронный ресурс] / официальный сайт журнала «Проблемы современной экономики» – Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=4026> (дата обращения 06.08.2015).

¹⁰⁴ Индикаторы инновационной деятельности: 2015: статистический сборник / Н.В. Городникова, Л.М. Гохберг, К.А. Дитковский – М.: НИУ ВШЭ, 2015. – 317 с.

Особенностями развития автомобилестроения являются вертикальная интеграция с жестким перечнем поставщиков (от вертикальной интеграции в рамках одного предприятия как неэффективного метода отказались в Японии¹⁰⁵), снижающейся инвестиционной отдачей, ограниченной степенью конкуренции, традиционными негибкими производственными связями.¹⁰⁶ В условиях экономической нестабильности и недостаточности финансирования организационные инновации (например, разработка корпоративной стратегии, эффективной логистической системы) могут стать наиболее эффективными и доступными механизмами развития для автопрома.

Производство автомобилестроения является сложной комплексной и поэтому требует научно-технологического развития в различных областях, часто не связанных между собой, а также предполагает улучшение потребительских характеристик и повышение лояльности покупателей. Такого эффекта можно добиться за счет привлечения специалистов из различных областей знаний. В связи с этим основой конкурентоспособности автомобильных предприятий топ-менеджмент считает, в первую очередь, высокую квалификацию сотрудников и расширение линейки производимой продукции. Одним из ограничительных факторов выступает низкий уровень платежеспособного спроса конечных покупателей.

Как и в других отраслях, в автомобилестроении наиболее инновационно активными являются предприятия, которые представляют собой часть корпоративной структуры, поскольку именно в корпорациях за счет эффекта синергии ресурсов возможны получение финансовых ресурсов от предприятий группы, экономия масштаба при осуществлении НИОКР, инновационное развитие как часть маркетинговой стратегии. При этом

¹⁰⁵ Брызгалов А.И. Использование зарубежного опыта в развитии автомобильной промышленности России: Экономические аспекты: Дис. канд. экон. наук: 08.00.14. - М., 2003.

¹⁰⁶ Попова Т. Формирование механизма инновационного развития бизнес-процессов в автомобильной промышленности // диссертация, М., 2012.

наиболее перспективными являются группы, в составе которых есть иностранные предприятия, поскольку иностранные предприятия используют современные зарубежные технологии и более современные производственные связи.

Следует иметь в виду, что инновации, являющиеся основой развития современного автомобилестроения, представляют собой рисковый актив с высокой степенью неопределенности. Формирование национальной инновационной системы требует проведения масштабных фундаментальных и отраслевых исследований, корпоративных НИОКР, работы высококвалифицированных специалистов, существенных материальных затрат на внедрение и в современной России она не может быть создана исключительно рыночными механизмами. А в условиях нестабильной геополитической ситуации и потенциальных санкций со стороны США и их союзников рыночные «провалы» становятся еще более заметными, участники рынка часто не могут скорректировать ситуацию и поэтому государственное регулирование развития наукоемких предприятий становятся все более актуальными.

Государство призвано за счет комплексного механизма регулирования на основе организационно-технических и дополняющих финансово-экономических, административно-правовых и морально-этических мер, устранить «провалы» рынка, способствуя развитию наукоемких предприятий автомобильной промышленности. При этом финансово-экономическое регулирование более эффективно в форме косвенного воздействия (таможенно-тарифное, амортизационное, налоговое), поскольку направлено на создание комплекса социально-экономических условий развития предприятий, в первую очередь, в рамках краткосрочной перспективы.

Долгосрочное же планирование немислимо без организационно-технических мер государства, направленных на формирование производственно-технологической инфраструктуры, а также координации

механизма рыночного саморегулирования — совершенствования организационно-технических форм взаимодействия участников интеграционных объединений между собой. Для автомобильной отрасли на современном этапе приоритетной формой кооперации является региональная кооперация, а основными задачами государства должны стать корректное разграничение обязанностей и полномочий между федеральным, региональным, местным уровнями власти и содействие формированию автомобильных кластеров.

Важным направлением технологических инноваций в автомобилестроении является расширение номенклатуры комплектующих изделий из сплавов алюминия, которые благодаря своей легкости и прочности успешно вытесняют чугун и сталь. В частности, из алюминиевых сплавов изготавливают блоки цилиндров, картеры, шкивы и другие, восстанавливаемые при ремонте детали.

Инновационным могло бы стать использование отечественными предприятиями автопрома разработок оборонных предприятий в области коррозиестойких и износостойких покрытий, получаемых вакуумно-ионоплазменным методом. Однако радикальное повышение износостойкости нескольких деталей автомобиля существенно не повлияет на конкурентоспособность отечественных моделей в целом. Необходим постоянный мониторинг базы данных открытых инноваций, выбор оптимальных вариантов механизма государственной поддержки их приобретения и внедрения.

В настоящее время, основными правительственными документами, регламентирующими инновационное развитие отрасли автомобилестроения, являются «Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г.» и «Стратегия инновационного развития РФ на период до 2020 г.», «Стратегия развития экспорта автомобильной промышленности и производства автокомпонентов в РФ на период до 2025 г.».

В Стратегии инновационного развития РФ до 2020 г. отмечается, что в рамках развития автомобилестроения важными задачами являются поддержка импорта иностранных технологий, формирование совместных предприятий с лучшими иностранными производителями, доработка модели конечной сборки и развитие локализации производства.¹⁰⁷ Для наукоемких отраслей в целом в указанной Стратегии были определены основные направления инновационного развития: информационно-коммуникационные технологии, нанотехнологии и новые материалы, технологии в области энергетики. Реализация указанных ключевых направлений будет способствовать развитию автомобилестроения: в частности, создание упрочняющих инструментальных покрытий, конструкционных материалов с повышенными функциональными свойствами, системы определения местоположения людей с высокой точностью.

В Стратегии развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г. выделены основные тенденции автомобильного рынка и ключевые шаги по стимулированию развития автопроизводства.¹⁰⁸ Задачи поддержания стабильного производства в отрасли (рост доли автомобилестроения в ВВП страны до 2,38%), сокращение доли импортируемых автомобилей и автокомпонентов с 60% до 20%, увеличение доли экспорта до 12,5% озвучены как одни из ключевых. В то же время конкретных инструментов решения этих задач не представлено, инвестирование только в сборочные производства при неразвитости производства автокомпонентов и НИОКР является узконаправленным и не способствует инновационному развитию и

¹⁰⁷ Стратегия инновационного развития РФ на период до 2020 года [Электронный ресурс] / Министерство экономического развития РФ – Режим доступа: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/doc20120210_04 (дата обращения 28.05.2015).

¹⁰⁸ Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г. [Электронный ресурс] / ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» – Режим доступа: http://nami.ru/uploads/docs/prognozirovanie_otrasli_docs/55a6238a3a686Strategy_auto_2020.pdf (дата обращения 06.03.2016).

повышению конкурентоспособности. Среди практических мероприятий Стратегии фигурирует субсидирование, которое является отвлечением денежных средств и не всегда может осуществляться в условиях экономической нестабильности. Именно поэтому необходимо предусматривать альтернативные варианты государственной поддержки, а также уделять особое внимание взаимосвязанности и непротиворечивости законодательных инициатив, закрепляющих «правила игры» для автомобилестроительных предприятий. Существенным недостатком рассматриваемой Стратегии представляется также отсутствие взаимосвязи программ инновационного развития автомобилестроения и сопутствующих отраслей (металлургическая, химическая промышленность), недостаточная регламентированность порядка взаимодействия в этой сфере между федеральными, региональными, муниципальными властями.¹⁰⁹ Указанные недостатки не позволяют достичь сбалансированности механизма государственной поддержки и должны быть устранены в последующих программных документах.

«Стратегия развития экспорта автомобильной промышленности и производства автокомпонентов в РФ на период до 2025 года» фокусируется на экспортной составляющей. Провозглашается целый комплексный набор стратегических целей по созданию общей институциональной среды для работы экспортно-ориентированных предприятий, занятых в производстве автомобилей и компонентов; по поддержке экспорта; стимулированию мировых автопроизводителей приобретать автокомпоненты у российских предприятий; совершенствованию законодательной базы, финансовых мер государственной поддержки. Однако на текущий момент требуется проработка конкретных тактических мер, которые бы позволили достичь

¹⁰⁹ Лапин А.В. Административно-правовое регулирование политики государства по развитию автомобильной промышленности в России: дис. канд. юр. наук: 12.00.14. – М., 2011.

указанных стратегических целей, а также корректировка существующей ситуации. Так, например, с точки зрения соотношения спроса и предложения, хорошей экспортной площадкой для российских автопроизводителей является рынок Казахстана. В то же время введение в Казахстане утилизационного сбора и невозможность зачета его уплаты против уплаты российского утилизационного сбора (такая же проблема характерна и для экспорта в Белоруссию) не обеспечивает конкурентоспособность российских автопроизводителей. При этом данная проблема может быть решена за счет унификации паспорта транспортного средства на территории СНГ, которая откладывается до ноября 2019 года.¹¹⁰

Важным направлением, требующим законодательного оформления, является цифровизация промышленного производства. Автомобилестроение представляет собой комплексное производство, объединяющее большое количество смежных отраслей, поставщиков, подрядчиков, заказчиков, и для эффективного управления таким большим количеством кооперационных связей и внешних производственных процессов необходимо создание цифровой кросс-отраслевой платформы (биржа мощностей), в которой содержалась бы вся необходимая информация по технологическим операциям конкретных предприятий, поставщикам, используемым технологиям, существующим в отрасли льготам.

В настоящее время в стратегии цифровизации промышленности России отсутствует такая концепция. Биржа мощностей, направленная на поиск партнеров, услуг аутсорсинга, но без информации о технологиях, льготах и не применимая к отрасли автомобилестроения, начала функционировать на базе государственной корпорации «Ростехнологии».¹¹¹ На наш взгляд,

¹¹⁰ Новости информационно-правового портала Гарант.ру / официальный сайт — Режим доступа: <https://www.garant.ru/news/1261101/> (дата обращения 29.09.2019).

¹¹¹ Асанова С.С., Хмелева Г.Н. Стратегии импортозамещающих промышленных производств и механизмы их реализации в условиях цифровизации // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 3. – с. 1891-1904.

создание такой биржи мощностей для автопрома позволило бы получить максимальную эффективность по всей цепочке создания добавленной стоимости.

Среди иных законодательных инициатив, оказавших влияние на развитие предприятий автомобилестроения следует выделить:

- установление принципов локализации промышленного производства на территории РФ;
- введение утилизационного сбора;
- введение налога на роскошь.

В частности, локализация автомобильного производства, предполагающая организацию полноценной промышленной сборки автомобилей и определенных групп автокомпонентов в России, прошла несколько этапов. Основой локализационного законодательства стали соглашения о промышленной сборке¹¹², заключенные с автопроизводителями в 2005, 2011 гг. и предусматривавшие возможность снижения таможенных пошлин при импорте комплектующих с 30 до 15%¹ в обмен на увеличение автопроизводителями уровня локализации минимум до 60%, создание НИОКР центров в России. В 2018-2020 гг. указанные соглашения прекратили свое действие и им на смену пришел новый инструмент взаимодействия производителей с государством в рамках стимулирования локального промышленного производства — *специальный инвестиционный контракт*

¹¹² Постановление Правительства РФ № 166 «О внесении изменений в Таможенный тариф РФ в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» от 29.03.2005 [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Консультант Плюс — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52683/ (дата обращения 08.02.2016).

Приказ Министерства экономического развития РФ, Министерства промышленности и торговли РФ и Минфина РФ от № 678/1289/184н «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие «промышленная сборка» моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию РФ автокомпонентов для производства моторных транспортных средств от 24.12.2010 [Электронный ресурс] /официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12082500/> (дата обращения 08.02.2016).

(далее – СПИК), закрепленный Федеральным законом № 488-ФЗ от 31.12.2014 г. «О промышленной политике в РФ».

Среди задач, которые стоят перед производителем (инвестором) в рамках заключения СПИК, можно назвать следующие:

- увеличение объема производства наукоемкой промышленной продукции;
- развитие наиболее приоритетных отраслей экономики;
- развитие высоких технологий в России;
- развитие объектов инфраструктуры;
- реализация политики локализации и импортозамещения.

Инвестор же на основании СПИК получит защиту от неблагоприятного изменения законодательства, а также налоговые, таможенные льготы, льготы в рамках аренды регионального имущества.

При этом СПИК отличается от уже существующих механизмов инвестиционного соглашения и ГЧП: государство предоставляет инвестору широкий круг льгот и изъятий (не имущество и денежные средства) в обмен на осуществление различных социально-экономических обязательств (не только финансирование создания и реконструкции объекта инвестирования).

В начале действия СПИК производители не были уверены в успешности использования этого инструмента: согласно опросу, проведенному специалистами консалтинговой компании «Делойт энд Туш»¹¹³, 92% респондентов (руководителей крупных и средних компаний) полагают, что механизм СПИК до конца не разработан и главными трудностями при его использовании могут стать невозможность применения этого механизма в отношении уже осуществленных инвестиций и непрозрачность предоставляемых льгот. С точки зрения респондентов самыми эффективными мерами поддержки инвестора в рамках СПИК являются

организация государственных закупок продукции, произведенной инвестором, снижение ставки по налогу на прибыль. На основе озвученных производителями проблем и сомнений Министерством промышленности и торговли были внесены изменения в первоначальный вариант соглашения СПИК 1.0, уточнены некоторые технические условия:

- какие инвестиции, осуществленные до заключения СПИК, будут участвовать в расчете пороговой суммы инвестирования;
- конкретизированы требования к инвесторам;
- детализированы требования к бизнес-плану.

Все эти доработки нашли отражение в новой версии соглашения — СПИК 2.0. Кроме того, в СПИК 2.0 были внесены условия об использовании автопроизводителями российских автокомпонентов, обязательства по экспорту автомобилей. Для того чтобы сделать выводы о перспективах развития локализации в рамках СПИК в Таблице 2.3. обобщена информация по условиям СПИК 1.0 и 2.0.

Сжатые сроки до истечения соглашений о промышленной сборке и необходимость оперативно решать вопрос получения субсидий и преференций в будущем стали результатом заключения СПИК 1.0 / СПИК 2.0 основными игроками автомобильного рынка.¹¹⁴ Однако анализ условий СПИК 1.0 и СПИК 2.0 показывает, что требуемые объемы инвестирования (несколько сотен миллионов рублей), необходимость развития современных технологий, не имеющих аналогов в РФ, не позволяют производителям автокомпонентов заключить СПИК и, значит получить компенсацию утилизационного сбора, иные субсидии и гарантии от государства, а также

¹¹⁴ Крупные автобренды подписали СПИКи. Что это такое и зачем нужно? [Электронный ресурс] / официальный сайт новостного агентства «РБК» – Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/5d1ca8fb9a79475ece27a16c?ruid=uUj1A11up+Zg0yb4Aw2VAg> == (дата обращения 29.09.2019).

гарантию стабильности налогового законодательства и налоговой нагрузки на время осуществления инвестиционного проекта.

Таблица 2.3.

Условия СПИК 1.0, 2.0.

Условия соглашения	СПИК 1.0	СПИК 2.0
Участники	<ul style="list-style-type: none"> • компания-инвестор (производитель), • привлеченные стороны • РФ или субъект РФ 	<ul style="list-style-type: none"> • компания-инвестор (производитель) / инжиниринговый центр/ дистрибьютор / финансовый центр • РФ, субъект РФ, муниципальное образование
Основа отбора	заявительный порядок: любой инвестор, привлеченные стороны	инвестор с учетом конкурсного отбора по следующим критериям: <ul style="list-style-type: none"> • срок внедрения технологии; • объем произведенной продукции; • технологический уровень локализации производства.
Объект	новый инвестиционный проект	новый инвестиционный проект или уже начатый
Минимальные объемы инвестирования	750 млн.	размер минимальной суммы инвестирования отсутствует
Требования к инвестиционному проекту	<ul style="list-style-type: none"> • внедрение наилучших доступных технологий (НДТ), • освоение производства промышленной продукции, не имеющей аналогов в России 	<ul style="list-style-type: none"> • разработка и / или внедрение современной • технологии, производство на основе данной технологии продукции, имеющей международную конкурентоспособность
Срок действия	не более 10 лет	не более 20 лет
Субъекты налоговых льгот	инвестор и привлеченные стороны	только инвестор
Перечень налогов, на которые распространяется гарантия неизменности законодательства	все налоги	все налоги, кроме НДС, акцизов, социальных взносов

Источник: составлено по: СПИК 2.0: реформа механизма специальных инвестиционных контрактов [Электронный ресурс] / налоговый обзор

консалтинговой компании «Прайсвотерхаускоперс» – Режим доступа: <https://www.pwc.ru/ru/services/legal-services/news/flash-report-138-209->.

Более того, анализ показал, что при низкой рентабельности (или даже убыточности) мелкомасштабного производства автокомпонентов снижение таможенных пошлин на их импорт в соответствии с требованиями ВТО привело к ликвидации части таких предприятий. К началу 2019 г. их количество сократилось на 11%, 12% предприятий были убыточными в течение 2-х и более лет, у 17% предприятий себестоимость продукции составила свыше 90% от выручки, что также является предпосылкой убыточности.¹¹⁵

Специалисты Министерства промышленности и торговли отмечают, что окончание локализационных соглашений является определенным плюсом для государства, поскольку продление установленного ими режима промышленной сборки с его льготами привело бы к росту числа игроков на рынке автопроизводителей, что было бы экономически неоправданно, поскольку с учетом имеющегося спроса рынку достаточно всего 3-4 крупных игроков. Такая ситуация объясняется загрузкой производственных мощностей всего на 53% (для сравнения в Китае уровень загрузки мощностей составляет 82%, приближаясь к максимальному¹¹⁶). Такая позиция ведомства подтверждает, что разработка СПИК была ориентирована на крупных автопроизводителей. Более того, если ранее идея Министерства промышленности и торговли по унификации двигателей и коробки передач с целью наращивания экспорта не была принята автопроизводителями, то на основании балльной локализационной системы, зафиксированной в СПИК (она будет рассмотрена ниже) они подтверждают свои обязательства по

¹¹⁵ Анализ проведен на основании информации из базы данных СПАРК [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://www.spark-interfax.ru/> (дата обращения 29.09.2019).

¹¹⁶ Материалы автомобильного портала «5 колесо» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <https://5koleso.ru/> (дата обращения 10.03.2016).

локализации сложных узлов, механизмов и технологических операций, в том числе коробки передач и двигателей.

Тем не менее на текущий момент процесс локализации так и не завершен, поскольку российских дистрибьюторских компаний, осуществляющих продажи в России, больше, чем производственных,¹¹⁷ а импортозависимость от иностранных автомобилей и комплектующих оценивается на уровне 60%. Локализационные процессы характерны только для совместных российско-иностранных предприятий либо российских предприятий. В частности, к таким относятся ГАЗ, Автоваз, КамАЗ, Sollers, Ford Sollers, PSA Peugeot Citroen, Volkswagen, Renault Россия, Hyundai и KIA.¹¹⁸ Наибольшей степенью локализации отличаются Renault, завод Volkswagen в Калуге и заводы Ford Sollers¹¹⁹ в Елабуге и Всеволожске.¹²⁰

Влияя на себестоимость производимого автомобиля, локализационные процессы оказывают непосредственное влияние на конкурентоспособность автопроизводителей и конкретных марок автомобилей. Как правило, автопроизводители стараются локализовать автомобили массового сегмента, чтобы снизить их себестоимость. В частности, уход с российского рынка General Motors был связан не в последнюю очередь с низким уровнем локализации (в среднем 20%) производства в России. Прямую зависимость можно установить между наиболее продаваемыми в России автомобильными марками и уровнем локализации их производства.

¹¹⁷ Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г. [Электронный ресурс] / ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» – Режим доступа: http://nami.ru/uploads/docs/prognozirovanie_otrasli_docs/55a6238a3a686Strategy_auto_2020.pdf (дата обращения 06.03.2016).

¹¹⁸ Почему тормозит российский автопром. [Электронный ресурс] / электронная версия журнала За рулем.рф – Режим доступа: <http://www.zr.ru/content/articles/679690-cto-meshaet-razvitiyu-otechestvennogo-avtoproma/> (дата обращения 12.10.2014).

¹¹⁹ Материалы официального сайта Ford Sollers [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <https://fordsollers.com/> (дата обращения 10.10.2015).

¹²⁰ Минэкономики застрахует автопроизводителей от прыжков курса валют [Электронный ресурс] / портал «АвтоВести» – Режим доступа: http://auto.vesti.ru/news/show/news_id/622773/cc1_id/22/ (дата обращения 01.12.2015).

Утилизационный сбор был введен федеральным законом № 128-ФЗ от 28 июля 2012 г. и распространяется на транспортные средства и шасси, ввезенные в Россию или произведенные на территории России. Целью взимания данного сбора является обеспечение экологической безопасности: транспортное средство, в отношении которого уплачивался утилизационный сбор, при утрате своих потребительских свойств будет сдано и утилизировано соответствующими специализированными организациями.¹²¹ При этом Правительством России для целей утилизационного сбора установлены перечень транспортных средств, а также порядок уплаты утилизационного сбора. Доходы от данного сбора являются неналоговым доходами и учитываются полностью в составе федерального бюджета.

Однако утилизационный сбор выполняет не только регулирующую функцию, являясь экологическим платежом, но и фискальную функцию. Об экологической природе данного сбора свидетельствует тот факт, что данный сбор зафиксирован в Федеральном законе № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления» от 24 июня 1998 г. Именно в этом законе предусмотрена не только уплата утилизационного сбора, но и плата за уничтожение отходов. Таким образом, очевидно, что утилизационный сбор относится к природоресурсным платежам, связанным с негативным воздействием на окружающую среду. Предполагается, что данный платеж будет действовать следующим образом: когда транспорт, в отношении которого взимался утилизационный сбор, перестанет выполнять свою основную потребительскую функцию, этот транспорт будет передан специализированным утилизирующим организациям.

Такие организации должны будут забрать транспорт бесплатно, поскольку процесс утилизации компенсируется за счет федеральных

¹²¹ Федеральный закон № 89-ФЗ от 24.06.1998 г. «Об отходах производства и потребления»: офиц. текст. – М.: Моркнига, 2016. – 34 с.

средств.¹²² При этом необходимо отметить, что с точки зрения законодательных актов не все обязательства участников утилизационного процесса были зафиксированы: в частности, обязанность собственника транспорта, который утратил свои потребительские свойства, сдать его в утилизацию не сформулирована четко.¹²³

В то же время фискальная функция утилизационного сбора также прослеживается. Во-первых, данный сбор направлен на повышение доходов федерального бюджета (прирост доходов в 2018 г. составил 223,4 млрд. руб.) и почти ежегодно повышается на 80-120%. Во-вторых, выполнению фискальной функции способствует правовая конструкция утилизационного сбора: без его уплаты невозможно получить паспорт транспортного средства и, значит, данный транспорт не может быть участником дорожного движения. Кроме того, существует большой временной разрыв между уплатой утилизационного сбора и процессом утилизации транспорта, т.е. обязанности бюджета компенсировать стоимость утилизации.

Направленность утилизационного сбора на пополнение бюджета, а не только повышение экологичности подтверждается и тем, что утилизационные компании, которые взяли на себя обязательства, не получили денежных компенсаций от государства. Программа субсидирования утилизационных компаний на сайте Министерства промышленности и торговли неактивна. Таким образом, в настоящее время суммы утилизационного сбора остаются в бюджете, а компании осуществляют утилизацию за свой счет. Кроме того, большая часть автомобилей не утилизируется, а разбирается на запчасти и продается на вторичном рынке.

¹²² Утилизация превратилась в обновление [Электронный ресурс] / портал издания «Газета.ру» – Режим доступа: http://www.gazeta.ru/auto/2014/09/09_a_6208109.shtml (дата обращения 01.12.2015).

¹²³ Реут А.В. Фискальная и регулирующие функции утилизационного сбора // Финансовое право. – 2013. – № 3.

Введение утилизационного сбора прошло два этапа. В изначальной редакции утилизационный сбор не предусматривался для транспортных средств, имеющих статус товара с территории Таможенного союза и, соответственно, имел протекционистский характер. Но после вступления России в ВТО для целей недискриминации зарубежных компаний утилизационный сбор стал применяться также к российским компаниям. С 2016 г. утилизационный сбор введен в Казахстане со ставками, отличными от ставок, применяемых в России. При этом механизм зачета утилизационного сбора, уплаченного в России против утилизационного сбора, уплачиваемого в Казахстане, отсутствует. Аналогичная ситуация складывается и в отношении утилизационного сбора, взимаемого в Белоруссии. В результате такой неурегулированности российские автопроизводители лишены возможности эффективно экспортировать свою продукцию в страны Таможенного союза, поскольку приходится платить утилизационный сбор дважды, что делает экспортируемую продукцию не очень конкурентоспособной.

У автопроизводителей возникает также проблема налогового учета утилизационного сбора.¹²⁴ Самым консервативным и безопасным является вариант не учитывать его вообще либо списывать в рамках амортизации автомобиля. Рискованным считается вариант единовременного списания таких расходов как материальных затрат. Соответственно, утилизационный сбор становится для автопроизводителей дополнительным расходом, выплачиваемым за счет чистой прибыли.

В итоге уплата утилизационного сбора препятствует расширению экспортных возможностей российских автопроизводителей, что, в свою очередь, негативно сказывается на развитии российского автопрома, поскольку полная загрузка производственных мощностей и достижение

¹²⁴ Кружилина О.О. Утилизационный сбор: как заплатить, как учесть // Практическая бухгалтерия. – 2014.

точки безубыточности только за счет работы на внутреннем рынке невозможны.

Еще одним платежом, имеющим неналоговую природу, является экологический сбор. Указанный сбор предусмотрен статьей 24.5 Закона № 89-ФЗ от 24.06.1998 г., распространяется на импортеров и производителей товаров, которые необходимо утилизировать после потери ими потребительских свойств (в том числе автомобильные шины). Данный сбор также является дополнительной нагрузкой для автопроизводителей, самостоятельно не занимающихся утилизацией такой продукции.

Еще одним фактором, оказавшим влияние на динамику спроса, стало введение повышающего коэффициента в отношении транспортного налога на легковые автомобили стоимостью от 3 млн. руб. до 15 млн. руб.¹²⁵ При этом размер такого коэффициента зависит от средней стоимости автомобиля и количества лет с момента выпуска. Конкретный список автомобилей утвержден Министерством промышленности и торговли.

Элементом регулирования автомобильного рынка России и стимулирования инновационных инициатив стали законы о предоставлении автомобильным компаниям денежных субсидий:^{126,127}

¹²⁵ Булаев С.В. Владельцам иномарок посвящается... // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2014. – № 4. – июль 2014.

¹²⁶ Постановление Правительства РФ № 244 «О порядке предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат в связи с производством колесных транспортных средств» от 18.03.2015 [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <https://base.garant.ru/70898296/> (дата обращения 01.02.2016).

¹²⁷ Постановление Правительства № 1312 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности в рамках реализации такими организациями комплексных инвестиционных проектов» от 30.12.2013 / официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <https://base.garant.ru/70555982/#friends> (дата обращения 14.03.2016).

- субсидий на компенсацию расходов по уплате процентов по кредитам (примечательно, что данная субсидия распространяется на кредиты, взятые именно под осуществление инвестиционных инновационных проектов);
- субсидий на создание и сохранение рабочих мест;
- субсидий на осуществление НИОКР проектов;
- субсидий на поддержание стандартов Евро-4 и Евро-5.

Кроме того, в рамках поддержки автомобильной промышленности имеются следующие меры: финансирование части расходов на транспортировку автомобилей, произведенных на Дальнем Востоке, финансирование закупок автомобилей для МВД и Федерального медико-биологического агентства, субсидирование закупок газомоторной техники. Данные идеи не являются новыми: они применялись летом 2014 г. в США и привели к росту продаж. В 2018 г. объемы государственной поддержки конечного спроса планировали сократить до 35 млрд. руб.¹²⁸, а в течение 2019-2020 гг. постепенно отказаться от нее.

Общая сумма бюджетных средств, выделяемых на стимулирование развития автопрома, также сокращается с 2020 г.: если в 2020 г. расходы бюджета на отрасль увеличатся на 0,6% по сравнению с показателем, заложенным на 2019 г., то в 2021 г. ожидается выделение всего 84,23 млрд. руб. вместо изначально планируемых 114,45 млрд. рублей.¹²⁹

Автопроизводители поддерживаются государством не только на федеральном, но и на региональном уровне. В частности, в 2015 г. в рамках программы «Развитие промышленности и инноваций» завод Ford получил от

¹²⁸ Минпромторг сократит вдвое поддержку спроса на автомобили в 2018 году [Электронный ресурс] / официальный сайт делового информационного агентства РБК – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/14/12/2017/5a3116369a7947f0fb83516b> (дата обращения 13.01.2018).

¹²⁹ Бюджет на развитие автопрома может сократиться [Электронный ресурс] / официальный сайт делового информационного агентства Финмаркет – Режим доступа: <http://www.finmarket.ru/news/5085311> (дата обращения 30.09.2019).

правительства Ленинградской области субсидии на сумму 13,8 млн. руб.¹³⁰, которые позволили компенсировать 15% затрат на доставку автомобилей дилеров, а также 100% затрат на подготовку и переподготовку профессиональных кадров.

Завод Автоваз также получает региональную поддержку: в частности, правительством Самарской области подписано соглашение об использовании в Самарской области автомобилей на газомоторном топливе.¹³¹ Соответственно, производство пилотной партии таких автомобилей осуществляется на заводе Автоваз.

В то же время в 2016 г. был принят закон, согласно которому распределение налога на прибыль между федеральным и региональным бюджетом, начиная с 1 января 2017 г., меняется с 2% и 18% на 3% и 17% соответственно. С учетом того, что уплата налога на прибыль в части федерального бюджета является обязательной и не льготируется (за исключением отдельных видов деятельности, которые предполагают право применения ставки 0%, но автомобилестроение и сопутствующие отрасли в этот перечень не входят) очевидно, что региональная ставка с учетом льгот станет на 1% больше. Еще одно налоговое нововведение увеличило налоговую нагрузку, в том числе на автомобилестроение: возможность переноса накопленного налогового убытка на будущие периоды только на 50% с уплатой остальных 50% в качестве налога на прибыль. По сути, это означает, что если раньше предприятия, инвестировавшие в развитие производства и технологий могли не тратить денежные средства на уплату налога на прибыль, которой они фактически не получили, поскольку инвестиционные вложения не успели окупиться, то теперь в части половины финансового результата уплата налога на прибыль является обязательной.

¹³⁰ Материалы официального сайта Ford Sollers [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <https://fordsollers.com/> (дата обращения 10.03.2016).

¹³¹ Материалы официального сайта компании «Автоваз» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://info.avtovaz.ru> (дата обращения 10.10.2015).

Очевидно, что такая мера будет препятствовать проведению инвестиционных вложений в инновации и технологии, аналогичный вывод был сделан в трудах Друкера.¹³² В настоящее время многие представители бизнес-сообщества уже указывают на фактическое нарушение моратория на рост налоговой нагрузки, подсчитав, что из-за дополнительных платежей и сборов промышленные предприятия, в том числе автопроизводители, вынуждены будут платить в бюджет на 100 млн. руб. больше.

Кроме того, в 2017 г. Министерство финансов РФ стало инициатором отмены региональных льгот для предприятий. В частности, с 2019 г. закончила свое действие льгота по не обложению налогом на имущество движимого имущества (станки, оборудование и т.д.).

С 2012 г. правила трансфертного ценообразования распространяются на предприятия, которые являются аффилированными, т.е. предприятия с прямым или косвенным владением более 25%. В случае несоответствия цен в таких внутригрупповых сделках рыночному уровню налоговыми органами будут проведены корректировки налоговых обязательств. Этот принцип может оказывать существенное влияние на функционирование дистрибьюторов и автопроизводителей.

В то же время следуют отметить государственную инициативу, которая имеет обратную направленность: способствовать инновационному развитию обрабатывающих отраслей (в том числе, связанных с автомобилестроением — химическая промышленность, производство стали и сплавов, стекла). Данная инициатива заключается в экономическом поощрении наилучших доступных технологий (далее — НДТ). При этом под НДТ понимаются технологии производства товаров, работ, услуг, определяемые на основе новейших достижений науки и техники и критериев достижения цели охраны

¹³² Друкер П.Ф. Эффективное управление. Экономические задачи и оптимальные решения. - М.: ФАИР-ПРЕСС, 1998. - 288 с.

окружающей среды.¹³³ При внедрении НДТ предприятие получает ряд экономических льгот: возможность применения пониженных коэффициентов при расчете выплат за негативное воздействие на окружающую среду и возможность учета этих выплат в качестве налогооблагаемого расхода, ускоренная (с применением коэффициента 2) амортизация оборудования, являющегося основой НДТ, получение инвестиционного налогового кредита на приобретение такого оборудования. Кроме того, применение НДТ, как планируется, позволит предприятиям заключить СПИК и получать бюджетные средства, однако детальные условия получения таких льгот находятся пока в разработке.

В настоящее время отрасль автомобилестроения в России не восстановлена, а государственные меры по стимулированию ее развития являются противоречивыми и не носят комплексный характер: денежные средства, которые автопроизводители напрямую в форме субсидий или в форме льгот получают от государства, им приходится тратить на уплату вновь введенных сборов. Наглядно разнонаправленность государственных мер представлена в таблице ниже:

Таблица 2.4.

Основные государственные меры по развитию автомобильной промышленности на 2014-2018 гг.

Государственные меры воздействия	Особенности их применения
<p>Субсидии:</p> <ul style="list-style-type: none"> • субсидии на возмещение затрат на уплату процентов по кредитам, взятым под осуществление инвестиционных инновационных проектов; • субсидии на создание и сохранение рабочих мест; • субсидии на поддержание стандартов Евро-4 и Евро-5. 	<ul style="list-style-type: none"> • Предоставлялись только предприятиям, находящимся в особых экономических зонах (ОЭЗ) или заключившим соглашение о промышленной сборке / СПИК. • Для этих целей в 2015 г. выделялось 43 млрд. руб., в 2016 г. – 50 млрд. руб. в 2017 г. – 62,3 млрд. руб., в 2018 г. – 102 млрд. руб. • Субсидии не приносят

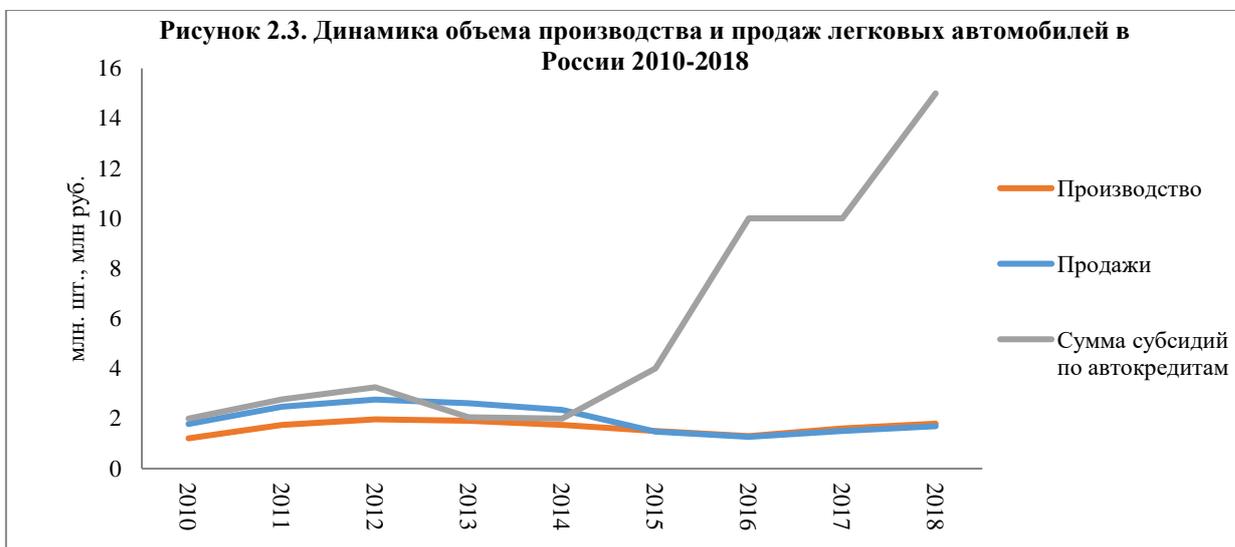
¹³³ Федеральный закон № 7-ФЗ от 10.01.2002 «Об охране окружающей среды» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Консультант +» — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34823/ (дата обращения 12.01.2016).

	автопроизводителям доход, а только компенсируют суммы, уплаченные в качестве утилизационного сбора.
Налог на роскошь	<ul style="list-style-type: none"> • 280 моделей автомобилей, в отношении которых вводится повышающий коэффициент. • Налог оказал негативное влияние на производителей премиум-сегмента.
Утилизационный сбор	<ul style="list-style-type: none"> • Оказал дополнительную финансовую нагрузку на автопроизводителей. • Поступления от сбора в 2015 г. – 81,4 млн. руб., в 2016 г. – 100 млн. руб., в 2017 г. — 165 млрд. руб., в 2018 – 223,4 млрд. руб., планируемая сумма в 2019 г. 259,8 млрд. руб.
Экологический сбор	<ul style="list-style-type: none"> • Введен изменениями природоохранного законодательства с 01.01.2016 г. • Является дополнительной финансовой нагрузкой для предприятий, поскольку не компенсируется государством (примерные объемы доходов 5-7 млрд. руб. ежегодно).
Программа льготного автокредитования	<ul style="list-style-type: none"> • Субсидирование банкам части процентных ставок (максимальная ставка по автокредиту – 15% на срок не более 3 лет). • Программа не способствовала существенному и стабильному росту продаж.
Поддержка экспортных продаж	<ul style="list-style-type: none"> • Субсидирование процентных ставок сроком на 3 года: снижение ставки на 3% в валюте и на 4% в рублях (в период 2018-2025 г. для роста экспорта до 4,9 млрд. дол. США планируются субсидии на сумму 136 млрд. руб.)

Источник: составлено по данным официального сайта Минпромторга РФ, автомобильного портала «Авто.ру», аналитического агентства «Автостат».

С целью наглядно представить направление и степень влияния одного из основных инструментов государственного стимулирования была собрана статистика по сумме субсидий, предоставленных государством для компенсации процентных ставок по автокредитам с сайта Министерства промышленности и торговли России, по объему производства и продаж легковых автомобилей с официального сайта АЕБ за период 2010-2018 гг. (Рис. 2.3.).

Анализ построенных графиков показал, что динамика объема продаж и производства до 2016 г. носила отрицательный характер, в 2017 г. темп падения продаж замедлился, а производство начало расти. Из графика также видно, что объем продаж стремится к объему производства.



Источник: составлено автором по данным официального сайта Министерства промышленности и торговли РФ, статистике Ассоциации Европейского бизнеса (АЕБ).

Была проанализирована корреляция между объемом производства и суммой субсидий государства по автокредитам, объемом продаж и суммой субсидий государства по автокредитам. На основании полученных данных можно сделать следующие выводы:

- Значение корреляции между объемом производства и суммой субсидий государства по автокредитам в период 2010-2018 гг. составляет -0,08, что свидетельствует об отсутствии взаимосвязи между рассматриваемым инструментом государственного стимулирования и производством автомобилей.

- Коэффициент корреляции между объемом продаж и суммой субсидий государства по автокредитам за 2010-2018 гг. составляет - 0,62, что свидетельствует об отсутствии прямой связи между двумя величинами, т.е. субсидии не стимулируют объем продаж. Однако субсидирование

процентных ставок по автокредитам все-таки должно иметь прямое влияние на объем продаж, т.к. направлено на стимулирование спроса со стороны конечных покупателей. В таком случае можно предположить, что значение корреляции становится отрицательным только в какой-то определенный момент времени, поскольку такой инструмент может быть эффективным в краткосрочной перспективе.

- Данная гипотеза подтверждается, если рассчитать коэффициент корреляции за период 2010-2014 гг., значение которого в этом случае составляет 0,84 и подтверждает прямую взаимосвязь между субсидированием государством процентных ставок и объемом продаж. Проведенный анализ показывает, что стимулирование государством конечного спроса не приводит напрямую к росту производства, чтобы быть эффективным должно носить кратковременный характер.

Таким образом, на автомобильном рынке в последние несколько лет наблюдается падение продаж, в частности, по причине снижения покупательного спроса. Замедление такого падения в 2017-2019 гг. связано, в первую очередь, с субсидированием со стороны государства процентных ставок по автокредитам, которое эффективно лишь в краткосрочной перспективе. Наиболее устойчивые позиции имеют автопроизводители, локализовавшие производство на территории России, а не дистрибьюторские компании. Нормативно-правовые документы, регулирующие развитие автопрома («Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г.», «Стратегия развития экспорта автомобильной промышленности и производства автокомпонентов в РФ на период до 2025 г.», федеральные законы об утилизационном, экологическом сборе, и т.д.) носят противоречивый характер, не стимулируют развитие автопрома по всей цепочке добавленной стоимости: производство автокомпонентов, производство автомобилей, дистрибуция, спрос со стороны конечных покупателей. СПИК 1.0, 2.0. как новая форма взаимодействия частных

инвесторов с государством, пришедшая на смену соглашениям о промышленной сборке, должен быть проработан и адаптирован в соответствии с требованиями локализации, предложения по такой адаптации представлены в Главе 3.

2.3. Государственные программы развития и повышения конкурентоспособности автомобильной промышленности и проблемы их реализации

Инновация, являясь основой развития автомобилестроения, как уже было отмечено, характеризуется рисковостью, высокой степенью неопределенности, требует осуществления научных исследований, наличия высококвалифицированных сотрудников, существенных финансовых затрат и, помимо рыночных механизмов. А в условиях нестабильной экономической ситуации, потенциальных санкций рыночные «провалы» становятся еще более заметными, участники рынка часто не могут скорректировать ситуацию и поэтому государственное регулирование развития становится все более актуальным и определяющим. Государственная поддержка инновационной активности предприятий автомобилестроения как одной из ключевых отраслей российской экономики объективно необходима. Вместе с тем, в настоящее время она не полностью отвечает их интересам, в том числе из-за влияния целого ряда внешних факторов.

В частности, важное значение для трансформации государственной политики в области инновационного развития имело вступление России в ВТО. После вступления России в ВТО часть некоторых механизмов финансовой поддержки национальных предприятий автопрома и соответствующих технологий, связанные с политикой протекционизма (субсидии, заградительные таможенные пошлины в отношении иностранных автомобилей) были утрачены как не соответствующие критериям свободной

торговли.¹³⁴ Практика других стран, в частности, Турции¹³⁵, свидетельствует о том, что ограничения в рамках ВТО негативно влияют на развитие отрасли, увеличивая объем импорта. Несмотря на это, Россия, как и другие страны-участницы ВТО, сохраняет возможности посредством государственного регулирования стимулировать инновационное развитие национальных автомобилестроительных предприятий. Ниже будут рассмотрены методы и формы государственного регулирования с конкретными инструментами и их недостатки.

Ключевым инструментом финансово-экономического регулирования, не проявляющегося в непосредственном выделении бюджетных средств, является налоговое регулирование. В рамках стимулирования инновационной деятельности предприятий происходит формирование особого налогового режима для них и в этом случае налоговое регулирование приобретает в большей степени стимулирующий, а не фискальный характер.¹³⁶ При этом налоговое регулирование не является статичным, а представляет собой процесс, направленный на реализацию налоговой политики государства.¹³⁷ Однако у российского налогового регулирования есть один существенный недостаток, который не позволяет ему в полной мере выполнять стимулирующую функцию для целей развития инновационного производства — непрозрачность. В исследовании предсказуемости налоговых систем стран мира, проведенном консалтинговой компании «Делойт энд Туш», налоговая система России наряду с налоговыми

¹³⁴ Ахмедов Д.С. Государственное регулирование автомобильной промышленности в условиях трансформации Российской экономики: дис. канд. эк. наук: 08.00.05. – М., 2006. – 177 с.

¹³⁵ Гаджаев, А. И. Автомобилестроение Турции // Автомобильная промышленность. – 2006. – №2.

¹³⁶ Никулина О.В., Сердюк А.А. Налоговое регулирование инновационной деятельности как фактор развития системы государственной поддержки инновационного предпринимательства. / Финансы и кредит. – 2016. – №27. – С 2-19.

¹³⁷ Пансков В.Г. Налоговое регулирование как инструмент подъема экономики / ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика 2019. – №1 – С.86-98.

системами Венгрии, Польши, Румынии признана самой непредсказуемой.¹³⁸ В указанном исследовании принимали участие 1 328 респондентов из стран Европы, Ближнего Востока и Африки (генеральные директора, руководители налоговых служб, бухгалтеры, главные бухгалтеры), которые оценивали свои отношения с налоговыми органами. При этом 15% респондентов из России, Австрии, Италии, Нигерии охарактеризовали свои отношения с налоговыми органами как «плохие» или «очень плохие». 36% респондентов из России и Румынии считают, что получение официальных разъяснений налоговых органов является слишком длительным процессом. При этом 50% респондентов из России полагают, что в последние три года количество налоговых проверок в отношении налогоплательщиков увеличилось. Респонденты из России, Польши, Румынии и Словакии считают, что решение возникающих налоговых споров административным путем возможно только в редких случаях. Примерно 90% респондентов выступают за решение возникающих вопросов в суде, однако только 26% респондентов фактически обращались в суд за последние три года. 17% респондентов сообщили, что жаловались на необъективное или непрофессиональное поведение налоговых органов.

В итоге 55% респондентов из России, Венгрии, Польши, Румынии считают, что их налоговые системы менее предсказуемы, чем в других странах. По мнению экономистов, низкий уровень прозрачности и понятности налоговой системы России может быть связан со структурными особенностями бизнеса: законодательные инициативы не отражают инвестиционных трендов и их приходится постоянно менять. Например, отвлечение средств путем налогового регулирования из одних отраслей в другие приводит к необходимости менять налоговую политику. В итоге

¹³⁸ Taxation and investment in China Deloitte & Touche. – 2014.

нестабильность инвестиционных потоков приводит к тому, что налоговая политика не получает понятного законодательного оформления и потому является неэффективной.

Кроме того, при осуществлении налоговой политики стимулирования наукоемкого развития возникает ряд рисков:

- риск неопределенности законодательства;
- риск неэффективности налоговых льгот;
- риск неиспользования налоговых льгот налогоплательщиками.¹³⁹

Под риском неопределенности законодательства понимается нечеткость формулировок законов, а также неясность и неоднозначность используемых в таких законах терминов и определений. Кроме того, на федеральном и региональном уровнях законы об инновационной деятельности и соответствующие термины могут иметь противоречивый характер, что еще более затрудняет практическое применение льгот.

Риск неэффективности налоговых льгот связан с чрезмерными контрастами между налогооблагаемыми базами за счет существующего законодательства: в частности, ситуации со свободным от налогообложения режимом (инновационный центр «Сколково») и применением минимального количества льгот.¹⁴⁰ Кроме того, появление дополнительного налогового бремени также будет неэффективным, поскольку будет способствовать сокращению стимулов предприятий к инновационному развитию.

Совокупность всех указанных рисков приводит к неравномерности налогооблагаемых баз для предприятий, к финансовым потерям в федеральных и региональных бюджетах.

¹³⁹ Налоговая система России – одна из самых непредсказуемых [Электронный ресурс] / Deloitte. – Режим доступа: <http://finparty.ru/sobytiya/18909/> (дата обращения 28.02.2014).

¹⁴⁰ Савина О.Н. Налоговые риски государства в условиях реализации налоговой политики по стимулированию инновационной деятельности в России // Международный бухгалтерский учет. – 2013. – № 45.

Для того чтобы рассмотреть на практике специфические особенности, связанные с применением льгот, льготы в зависимости от своей природы были разделены на следующие категории:

- освобождение от налогообложения прибыли;
- возможность уменьшения налогооблагаемой базы на сумму расходов на НИОКР в размере 100% или 150%;
- применение повышающего коэффициента амортизации;
- освобождение операций от НДС.

При этом главной проблемой, связанной с использованием льгот (за исключением случаев, когда предприятие находится в особой экономической зоне) в области осуществления НИОКР, является отсутствие конкретных официальных разъяснений относительно того, какие работы могут считаться НИОКР и какая продукция / технология будет являться инновационной. Критерием инновационности для предоставления соответствующих налоговых льгот является определение, указанное в Налоговом Кодексе РФ. В нем под инновационной деятельностью понимается производство новой или усовершенствованной продукции (товаров, работ, услуг), создание новых или усовершенствование применяемых технологий, методов организации производства и управления.¹⁴¹ Но данное определение носит общий характер и очевидно требует дополнения и конкретизации другими нормативными документами, в частности, «Программой инновационного развития России до 2020 г.», федеральным законом от 23.08.1996 г. № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике» и т.д.

Освобождение от налога на прибыль отдельных видов деятельности, относящихся к НИОКР, реализуется в инновационном проекте «Сколково», который представляет собой научно-технический центр по разработке и коммерциализации инновационных идей. В соответствии со специальным

¹⁴¹ Налоговый Кодекс РФ [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» — Режим доступа: <http://base.garant.ru/10900200/>.

Законом № 244-ФЗ от 28.09.2010 г. резидент «Сколково» может осуществлять следующие виды деятельности:

- энергоэффективные и энергосберегающие технологии;
- технологии в области ядерной энергетики;
- космические технологии;
- технологии, связанные с телекоммуникациями и навигационными системами;
- медицинские технологии, связанные с разработкой лекарственных средств, медицинского оборудования;
- программное обеспечение и компьютерные технологии.

При этом налогоплательщик должен являться российским юридическим лицом, исполнительный орган которого находится на территории «Сколково» и объем его годовой прибыли должен быть не более 1 млрд. руб. В этом случае налогоплательщик имеет право на применение пониженной ставки по налогу на прибыль, минимально равной 13,5%.¹⁴² Именно такой льготный режим будет применяться к предприятию группы Автоваз в случае планируемого создания бизнес-инкубатора на территории «Сколково».

В рамках применения льготы, связанной с амортизацией, предприятие имеет возможность использовать коэффициент ускоренной амортизации к ряду основных средств в случае осуществления предприятием НИОКР, а также амортизировать нематериальные активы не в рамках срока действия соответствующего договора, а в течение 2 лет. Схема работы льготы показана на рисунке 2.4.

Такая льгота позитивно влияет на предприятия автомобильной отрасли, позволяя им проводить оптимизацию налоговых выплат: во-первых,

¹⁴² Налоговый Кодекс РФ [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» — Режим доступа: <http://base.garant.ru/10900200/>. Там же.

существенно уменьшает налогооблагаемую базу, поскольку основой автомобилестроительного производства являются производственные мощности, во-вторых, стимулирует развитие производства автомобилей под собственными марками.

Очевидно, что наибольший эффект указанная льгота имеет для автомобилестроительных предприятий с наибольшим уровнем локализации.

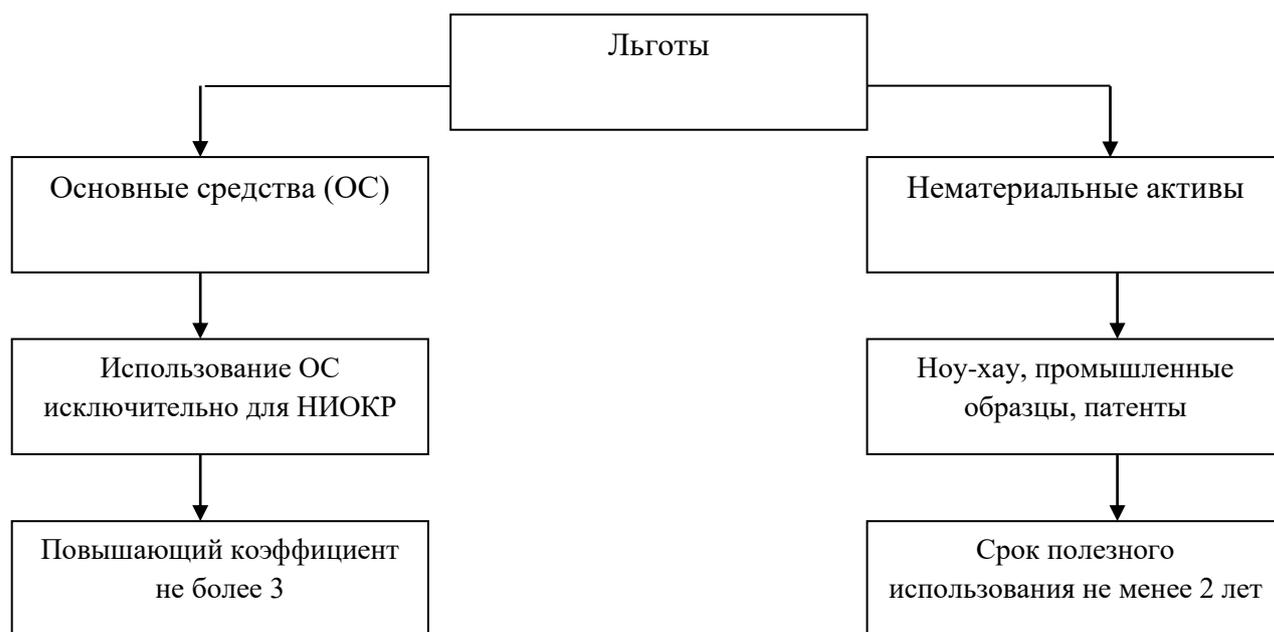


Рисунок 2.4. Льготы предприятиям, связанные с амортизацией.

Источник: составлено по: Безденежных Я.Я. Особенности учета и налогообложения в инновационных компаниях // Новая бухгалтерия. – 2012. – № 2.

Налоговый Кодекс РФ предусматривает повышенный вычет расходов, связанных с осуществлением НИОКР: такие расходы уменьшают налогооблагаемую базу с коэффициентом 1,5 и учитываются налогоплательщиком одновременно как прочие расходы на производство и реализацию. Расходы, связанные с НИОКР, по которым не получили положительного результата, также могут в полной сумме учитываться для налоговых целей.

Схема получения рассматриваемой льготы представлена на рисунке 2.5.

Более того, взносы в Российский фонд технологического развития, а также в другие фонды, связанные с финансированием НИОКР, также рассматриваются в качестве налогооблагаемых расходов на НИОКР и учитываются в сумме, не превышающей 1,5% полученной налогоплательщиком валовой выручки. При этом полученное налогоплательщиком целевое финансирование не является доходом для целей налогообложения прибыли, если оно связано с инновационной деятельностью. Указанная льгота направлена на стимулирование инновационного развития и активно используется автомобилестроительными предприятиями.



Рисунок 2.5. Льготы предприятиям, связанные с НИОКР.

Источник: составлено по: Безденежных Я.Я. Особенности учета и налогообложения в инновационных компаниях // Новая бухгалтерия. – 2012. – № 2.

В отношении НДС льготы распространяются на следующие ситуации:

- освобождение от НДС реализации работ НИОКР в соответствии со статьей 161 Налогового Кодекса РФ;
- освобождение от НДС передачи прав на интеллектуальную собственность в рамках лицензионного договора (предполагается, что в

качестве объекта интеллектуальной собственности выступает результат инновационной деятельности — промышленный образец, патент и т.д.).

Льгота по передаче прав на интеллектуальную собственность является обязательной к применению. В то же время льгота, предполагающая освобождение от НДС реализации НИОКР работ может быть использована только при условии того, что будет подтвержден научно-исследовательский характер работ. Важной особенностью данной льготы является то, что она может в некоторых случаях приводить к снижению рентабельности предприятий, которые эту льготу используют: происходит это за счет того, что реализация работ без НДС лишает предприятие-налогоплательщика возможности принять к вычету НДС с расходов, связанных с указанной реализацией (в частности, расходы на услуги подрядчиков).

Отдельная группа льгот предприятиям автомобильной отрасли предоставляется при условии, если предприятие зарегистрировано в особой экономической зоне (далее — ОЭЗ), в частности, в промышленно-производственной. Для резидентов такой зоны предусмотрен специальный режим налогообложения, направленный на поддержку наукоемких отраслей экономики таких как производство автокомпонентов и автомобилей. Функционирование таких зон регулируются федеральным законом № 116-ФЗ от 22 июля 2005 г. «Об особых экономических зонах в РФ». Чтобы получить налоговые льготы предприятию-налогоплательщику требуется заключить с представителями правительства специальное соглашение.¹⁴³ В ОЭЗ действует режим свободной таможенной зоны, освобождающий резидентов от уплаты НДС и таможенных пошлин в случае приобретения ими товаров.¹⁴⁴ При этом реализация товаров, произведенных на территории ОЭЗ, облагается по ставке НДС 0%.

¹⁴³Федеральный Закон № 116-ФЗ от 22.07.2005 г. «Об особых экономических зонах в РФ»: офиц. текст. — М.: Проспект, 2010. — 56 с.

¹⁴⁴ Сидоров В.Н. Особый таможенно-правовой порядок регулирования инвестиционной деятельности в сфере российского автопрома // Юридическая пресса. — 2013.

Режим ОЭЗ также предполагает применение повышающего коэффициента 2 к амортизации основных средств. Расходы на НИОКР разрешено учитывать для налоговых целей в полном объеме. К доходам резидента ОЭЗ применяется пониженная ставка налога на прибыль в размере 15,5%. Предприятие-резидент ОЭЗ также в течение 5 лет освобождается от налога на имущество и земельного налога сроком. Резидентами указанных промышленно-производственных ОЭЗ являются некоторые автопроизводители и производители автокомпонентов: в Липецке находится производитель шин Yokohama, к резидентам ОЭЗ «Алабуга» в Татарстане относятся Северстальавто, Полиматиз, Rockwool, Air Liquide, Ford Sollers, Isuzu, Preiss Daimler; Pirelli, ZF Lemforder, Автоваз пользуются льготами, предусмотренными ОЭЗ в Тольятти.

В итоге анализа мер налогового стимулирования к предприятиям автомобильной промышленности можно сделать общий вывод о том, что указанные меры имеют как преимущества, так и недостатки. Среди преимуществ очевидными являются широкий охват, доступность для предприятий. Среди недостатков можно выделить проблемы администрирования; необходимость проведения налоговыми органами дополнительных проверок; отсутствие прямой связи таких мер с конечными результатами инновационной деятельности, которое может привести к совершению предприятиями имитационных действий, а также снижению стимулов к производству инновационных товаров, работ или услуг.¹⁴⁵

Чтобы механизм налогового регулирования работал эффективно, со стороны государства требуются дополнительные усилия, связанные с упорядочением и повышением прозрачности законодательной системы.¹⁴⁶

¹⁴⁵ Фадеев Д.Е., Туревский И.Л. Проблемы налоговой политики РФ на 2013-2015 годы // Бухгалтер и закон. – 2012. – № 5.

¹⁴⁶ Пучило О.И. Налоговое регулирование инновационной деятельности [Электронный ресурс] / электронный научно-практический журнал «Экономика и менеджмент

При этом членство России в ВТО может быть для России очень полезным, поскольку предполагает наличие эффективных стандартов в области защиты права (в частности, действие соглашения о торговых аспектах прав интеллектуальной собственности).¹⁴⁷

Организационно-техническое регулирование инновационной деятельности предприятий в автомобильной отрасли в настоящее время сводится к точечным действиям, направленным на появление в России новейших форм инновационной кооперации (кластеры, технопарки) и также является несовершенным. В первую очередь, эти несовершенства связаны с невозможностью создания комплексной инфраструктуры для инновационного развития: государство концентрируется на формировании отдельных условий (финансирование инновационных проектов и структур), не уделяя при этом внимания другим составляющим инфраструктуры:

- отсутствие страховых фондов для лимитирования рисков, связанных с инновационной деятельностью автопроизводителей и производителей компонентов;
- недостаточное информационное обеспечение предпринимателей: отсутствует аккумулированный центр информации по возможностям получения / трансфера технологий, создания собственных технологий, получения целевого финансирования и т.д.;
- отсутствие эффективной кадровой политики в области инновационного развития (в частности, не сформированы связи между университетами и конкретными предприятиями);

инновационных технологий» – Режим доступа: <http://ekonomika.snauka.ru/2017/03/14282> (дата обращения: 08.03.2019).

¹⁴⁷ Членство в ВТО — новый этап участия России в международной торговой системе, Велигорский А.В., Губина М.А., Капусткин В.И., Коваль А.Г., Колесов Д.Н., Коргун И.А., Лисицын Н.Е., Ломагин Н.А., Назарова М.В., Попова Л.В., Сутырин С.Ф., Трофименко О.Ю., Шеров-Игнатъев В.Г. под редакцией С.Ф. Сутырина и Н.А. Ломагина Санкт-Петербург: Проспект. — 2013. — 318 с.

- недостаток взаимодействия между федеральными, региональными и местными властями в рамках организации форм инновационного взаимодействия;

- недостаточная разработанность тактических и стратегических планов инновационного развития: не предусмотрены корректировки планов в связи с внешними обстоятельствами, не разработаны конкретные механизмы оценки эффективности инновационных проектов.

Кроме того, в настоящее время в России отсутствуют проработанные программы развития наиболее эффективных организационных форм, например, кластеров, а существуют лишь общие документы, например, «Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах РФ».¹⁴⁸ Они не конкретизируют проблемы конкретного кластера и не предлагают детальных решений.

Отдельное место в рамках содействия развитию автомобильной отрасли занимает проблема разработки государством вопросов, связанных с процессом локализации:

- необходимость корректировки СПИК;
- разработка возможностей привлечения в автомобилестроительные группы поставщиков автокомпонентов;
- законодательно закреплённая необходимость локализации ключевых составляющих автомобиля;
- вопросы развития трансфера технологий (в том числе в рамках интернациональных технологических платформ) между российскими и иностранными производителями в условиях напряжённых отношений с европейскими странами;

¹⁴⁸ Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах РФ [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства экономического развития РФ – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/development/doc128781537747> (дата обращения 12.01.2015).

- вопросы балансирования интересов национальных автомобилестроительных предприятий с задачами получения технологий от приходящих в Россию китайских предприятий.

Еще одной ключевой задачей организационно-технического регулирования инновационной активности автомобилестроительной отрасли является стимулирование осведомленности и заинтересованности предприятий и иных участников инновационной активности в формировании открытых моделей инноваций, поскольку международная практика показывает, что именно такой формат взаимодействия является наиболее эффективным.

Исходя из вышеизложенного, в России на текущий момент не сформирован комплексный механизм государственной поддержки автопрома, а используются лишь отдельные инструменты регулирования. С учетом нестабильности экономической ситуации в рамках финансово-экономического метода регулирования наиболее актуальными инструментами являются инструменты не прямого финансирования, а косвенного финансового воздействия, в частности, налогообложение. Однако постоянные изменения (стабильность Налогового кодекса во времени составляет 6 дней) и непроработанность законодательных инициатив (отсутствие понятия НИОКР, противоречивость требований для применения налоговых льгот) приводят к недостаточной эффективности таких инструментов. Организационно-техническое регулирование сводится к финансированию новых форм кооперации, но не затрагивает процесс построения инфраструктуры инновационного развития предприятий (информационное обеспечение предприятий, разделение рисков создания инновационного продукта с инвесторами и т.д.). Кроме того, законодательно не до конца проработаны правила локализации производства, являющиеся основой функционирования автопрома.

ГЛАВА 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА ПОДДЕРЖКИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ

3.1. Модернизация организационно-технических форм государственной поддержки инновационного развития предприятий отрасли

Если три базовых критерия инновационного развития промышленного предприятия, изложенные в п. 2.1 диссертации, дополнить комплексными критериями, характерными для предприятий автопрома, то интегральный коэффициент приобретет отраслевой характер. В качестве таких комплексных критериев и факторов, являющихся элементами этих критериев, автором использовались следующие:

Уровень локализации

- соотношение стоимости импортируемых и отечественных запчастей;
- количество поставщиков автокомпонентов 3-4 уровня;
- наличие НИОКР центра в России;
- уровень чувствительности к валютным рискам.

Динамика развития экспорта

- доля экспорта в общем объеме производства;
- эффективность государственной поддержки экспорта (экспортные кредиты, субсидии, гарантии).

Эффективность законодательного оформления развития

- стабильность основных законов во времени;
- количество судебных дел, связанных с применением законодательства о льготах;
- непротиворечивость законодательных инициатив, связанных с развитием автопрома.

Уровень развития кооперации

- качественный состав участников: наличие научных центров, инжиниринговых компаний, финансовых организаций и т.д.;
- наличие иностранных участников;
- комплексный эффект синергии (предприятия сопутствующих отраслей, эффект масштаба при формировании себестоимости, достижение точки безубыточности производства).

Возможности трансфера технологий

- открытая модель инновационного развития;
- наличие иностранных лицензионных соглашений (ноу-хау, технологии);
- использование общих платформ для различных моделей автомобилей (данная концепция, возникшая еще в 1990 гг., остается по-прежнему актуальной);¹⁴⁹
- участие сотрудников предприятия в иностранных тренингах, конференциях, программах обмена опытом.

Значение рассматриваемого интегрального коэффициента для ПАО «Автоваз», рассчитанное на основе данных бухгалтерской отчетности, результатов опросов топ-менеджмента предприятий, проведенных автором совместно со специалистами консалтинговой компании «Делойт энд Туш» и экспертных оценок использования указанных выше комплексных критериев инновационного развития, составило 3,93 (при наличии ряда конкретных составляющих в этих критериях с нулевыми значениями, что свидетельствует о существующих проблемах, тормозящих это развитие).

Сравнительный анализ таких коэффициентов по предприятиям кластера и отрасли автомобилестроения в целом позволит выявить факторы, по которым требуется регулирующее воздействие со стороны государства,

¹⁴⁹ Елепов А.А. Развитие и современное состояние мировой автомобилизации. — Архангельск, 2012. — 85 с.

сформировать комплексную стратегию инновационного развития автопрома и детально проработать необходимые элементы механизма его государственной поддержки.

Кроме того, расчет коэффициентов инновационного развития предприятий, входящих в кластер или иную интеграционную структуру, позволит получить более объективную комплексную оценку уровня инновационного развития такой структуры.

Далее будут рассмотрены организационно-технические формы и методы государственной поддержки, которые в условиях существующей экономической нестабильности являются наиболее эффективными. Под организационно-техническими формами государственной поддержки понимается совокупность государственных мер, направленных на стимулирование развития предприятий в рамках создания институциональной и экономической основы для функционирования новых форм внутрихозяйственного взаимодействия.

С учетом классификации моделей инновационного процесса на открытую и закрытую и приоритетности тех или иных методов государственного регулирования для мелких, средних и крупных предприятий можно сделать выводы о наиболее перспективных организационных формах инновационного развития предприятий и приоритетных мерах государственного регулирования для каждой из таких форм (рисунок 3.1.).

В условиях глубокого разделения труда, доминирования транснациональных корпораций, высокого уровня расходов на НИОКР концепция открытых инноваций является более эффективным способом развития на современном этапе. Однако использование предприятиями такой концепции связано с определенными трудностями:

- существенные расходы на координацию процесса открытых инноваций;
- сложности, связанные с выбором партнеров по бизнесу;

- риски, связанные с сохранностью интеллектуальной собственности;
- риски, связанные с адаптацией инновационных идей, полученных извне.

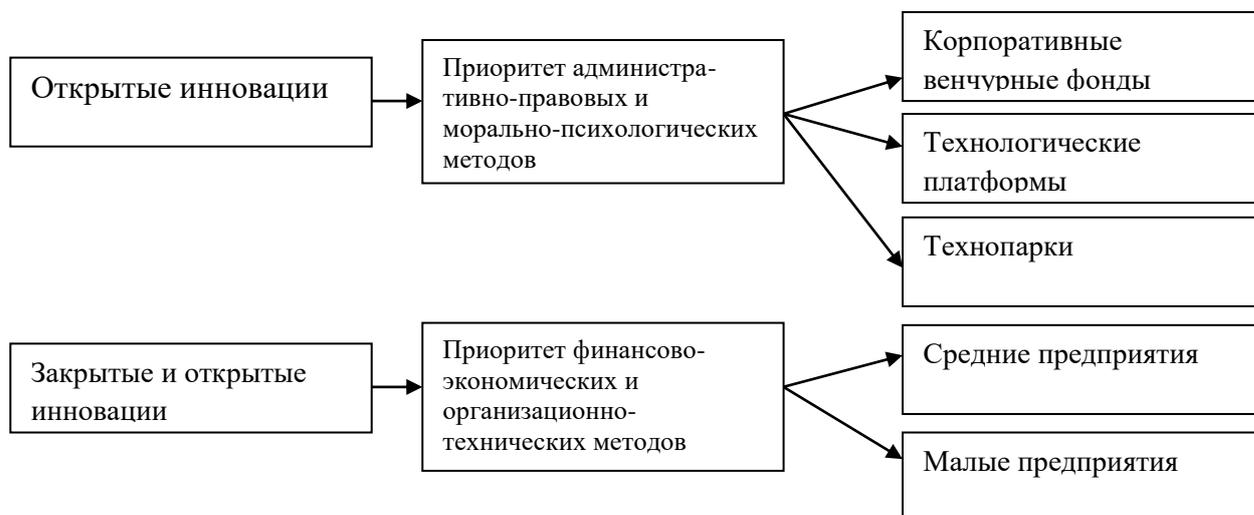


Рисунок 3.1. Приоритетные методы государственного регулирования для закрытой и открытой моделей инноваций.

Источник: составлено автором.

Как уже отмечалось, государство может участвовать в решении указанных проблем: развивать инфраструктуру, способствовать формированию организационно-технических форм на основе моделей открытых инноваций. В качестве наиболее эффективной формы организации инновационного производства в автомобильной отрасли могут выступать кластерные образования, которые уже зарекомендовали себя в экономиках развитых стран, а также активно используются динамично развивающимися странами, такими как Китай. Кластер как форма организации деятельности характеризуется рядом преимуществ:

- эффективная организация управления развитием на больших территориях;
- сокращение издержек производства за счет эффекта синергии;

- хороший инструмент для привлечения как внутренних, так и иностранных инвестиций.¹⁵⁰

Кластерный подход начал формироваться в России в 2005 г. и на федеральном уровне был закреплён в «Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ до 2020 г.», предусматривающей формирование институциональной среды и соответствующих институциональных структур, характерных для постиндустриального общества.

Следует отметить, что, для автомобильной промышленности России приоритетной формой кооперации представляется региональная кооперация, а основными задачами государства при этом должны стать разграничение полномочий между федеральным, региональным, местным уровнями власти и содействие формированию кластеров. Поэтому в программах регионального развития запланировано формирование территориально-производственных кластеров, ориентированных на создание единой технологической цепочки производства.¹⁵¹ Существует также отдельная программа по развитию кластерных объединений, в которой прописаны условия формирования кластеров, факторы, способствующие повышению конкурентоспособности кластеров.

В отличие от территориально-промышленных комплексов, характерных для плановой экономики, кластеры в большей степени отвечают понятиям рыночной эффективности, предполагая объединение предприятий как по отраслевому, так и по территориальному признаку и эффект синергии и масштаба. В этом случае региональные и местные власти стимулируют развитие предприятий, входящих в состав кластера, через налоговые и иные льготы.

¹⁵⁰ Ленчук Е.Б., Власкин Г.А. Кластерный подход в стратегии инновационного развития России // Проблемы прогнозирования – 2010. – № 5.

¹⁵¹ Рехтина И.В., Шунина О.А. Экономические и правовые предпосылки формирования региональных кластеров на территории РФ // Юридический мир. – 2012. – №10.

Предполагается, что кластерная организация будет более эффективной при условии кооперации предприятий и региональных, местных властей на базе ГЧП, которые на современном этапе используется лишь в некоторых случаях: в области транспортной инфраструктуры, ЖКХ, для концессионных соглашений.¹⁵² Эффективность данной формы объединения объясняется возможностью распределения рисков между всеми участниками проекта (инвесторами, региональными, местными властями) и гарантированным возвратом инвестиций.¹⁵³ Эти факторы особенно важны в условиях меняющегося законодательства, не способного обеспечивать интересы не только российских, но и иностранных инвесторов. Риск-распределенное ГЧП является наиболее эффективной организационно-технической формой развития в условиях экономической стагнации, поскольку переложение риска на одну из сторон проекта, как правило, приводит к убыточности проекта или неустойчивости: предприятие - частный инвестор при возложении на него всех рисков не может повлиять на внешние факторы своей деятельности (финансирование, законодательство), а если все риски берет на себя государство, то проект может стать менее эффективным из-за недостаточности практического опыта у органов власти.

Концепция распределения рисков позволяет максимально использовать инструменты управления рисками (у частного инвестора и у государства они разные), распределить ответственность за конечный результат и тем самым оптимально использовать возможности и ресурсы, имеющиеся у партнеров.

Перспективным для кластера может также стать его активное международное сотрудничество посредством участия в формировании автомобильной технологической платформы.

¹⁵² Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. – М.: Наука, 2005. – 315 с.

¹⁵³ Бондаренко Е.Ю. Региональная стратегия частно-государственного партнерства: мировой опыт и российская практика. – М.: Научная книга, 2008 – 204 с.

Однако автомобилестроение развивается в настоящий момент в рамках технопарков и образований кластерного типа, которые строятся исключительно на рыночных принципах и не ограничивают ответственность и риски своих участников. Кластерная организация производства началась в период, когда понятие кластера не было документально закреплено и механизм его создания не был проработан. В итоге в настоящее время кластерная организация, являясь кооперацией нескольких юридических лиц, часто не обладает эффектом синергии и не приносит ощутимых экономических выгод.

Согласно статистике, примерно 10% технопарков специализируются на автомобилестроении, также в этой отрасли существуют несколько объединений по отраслевому и территориальному принципу, аналогичному кластерам:

- Камский инновационный территориально-производственный кластер (основные предприятия — ООО «Форд Соллерс Холдинг», ПАО «КАМАЗ», ОАО ПО «ЕлАЗ», ООО «Митсубиши Фузо Трак энд Бус», а также предприятия нефтехимической промышленности);
- Нижегородский индустриальный инновационный кластер (основные предприятия — Volkswagen, Skoda, General Motors, Daimler, а также предприятия по производству автокомпонентов);
- Калужский кластер (Volkswagen, Volvo Trucks & Renault Trucks, Peugeot-Citroen-Mitsubishi Motors Rus и производители элементов автомобилей и автокомпонентов).¹⁵⁴
- Самарский кластер (Автоваз с брендами Lada, Renault, Nissan, GM-Автоваз).

¹⁵⁴ Материалы инвестиционного портала Калужской области [Электронный ресурс] / официальный сайт инвестиционного портала в Калужской области – Режим доступа: <http://investkaluga.com> (дата обращения 08.08.2015).

Структура участников Калужского кластера, являющегося на данный момент наиболее перспективной точкой роста автопрома на территории России, представлена на рисунке 3.2.

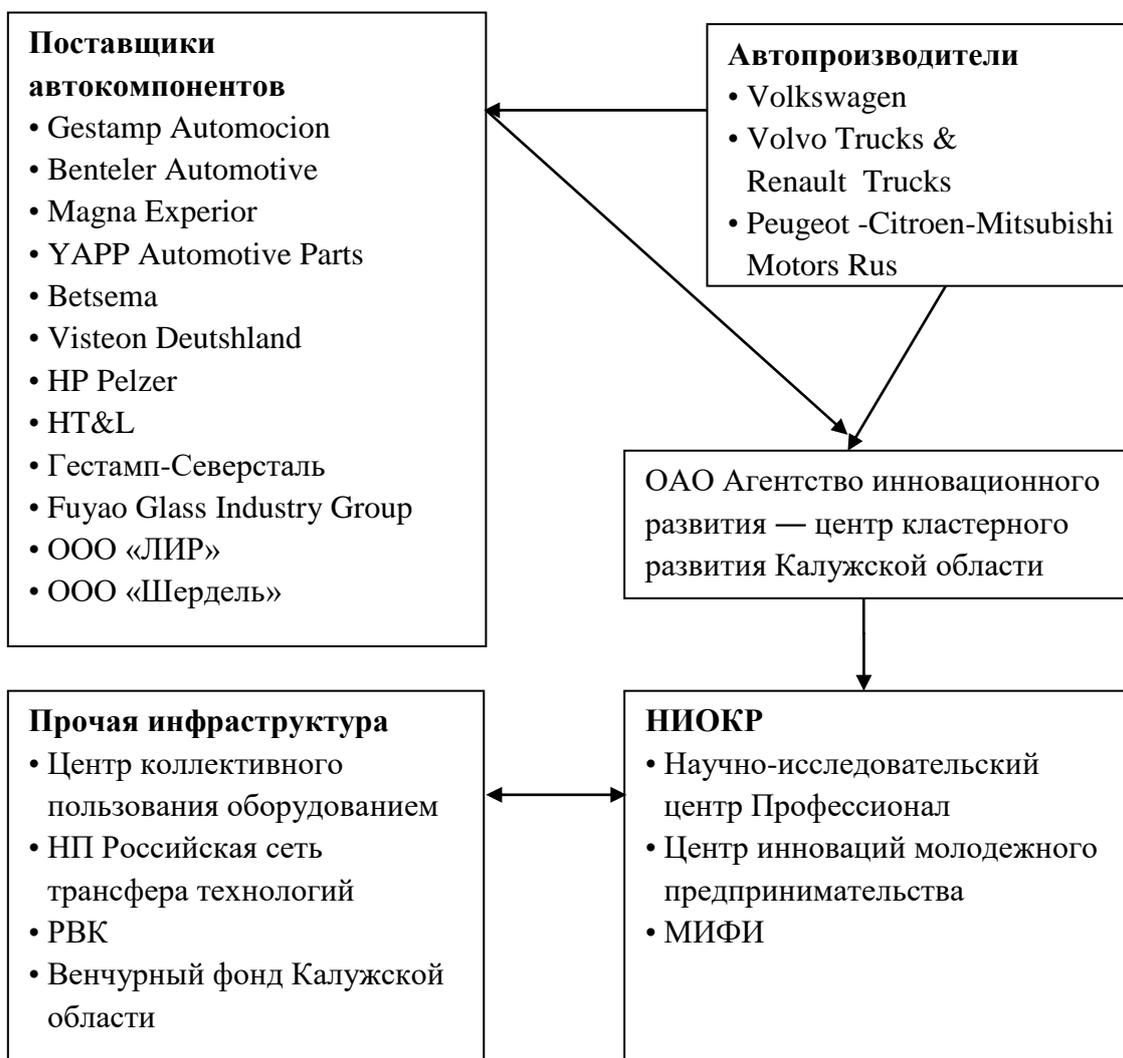


Рисунок 3.2. Состав Калужского автомобильного кластера.

Источник: составлено по: Материалы инвестиционного портала Калужской области [Электронный ресурс] / официальный сайт инвестиционного портала в Калужской области – Режим доступа: <http://investkaluga.com>

Кроме того, на основе кластеров возможно развитие не только автомобилестроения, но и сопутствующих отраслей. Для понимания того, какие преимущества предоставляет кластер, ниже будут рассмотрены

основные факты, связанные с его работой и проанализированы результаты достижения кластером поставленных задач.

На начальной стадии развития в настоящее время находится автомобильный кластер Калужской области,¹⁵⁵ считающийся одним из наиболее успешных кластерных проектов в России — (уровень локализации производства 60-70%, положительная динамика прямых иностранных инвестиций, налоговых поступлений в бюджет). Однако в целом, кластерная организация в России является далеко не совершенной и требует дальнейшего развития, перехода на новые стадии роста и стабильности, которому может содействовать активная государственная политика.

Калужский автомобильный кластер расположен на территории 3 технопарков и использует все льготы, предусмотренные властями Калужской области. Из схемы видно, что, помимо производственных предприятий, в кластере располагаются организации, занимающиеся НИОКР, а также объекты инфраструктуры. Кластер формируют крупные, средние и малые предприятия.

Производство автокомпонентов 3 и 4 уровня осуществляется дочерними предприятиями иностранных производителей, что способствует использованию высоких технологий, развитию комплексного производства и, соответственно, глубокому уровню локализации. Кластер также характеризуется полной цепочкой создания добавленной стоимости:

- использование лазерного оборудования в металлообработке;
- использование измерительного оборудования для оценки свойств материалов;
- MAD, CAM, CALS технологии.

¹⁵⁵ Богачев И. Направление повышения эффективности деятельности промышленных предприятий на основе кластеризации (на примере Калужской области): дис. канд. эк. наук: 08.00.05. — М., 2016. — 224 с.

Указанные технологии способствуют повышению качества автокомпонентов, производимых малыми и средними предприятиями кластера, ускорению процесса производства опытных образцов и, соответственно, повышению конкурентоспособности национальных производителей автокомпонентов. Более того, Центры коллективного пользования оборудованием позволяют осуществить повышение квалификации и переподготовку кадров для отрасли автомобилестроения.

Перед кластером ставились задачи на среднесрочную перспективу 2012-2015 гг.:

- повышение уровня локализации производственных процессов до 70%;
- увеличение объема производства автомобилей до 500 тыс. штук;
- увеличение количества участников кластера до 60 предприятий, с количеством малых и средних предприятий не менее 50;
- ежегодная подготовка более 2000 специалистов, увеличение количества программ обучения до 70;
- размещение производства большей части автокомпонентов, узлов и деталей на территории кластера.

Указанные задачи были выполнены частично: количество произведенных на территории кластера автомобилей составило чуть более 315 тыс. штук; наибольший уровень локализации характерен для дочернего предприятия Volkswagen (42%), однако и он не достиг уровня, предписанного соглашением о промышленной сборке: число участников кластера — менее 60, не было локализовано производство двигателей и коробок передач.¹⁵⁶

Автомобильный кластер в Калужской области сочетает в себе элементы вертикальной (создание полной добавленной стоимости) и горизонтальной

¹⁵⁶ Баклыкова Е.А., Карпусь Н.П. Организационно-экономические инновации как инструмент развития автомобильной промышленности в России в современных условиях / Интернет-журнал «Науковедение» – 2017. – №2. Режим доступа: (дата обращения 12.03.2018).

(дополнительные бизнес-услуги) интеграции, деятельность в нем осуществляется на принципах как конкуренции, так и кооперации. Основой его конкурентоспособности на внутреннем рынке является координационная деятельность внутри кластера. Практика показала, что успешное функционирование кластера зависит от достаточного финансового и интеллектуального обеспечения,¹⁵⁷ именно поэтому проявляется особая активность в привлечении прямых иностранных инвестиций и построении кооперационных связей, в том числе и иностранными участниками.

Технопарки, являясь одним юридическим лицом, не обладают эффектом синергии и не позволяют диверсифицировать риски аналогично кластерам. Так же, как и кластеры, технопарки получают налоговые и иные льготы от региональных и местных властей.

Технологические платформы, представляющие собой коммуникационный инструмент по активизации усилий в рамках создания эффективных технологий, новых товаров / работ / услуг и нацеленный на привлечение ресурсов для осуществления НИОКР с участием всех участников инновационного процесса. На текущий момент отдельной платформы для целей развития автомобилестроения не создано.

Анализируя государственную политику в области формирования кластеров как наиболее современных организационных форм для развития предприятий автомобильной отрасли, необходимо подчеркнуть ключевые условия успешности такой политики, которые диктуются самой природой кластеров:

- создание кластера должно осуществляться на базе существующих кооперационных связей, а не по директивной инициативе «сверху»;
- меры государственного стимулирования не должны быть нацелены на субсидирование отрасли или конкретных предприятий;

¹⁵⁷ Дедич Т. Россия вступает в ВТО: что изменится в законодательстве // Новая бухгалтерия. – 2012. – № 9.

- меры государственного стимулирования преимущественно должны представлять собой действия, направленные на улучшение экономического климата, а не на прямое субсидирование.

С учетом изложенных выше рекомендаций государственная поддержка автомобильных кластеров в России может осуществляться одним из двух способов:

- поддержка кластеров, сформированных на базе уже существующих промышленных кооперационных связей;
- поддержка кластеров, сформированных на базе инфраструктуры особой экономической зоны, технопарка и т.д.

В России появляются также новые условия для осуществления инновационной деятельности в автомобильной отрасли: 29 декабря 2014 г. был принят закон о предоставлении налоговых льгот для резидентов территорий опережающего социально-экономического развития. Данные льготы предусматривают пониженную налоговую ставку по налогу на прибыль для целей регионального бюджета: она не может превышать 5% в течение первых 5 лет с момента получения прибыли, в течение следующих 5 лет эта ставка не может быть менее 10%. При этом ставка для целей федерального бюджета может быть нулевой.

Кроме того, федеральные власти готовы компенсировать затраты регионов на создание индустриальных и технологических парков при условии соблюдения ряда критериев.¹⁵⁸ Министерством промышленности и торговли планируются поправки в Налоговый Кодекс РФ, согласно которым крупные новые предприятия обрабатывающей промышленности смогут получить налоговые льготы в форме освобождения от федеральной части налога на прибыль (2%) и снижения региональной части налога на прибыль

¹⁵⁸ Технопарки покроют субсидией [Электронный ресурс] / официальный сайт газеты «Коммерсант» — Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/2607774> (дата обращения 11.12.2014).

до 5%, а также освобождения от уплаты налога на имущество для имущества, приобретенного с целью осуществления производства.

Таким образом, регионами создаются финансовые условия для того, чтобы технопарки, кластеры стали региональными точками роста.¹⁵⁹ Однако для эффективного развития национальных автомобильных кластеров должны быть проработаны подходы к формированию каждого элемента инфраструктуры кластера (состав участников кластера, необходимость локализации, диверсификация и разделение рисков и т.д.), а не только процесс финансирования.

Правильный выбор и стимулирование наиболее эффективных организационно-технических форм развития автопрома как наукоемкой отрасли, требующей инновационных решений, являются ключевыми задачами государственного регулирования. С целью практического понимания была выстроена матрица организационно-технических форм, базирующаяся на двух критериях, которые нам представляются наиболее целесообразными: уровень затрат на НИОКР в процентах от выручки и уровень развития кооперации и на предприятиях отрасли (Рисунок 3.3.). Для оценки уровня затрат на НИОКР используются значения, характерные для автомобилестроительной отрасли: менее 1% — низкий уровень затрат, 1-4% — среднее значение, свыше 4% — высокий уровень затрат, сравнимый с европейскими и японскими автопроизводителями. Вторым критерием является качественный, носит комплексный характер и измеряется в баллах на основании соответствующих экспертных оценок. Для оценки указанного критерия было выбрано несколько факторов:

- качественный состав участников: наличие научных центров, инжиниринговых компаний, финансовых организаций и т.д.;
- наличие иностранных участников;

¹⁵⁹ Гудкова А. А., Турко Т. И. Тенденции и перспективы инновационного развития субъектов РФ // Инноватика и экспертиза. – 2015. – Вып. 1 (14).

- комплексный эффект синергии (предприятия сопутствующих отраслей, эффект масштаба при формировании себестоимости, достижение точки безубыточности производства).

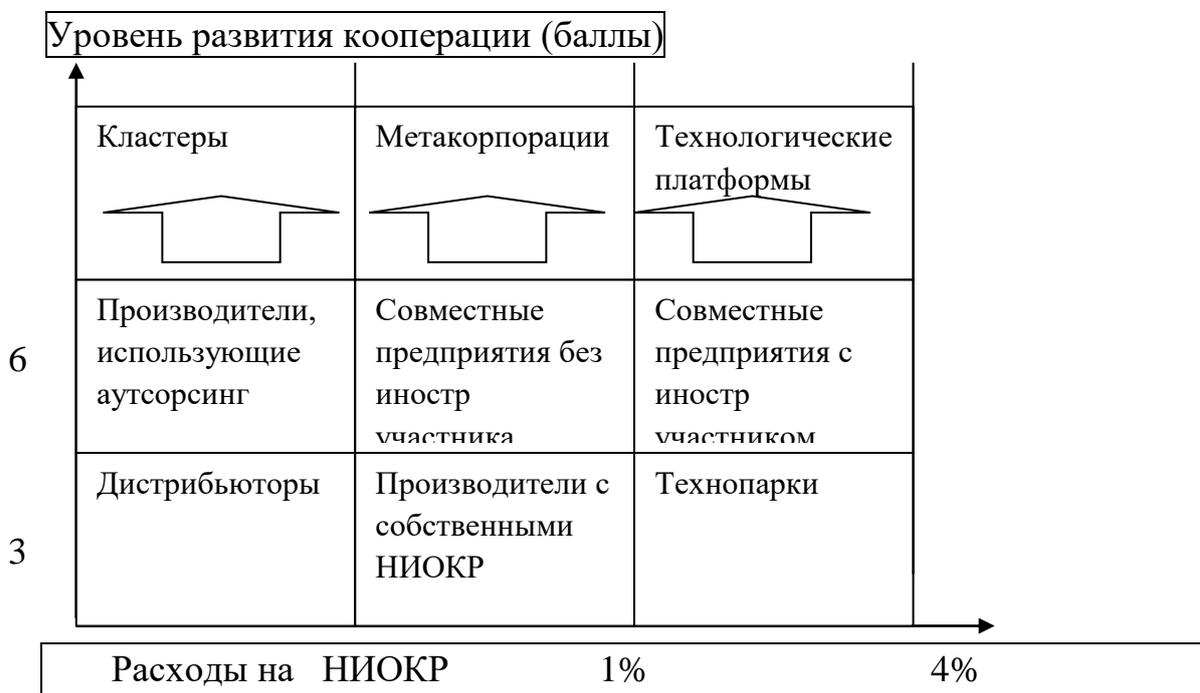


Рисунок 3.3. Организационно-технические формы предприятий автомобильной промышленности.

Составлено автором.

За каждое соответствие критерию начисляется один балл, далее баллы суммируются. Из матрицы видно, что структуры с одним участником, по сути, мало задействованы в процессе кооперации и формируют текущую степень развития российских автомобилестроительных предприятий. Кластеры, метакорпорации и технологические платформы активно вовлечены в кооперацию за счет большого числа участников, в том числе иностранных, возможностей диффузии и трансфера инноваций и потому могут считаться перспективными с целью развития такой наукоемкой отрасли как автопром.

Требования локализации, устанавливаемые государством на законодательном уровне, в условиях кризиса могут являться эффективным инструментом развития инноваций в автомобилестроении: в рамках таких

требований российские автопроизводители могут локализовать производство наукоемких компонентов, которые будут представлять собой локально инновационный продукт либо различными способами снижать издержки производства, чтобы высвободить денежные средства, необходимые для инновационного развития. В целом локализация позволяет снизить себестоимость производимого автомобиля и повысить конкурентоспособность российских предприятий. Структура снижения издержек автомобилестроительных предприятий выглядит следующим образом: на 30% издержки могут быть сокращены за счет модернизации подходов к производству, на 70% сокращение издержек зависит от успешного выбора поставщиков. Сокращение издержек в рамках совершенствования подходов к процессу производства возможно за счет следующих различных механизмов, которые активно используются за рубежом (представлены на рисунке 3.4.)

Контроль качества, сертификация	<ul style="list-style-type: none"> • Quality Institute VDA (Германия) • UTAC (Франция)
«Бережливое производство»	<ul style="list-style-type: none"> • Lean Academy (Великобритания) • RWA (Великобритания) • Lean Academy (Германия) • Lean Enterprise China (LEC)
Эффективная логистика	<ul style="list-style-type: none"> • Fraunhofer Institute for Material Flow and Logistics (Германия) • Lean Enterprise China LEC

Рисунок 3.4. Возможности международного сотрудничества в рамках снижения издержек автопроизводителей

Источник: составлено автором.

К ним относятся:

- улучшение системы контроля качества и требований к сертификации продукции (механизм Total Quality Management);

- снижение издержек производства (концепция «бережливого производства»);
- построение эффективной логистической системы (концепция «just-in-time»).

Соответственно в задачи государства входит содействие соответствующему информационному обмену.

Локализация способствует снижению зависимости автопроизводителей от изменения валютных курсов и, значит, позитивно влияет на динамику развития автомобильной промышленности. Кроме того, локализация предполагает снижение зависимости от иностранных автокомпонентов и использование иностранных технологий в России. Поскольку автомобильная отрасль является комплексной, локализация должна распространяться на основные этапы производственного процесса: производство автокомпонентов, металлообработка, производство двигателей. Для того, чтобы предложить эффективные решения в области локализации, необходимо рассмотреть особенности локализационного процесса и существующие проблемы.

Уровень локализации считается как отношение таможенной стоимости автокомпонентов к общей себестоимости автомобиля и отражает количественные характеристики, в то время как для России основной проблемой является качественная составляющая локализации: как правило, производство наукоемких компонентов не локализовано, они импортируются и только собираются на территории России. Контроль правильности расчета уровня локализации должен осуществляться на регулярной основе путем анализа предоставляемой автопроизводителями информации:

- финансовая отчетность за текущий и предшествующий годы;
- информация о сумме инвестиций в развитие производства;
- информация о размерах производства (объемы выпуска);

- информация по номенклатуре и количеству импортированных автокомпонентов;
- информация о запасах автокомпонентов, утилизации бракованных автокомпонентов.

Такая информация позволяет оценить реально существующий уровень локализации и динамику этого процесса по каждому автопроизводителю, поскольку, например, включение в расчет коэффициента локализации бракованных автокомпонентов количественно завышает его.

Еще одной проблемой, требующей комплексного решения, является отсутствие на территории России поставщиков качественных автокомпонентов. Предприятие Peugeot ищет поставщиков автокомпонентов в России и СНГ, но для 100 из 185 запчастей поставщики пока не были найдены.¹⁶⁰ Данные в Таблице 3.1. наглядно демонстрируют эту проблему.

Поставщики автокомпонентов делятся на три уровня:

- Нулевой уровень: поставщиками автокомпонентов являются непосредственно автопроизводители. Такая ситуация не характерна для мировой практики, однако типична для России: более 50% автокомпонентов для российских автопроизводителей (Автоваз) производятся непосредственно ими.
- Первый уровень: поставки готовых элементов и модулей для конечной сборки (коробки передач, двигатели).
- Второй уровень: поставки компонентов для обеспечения потребностей поставщиков первого уровня.
- Третий уровень: поставка отдельных деталей и материалов для поставщиков второго уровня.

¹⁶⁰ «Peugeot-Citroen» к 2016 году хочет повысить уровень локализации до 50% [Электронный ресурс] / официальный сайт портала «Автостат» – Режим доступа: <http://www.autostat.ru/news/view/20480/> (дата обращения 31.11.2015).

Таблица 3.1.

Присутствие поставщиков автокомпонентов на территории России

Наименование производителя	Производимый автокомпонент	Наличие / отсутствие производителей на территории страны					
		Бразилия	КНР	Индия	Мексика	Польша	РФ
Borg Warner	Компоненты для коробки передач	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет
Bosch	Электрическое и электронное оборудование	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Cummins	Двигатели	Да	Да	Да	Да	Нет	Нет
Delphi	Интегральные системы и модули	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Eaton	Гидравлические и электросистемы	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Faurecia	Фары	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Heilla	Осветительные приборы, электроника	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Lear	Элементы интерьера	Да	Да	Да	Да	Да	Да
Tenneco	Элементы подвески, выхлопные системы	Нет	Да	Да	Да	Да	Да
Valeo	Двигатели и их компоненты	Да	Да	Да	Да	Да	Нет
Visteon	Модули и компоненты	Да	Нет	Нет	Нет	Нет	Нет

Источник: составлено автором.

В России наиболее развитым является производство автокомпонентов поставщиками первого (29% от общего объема автокомпонентов) и второго (55% от общего объема производимых автокомпонентов) уровней. Крупный производитель автокомпонентов работает комплексно, сочетая на производстве два-три уровня поставщиков. Однако в России только 5% поставщиков работают по такой схеме. Еще одной проблемой российского

рынка автокомпонентов является низкое качество автокомпонентов: малоэффективные стандарты качества приводят к большому количеству брака. Еще одной особенностью, характерной для производства автокомпонентов, является размещение поставщиков второго и третьего уровней вдали от кластеров, о чем свидетельствует статистика: доля локализованных поставщиков второго и третьего уровней составляет 10 и 7% соответственно.¹⁶¹

В настоящее время иностранные компании стараются локализовать в России производство простейших автокомпонентов¹⁶² с привлечением российских поставщиков: например, Hyundai Motor¹⁶³ планирует локализацию производства топливных баков, стекол, пластиковых компонентов для модели Hyundai Creta.¹⁶⁴ Однако существующий в России объем выпуска автомобилей пока не предполагает достижение точки безубыточности производителями автокомпонентов, что часто делает их бизнес нерентабельным.

Иностранным производителям автокомпонентов с учетом востребованности их продукции, ненасыщенности российского рынка выгодно работать в России. Однако локализации иностранных предприятий не происходит в связи с неблагоприятным инвестиционным климатом (результатом дорогого финансирования становится неспособность иностранных предприятий, производящих автокомпоненты, конкурировать с

¹⁶¹ Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 г. [Электронный ресурс] / ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» – Режим доступа: http://nami.ru/uploads/docs/prognozirovanie_otrasli_docs/55a6238a3a686Strategy_auto_2020.pdf (дата обращения 06.03.2016)

¹⁶² Наполовину русские: как иномарки спасаются локализацией/ официальный сайт журнала За рулем.рф – Режим доступа: <https://www.zr.ru/content/articles/806712-napolovinu-russkie-kak-inomarki-spasayutsya-lokalizaciej/> (дата обращения 30.09.2015).

¹⁶³ Материалы официального сайта Hyundai Motor [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://www.hyundai.ru> (дата обращения 10.10.2015).

¹⁶⁴ Hyundai Creta получит российские комплектующие / официальный сайт аналитического агентства «Автостат» – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/25674/> (дата обращения 29.04.2016).

с более дешевыми импортными автокомпонентами), существенных затрат на логистические услуги, сложностей таможенного оформления.

На основании тенденций, характерных для производства автокомпонентов, можно сделать вывод о необходимости стимулирования государством появления на территории автомобильных кластеров поставщиков автокомпонентов (как крупных, так средних и мелких). Для того, чтобы повысить заинтересованность поставщиков автокомпонентов в локализации производства на территории России, предлагается разработать расчет уровня локализации для производителей автокомпонентов, также используя повышающий коэффициент в случае экспорта автокомпонентов. С точки зрения организационной формы предлагается создание на основе существующих кооперационных связей метакорпораций с участием производителей автокомпонентов. Такая форма предполагает максимальную юридическую независимость участников, сочетая ее с эффективными рыночными механизмами трансфера технологий и всеми преимуществами кластера, в частности, синергии.

Кроме того, в современных условиях с целью снижения рисков получения неблагоприятных результатов в сфере инновационного развития предприятий отечественного автопрома весьма востребованной и обоснованной является такая форма сотрудничества, как риск-разделенное партнерство по всей цепочке создания стоимости в кластерной агломерации взаимосвязанных фирм и отраслей. Указанная форма особенно актуальна для производителей автокомпонентов, поскольку позволит им получить государственные гарантии без подписания СПИК (локализационные требования, как уже отмечалось, в настоящий момент для производителей автокомпонентов не адаптированы) и, в частности, обеспечить загрузку производственных мощностей за счет государственного заказа, который недоступен для производителей автокомпонентов из-за новых слишком высоких требований к локализации.

Экономически целесообразным представляется также размещение заказов по локализации производства автокомпонентов предприятиям оборонной промышленности, располагающим недостаточно загруженным современным оборудованием, в рамках поддерживаемых государством конверсионных программ. На наш взгляд, это вполне реальная рациональная альтернатива организации новых малых производств, незначительные объемы продукции которых не позволяют внедрять высокопроизводительное оборудование и добиваться конкурентоспособности компонентов за счет эффекта масштаба. Такое практическое предложение соответствует существующим государственным конверсионным концепциям: по планам объем продукции гражданского назначения, производимый на предприятиях оборонно-промышленного комплекса, к 2030 г. составит 50% от общего объема производимой продукции.¹⁶⁵

Как уже было отмечено, в настоящее время автомобилестроение в России пока развивается по траектории не только локализации производства, но и сборки машинокомплектов, что не способствует инновационному развитию в отрасли.¹⁶⁶

В то же время продолжение процесса локализации все-таки планируется в России: в Калининграде была утверждена дорожная карта, направленная на создание автомобильного кластера, в состав которого будет включено пять заводов полного цикла и предприятие по изготовлению автокомпонентов.

¹⁶⁵ Материалы Совещания Президента РФ по вопросам использования потенциала ОПК в производстве высокотехнологичной продукции гражданского назначения [Электронный ресурс] / официальный сайт новостей Кремля – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52852> (дата обращения 31.10.2019).

¹⁶⁶ Материалы официального сайта журнала «Время инноваций» [Электронный ресурс] / официальный сайт журнала «Время инноваций» – Режим доступа: <http://time-innov.ru/> (дата обращения 05.10.2015).

Планируется развитие особой экономической зоны в Тольятти путем строительства второй очереди автомобильных заводов.¹⁶⁷

В качестве варианта модифицированного расчета коэффициента локализации рассматривалось включение в расчет суммы складских запасов. Однако против такого подхода выступали предприятия, достигшие высокого уровня локализации, в частности, Автоваз, Renault-Nissan, полагавшие, что последовательный процесс локализации способствует стабильному развитию бизнеса.¹⁶⁸ Автоваз в 2015 г. увеличил долю закупок стали и стекла российского производства.¹⁶⁹ Автопроизводитель Volkswagen также увеличивает уровень локализации: в настоящее время на территории России функционирует два завода — автосборочный завод и завод по производству двигателей.

Чтобы быть эффективным локализационный процесс должен обладать не только количественными, но и качественными характеристиками. В рамках действия соглашений о промышленной сборке в России существовало такое понятие как псевдолокализация. Псевдолокализация означает искусственное завышение себестоимости, созданной на территории России. Это происходило, во-первых, за счет эффекта «скрытого импорта» и, во-вторых, за счет включения в себестоимость большого количества различных расходов. Эффект «скрытого импорта» наблюдался, когда производитель позиционировал сложную деталь автомобиля (например, двигатель) произведенной в России, однако фактически составляющие

¹⁶⁷ Кризис и автопром: увольнения, простои, дефицит [Электронный ресурс] / официальный сайт газеты «Свободная пресса» – Режим доступа: <http://svpressa.ru/auto/article/111329/?aam=1> (дата обращения 05.05.2015).

¹⁶⁸ Материалы официального сайта «Ниссан Мотор Рус» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://www.nissan.ru> (дата обращения 10.10.2015).

Материалы официального сайта ОАО «Автофрамос» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <https://www.renault.ru> (дата обращения 10.10.2015).

¹⁶⁹ Автоваз увеличил долю российских закупок по стали и стеклу [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного журнала За рулем.рф – Режим доступа: <http://www.zr.ru/content/news/796517-avtovaz-velichil-dolyu-rossijskix-zakupok-po-stali-i-steklu/> (дата обращения 12.01.2016).

элементы для этой детали были импортированы и лишь собраны в России. Примером могут служить собираемые в Тольятти двигатели и коробки передач. Завышение себестоимости происходило за счет того, что, помимо затрат, непосредственно связанных с производством той или иной детали (сырье), в состав себестоимости включались затраты на доставку, электроэнергию и отопление цехов, социальные отчисления. В итоге получалось, что коэффициент локализации, рассчитанный таким методом, недостаточно точно отражал соотношение ввозимых и произведенных на территории России автокомпонентов.

С учетом существенного искажения информации из-за псевдолокализации процессный подход,¹⁷⁰ предполагающий расчет уровня локализации по количеству технологических операций, осуществленных автопроизводителем на территории России, был усовершенствован.¹⁷¹ Каждая операция, связанная с производством и сборкой, была ранжирована в зависимости от добавленной стоимости и оценена в баллах. В настоящее время для определения степени локализации производства совокупная оценка в баллах рассчитывается исходя из уровня, «соответствующего, в балльном исчислении, операциям штамповки, сварки, окраски, локализации

¹⁷⁰ Постановление Правительства РФ от 17.07.2015 № 719 «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в РФ» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <http://base.garant.ru/56634069/> (дата обращения 01.02.2016).

¹⁷¹ Федеральный закон от 02.08.2019 № 290-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной политике в РФ» в части регулирования специальных инвестиционных контрактов» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» — Режим доступа: <https://base.garant.ru/72361398/> (дата обращения 31.10.2019).

Федеральный закон от 02.08.2019 № 269-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса РФ» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» — Режим доступа: <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1286247/> (дата обращения 31.10.2019).

Федеральный закон от 02.08.2019 № 295-ФЗ «О внесении изменений в статью 78 Бюджетного кодекса РФ» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» — Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72261564/> (дата обращения 31.10.2019).

двигателя внутреннего сгорания, коробки переключения передач, систем управления и лакокрасочных материалов.¹⁷² Обязательства автопроизводителей по перечню локализованных технологических операций и, соответственно, количеству баллов закрепляются в СПИК — в настоящий момент сумма баллов должна быть не меньше 7000. При этом количество баллов сильно варьируется в зависимости от вида технологической операции: например, сборка сцепления и механической коробки передач оценивается в 30 баллов; валы и шестерни, произведенные в России, оцениваются в 300 баллов; проведение НИОКР (в случае доли затрат не менее 0,5% от выручки) оценивается в 200 баллов; использование отечественного металла (при условии что его доля составляет не менее 70% массы кузова) оцениваются в 200 баллов; штамповка и окраска кузова оцениваются в 500 баллов.

Очевидно, что получение 7000 баллов возможно только при условии локализации большого количества сложных операций, однако при неполной загрузке мощностей такое производство нерентабельно. Более того, СПИК и рассматриваемые балльные требования распространяются на автопроизводителей, производители автокомпонентов, локализуя отдельные не самые сложные операции, не могут выполнить установленные требования.

Мы полагаем, что для производителей автокомпонентов должны быть разработаны отдельные локализационные требования. Кроме того, доработка локализационных требований должна учитывать экономическую составляющую в отрасли: дозагрузка мощностей может быть достигнута за счет производства автомобилей и автокомпонентов на экспорт. В связи с указанными факторами целесообразной является разработка требований локализации персонафицировано под каждого автопроизводителя /

¹⁷² Правительство ввело балльную систему господдержки автопрома [Электронный ресурс] / официальный сайт информационного агентства «Интерфакс» – Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/663076> (дата обращения 31.10.2019).

производителя автокомпонентов с использованием в расчете повышающего коэффициента в случае осуществления ими экспортных продаж.

Необходимо также отметить, что согласно новой локализационной концепции компенсация утилизационного сбора возможна только при условии заключения СПИК.¹⁷³ При этом автопроизводитель должен получить с 1 января 2019 г. не менее 900 баллов, с 1 января 2022 г. — не менее 1200 баллов, с 1 января 2025 г. — не менее 1400 баллов.

Еще больше баллов требуется набрать для участия в государственных закупках: с 1 января 2019 г. не менее 2000 баллов, с 1 января 2021 г. — не менее 3200 баллов, с 1 января 2023 г. — не менее 4500 баллов, с 1 января 2025 г. — не менее 5500 баллов.¹⁷⁴

Очевидно, что такие требования полностью лишают производителей автокомпонентов возможности получить субсидии для развития. Автопроизводители же не могут при таких условиях достичь точки безубыточности. Идея Министерства промышленности и торговли стимулировать увеличение локализации и снижение импортозависимости за счет повышения таможенных пошлин и утилизационного сбора (в некоторых случаях до 120%)¹⁷⁵ представляется ошибочной, поскольку импорт позволяет автопроизводителям частично нивелировать убытки от локального производства с высокой себестоимостью, а повышение таможенных пошлин снизит спрос со стороны конечных покупателей.

Снижение издержек автомобилестроительных предприятий также возможно за счет изменения подходов к взиманию транспортного налога. В

¹⁷³ СПИК 2.0 не выдержит двоих [Электронный ресурс] / официальный сайт электронной версии газеты «Коммерсант» – Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/3861225>(дата обращения 27.09.2019).

¹⁷⁴ Правительство ввело балльную систему господдержки автопрома [Электронный ресурс] / официальный сайт информационного агентства «Интерфакс» – Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/663076> (дата обращения 31.10.2019).

¹⁷⁵ Минпромторг предлагает увеличить нагрузку на импорт автомобилей [Электронный ресурс] / официальный сайт новостного агентства «Автостат» – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/41275> (дата обращения 27.09.2019).

настоящее время базой для налога является мощность двигателя и поэтому инновационные продукты автомобилестроения (гибридные автомобили, электромобили) находятся в менее выгодном положении. Существуют планы по изменению подхода к транспортному налогу:

- установление экологических стандартов для автомобилей;
- освобождение от налога гибридных автомобилей и электромобилей;
- установление ставок транспортного налога в зависимости от экологического класса автомобилей.

Москва и Калуга станут первыми регионами, где будет применяться подобная стратегия.

Процессы покупки инновационных стартапов не развиты в России, именно поэтому трансфер и адаптация технологий затруднены.¹⁷⁶ Таким образом еще одна возможность государственного регулирования в автомобильной промышленности связана со стимулированием развития корпоративных венчурных фондов, специализированных центров трансфера технологий, которые играют ключевую роль в процессе коммерциализации инноваций. Как уже было отмечено, на современном этапе для российских предприятий эффективной является модель открытых инноваций. При этом российские предприятия могут опираться на иностранные предприятия, а также российские вузы и предприятия, занимающиеся внедрением НИОКР и отраслевые НИИ. Государство может способствовать повышению уровня информированности об инновационных разработках, непосредственно участвовать в государственно-частных научно-исследовательских инициативах.

Необходимо подчеркнуть, что успешность открытых инноваций за рубежом объясняется еще и тем, что иностранные компании планируют

¹⁷⁶ Материалы официального портала «Инновации России» [Электронный ресурс] / официальный портал «Инновации России» – Режим доступа: <http://innovation.gov.ru/node/38539> (дата обращения 15.03.2016).

инновационное развитие на длительный период (20-30 лет), закрепляя основные цели в своих стратегиях развития.¹⁷⁷ Корпоративные стратегии для государственных предприятий разрабатываются на основе определенных стандартов, разработанных государством, поэтому очевидно, что, корректируя данные стандарты, государство также способно стимулировать инновационное развитие.

Формирование автомобильных кластеров в России уже началось и в качестве стратегической цели предлагается государственная поддержка такой инициативы как создание кооперации между автомобильным кластером, расположенным на территории России и иностранной автомобильной технологической платформой. Такая организационно-техническая структура позволит решить целый комплекс вопросов, связанных с инновационным развитием предприятий автомобильной промышленности:

- в рамках международной кооперации российские предприятия получают доступ к иностранным технологиям, а иностранные предприятия — возможность работать на льготных условиях, предусмотренных для кластера и доступ на российский рынок;
- международное сотрудничество способствует взаимовыгодному трансферу опыта и знаний;
- в рамках международного сотрудничества возможно привлечение в Россию поставщиков автокомпонентов для увеличения уровня локализации производства автомобилей (решение этой задачи актуально как для российских компаний, так и для дочерних компаний иностранных холдингов, открытых в России, поскольку позволяет получить экономию на таможенных пошлинах).

¹⁷⁷ Сложности внедрения модели открытых инноваций / портал об инновациях – Режим доступа: <http://unova.ru/2013/02/04/27664.html> (дата обращения 01.12.2014).

С учетом сложных отношений между Россией и европейскими странами и возможности потенциального ухудшения данных отношений по причине геополитической нестабильности, формирование предлагаемой структуры целесообразно осуществлять с участием автомобильной платформы Китая, где успешно функционируют совместные предприятия китайских национальных автопроизводителей с крупнейшими европейскими автоконцернами с использованием их производственных платформ и технологий. Помимо этого, весьма эффективным может стать сотрудничество с членами Шанхайской организации сотрудничества (далее — ШОС), странами БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР), членами Евразийской организации сотрудничества (далее — ЕАЭС). В частности, Казахстан представляет собой один из перспективных рынков для российских автопроизводителей, с Китаем возможна кооперация в рамках обмена технологиями.

Чтобы такая координация стала успешной необходимо учитывать ряд требований:

- участие представителя координационного совета технологической платформы в руководстве кластера;
- включение в состав координационного механизма различных участников: крупных, средних и мелких предприятий, научных центров, вузов, представителей власти, а также организаций инфраструктуры (венчурных фондов, консалтинговых, страховых компаний);
- включение не только теоретических, но и практических составляющих: функционирующий автомобильный кластер с крупным автопроизводителем во главе в качестве основного элемента, научный институт в качестве сопутствующего элемента;
- согласованные между кластером и технологической платформой приоритетные направления развития;

- новые источники финансирования кластера за счет его кооперации с платформой;
- стимулирование развития инновационной инфраструктуры и роста мелких сервисных предприятий, которые, соответственно, будут способствовать эффективному производственному процессу;
- участие технологической платформы в процессе отбора кластером приоритетных проектов.

Возможная структура указанного взаимодействия показана на Рисунке 3.5.

Основным преимуществом взаимодействия с технологической платформой является комплексный эффект синергии: снижение издержек, связанных с ресурсным обеспечением, увеличение эффективности бизнес-процессов, налоговой оптимизации, синергия в области создания инфраструктуры инновационного развития, возможность обучения персонала и трансфера знаний

Таким образом, в настоящее время основными организационно-техническими формами развития в автомобилестроительной отрасли являются технопарки и формирования кластерного типа, которые часто не обладают эффектом синергии, поскольку процесс кластеризации законодательно не был до конца проработан: объединения формировались по директиве «сверху», предоставление налоговых и иных льгот не было обусловлено работой кластера.

Наиболее эффективным с точки зрения состава участников и достигнутых результатов в автопроме России на данный момент является Калужский автомобильный кластер. В настоящее время в Калужском кластере задействованы только рыночные механизмы. Очевидно, что их сочетание с государственными гарантиями в рамках ГЧП позволило бы инвесторам снизить риски, расширить возможности финансирования.

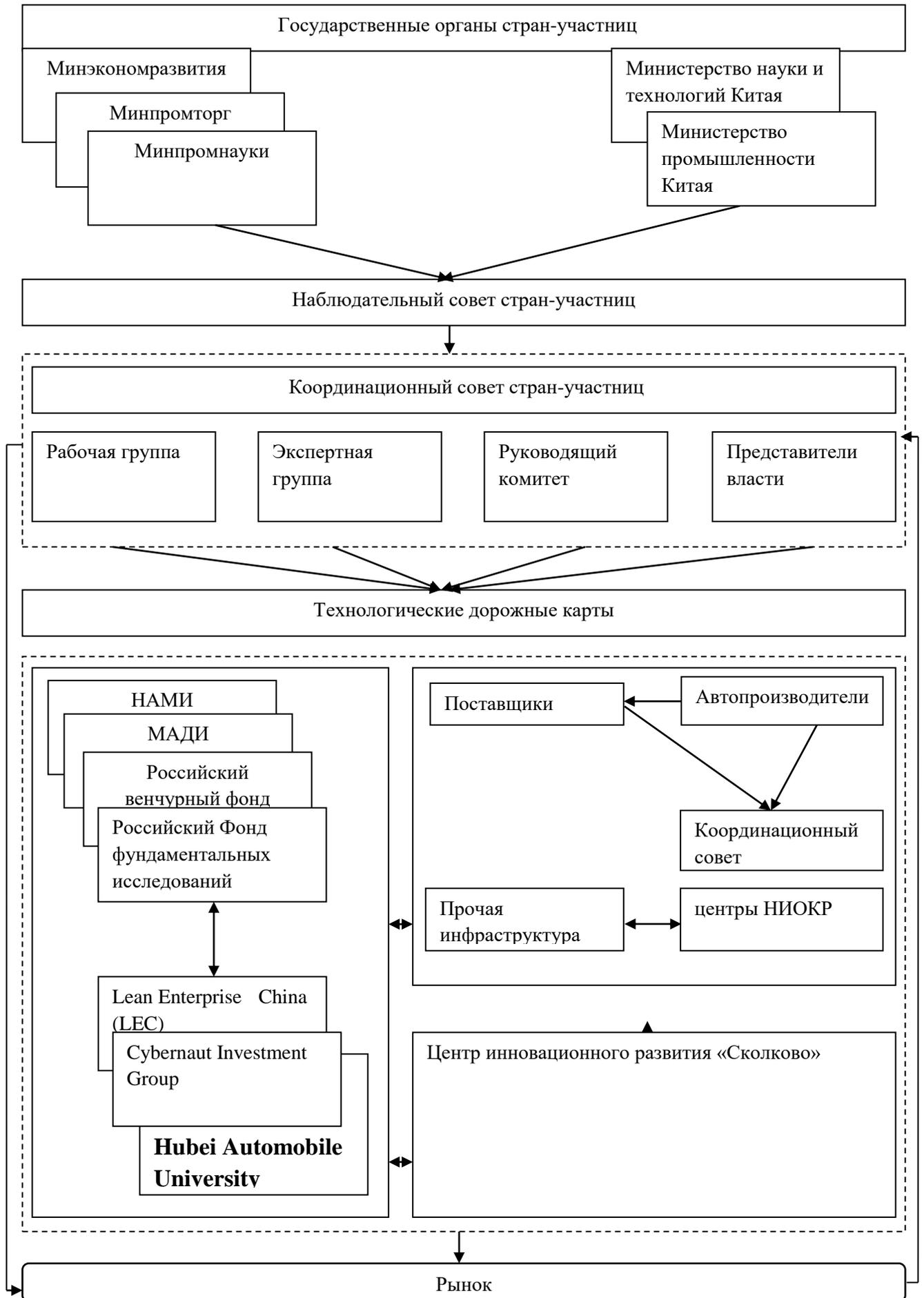


Рисунок 3.5. Открытая модель инновационного взаимодействия автомобильного кластера России и автомобильной технологической платформы Китая.

Источник: составлено автором.

Локализационный процесс является основой функционирования автопрома, и корректировка соответствующих требований позволит государству грамотно направлять развитие отрасли. СПИК 1.0, 2.0 выступают новой законодательной основой локализационного процесса. Предлагается осуществлять расчет локализации на основании индивидуальных требований под каждого автопроизводителя с учетом недозагруженности мощностей и добавлять к уровню локализации повышающий коэффициент в случае экспортных операций. Кроме того, государству необходимо стимулировать локализацию не только автопроизводителей, но и производителей автокомпонентов на базе создания метакорпораций и риск-разделенных ГЧП.

3.2. Модификация инструментов финансово-экономического стимулирования инновационного развития предприятий автопрома инновационного развития предприятий автопрома

Чтобы сделать выводы о путях совершенствования государственного регулирования автомобилестроения в рамках финансово-экономических методов необходимо рассмотреть характерные черты и основные принципы законодательного обеспечения такого регулирования.

Законодательное обеспечение сформировано большим количеством нормативно-правовых актов как отраслевого, так и территориального (федеральные, региональные, местные законы) значения. На Рисунке 3.6. представлены основные нормативно-правовые документы федерального значения, на которых базируется государственное регулирование основных

аспектов развития автопрома: технологическая и инновационная составляющая, локализационные требования, техническое и экологическое регулирование, организационно-технические формы предприятий автопрома, налоговое и таможенное регулирование. Практически каждый аспект развития автопрома связан с вопросами финансово-экономического стимулирования, что отражается и в законодательном обеспечении. Соответственно, особенности методов финансово-экономического стимулирования не могут быть проанализированы отдельно от принципов и тенденций законодательного обеспечения, которые будут рассмотрены далее.

Принципы законодательного обеспечения государственного регулирования можно разделить на две категории:

- общие принципы, характерные для государственного регулирования как такового;
- принципы, специфические конкретно для автомобильной отрасли.

В первой категории выделяются следующие принципы:

- принцип законности;
 - сочетание частных и государственных интересов;
 - принцип использования современных достижений в развитии промышленного производства;
 - принцип протекционизма интересов национальной промышленности;
- принцип рационального использования ресурсов;
- принцип обеспечения общественной поддержки промышленного развития.

Принцип законности предполагает приоритет прямых законодательных актов и соответствие действий исполнительных органов власти этим актам, а также инициативное развитие исполнительными органами этих актов.

Субъективная, иногда расширительная трактовка отдельных положений законодательных актов судами и профильными министерствами является современной особенностью регулирования, которая часто не позволяет

предприятиям получить ожидаемый эффект: например, судебные споры об отнесении тех или иных работ к НИОКР.

Сочетание частных и государственных интересов направлено на балансирование различных целей общества, отдельных предприятий и предпринимателей. Именно на государство возложена обязанность ликвидировать рыночные провалы экономики, обеспечивать финансирование фундаментальных исследований. Для этого государство может воспользоваться как административными ограничениями, запретами, так и предоставлением налоговых льгот, льгот, связанных с финансированием и иными встроенными стабилизаторами.¹⁷⁸ В определенной степени нарушением данного принципа в рамках регулирования развития автопрома является проблема стимулирования не по всей цепочке добавленной стоимости (производитель — дистрибьютор — конечный потребитель), детально рассмотренная в Главе 2 данного исследования.

Задача использования современных достижений в развитии промышленного производства связана с государственными целевыми программами инновационного развития промышленности, использованием государственного заказа, финансирования фундаментальных исследований в наиболее приоритетных отраслях. В случае успешной реализации этого принципа возможен эффективный процесс импортозамещения в промышленном производстве.

Принцип рационального использования ресурсов должен осуществляться на основе использования ресурсосберегающих технологий. Соответственно, позитивной тенденцией стал законодательное оформление концепции наилучших доступных технологий (НДТ), затронутой в Главе 2 исследования.

¹⁷⁸ Родионова И.А. Мировая экономика: индустриальный сектор / учебное пособие. — М.: РУДН, 2010.

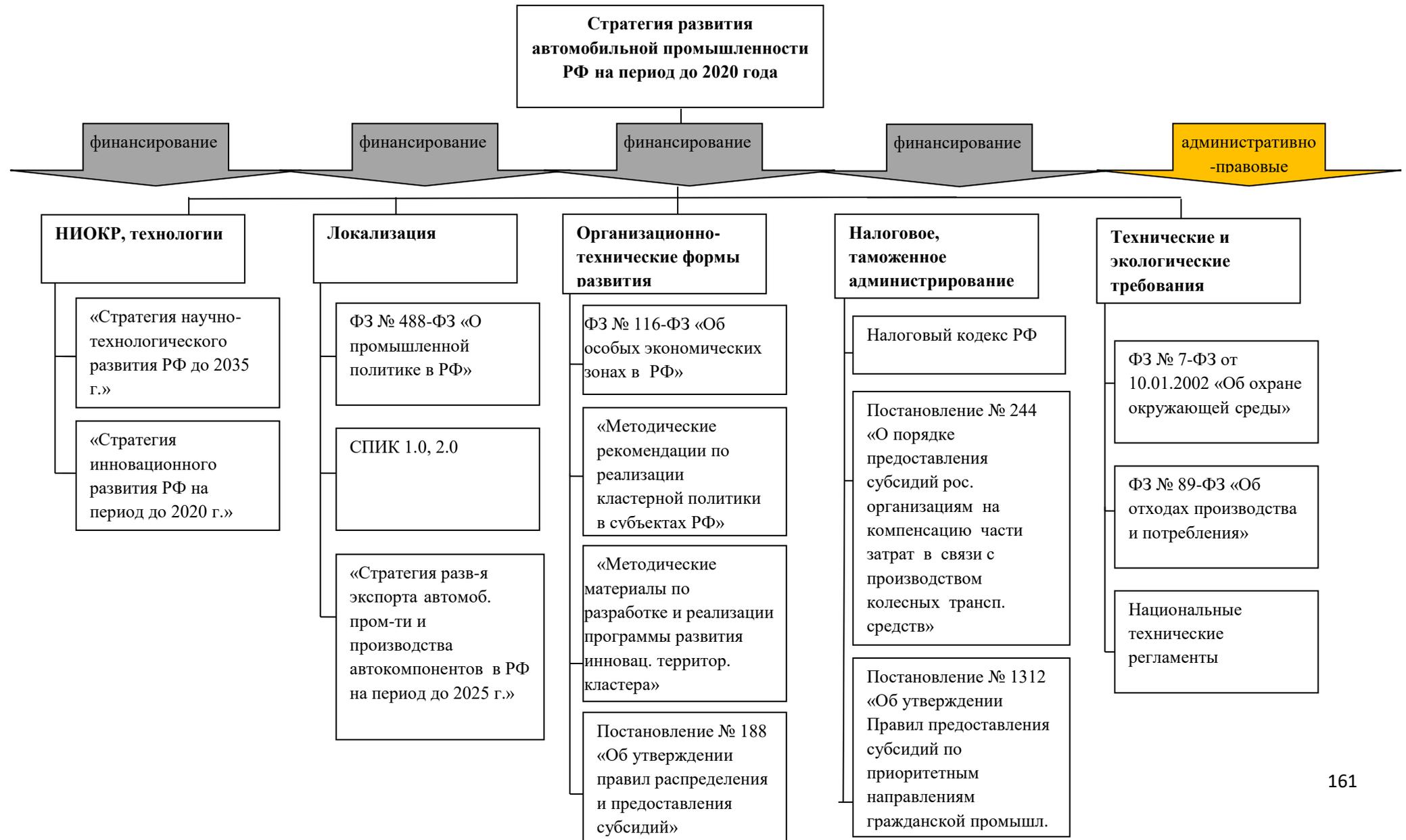


Рисунок 3.6. Законодательная основа государственного регулирования автомобильной промышленности

Источник: составлено автором.

Принцип обеспечения общественной поддержки направлен на создание гласности для программ развития, предоставление компаниям возможности высказать свое отношение к государственным инициативам.

Вторая категория принципов связана с особенностями регулирования, характерными именно для автомобильной промышленности:

- баланс между рыночным и государственным регулированием;
- баланс между функциональной, отраслевой, территориальной составляющими регулирования;
- эффективное распределение задач между федеральными, региональными и местными властями;
- использование импортозамещающих, энергосберегающих технологий;
- участие представителей бизнеса в разработке отраслевых стратегий развития, доступность соответствующей информации;
- единство управления производственным процессом и эксплуатационным процессом;
- предоставление российским потребителям доступа к продукции автомобилестроения.¹⁷⁹

На современном этапе для государственного регулирования автопрома характерно недостаточно эффективное распределение задач между федеральными, региональными и местными властями, недостаточная информированность и вовлеченность предприятий. Данные легко изменяемые во времени факторы, согласно экспертным опросам, описанным в Главе 2 исследования, негативно влияют на инвестиционную

¹⁷⁹ Ларионов В.А. Налоговая политика как механизм оптимизации автомобильного рынка России // Юрист. – 2011. – № 7.

привлекательность России, затрудняя трансфер технологий и инноваций в российский автопром.

Кроме того, в настоящее время Россия находится в нестабильной экономической ситуации: санкционные ограничения, вводимые странами Европы, США, Канадой, волатильность курса национальной валюты, высокий уровень безработицы, инфляции, процентных ставок по кредитам. Ситуация требует адаптации методов финансово-экономического регулирования развития предприятий автопрома, акцента на качественные составляющие. Такое регулирование должно быть максимально гибким, комплексным, чтобы нивелировать отрицательные последствия экономической нестабильности, используя положительные. Среди возможностей, которые появляются в автомобилестроительной отрасли в рамках нестабильности экономической конъюнктуры, можно назвать развитие технологий с ориентацией на программы импортозамещения. Основным отрицательным последствием является, безусловно, сокращение финансирования инновационных проектов.

В этой связи адаптации должны подвергнуться нормативно-правовые акты, связанные с инновационным развитием в целом и автопрома в частности. При этом основными задачами такой адаптации являются отраслевая приоритезация инновационного развития и максимально грамотное распределение финансовых средств. Именно такие цели преследует федеральный закон № ФЗ-488 от 31.12.2014 г. «О промышленной политике». Согласно данному закону, субсидирование инновационных проектов будет проводиться при условии эффективного использования научных разработок в производстве: в частности, с предприятием будут согласованы конкретные объемы серийного выпуска продукции с использованием НИОКР. Если же предприятие не использовало в своей деятельности НИОКР, то оно не сможет учитывать соответствующие расходы и должно будет вернуть в бюджет полученные субсидии.

Еще одним нормативно-правовым актом, в рамках которого происходит распределение финансовых средств, является Постановление Правительства № 1312 от 30.12.2013, которое предполагает субсидирование отдельных инвестиционных проектов.¹⁸⁰ Цели приоритезации проектов поставлены глобально в долгосрочной перспективе научно-технологического развития России до 2035 г.¹⁸¹

В качестве инструмента финансирования инновационных проектов в различных отраслях также выступает Фонд развития промышленности. По состоянию на ноябрь 2019 г. данным фондом осуществляется поддержка 508 проектов на общую сумму 110 млрд. руб. При этом 37,4% проектов приходится на машиностроение. Об инновационной направленности работы фонда свидетельствует тот факт, что он осуществляет финансирование проектов, направленных на разработку перспективных технологий. При этом происходит финансирование от 30% до 60% стоимости проекта, кредитование осуществляется по ставке 5% годовых. Планируется, что кооперация фонда с региональными властями позволит стимулировать развитие промышленного производства и процесс импортозамещения.¹⁸²

Кроме того, Министерство экономического развития, Министерство образования и науки, Министерство промышленности и торговли планируют создание Интернет-ресурса, который бы информировал предпринимателей о возможностях государственной поддержки инновационной активности и использования инновационной инфраструктуры (акцент на информатизацию предприятий в рамках концепции инновационного развития сделан в проекте федерального закона о научной, научно-технической и инновационной

¹⁸⁰ Материалы официального сайта Агентства по инновационному развитию [Электронный ресурс] / официальный сайт Агентства по инновационному развитию – Режим доступа: <http://www.innoros.ru/> (дата обращения 28.12.2015).

¹⁸¹ Проект Стратегии научно-технологического развития РФ до 2035 года» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Консультант +» — Режим доступа: http://sntrrf.ru/upload/iblock/4c6/%D0%A1%D0%9D%D0%A2%D0%A0%2005.05.2016_редакция%2022.pdf (дата обращения 25.03.2016).

¹⁸² Материалы официального сайта Фонда развития промышленности [Электронный ресурс] / официальный сайт Фонда развития промышленности – Режим доступа: <http://frprf.ru/> (дата обращения 08.10.2019).

деятельности). Также планируется актуализация основных мероприятий поддержки инновационного развития и целевых индикаторов в этой области, изложенных в «Стратегии инновационного развития России на период до 2020 г.». Планируется также обновление целей и задач Стратегии развития автомобильной промышленности.¹⁸³

Однако остаются еще существенные проблемы для инновационного развития, в решении которых государство может поучаствовать. Во-первых, по оценкам экспертов исследования Venture Barometer Russia, в России сократятся объемы венчурного финансирования.¹⁸⁴ Во-вторых, открытым остается вопрос страхования предпринимательских рисков при осуществлении инновационных проектов. Раньше этим занимались иностранные инжиниринговые или сервисные компании, оставляя страховой резерв и тем самым способствуя удорожанию проекта. Сейчас же в условиях политики импортозамещения страховая функция должна перейти к российским компаниям или государству.

В рамках изложенных выше проблем можно выработать некоторые общие рекомендации по совершенствованию государственного регулирования развития предприятий, актуальные, в частности, для целей развития автопрома.

Во-первых, наряду с завершением начатой адаптацией нормативно-правовой базы, необходимо максимально точно определить приоритетные сферы инновационного развития и индикаторы оценки его эффективности, механизмы финансовой поддержки инновационных предприятий.

¹⁸³ Минпромторг подготовит продленную стратегию развития автопрома [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного журнала «Колеса» – Режим доступа: <http://www.kolesa.ru/news/minpromtorg-podgotovit-prodlennuju-strategiju-razvitija-avtoproma-2014-12-11> (дата обращения 12.12.2015).

¹⁸⁴ Материалы официального сайта Российской Ассоциации Венчурного Инвестирования [Электронный ресурс] / официальный сайт Российской Ассоциации Венчурного Инвестирования – Режим доступа: <http://www.rvca.ru> (дата обращения 11.10.2016).

Во-вторых, необходимо переориентироваться на восточных инвесторов, чтобы получать необходимые для развития инвестиционные средства и технологии. В рамках развития автомобильной отрасли таким инвестором может стать Китай.

В-третьих, с целью разделения рисков с предпринимателями необходимо либо создать отдельный фонд страхования предпринимательских рисков, либо предусмотреть такие структуры в рамках поддержки инфраструктуры инновационного развития (например, в составе кластеров).

С точки зрения налогового регулирования оптимальным решением будет отмена налогообложения для новых инновационных проектов. Также необходимо пересмотреть существующие льготы, разработав критерии эффективности предприятий, которые позволят их применять.

Помимо общих рекомендаций, следует также сфокусироваться на более специфических рекомендациях, применимых к автоиндустрии.

Во-первых, долгосрочные инновационные проекты в области автомобилестроения, характеризующиеся неопределенностью, должны быть стимулированы государством как демонстрационные проекты в рамках стабильных во времени законодательных инициатив.

Во-вторых, государственная поддержка должна осуществляться без ограничения конкуренции со стороны зарубежных производителей, поскольку такие меры препятствуют эффективному процессу участия в трансфере технологий и их последующей адаптации. Ярким примером может служить субсидирование Министерством промышленности и торговли исключительно российских предприятий, проходившее в закрытом порядке. Такие методы финансово-экономического регулирования будут приводить лишь к необоснованному вливанию денежных средств, в том числе в малоперспективные предприятия.

В-третьих, как уже отмечалось, экспорт автокомпонентов и автомобилей позволит решить вопрос недозагруженности мощностей, и, значит, будет

эффективно способствовать развитию автопрома. Таким образом, государству необходимо использовать инструменты финансово-экономического регулирования, направленные на стимулирование экспортного производства. Осуществлять прямое субсидирование в условиях экономической нестабильности становится сложнее, поэтому наиболее актуальными могут стать инструменты косвенного экономического стимулирования. Помимо использования повышающего экспортного коэффициента при расчете уровня локализации, нами предлагаются следующие стимулирующие шаги:

- содействие организации торговых домов / филиалов, представительств / сервисных центров для производителей, ориентированных на экспорт (оформление документов, информационное обеспечение);
- выдача государственных гарантий экспортерам;
- упрощенный вариант налогового администрирования в части контроля по внутригрупповым сделкам: экспортеры освобождаются от налоговых проверок по трансфертному (внутригрупповому ценообразованию), тем самым экономя средства, которые могли бы быть потрачены на доплату налогов.

Анализ законодательного обеспечения развития автомобилестроительной отрасли и инструментов государственного финансово-экономического регулирования показал, что в настоящее время в России существует большое количество нормативно-правовых актов различной природы (технологическая и инновационная составляющая, локализационные требования, техническое и экологическое регулирование, организационно-технические формы предприятий автопрома, налоговое и таможенное регулирование), администрируемых на различных уровнях: федеральном, региональном и местном. Основными недостатками финансово-экономического регулирования являются отсутствие координации между федеральными, региональными и местными властями, недостаточная информированность и вовлеченность предприятий,

неадаптированность инструментов регулирования к условиям кризиса и санкционных ограничений. Для повышения эффективности рекомендованы ориентация на восточных инвесторов, например, на Китай; отмена налогообложения для новых инновационных проектов; создание фонда страхования рисков, выдача государственных гарантий экспортерам.

3.3. Зарубежный опыт государственной поддержки инновационного развития отрасли автомобилестроения и возможности его использования в России

Рассмотрение особенностей инновационного развития российских предприятий отрасли автомобилестроения необходимо дополнить практическими решениями, которые позволяют найти мировой опыт.

Полезным может стать опыт Китая как страны, которая на базе появления на ее территории автомобильных корпораций и грамотного государственного регулирования смогла развить национальную автомобильную отрасль, заняв 1-ое место по производству автомобилей.¹⁸⁵ Необходимо отметить, что формирование собственной автомобильной промышленности началось в Китае со стимулирования инновационного развития в целом. Общая программа инновационного развития была рассчитана на три этапа:¹⁸⁶

- 1 этап — 2010 г. — создание инновационной системы Китая;
- 2 этап — 2020 г. — модернизационные процессы по всей экономике на уровне среднеразвитых стран;
- 3 этап — 2050 г. — тотальные модернизационные процессы на уровне высокоразвитой страны.

¹⁸⁵ Статистика Международной организации автопроизводителей [Электронный ресурс] / официальный сайт OICA – Режим доступа: <http://www.oica.net/> (дата обращения 28.05.2015).

¹⁸⁶ Гельбрас В. Россия и Китай: неизбежность судьбоносных перемен // Вопросы экономики. – 2011. – №11.

«Программа 2006-2020» была детально разработана правительством Китая, охватывает 11 ключевых отраслей, 27 технологий (в частности, биотехнологии, информационные технологии, новые материалы).¹⁸⁷ В качестве фокусных выступают 4 базовых программы НИОКР: генетика, нанотехнологии, квантовая физика, репродуктивная медицина. Для развития данных программ к 2020 г. планируется увеличить расходы на НИОКР и исследования до 15%. Также Китай в перспективе должен стать мировым лидером по количеству зарегистрированных патентов. Характерной чертой инновационной модели Китая (в том числе, в части автомобилестроения) можно назвать недостаточный уровень защиты прав интеллектуальной собственности в стране. Данное явление, называемое также технологическим спилловером, нельзя однозначно оценивать, поскольку, с одной стороны оно позволяет осуществлять диффузию инноваций, а с другой — снижает уровень мотивации производителя концентрироваться на создании собственных инноваций. Примером могут служить США, Англия, где действия организаций по распространению инноваций, а также технологических брокеров приводят к положительному эффекту технологического спилловера.¹⁸⁸ Именно поэтому на современном этапе для Китая (и также для России) актуальным является баланс между уровнем защищенности интеллектуальной собственности и возможностями трансфера и использования такой собственности.

В России до настоящего времени недостаточно активно развивается патентная работа: количество международных патентных заявок, в отличие от других развитых стран, не растет, а сокращается.¹⁸⁹ Главными

¹⁸⁷ Статистика официального сайта Министерства государственной статистики Китая [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства государственной статистики Китая – Режим доступа: <http://www.stats.gov.cn> (обращения 28.05.2015).

¹⁸⁸ Соловьева Ю.В. Формирование и развитие системы трансфера технологий в России и за рубежом // Вопросы экономики. поведение фирм: качественные эффекты // Вопросы экономики. — 2015, № 7.

¹⁸⁹ Елецких Г.Г. Развитие инновационных систем: проблемы и перспективы современной России // Вопросы инновационной экономики. 2015, № 4.

ограничивающими факторами в этой ситуации становятся денежные средства, недостаточное количество фундаментальных и прикладных исследований, а также осуществляющих их организаций.

В Китае основной задачей Национальной комиссии реформирования и развития провозглашено повышение роли малых и средних предприятий в инновационном процессе, увеличение узнаваемости китайских брендов. Министерство финансов призвано разработать финансовые и налоговые механизмы, которые будут стимулировать инновационное развитие этих предприятий. Перед Министерством науки и технологий ставится задача создавать фонды, направленные на формирование научных парков, исследовательских лабораторий. Банк развития Китая получил указание разработать гибкую систему кредитования для предприятий, которые занимаются инновационным производством, а Экспортно-импортный банк Китая должен открыть специальные счета для таких предприятий.¹⁹⁰

Среди особенностей китайского автомобильного рынка следует отметить высокий уровень фрагментарности отрасли: в стране большое количество мелких производителей, однако около 80% рынка принадлежит нескольким крупным игрокам.¹⁹¹ Причем только половина рынка принадлежит национальным брендам, вторая половина приходится на совместные предприятия с иностранными автопроизводителями. Мелкие производители работают на конкретный регион, сотрудничая с местными поставщиками, что с одной стороны, создает предпосылки для конкурентных отношений, а с другой стороны, способствует процессу консолидации национальных производителей для более эффективной конкуренции с иностранными совместными предприятиями. Мелкие бренды остаются

¹⁹⁰ Кузык Б.Н., Титаренко М.Л. Китай - Россия 2050: стратегия соразвития, М.: Институт экономических стратегий, 2006. – 656 с.

¹⁹¹ Статистика информационного Интернет-центра Китая [Электронный ресурс] / информационный Интернет-центр Китая – Режим доступа: <http://russian.china.org.cn/index.htm> (дата обращения 21.03.2015).

внутри страны, поддерживая национальный спрос, а более крупные компании выходят на экспортный рынок.

С точки зрения затрат стратегия Китая менее затратная, чем стратегия Японии или Кореи и звучит как «технологии в обмен на рынок»: китайские предприятия аналогично российским создают совместные предприятия с иностранными компаниями и пользуются их технологиями, в том числе при развитии собственных брендов.¹⁹² Процесс создания совместных предприятий начался в 1980 г., тогда же начался и стабильный рост продаж в этой отрасли¹⁹³, а в 1994 г. эта концепция была окончательно законодательно закреплена десятилетней программой развития автомобильной промышленности и уже в 2001 г. доля совместных предприятий достигла 100%. Такие предприятия активно контролировались государством: иностранному инвестору могло принадлежать не более 50% акций предприятия, за счет кредитной политики, иногда прямых административных запретов (например, предприятие Ситроен не имело права осуществлять продажи в Шанхае, поскольку рынок принадлежал другому совместному предприятию SAIC - Volkswagen) региональные и местные власти корректировали объемы и направления бизнеса.¹⁹⁴

Однако, как показала практика, часто наличие совместных предприятий приводило к тому, что приобретение услуг у иностранных инжиниринговых, сервисных компаний было связано с повышением себестоимости производимого автомобиля и уже к 2013 году доля совместных предприятий на рынке Китая снизилась до 89%. Для решения вопроса появления национальных автомобильных брендов в рамках государственных программ («Стратегия развития автомобильной промышленности Китая», принятая в 2004 г., «Программа научно-технологического развития на период 2006-

¹⁹² Ганшин Г.А. «Китай: экономико-географический очерк». – М.: Мысль, 2004. – 269 с.

¹⁹³ Морозов С.А. Коробов Д.Г. Автомобильная промышленность КНР. От истоков к перспективам – 2012. – №2 (73). – Режим доступа://<http://www.aae-press.ru/f/73/12.pdf> (дата обращения 03.05.2015).

¹⁹⁴ Мухаметшина А.М., Швабская А.Л., Антамошкина Е.А. Эволюция автомобильной промышленности // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2015. № 11.

2020», принятая в 2006 г., «План экономического развития Китая на 2011-2015 гг.», принятый в 2011 г.) инновационного развития страны разрабатывались следующие планы¹⁹⁵:

- создание национальных автомобильных брендов и соответствующих автомобильных кластеров;
- стимулирование национальных НИОКР;
- развитие экспортного потенциала китайских автопроизводителей;
- развитие инжинирингового опыта китайских автопроизводителей, собственных дистрибьюторских и сервисных сетей;
- регистрация прав интеллектуальной собственности на автокомпоненты, производство которых осуществляется в Китае и контроль за охраной авторских прав;
- осуществление сервисного обслуживания автомобилей, производимых в Китае, с учетом мировых требований и стандартов;
- развитие страховых услуг для автопроизводителей-экспортеров;
- увеличение размеров кредитования для автопроизводителей-экспортеров, (Chery, Geely, Brilliance, BYD);¹⁹⁶
- расширение сотрудничества между автопроизводителями-экспортерами и логистическими компаниями с целью снижения затрат в рамках осуществления экспортных операций;
- расширение сотрудничества между национальными и иностранными производителями автокомпонентов за счет развития в Китае разработки и производства собственных автокомпонентов и поставки известным мировым автопроизводителям (в Китае существует более 25 совместных предприятий в сфере автомобильной промышленности);
- закрепление высоких экспортных стандартов в отношении продукции автомобилестроения.

¹⁹⁵ Статистика официального сайта Министерства государственной статистики Китая [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства государственной статистики Китая – Режим доступа: <http://www.stats.gov.cn> (обращения 28.05.2015).

¹⁹⁶ Taxation and investment in China Deloitte & Touche — 2014.

Ряд фактов, связанных с развитием китайской автомобильной промышленности, свидетельствуют о том, что эти планы воплощаются в жизнь:

- Китайские автопроизводители поддерживаются государством: с точки зрения финансирования инновационных проектов, развития экспортного потенциала, в том числе, такими протекционистскими мерами как высокие импортные пошлины для иностранных автопроизводителей (производственная группа компаний Чангань).¹⁹⁷

- В рамках совместных предприятий китайские автопроизводители стали участвовать в производстве автомобилей наравне с иностранными компаниями: совместная разработка моделей и проведение НИОКР.

- Китайские автопроизводители начали активное развитие собственных дистрибьюторских сетей и сервисного обслуживания на территории иностранных рынков (в частности, в России).

- Китайские автопроизводители начали активно размещать производственные мощности за границей (Great Wall в Тульской области), создавать проекты по совместному производству, а также НИОКР центры (Chery планирует открытие такого центра в России).

Такой прогресс был возможен благодаря активной поддержке государства, о которой говорилось выше, а также развитию наиболее передовых частных форм стимулирования производства: венчурного финансирования и страхования рисков предприятий.

Ярким примером поддержки инновационных инициатив являются целевые направления банков с государственным участием, в частности, Банка развития Китая:

- содействие развитию национальной инфраструктуры, базовых отраслей экономики, развивающихся отраслей экономики, национальных приоритетных проектов;

¹⁹⁷ Коледенкова // Основные отрасли и сферы экономики современного Китая. Машиностроительная промышленность. – 2012.

- содействие региональному развитию и урбанизации путем финансирования малого бизнеса;
- содействие иностранным инвестициям и международному сотрудничеству.¹⁹⁸

Банк содействует развитию малых и средних предприятий посредством создания инвестиционных фондов и аналогичных финансовых структур, которые занимаются кредитованием проектов: CDB Yuan Rong Asset Management Company, CDB Innovation Capital Investment Company, Industrial Equipment Manufacturing Fund, CDB International Holdings Limited and the Guochuang Equity Investment Fund. За поддержку банк был удостоен награды «Top Financial Products for SMEs».¹⁹⁹ Для достижения поставленных целей банк осуществляет взаимодействие с отраслевыми министерствами, региональными властями, в частности, западных и центральных провинций Китая.

Опыт развития автопрома в Южной Корее также является ярким примером успешной промышленной политики государства и связан, в первую очередь с развитием с 1970 гг. «чеболей» — многопрофильных финансово-промышленных холдингов. В качестве основы государственной политики регулирования автопрома была выбрана стратегия приоритезации: предельно возможная концентрация капитала в руках нескольких автопроизводителей, государственная поддержка экспорта автомобилей. Таким образом компании Kia, Hyundai Motors, Asia Motors и ShinJu получили финансовую поддержку от государства, в обмен на нее обеспечив стабильный объем производственных мощностей и размер экспортного потенциала. Для предотвращения развития автопрома по схеме крупноузловой сборки правительство Южной Кореи ввело запретительные

¹⁹⁸ Материалы официального сайта, посвященного финансам Китая [Электронный ресурс] / официальный сайт, посвященный финансам Китая – Режим доступа: <http://finance.china.com>. (дата обращения 08.11.2016).

¹⁹⁹ Статистика сайта, посвященного развитию китайской промышленности [Электронный ресурс] / сайт, посвященный развитию китайской промышленности – Режим доступа: <http://www.chinaknowledge.com> (обращения 28.05.2016).

пошлины на ввоз импортных запчастей, что стимулировало рост уровня локализации производства запчастей с 21% в 1966 г. до 82% в 1981 г. В целом активная политика правительства Южной Кореи способствовала развитию у национальных автопроизводителей собственного технологического потенциала. Однако следует отметить, что государственное регулирование экономики должно носить не бюрократический и контрольно-руководящий характер, а вспомогательный, нацеленный на создание условий экономического роста, эффективное распределение ответственности и именно к такой модели стремится в настоящее время экономика Южной Кореи, для которой исторически характерна была излишняя государственная зарегулированность.

Очень важно также сделать акцент на опыте США в области организационных инноваций, который успешно может быть использован в России в условиях кризиса. Одной из таких инноваций является использование в автомобилестроении концепции «lean production» («бережливого производства»).²⁰⁰ Американские ученые Джеймс Вумек и Дэниел Джонс, изучив опыт бизнеса Toyota, сделали вывод об основных особенностях производства и возможностях снижения издержек.²⁰¹ Это было особенно актуально с учетом того, что автомобилестроение Японии переживало расцвет.²⁰² В настоящее время 80-90% предприятий в Японии, две трети предприятий США, половина предприятий Европы используют данную концепцию. Именно она способствовала повышению качества в автомобилестроении на 40%, высвобождению 20% производственных мощностей, еженедельной финансовой экономии в размере 2,5 млн. дол. США при сборке автомобильных узлов.

²⁰⁰ Ротман Е.Г. Технологические и структурные резервы экономии материальных ресурсов в автомобильной промышленности // Вестник Самарского муниципального института управления – 2014 – № 4 (31).

²⁰¹ Вумек Джеймс П., Джонс Даниел Т. Бережливое производство: Как избавиться от потерь и добиться процветания вашей компании. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005, 434 с.

²⁰² Литвак Б. Г. Япония: управленческий прорыв – М.: Экономика, 2009. – 127 с.

В настоящее время в России только 10% предприятий работают на основании концепции «бережливого производства», из автомобильных предприятий только КАМАЗ использует эту концепцию.²⁰³ Автоваз планирует также повышение качества за счет внедрения электронного контроля за инжиниринговыми процессами. При этом автомобилестроительные предприятия Китая начали использовать концепцию «бережливого» производства (just-in-time, kanban) уже в 1980 гг. Ярким примером может служить автомобилестроительное предприятие FAW, которое еще в 1950 г. представляло собой ключевое государственное предприятие и функционировало исключительно на основе директивного планирования²⁰⁴ и по итогам применения концепции «бережливого» производства превратилось в конкурентоспособное и гибкое предприятие автомобилестроения Китая. В рамках применения этой системы работоспособность персонала выросла примерно на 30%, остановки оборудования сократились на 80%, количество производимых коробок передач на одного работника возросло с 27,7 штук до 68,8. штук, количество производственных запасов сократилось на 50%.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать выводы, что в Китае, Южной Корее государство активно участвует в стимулировании автопроизводителей, приоритезируя развитие конкретных технологий и экспортного производства. В Китае используется механизм создания совместных предприятий с известными автомобильными компаниями, технологии заимствуются и активно применяются для создания улучшающих инноваций. Автомобилестроительные предприятия располагаются в технопарках и кластерах, для которых государство посредством финансово-

²⁰³ Как работает LEAN в России и других странах (с цифрами) [Электронный ресурс] / портал об управлении производством — Режим доступа: http://www.up-pro.ru/library/production_management/lean/lean-russia-usa.html (дата обращения 05.05.2015).

²⁰⁴ Jin Chen. Development Strategy of Chinese Leading Automotive Manufacturer. — BICC WORKING PAPER SERIES, No. 9.2012.

экономических мер создает условия наибольшего благоприятствования. Концепция ГЧП активно применяется в Китае на базе указанных кластеров и технопарков, позволяя разделить предпринимательские риски между непосредственно автопроизводителями и региональными властями. В Южной Корее приоритезацию получают национальные автопроизводители и бренды, для которых разрабатываются субсидирующие и льготные программы.

Элементы обеих моделей государственной политики в качестве эффективного примера могут быть использованы в России при разработке и реализации программ развития автомобильной отрасли.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании исследования тенденций, условий и факторов инновационного развития автомобилестроительных предприятий, детального анализа существующих инструментов механизма государственного регулирования можно сделать следующие обобщения и выводы:

1) Основу развития наукоемких промышленных предприятий составляют инновационные технологии. Государство может влиять на факторы развития таких технологий, используя четыре группы основных методов и форм воздействия на их деятельность: административно-правовых, финансово-экономических, организационно-технических, морально-психологических. Все указанные методы и формы прямого и косвенного воздействия государства на функционирование промышленных предприятий и разработанные для этого конкретные инструменты в совокупности составляют единый механизм государственного регулирования.

Используемые государством инструменты регулирования варьируются в зависимости от существующей экономической ситуации, типов и размеров предприятий, их точек эффективности, горизонта планирования и т.д. В частности, если финансово-экономические меры актуальны для любых типов предприятий, то административно-правовые меры более эффективны в качестве дополняющих для крупных и средних предприятий, а организационно-технические — для мелких. В условиях нестабильной экономической ситуации и, соответственно, ограниченного объема финансирования приоритетными становятся не финансовые методы в форме прямого денежного субсидирования, а организационно-технические методы.

В условиях ресурсных ограничений, среди финансово-экономических методов регулирования особое внимание правомерно уделять гибкому использованию инструментов налогового регулирования, которое носит косвенный характер и является менее затратным для государства. Практика использования механизма государственной поддержки показала, что меры

финансово-экономического регулирования чаще представляют собой точечные воздействия государства, целесообразные в рамках краткосрочных тактических действий. Их использование становится более действенным, если подкрепляется организационно-техническими, административно-правовыми и морально-психологическими методами и формами. В таком случае регулирующее государственное финансово-экономическое воздействие может являться эффективным и в рамках более долгосрочных периодов.

2) Автомобилестроение относится к наукоемким отраслям, основу развития которых составляют локальные инновации, призванные повысить технологический уровень предприятий. Соответственно, под *инновационным развитием* таких предприятий понимаются модернизация и технологическое совершенствование процессов производства на основе инноваций, необратимо меняющих бизнес-процессы в условиях влияния комплекса внешних и внутренних факторов. *Инновационная деятельность* же представляет собой систему действий предприятия как субъекта, направленную на совершенствование инновационного процесса с целью осуществления максимально эффективного производства.

Инновации как объект инновационного процесса характеризуются рисковостью, их создание и коммерциализация связаны с неопределенностью, требуют проведения фундаментальных исследований и отраслевых НИОКР, привлечения высококвалифицированных специалистов, и соответственно, существенных финансовых затрат. Рыночная система с ее «провалами», особенно в условиях экономической нестабильности, не может гармонично стимулировать развитие всех стадий инновационного процесса. Только государство за счет целого комплекса инструментов и мер способно скорректировать сложившийся дисбаланс и именно поэтому государственное регулирование факторов инновационного развития становится все более актуальным.

3) При анализе разнонаправленных факторов, влияющих на развитие промышленных предприятий, следует выделять три группы: общие — характерные для любого промышленного предприятия, вне зависимости от отраслевой принадлежности; специфические — характерные для предприятий конкретной отрасли; критические — факторы, являющиеся ключевыми для устойчивого развития предприятий данной отрасли. Для отечественной автомобильной промышленности критически важными факторами являются технологии и инновационные решения, а также санкционные ограничения. При обосновании и систематизации необходимости и возможностей государственного регулирования общих и специфических факторов следует делить их на две группы: *внутренние* — формирующиеся исключительно на предприятиях; *внешние* — не зависящие от предприятий, но влияющие на них и способные активно меняться под воздействием мер государственного регулирования. Указанные факторы, оказывающие наибольшее влияние на предприятия автопрома, целесообразно учитывать при расчете интегрального коэффициента инновационного развития предприятия с целью повышения эффективности государственного регулирования такого развития.

4) Анализ проблем государственного регулирования условий и факторов развития предприятий автопрома показал тенденцию снижения спроса на автомобили в целом при наиболее устойчивых позициях на рынке у автопроизводителей, локализовавших производство на территории России. Нормативно-правовые документы, регулирующие развитие автопрома, характеризуются противоречивостью, не стимулируют развитие по всей цепочке добавленной стоимости: производство автокомпонентов, автомобилей, дистрибуция, спрос со стороны конечных покупателей. Разработанные государством СПИК, пришедшие на смену соглашениям о промышленной сборке, закрепили новые локализационные требования, решив проблему псевдолокализации. Однако жесткие требования не рассчитаны на производителей автокомпонентов, которые по-прежнему

остаются без льгот и субсидий, что негативно скажется на автомобильной отрасли. Эффективным выходом могут стать конверсионные программы, стимулирование развития риск-разделенного ГЧП с предприятиями по всей цепочке создания добавленной стоимости. Наиболее трудной задачей государства в современных условиях является обеспечение инвестиционной привлекательности отрасли, стимулирования международного обмена опытом и инновационными решениями, получения предприятиями финансирования со стороны иностранных инвесторов, а также создание и поддержание эффективной инфраструктуры в России для развития автомобилестроения и смежных отраслей.

5). До настоящего времени в России не сформирован механизм государственной поддержки развития отечественного автопрома, а используются лишь отдельные инструменты, чаще всего, финансово-экономического регулирования. К основным недостаткам такого регулирования относятся отсутствие координации между федеральными, региональными и местными властями, недостаточная информированность и вовлеченность предприятий, неадаптированность к условиям кризиса и санкционных ограничений. Организационно-техническое регулирование сводится к поддержке образования новых форм кооперации и объединений, но при этом не затрагивает процесс построения необходимой инфраструктуры (информационное обеспечение предприятий, разделение рисков создания инновационного продукта с инвесторами и т.д.).

Очевидно, что только создание сбалансированного механизма государственного регулирования будет способствовать инновационному развитию предприятий автопрома. От механизма государственной поддержки требуется обеспечение сбалансированности по следующим направлениям:

- сбалансированность стимулирования по всей цепочке добавленной стоимости;

- географическая сбалансированность (на региональном и федеральном уровнях), а также на уровне конкретного предприятия, кластера или иного их объединения;
- сбалансированность во времени — в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном периоде;
- сбалансированность по характеру воздействия — комбинация прямых и косвенных методов регулирования.

б). Изучение зарубежного опыта государственного регулирования автопрома (Китай, Корея) показало, что государство активно участвует в стимулировании автопроизводителей, приоритезируя развитие современных технологий и экспортного производства. В Китае государство посредством финансово-экономических мер создает условия наибольшего благоприятствования на территории автомобилестроительных кластеров и технопарков, основой функционирования которых являются принципы ГЧП. Государство стимулирует создание совместных предприятий с ведущими автомобильными корпорациями, способствует заимствованию иностранных технологий и формированию на их базе локальных инноваций. Положительные аспекты государственной поддержки инновационного развития предприятий автомобилестроения в этих странах могут быть эффективно применены в российском автопроме.

Наряду с использованием международного опыта совершенствования механизма государственной поддержки инновационного развития предприятий отрасли, представляются целесообразными следующие направления и мероприятия:

1. ориентация на привлечение восточных инвесторов (Китай); формирование технологической платформы в кооперации со странами ШОС, БРИКС, ЕАЭС в долгосрочной перспективе;
2. создание фонда страхования рисков, информационных центров инноваций и других инфраструктурных объектов;

3. унификация требований СПИК 1.0, 2.0. как законодательной основы локализации, адаптация локализационных требований под конкретного автопроизводителя с учетом недозагруженности мощностей, использование повышающего коэффициента в случае осуществления экспортных операций, разработка локализационных требований и соответствующих льгот для производителей автокомпонентов.

Учет максимального числа факторов развития автопрома, использование международного опыта в области государственного регулирования и формирование сбалансированного механизма государственной поддержки, с учетом экономической нестабильности и санкционных ограничений позволят повысить конкурентоспособность отечественных автомобилестроительных предприятий в перспективе.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативно-правовые акты

1. Стратегия научно-технологического развития РФ до 2035 года» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Консультант +» — Режим доступа:
http://sntrrf.ru/upload/iblock/4c6/%D0%A1%D0%9D%D0%A2%D0%A0%2005.05.2016_редакция%2022.pdf (дата обращения 25.03.2016).
2. Стратегия инновационного развития РФ на период до 2020 года [Электронный ресурс] / Министерство экономического развития РФ – Режим доступа:
http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/doc20120210_04 (дата обращения 28.05.2015).
3. Стратегия развития автомобильной промышленности РФ на период до 2020 года [Электронный ресурс] / ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» – Режим доступа:
http://nami.ru/uploads/docs/prognozirovanie_otrasli_docs/55a6238a3a686Strategy_auto_2020.pdf (дата обращения 06.03.2016).
4. Федеральный закон № 488-ФЗ от 31.12.2014 г. «О промышленной политике в РФ» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» – Режим доступа:
<http://base.garant.ru/70833138/#friends> (дата обращения 31.03.2016).
5. Федеральный закон № 89-ФЗ от 24.06.1998 г. «Об отходах производства и потребления»: офиц. текст. – М.: МОРКНИГА, 2016. – 34 с.
6. Федеральный Закон № 116-ФЗ от 22.07.2005 г. «Об особых экономических зонах в РФ»: офиц. текст. – М.: Проспект, 2010. – 56 с.
7. Налоговый Кодекс РФ [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» — Режим доступа:
<http://base.garant.ru/10900200/> (дата обращения 12.05.2016).

8. Федеральный закон № 7-ФЗ от 10.01.2002 «Об охране окружающей среды» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Консультант+» — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34823/ (дата обращения 12.01.2016).
9. Приказ Минэкономразвития № 795 от 30.10.2015 «Об утверждении Порядка обязательного общественного обсуждения закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд в случае, если начальная (максимальная) цена контракта либо цена контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), превышает один миллиард рублей» [Электронный ресурс] / официальный сайт-база данных по законам, кодексам и нормативно-правовым актам РФ — Режим доступа: <http://legalacts.ru/doc/prikaz-minekonomrazvitija-rossii-ot-30102015-n-795/> (дата обращения 01.02.2016).
10. Постановление Правительства РФ от 17.07.2015 N 719 «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в РФ» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <http://base.garant.ru/56634069/> (дата обращения 01.02.2016).
11. Постановление Правительства РФ № 244 «О порядке предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат в связи с производством колесных транспортных средств» от 18.03.2015 [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <https://base.garant.ru/70898296/> (дата обращения 01.02.2016).
12. Постановление Правительства № 1312 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на компенсацию части затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям гражданской промышленности в рамках реализации такими организациями комплексных инвестиционных проектов» от 30.12.2013

- [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <https://base.garant.ru/70555982/#friends> (дата обращения 08.02.2016).
13. Постановление Правительства РФ № 166 «О внесении изменений в Таможенный тариф РФ в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки» от 29.03.2005 [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Консультант Плюс — Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_52683/(дата обращения 08.02.2016).
14. Приказ Министерства экономического развития РФ, Министерства промышленности и торговли РФ и Минфина РФ от № 678/1289/184н «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие «промышленная сборка» моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию РФ автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов» от 24.12.2010 [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой системы Гарант — Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12082500/> (дата обращения 08.02.2016).
15. Федеральный закон № 708-ФЗ от 16.06.2015 «О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» – Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/56571521/> (дата обращения 31.10.2019).
16. Федеральный закон от 02.08.2019 № 290-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной политике в РФ» в части регулирования специальных инвестиционных контрактов» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» – Режим доступа: <https://base.garant.ru/72361398/> (дата обращения 31.10.2019).

17. Федеральный закон от 02.08.2019 № 269-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса РФ» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» – Режим доступа: <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1286247/> (дата обращения 31.10.2019).
18. Федеральный закон от 02.08.2019 № 295-ФЗ «О внесении изменений в статью 78 Бюджетного кодекса РФ» [Электронный ресурс] / официальный сайт правовой компании «Гарант» – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72261564/> дата обращения 31.10.2019).

Статьи, монографии

19. Абалкин Л.И. Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики // Вопр. экономики. — 1997. — № 6. — С. 4 - 12.
20. Авдашева С.Б., Розанова Н.М. Теория организации отраслевых рынков. – М.: ИЧП «Магистр», 1998. – 320 с.
21. Автопром в России. Итоги 2015 года, перспективы. – М: аналитическое агентство «Автостат, 2015. – 61 с.
22. Авдеева Е.А., Гафиятуллина Л.Р. Проблемы инновационного развития России // журнал Актуальные вопросы экономических наук. 2015 – № 42.
23. Алпеева Т. А. Перспективы инновационного развития предприятий // Молодой ученый. 2016. — №1 (105).
24. Адизес И. Управление жизненным циклом корпорации. – СПб.: Питер, 2008. – 512 с.
25. Акимова В. Налоговые льготы. – М.: ГроссМедиа, 2011. – 312 с.
26. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия. – СПб.: Питер, 2000. – 560 с.
27. Асанова С.С., Хмелева Г.Н. Стратегии импортозамещающих промышленных производств и механизмы их реализации в условиях цифровизации // Экономические отношения. – 2019. – Том 9. – № 3. – с. 1891-1904.

28. Ахмедов Д.С. Государственное регулирование автомобильной промышленности в условиях трансформации Российской экономики: дис. канд. эк. наук: 08.00.05. – М., 2006. – 177 с.
29. Баклыкова Е.А. Ключевые факторы развития инновационной активности российских предприятий // Креативная экономика. – 2013. – № 9 (81).
30. Баклыкова Е.А. Механизмы налогового регулирования инновационного развития предприятий в условиях членства России в ВТО // Российское предпринимательство» – 2014. – № 20 (266).
31. Баклыкова Е.А. Роль государства в инновационном развитии // Европейский журнал социальных наук» – 2015. – №3.
32. Балдин К.В., Барышева А.В., Передеряев И.И. Инновации. – М.: Дашков и К., 2008. – 382 с.
33. Безденежных Я.Я. Особенности учета и налогообложения в инновационных компаниях // Новая бухгалтерия. – 2012. – № 2. – февраль 2012.
34. Богачев И. Направление повышения эффективности деятельности промышленных предприятий на основе кластеризации (на примере Калужской области): дис. канд. эк. наук: 08.00.05. – М., 2016. – 224 с.
35. Бортник И.М., Земцов С.П., Иванова О.В., Куценко Е.С., Павлов П.Н., Сорокина А.В. Становление инновационных кластеров в России: итоги первых лет поддержки // Инновации. 2015 — № 7 (201).
36. Брызгалов А.И. Использование зарубежного опыта в развитии автомобильной промышленности России: Экономические аспекты: Дис. канд. экон, наук: 08.00.14. - М., 2003.
37. Булаев С.В. Владельцам иномарок посвящается. // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2014. – № 4.
38. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. – М.: Наука, 2005. – 315 с.

39. Вумек Джеймс П., Джонс Даниел Т. Бережливое производство: Как избавиться от потерь и добиться процветания вашей компании. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 434 с.
40. Гаджаев, А. И. Автомобилестроение Турции // Автомобильная промышленность. – 2006. – №2.
41. Ганшин Г.А. «Китай: экономико-географический очерк». – М.: Мысль, 2004. – 269 с.
42. Гельбрас В. Россия и Китай: неизбежность судьбоносных перемен // Вопросы экономики. – 2011. – №11.
43. Гергова З.Х. Налоговое регулирование в системе методов финансового регулирования экономики. // Высшая школа. — 2017. — №3. — С.5-6.
44. Гине Ж., Майсснер Д. Открытые инновации: эффекты для корпоративных стратегий, государственной политики и международного «перетока» исследований и разработок // Инновации в экономике. – 2012. – № 1.
45. Голиченко О. Г. Национальная инновационная система: от концепции к методологии исследования // Вопросы экономики. – 2014. – № 7.
46. Гольдштейн Г.Я. Стратегический инновационный менеджмент. – Таганрог: ТРТУ, 2002. – 179 с.
47. Горбатенко Стратегия инновационного развития ЕС до 2020 года // Дискуссия — 2015. — № 3 (55).
48. Гудкова А. А., Турко Т. И. Тенденции и перспективы инновационного развития субъектов РФ // Инноватика и экспертиза. – 2015. – Вып. 1 (14).
49. Данилов И. П., Алексеев М. Ю. Инновационное развитие как фактор конкурентоспособности экономики // Проблемы современной экономики. – 2012. – № 2(42).
50. Дедич Т. Россия вступает в ВТО: что изменится в законодательстве // Новая бухгалтерия. – 2012. – № 9.
51. Дежина И.Г. Технологические платформы и инновационные кластеры в России — вместе или порознь? // Инновационная экономика. – 2013. - №2. - С.35-43.

52. Денисов О.И., Фалько С.Г. Концептуальные подходы к оценке эффективности инноваций // материалы VII Международной научно-практической конференции Экономика знаний: стратегические проблемы и решения — 2015. — С. 260-267.
53. Дмитриева С.И. Основные принципы и подходы к управлению инновационным развитием промышленных холдингов // Бизнес в законе. — 2012. — .№ 6 .
54. Елецких Г.Г. Развитие инновационных систем: проблемы и перспективы современной России // Вопросы инновационной экономики. 2015 – № 4.
55. Друкер П.Ф. Эффективное управление. Экономические задачи и оптимальные решения. - М.: ФАИР-ПРЕСС, 1998. - 288 с.
56. Елепов А.А. Развитие и современное состояние мировой автомобилизации. — Архангельск, 2012 — 85 с.
57. Жихарев К.Л., Мельников С.Б. Инновационное управление развитием: инкорпоративный подход. – М.: МАКС Пресс, 2007. – 212 с.
58. Жукова А. Инновации в автомобилестроении // Технические науки. –2014.
59. Инновационный менеджмент. / Под ред. проф. Оголевой Л.Н. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 238 с.
60. Индикаторы инновационной деятельности: 2015: статистический сборник / Н.В. Городникова, Л.М. Гохберг, К.А. Дитковский – М.: НИУ ВШЭ, 2015. – 317 с.
61. Карпусь Н.П., Семенов А.М. Кластерный подход в обеспечении инновационного развития отрасли. // Горный информационно-аналитический бюллетень — 2012. — С. 366-368.
62. Кейнс Дж.М. Общая теория занятости, процента и денег. – М.: Гелиос АРВ, 2002 – 352 с.
63. Кемпбелл Э., Саммерс Лачс К. Стратегический синергизм. – СПб.: Питер, 2004. – 416 с.
64. Коледенкова // Основные отрасли и сферы экономики современного Китая. Машиностроительная промышленность. – 2012.

65. Колесов В.П., Осьмовой М.Н. Мировая экономика. Экономика зарубежных стран. – М.: Флинта, 2000. – 480 с.
66. Кондратьев Н. Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. – М.: Экономика, 2002. – 768 с.
67. Кондратьева Е.В. Национальная инновационная система: теоретическая концепция // методическое пособие НГУ, Новосибирск – 2007.
68. Кружилина О.О. Утилизационный сбор: как заплатить, как учесть // Практическая бухгалтерия. – 2014.
69. Крутик А.Б. , Муравьев И.А. Антикризисный менеджмент. Превентивные методы управления. – СПб: Питер, 2001. – 432 с.
70. Кудров В.М. Выход из кризиса и инновационная модель экономики // Общественные науки и современность. – 2013. – № 4.
71. Кузык Б.Н., Титаренко М.Л. Китай - Россия 2050: стратегия соразвития, М.: Институт экономических стратегий, 2006. – 656 с.
72. Лапин А.В. Административно-правовое регулирование политики государства по развитию автомобильной промышленности в России: дис. канд. юр. наук: 12.00.14. – М., 2011.
73. К. Д. Латыпова, М. В. Райская Оценка характера инновационного развития среднетехнологичных отраслей высокого и низкого уровня на примере автомобильной нефтеперерабатывающей промышленности // Вестник Казанского технологического университета. – 2013. – № 21.
74. Лебедев О.Т. Экономика отраслевых рынков: учебное пособие. – М.: Бослен, 2008. – 528 с.
75. Ленчук Е.Б., Власкин Г.А. Кластерный подход в стратегии инновационного развития России // Проблемы прогнозирования – 2010. – № 5.
76. Ларионов В.А. Налоговая политика как механизм оптимизации автомобильного рынка России // Юрист. – 2011. – № 7.
77. Литвак Б.Г. Стратегический менеджмент. – М.: Юрайт, 2014. – 512 с.

78. Литвак Б. Г. Япония: управленческий прорыв – М.: Экономика, 2009. – 127 с.
79. Львов Д.С. Институциональная экономика. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 318 с.
80. Малютин А. Воспроизводство НИОКР на инновационных предприятиях: экономические параметры // Экономист. – 2014. – № 4.
81. Марков С.Л. Теоретико-методологические основы кластерного подхода Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2015. — 300 с.
82. Мухаметшина А.М., Швабская А.Л., Антамошкина Е.А. Эволюция автомобильной промышленности // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2015. № 11.
83. Мыслякова Ю.Г., Кислов Р.С. Формирование инновационной состоятельности промышленного предприятия // Креативная экономика. – 2016. – №2.
84. Национальный доклад об инновациях в России 2015. – РВК, Министерство экономического развития России. – М., 2015.
85. Никулина О.В., Сердюк А.А. Налоговое регулирование инновационной деятельности как фактор развития системы государственной поддержки инновационного предпринимательства. / Финансы и кредит. – 2016. – №27. – С 2-19.
86. Новиков Д.А., Иващенко А.А. Модели и методы организационного управления инновационным развитием фирмы. – М.: КомКнига, 2006. – 332 с.
87. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. – М.: Фонд экономической книги, 1997. – 180 с.
88. Пансков В.Г. Налоговое регулирование как инструмент подъема экономики / ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика 2019. – №1 – С.86-98.
89. Пирогова В.В. Модернизация концепции охраны интеллектуальной собственности в условиях правового режима ВТО (Соглашение о

- торговых аспектах прав интеллектуальной собственности — ТРИПС) // Справочно-поисковая система Консультант Плюс. – 2012.
90. Е.В. Погребняк, А.Р. Белоусов, Б.В. Кузнецов, Д.Л. Пахомов Е.В. Автомобильная промышленность России: состояние и перспективы. – М.: Институт комплексных стратегических исследований, 2002. – 252 с.
91. Попова Т. Формирование механизма инновационного развития бизнес-процессов в автомобильной промышленности: дис. канд. эк. наук: 08.00.05. – М., 2012. – 162 с.
92. Портер М. Международная конкуренция. Пер. с англ. под ред. В. Д. Щетинина. – М.: Международные отношения, 1993. – 896 с.
93. Проскурина Н.Н. Инновационное управление современным предприятием // Экономика и социум. – 2016. – № 3 (22).
94. Реут А.В. Фискальная и регулирующие функции утилизационного сбора // Финансовое право. – 2013. – № 3.
95. Рехтина И.В., Шунина О.А. Экономические и правовые предпосылки формирования региональных кластеров на территории РФ // Юридический мир. – 2012. – №10.
96. Ротман Е.Г. Технологические и структурные резервы экономии материальных ресурсов в автомобильной промышленности // Вестник Самарского муниципального института управления – 2014 – № 4 (31).
97. Родионова И.А. Мировая экономика: индустриальный сектор / учебное пособие. — М.: РУДН, 2010.
98. Рыбалкин В.Е. Международные экономические отношения, М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 647 с.
99. Савина О.Н. Налоговые риски государства в условиях реализации налоговой политики по стимулированию инновационной деятельности в России // Международный бухгалтерский учет. – 2013. – № 45.
100. Санталова М.С. Научно-инновационное развитие: государство и бизнес // Экономические науки. 2015 – № 8 (39).

101. Сидоров В.Н. Особый таможенно-правовой порядок регулирования инвестиционной деятельности в сфере российского автопрома // Юридическая пресса. – 2013.
102. Степанов А.А., Купцова Е.В., Кондратьев А.Е., Купцова Е.С. Развитие автомобильного бизнеса в России // Вестник транспорта. – 2015. – № 1. – С. 26-30.
103. Столярова Т.А. Инновации как социальный феномен: дис. канд. фил. наук: 09.00.11. – М., 2009. – 174 с.
104. Соловьева Ю.В. Формирование и развитие системы трансфера технологий в России и за рубежом // Вопросы экономики. поведение фирм: качественные эффекты // Вопросы экономики. — 2015. — № 7.
105. Терехова С.В. Центр трансфера технологий как инструмент инновационного развития территории // Креативная экономика — 2015. — № 7.
106. Тимаев Б.З. Производственная интеграция в автомобильной промышленности России регулирование: дис канд. эк. наук: 08.00.05. – М., 2006.
107. Тодосийчук А. Государственное и рыночное регулирование инновационной экономики // Экономист. – 2014. – № 4.
108. Тычинский А.В. Управление инновационной деятельностью компаний: современные подходы, алгоритмы, опыт// диссертация, Таганрог, 2009.
109. Фадеев Д.Е., Туревский И.Л. Проблемы налоговой политики РФ на 2013-2015 годы // Бухгалтер и закон. – 2012. – № 5.
110. Хайек Ф. А. Индивидуализм и экономический порядок / Ф. А. Хайек. – М.: Изограф, 2001. – 256 с.
111. Хучек М. Инновации на предприятиях и их внедрение. – М.: Луч, 1992. – 147 с.
112. Чесбро Г. Открытые инновации. – М.: Поколение, 2007. – 336 с.
113. Шахмаев А.С. Анализ инновационной политики развитых стран // Креативная экономика. – 2012. – № 6 (66).

114. Шилов А. Б. Инновационная экономика: наука, государство, бизнес // Вопросы экономики. – 2011. № 1.
115. Широ М.С. Построение модели взаимодействия акторов инновационного кластера в процессе коммерциализации научно-технических разработок // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. — 2016. — № 1 (235).
116. Шумпетер Й.А. История экономического анализа //Том 3. – М.: Высшая школа экономики, 2001. – 496 с.
117. Шумпетер Й.А. Теория экономического развития М.: Директмедиа Паблишинг, 2008. — 401 с.
118. Шушкин М. А. Стратегии инноваций автомобилестроительных компаний на основе парадигмы открытых инноваций.// Инновации. № 11 (145) — 2010. — С. 62-67.
119. Членство в ВТО - новый этап участия России в международной торговой системе. Велигорский А.В, Губина М.А., Капусткин В.И., Коваль А.Г., и др.//под редакцией С.Ф. Сутырина и Н.А. Ломагина. - Санкт-Петербург: Проспект. — 2013. – 318 с.

Материалы на английском языке

120. Donald F. Kuratko, Richard M. Hodgetts Entrepreneurship. A contemporary approach. — Florida: Harcourt College Publishers, 2001. – 710 с.
121. Freeman C. Technology Policy and Economic Performance. – London: Printer Publishers, 1987. – 451 с.
122. Florida R. The Rise of the Creative Class. – New York: Basic Books, 2012 – 484 с.
123. Graeme K. Dinz, Fritz Kroeger, Stefan Zeisel Winning the Merger Endgame: A playbook for profiting from industry consolidation. – New-York: Printer McGraw-Hill, 2003. – 454 с.
124. Jin Chen. Development Strategy of Chinese Leading Automotive Manufacturer. — BICC WORKING PAPER SERIES, No. 9.2012.

125. Markusen A. Sticky Places in Slippery Space: A Typology of Industrial Districts // *Economic Geography* – 1996. – Vol. 72(3).
126. Overview of the industrial clusters in China. – LI & FUNG RESEARCH CENTRE. — 2006.
127. Mindeli L. Genesis of innovation systems and the role of the state // *Bulletin of the Georgian national academy of sciences*. — 2009.
128. Rosenberg N. *Inside the Black Box: Technology and Economics*. – London: Cambridge University Press, 1982. – 211 с.
129. *Taxation and investment in China* Deloitte & Touche. – 2014.
130. *The Cluster Initiative Greenbook: New Finding on the Process of Cluster-Based Economic Development*/ [Электронный ресурс] / Cluster observatory – Режим доступа: <http://www.ivorytower.se/greenbook/general.html> (дата обращения 01.05.2016).
131. Urban G.L., Hauser J. R. *Design and Marketing of New Products*. – New York: Prentice, 1981. – 472 с.
132. *Advantages and disadvantages of targeting industry clusters*. – Regional Economic Development Research Laboratory Clemson University. — 2002.

Интернет-источники

133. Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах РФ [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства экономического развития РФ – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/innovations/development/doc128781537747> (дата обращения 12.01.2015).
134. Налоговая система России – одна из самых непредсказуемых [Электронный ресурс] / Deloitte. – Режим доступа: <http://finparty.ru/sobytiya/18909/> (дата обращения 28.02.2014).
135. Статистика официального сайта Министерства коммерции Китая [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства коммерции

- Китай – Режим доступа: <http://english.mofcom.gov.cn> (дата обращения 28.04.2016).
136. Статистика официального сайта Министерства государственной статистики Китая [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства государственной статистики Китая – Режим доступа: <http://www.stats.gov.cn> (обращения 28.05.2015).
137. Статистика сайта, посвященного развитию китайской промышленности [Электронный ресурс] / сайт, посвященный развитию китайской промышленности – Режим доступа: <http://www.chinaknowledge.com> (обращения 24.03.2016).
138. Статистика информационного Интернет-центра Китая [Электронный ресурс] / информационный Интернет-центр Китая – Режим доступа: <http://russian.china.org.cn/index.htm> (дата обращения 21.03.2015).
139. Статистика официального сайта ОЭСР [Электронный ресурс] / официальный сайт ОЭСР – Режим доступа: <http://www.oecd.org/statsportal/> (дата обращения 23.04.2015).
140. Материалы официального сайта научно-практического журнала «Экономист» [Электронный ресурс] / официальный сайт научно-практического журнала «Экономист» – Режим доступа: <http://www.economist.com.ru/archive.htm>. (дата обращения 18.01.2014).
141. Материалы официального сайта об экономике Economy watch [Электронный ресурс] / официальный сайт Economy watch – Режим доступа: <http://www.economywatch.com> (дата обращения 15.07.2015).
142. Шахмаев А.С. Анализ инновационной политики развитых стран [Электронный ресурс] / Креативная экономика. – 2012. – № 6 (66). – Режим доступа: <http://www.creativeconomy.ru/articles/23804/> (дата обращения 12.03.2015).
143. Баклыкова Е.А., Карпусь Н.П. Организационно-экономические инновации как инструмент развития автомобильной промышленности в

- России в современных условиях / Интернет-журнал «Науковедение» – 2017. – №2. Режим доступа: (дата обращения 12.03.2018).
144. Голикова Ю.А. Метакорпорации: природа их образования и роль в современной мировой экономике – 2011. – № 2 (18). – Режим доступа: http://ecsocman.hse.ru/data/2011/09/08/1267444680/CFJ18_33_42_%D0%93%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B0_.pdf (дата обращения 12.03.2015).
145. Морозов С.А. Коробов Д.Г. Автомобильная промышленность КНР. От истоков к перспективам – 2012. – №2 (73). – Режим доступа://<http://www.aae-press.ru/f/73/12.pdf> (дата обращения 03.05.2015).
146. Официальный сайт энциклопедии Википедия – Режим доступа:// <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D0%B1%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C> (дата обращения 03.04.2015).
147. Материалы официального сайта компании «Автоваз» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://info.avtovaz.ru> (дата обращения 10.10.2015).
148. Материалы официального сайта General Motors [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://www.generalmotors.ru> (дата обращения 10.10.2015).
149. Материалы официального сайта Ford Sollers [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <https://fordsollers.com/> (дата обращения 10.10.2015).
150. Материалы официального сайта Hyundai Motor [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://www.hyundai.ru> (дата обращения 10.10.2015).
151. Материалы официального сайта «Ниссан Мотор Рус» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <http://www.nissan.ru> (дата обращения 10.10.2015).

152. Материалы официального сайта ОАО «Автофрамос» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <https://www.renault.ru> (дата обращения 10.10.2015).
153. Материалы автомобильного портала «5 колесо» [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: <https://5koleso.ru/> (дата обращения 10.03.2016).
154. Материалы Центра экспертизы ВТО по обязательствам России в рамках ВТО [Электронный ресурс] / официальный сайт – Режим доступа: http://www.wto.ru/ru/content/documents/docs/spravka_mert.doc (дата обращения 10.03.2016).
155. Обзор развития инноваций в России и мире [Электронный ресурс] / Консалтинговая компания CONCOL. Режим доступа – <http://365-tv.ru/index.php/analitika/rossiya/172-obzor-razvitiya-innovatsij-v-rossii-i-mire> (дата обращения 11.08.2015).
156. Баглацкий Е. Инновационный ресурс эффективности производства. [Электронный ресурс]. Режим доступа – <http://www.kapital-rus.ru/index.php/articles/article/177920> (дата обращения 11.08.2015).
157. Статистика аналитического агентства Автостат [Электронный ресурс] / аналитическое агентство Автостат. – Режим доступа: autostat.ru (дата обращения 11.09.2015).
158. Материалы официального автомобильного портала «Авто.ру» [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного портала – Режим доступа: auto.ru (дата обращения 10.10.2015).
159. Царёва С. О. Инновационное управление ноосферным развитием хозяйственной деятельности и образования [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://m-economy.ru/art.php?nArtId=4028/> (дата обращения 02.09.2015).
160. Соколов В. Стратегические союзы [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.cfin.ru/management/strategy/orgstr/strategic_unions.shtml (дата обращения 11.08.2015).

161. Материалы официального сайта Министерства промышленности и торговли. [Электронный ресурс] / официальный сайт Министерства промышленности и торговли. – Режим доступа: [http //minpromtorg.gov.ru/](http://minpromtorg.gov.ru/) (дата обращения 12.03.2016).
162. Материалы официального сайта Ассоциации Европейского Бизнеса. [Электронный ресурс] / официальный сайт Ассоциации Европейского Бизнеса. – Режим доступа: <http://www.aebrus.ru> (дата обращения 11.11.2015).
163. Материалы официального сайта Российской Ассоциации Венчурного Инвестирования. [Электронный ресурс] / официальный сайт Российской Ассоциации Венчурного Инвестирования – Режим доступа: <http://www.rvsa.ru> (дата обращения 11.03.2016).
164. Материалы официального сайта Банка развития Китая. [Электронный ресурс] / официальный сайт Банка развития Китая. – Режим доступа: <http://www.cdb.com.cn/english> (дата обращения 12.12.2015).
165. Автоваз не успевает разработать новые модели Lada. [Электронный ресурс] / портал новостей для автовладельцев – Режим доступа: <http://newsfordrivers.com/autonews/1727-avtovaz-ne-uspevaet-razrabotat-novye-modeli-lada.html> (дата обращения 31.03.2014).
166. Почему тормозит российский автопром. [Электронный ресурс] / электронная версия журнала За рулем.рф – Режим доступа: <http://www.zr.ru/content/articles/679690-chto-meshaet-razvitiyu-otchestvennogo-avtoproma/> (дата обращения 12.10.2014).
167. Почему тормозит российский автопром [Электронный ресурс] / портал [http://www.zr.ru/content/articles/679690-chto-meshaet-razvitiyu-otchestvennogo -avtoproma/](http://www.zr.ru/content/articles/679690-chto-meshaet-razvitiyu-otchestvennogo-avtoproma/).
168. Кризис и автопром: увольнения, простои, дефицит [Электронный ресурс] / официальный сайт газеты «Свободная пресса» – Режим доступа: <http://svpressa.ru/auto/article/111329/?aam=1> (дата обращения 05.05.2015).

169. Утилизация превратилась в обновление [Электронный ресурс] / портал издания «Газета.ру» – Режим доступа: http://www.gazeta.ru/auto/2014/09/09_a_6208109.shtml (дата обращения 01.12.2015).
170. Материалы официального сайта Агентства по инновационному развитию [Электронный ресурс] / официальный сайт Агентства по инновационному развитию – Режим доступа: <http://www.innoros.ru/> (дата обращения 28.12.2015).
171. Материалы официального сайта журнала «Время инноваций» [Электронный ресурс] / официальный сайт журнала «Время инноваций» – Режим доступа: <http://time-innov.ru/> (дата обращения 05.10.2015).
172. Материалы официального портала «Инновации России» [Электронный ресурс] / официальный портал «Инновации России» – Режим доступа: <http://innovation.gov.ru/node/38539> (дата обращения 15.03.2016).
173. Волович В. Н. Стратегия развития российской экономики в XXI веке [Электронный ресурс] / официальный сайт журнала «Проблемы современной экономики» – Режим доступа: <http://www.m-esonomy.ru/art.php?nArtId=4026> (дата обращения 06.08.2015).
174. Материалы официального сайта особой экономической зоны Тольятти [Электронный ресурс] / официальный сайт особой экономической зоны Тольятти – Режим доступа: <http://oeztlr.ru/ru/> (дата обращения 09.02.2016).
175. Материалы инвестиционного портала Калужской области [Электронный ресурс] / официальный сайт инвестиционного портала в Калужской области – Режим доступа: <http://investkaluga.com> (дата обращения 08.08.2015).
176. Материалы официального сайта Группы «БМВ» [Электронный ресурс] / официальный сайт Группы «БМВ» – Режим доступа: <http://www.bmw.com/> (дата обращения 31.03.2016).
177. «Peugeot-Citroen» к 2016 году хочет повысить уровень локализации до 50% [Электронный ресурс] / официальный сайт портала «Автостат» –

- Режим доступа: <http://www.autostat.ru/news/view/20480/> (дата обращения 31.11.2015).
178. Статистика Международной организации автопроизводителей [Электронный ресурс] / официальный сайт OICA – Режим доступа: <http://www.oica.net/> (дата обращения 28.05.2015).
179. Материалы официального сайта, посвященного финансам Китая [Электронный ресурс] / официальный сайт, посвященный финансам Китая – Режим доступа: <http://finance.china.com>. (дата обращения 08.02.2016).
180. Китайский автогигант Guangzhou Auto планирует открыть производство в России [Электронный ресурс] / официальный сайт литейной компании «НТЦ Булат» – Режим доступа: <http://ntc-bulat.ru/Guangzhou-Auto-v-Rossii> (дата обращения 31.11.2015).
181. Материалы официального сайта Фонда развития промышленности [Электронный ресурс] / официальный сайт Фонда развития промышленности – Режим доступа: <http://frprf.ru/> (дата обращения 08.10.2019).
182. Сложности внедрения модели открытых инноваций / портал об инновациях – Режим доступа: <http://unova.ru/2013/02/04/27664.html> (дата обращения 01.12.2014).
183. Автоваз увеличил долю российских закупок по стали и стеклу [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного журнала За рулем.рф – Режим доступа: <http://www.zr.ru/content/news/796517-avtovaz-velichil-dolyu-rossijskix-zakupok-po-stali-i-steklu/> (дата обращения 12.01.2016).
184. Как работает LEAN в России и других странах (с цифрами) [Электронный ресурс] / портал об управлении производством — Режим доступа: http://www.up-pro.ru/library/production_management/lean/lean-russia-usa.html (дата обращения 05.05.2015).

185. Технопарки покроют субсидией [Электронный ресурс] / официальный сайт газеты «Коммерсант» — Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/2607774> (дата обращения 11.12.2014).
186. Минпромторг подготовит продленную стратегию развития автопрома [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного журнала «Колеса» – Режим доступа: <http://www.kolesa.ru/news/minpromtorg-podgotovit-prodlenuju-strategiju-razvitija-avtoproma-2014-12-11> (дата обращения 12.12.2015).
187. Койкова Т. Л. Инновационный аспект развития предприятий в условиях кризиса [Электронный ресурс] / научно-методический электронный журнал «Концепт» – Режим доступа: <http://e-koncept.ru/2016/46160.htm> (дата обращения: 05.05.2016).
188. Инновационные КПЭ: директивы для госкомпаний [Электронный ресурс] / официальный сайт портала открытого правительства – Режим доступа: <http://open.gov.ru/events/5515292/> (дата обращения 27.03.2016).
189. Названы самые инновационные автопроизводители в мире [Электронный ресурс] / официальный сайт автомобильного портала «Драйв» – Режим доступа: <https://www.drive.ru/picks/5661607e95a6561929000047.html> (дата обращения 12.05.2016).
190. Hyundai Creta получит российские комплектующие / официальный сайт аналитического агентства «Автостат» – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/25674/> (дата обращения 29.04.2016).
191. Наполовину русские: как иномарки спасаются локализацией/ официальный сайт журнала За рулем.рф – Режим доступа: <https://www.zr.ru/content/articles/806712-napolovinu-russkie-kak-inomarki-spasayutsya-lokalizaciej/> (дата обращения 30.09.2015).
192. Обзор российского производственного сектора 2016 / электронная версия на официальном сайте консалтинговой компании «Делойт энд Туш» – Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/>

Documents/manufacturing/russian/russian-manufacturing-market-review-2016.pdf (дата обращения 18.05.2016).

193. Крупные автобренды подписали СПИКи. Что это такое и зачем нужно? [Электронный ресурс] / официальный сайт новостного агентства «РБК» – Режим доступа: <https://www.autonews.ru/news/5d1ca8fb9a79475ece27a16c?ruid=uUj1A11up+Zg0yb4Aw2VAg==> (дата обращения 29.09.2019).
194. Модели в ряд: почему локализация автопрома в России буксует [Электронный ресурс] / официальный сайт электронной версии газеты «Известия» – Режим доступа: <https://iz.ru/836469/timur-khasanov/modeli-v-riad-pochemu-lokalizatciia-avtoproma-v-rossii-buksuet> == (дата обращения 20.09.2019).
195. Минпромторг предлагает увеличить нагрузку на импорт автомобилей [Электронный ресурс] / официальный сайт новостного агентства «Автостат» – Режим доступа: <https://www.autostat.ru/news/41275> (дата обращения 27.09.2019).
196. Правительство ввело балльную систему господдержки автопрома [Электронный ресурс] / официальный сайт информационного агентства «Интерфакс» – Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/663076> (дата обращения 31.10.2019).
197. СПИК 2.0 не выдержит двоих [Электронный ресурс] / официальный сайт электронной версии газеты «Коммерсант» – Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/3861225> (дата обращения 27.09.2019).
198. Новости информационно-правового портала Гарант.ру / официальный сайт — Режим доступа: <https://www.garant.ru/news/1261101/> (дата обращения 31.10.2019).
199. Материалы Совещания Президента РФ по вопросам использования потенциала ОПК в производстве высокотехнологичной продукции гражданского назначения [Электронный ресурс] / официальный сайт новостей Кремля – Режим доступа:

- <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52852> (дата обращения 31.10.2019).
200. Статистика автомобильного портала VERcity [Электронный ресурс] / официальный сайт портала – Режим доступа: <https://auto.vercity.ru/statistics/production/europe/2018/russia/> (дата обращения 11.10.2019).
201. СПИК 2.0: реформа механизма специальных инвестиционных контрактов [Электронный ресурс] / налоговый обзор консалтинговой компании «Прайсвотерхаускоперс» – Режим доступа: <https://www.pwc.ru/ru/services/legal-services/news/flash-report-138-209-1.html> (дата обращения 29.09.2019).
202. База данных СПАРК [Электронный ресурс] / база данных информационного агентства ИНТЕРФАКС – Режим доступа: <http://www.spark-interfax.ru/> (дата обращения 29.09.2019).
203. Бюджет на развитие автопрома может сократиться [Электронный ресурс] / официальный сайт делового информационного агентства Финмаркет – Режим доступа: <http://www.finmarket.ru/news/5085311> (дата обращения 30.09.2019).
204. Пучило О.И. Налоговое регулирование инновационной деятельности [Электронный ресурс] / электронный научно-практический журнал «Экономика и менеджмент инновационных технологий» – Режим доступа: <http://ekonomika.snauka.ru/2017/03/14282> (дата обращения: 08.03.2019).