

**Дзоценидзе Т.,**  
кандидат технических наук, старший научный  
сотрудник, заместитель генерального директора  
ФГУП «НАМИ» по научной работе

**Концепция национальной инновационной программы  
«Создание новой экспортно-ориентированной  
автомобильной промышленности России»**

На основе анализа процесса развития «традиционной» автомобильной промышленности России отмечен рост продаж во всех сегментах рынка, как в количественном, так и в стоимостном выражении. Однако, как практикуемые, так и возможные к применению инструменты промышленной политики не обеспечивают решение двух основных проблем: неконкурентоспособности выпускаемой продукции на рынках индустриально развитых стран и притока валютных средств за счет реализации наукоемкой высокотехнологичной продукции, и резкого сокращения разработки и производства новой военной автомобильной техники, содействующей укреплению обороноспособности. Для решения указанных проблем предлагается создать новую автомобильную промышленность, которая может сыграть основную роль в деле развития и модернизации целого ряда смежных отраслей промышленности и за счет мультипликативного эффекта обеспечить экономический рост, трансформировать экономическую политику и способствовать финансовой стабилизации. Обоснованы предпосылки для создания новой автомобильной промышленности, определены ресурсы и предложен механизм реализации программы.

T. Dzotsenidze

Conception of national innovation program «Creation of the new  
export aligned automotive industry of Russia»

On the basis of the analysis of process of evolution of the «traditional» automotive industry of Russia, there are observed growth of sales in all segments of market, as quantitative and cost expression, but, as practiced and possible as applied to use toolwares of industrial policy, are not provide the solution of two main problems: noncompetitive of output goods in market of the industrial countries and receiving currency means by achievement of high technological production, and reduction of elaboration and production of the new automobile defense technology, assisting to fortify defensive capacity. To solve mentioned problems we suggest of creating new automotive industry, which can play dominant role in development and modernization of the whole series of adjacent branches of industry and by multiplicative effect will provide economic growth, transform economic policy and

cooperate financial stabilization. Created the necessary prerequisites for the new automobile industry, specified resources and offered mechanism of realization of the program.

Рынок новых автомобилей активно развивается. Отмечен скачкообразный рост продаж в сегменте легковых автомобилей, как в количественном, так и в стоимостном выражении. Растут продажи в сегменте грузовых автомобилей, автобусов, транспортных средств различного назначения. Считается, что отечественный автомобильный рынок имеет потенциал роста такими же темпами до 2010...2012 гг. Потом ожидается снижение темпов роста, но наличие в автопарке большой доли автомобилей старше 12 лет обеспечит дальнейший рост за счет замены парка устаревших и изношенных автомобилей.

Бурный рост продаж тянет за собой развитие сферы услуг, инфраструктуры технического обслуживания и продаж запчастей, оживляет рынок подержанных автомобилей, стимулирует рост вторичного рынка автокомпонентов, производство и потребление автохимии, горюче-смазочных материалов и т.п. В итоге наблюдается рост мобильности населения – одной из основных составляющих подъема экономики страны.

Такое развитие «традиционной» автомобильной промышленности России – прямой результат проводимой Правительством промышленной политики в этой сфере и кроме положительных моментов содержит в себе серьезные риски (под «традиционной» автомобильной промышленностью понимается комплекс из отечественных автомобильных производств и организованных на российской территории ведущими мировыми компаниями сборочных предприятий полнокомплектных автомобилей и автокомпонентов).

На сегодняшний день анализ состояния дел в автомобильной промышленности показывает, что иностранные производители к 2012 году должны выпускать около 1 млн. автомобилей в год и вложить в строительство своих заводов почти 3,0 млрд. долларов. Однако реализация этих планов обеспечит высокие темпы замещения выпуска отечественной автомобильной техники на зарубежные модели: доля иностранных грузовых автомобилей в общем объеме их производства в 2006 году составила 3,6%, в 2007 году – 5,5%; легковых автомобилей в 2005 году – 14,8%, в 2006 году – 23,7%, в 2007 году – 35,1%; в автобусостроении в 2006 году – 0,6%, в 2007 году – 4,1%. При общем росте рынка легковых автомобилей до 2 млн. 746 тыс. ед. (на 30,6% по сравнению с 2006 годом) доля традиционно российских моделей снизилась только за один 2007 год с 37,3% до 26,1%, доля иномарок российской сборки увеличилась с 12,8% до 16%. Подержанные иномарки сохранили свои позиции (14%), а доля ввозимых иномарок возросла с 35% в 2006 году до 43,9% в 2007 году (1 млн. 206,4 тыс. ед.). [1].

Все более заметные процессы замещения отечественных автомобилей во всех сегментах рынка, а также результаты анализа трансформации парка автомобильной техники вызывает беспокойство у высокопоставленных членов правительства. А. Клепач, например, считает важным обозначить

подходы государства к промышленной политике как системной категории и перейти от применения отдельных методов стимулирования автомобильной промышленности к комплексным решениям наиболее актуальных проблем [2].

Более детальное изучение проблем «традиционного» автопрома России подтверждает вывод В. Мау о том, что развитие экономики в 2007 г. выглядит довольно противоречиво – крупные успехи не могут нивелировать внутреннюю неустойчивость ситуации [3].

В результате проверки выполнения федерального законодательства и решений Президента Российской Федерации, направленных на создание условий, обеспечивающих развитие отечественной автомобильной промышленности и ее интеграцию в мировое автомобилестроение были выявлены недостатки, которые дали основание В. Путину, в сентябре 2007 года, предупредить правительство, что деятельность органов государственной власти по улучшению положения дел в отрасли недостаточно эффективна. Президент дал поручение выработать решения для устранения выявленных недостатков. Несмотря на то, что 25 апреля 2008 года состоялось заседание Правительственной комиссии по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта, где рассматривались проблемы развития отечественной автомобильной промышленности, на сегодняшний день о выполнении поручения Президента не сообщалось.

Такое состояние дел объяснимо, если учесть, что рост продаж иномарок (ввезенных или собранных на месте), а также нарастающее использование отечественными производителями импортных комплектующих приводит к росту объемов легально вывозимых из страны валютных средств не только в виде выручки иностранных производителей, но и в виде кредитных ресурсов, привлеченных банками на зарубежных финансовых рынках для кредитования растущего спроса на новые импортные автомобили внутри страны. Другими словами, уменьшается инфляционный навес над экономикой, что соответствует логике проводимой правительством политики.

Не секрет, что, вместо того, чтобы стимулировать развитие имеющих стратегически важное значение отраслей промышленности с длинным циклом производства, правительство главным экономическим показателем своей деятельности выбрало «низкий уровень» инфляции, потратив для достижения этой ложной цели огромные ресурсы, которые так и не были направлены на модернизацию.

Такой вывод может показаться жестким. Однако дискуссии, которые идут среди крупных представителей отечественной экономической школы подтверждают, что почти всегда существует та разумная альтернатива реализуемой правительством политике, которая, почему-то, не находит воплощения в жизни. Например, Г. Фетисов в своих работах [4, 5] отмечает, что необходимо форсированно строить или радикально модернизировать технологии, в том числе, российских автозаводов путем приобретения государством их акций, а также создания новых предприятий с полным производственным циклом. Он же высказывается за существенное увеличение финансирования

НИОКР в качестве антиинфляционной меры, которое обеспечило бы рост эффективности во всех секторах экономики на основе широкомасштабных инноваций. При этом предлагается стимулировать создание высокотехнологичных отраслей, обеспечивать свободу рыночной конкуренции и гибкость зарплаты.

Л. Абалкин, анализируя такие принципиальные вопросы, как экономическая политика России, переход общества к экономике знаний, внешнеэкономические приоритеты страны и др. проблемы, замечает, что долгосрочная стратегия немыслима без четко обозначенной промышленной политики [6]. Рассмотрев ту же проблематику, А. Некипелов и Ю. Голанд предлагают отказаться от фактически ущербной политики и попытаться наверстать упущенное, расширив бюджетное финансирование и кредитование экономики [7].

Совершенно очевидно, что предпочтительным для «традиционного» автопрома России является осуществление стратегии «догоняющего развития» путем реализации мер по индикативному планированию. Особенности такого подхода широко освещены в работах В. Полтеровича и В. Попова, В. Дементьева [8, 9, 10]. Долгосрочный вариант стратегии развития автомобильной промышленности до 2020 года разработало НП «Объединение автопроизводителей России», в которой изложены известные подходы для улучшения условий функционирования «традиционного» автопрома [11]. И хотя в работах [8 – 9, 11] делать ставку на «технологические прорывы» не советуют, вопросы остаются.

Дело в том, что даже после реализации рекомендуемых мер нерешенными остаются две основные проблемы, которые, с нашей точки зрения, требуют пристального внимания.

*Первое.* Неконкурентоспособность отечественной автомобильной промышленности в деле реализации продукции на рынках индустриально развитых стран и обеспечении притока валютных средств от продажи наукоемких и высокотехнологичных продуктов высших степеней передела.

Решение такой задачи в рамках «традиционной» автомобильной промышленности России не представляется возможным в силу следующих причин:

- Ø отставание предложения от спроса на внутреннем рынке новых автомобилей. По экспертным оценкам, на внутреннем рынке можно реализовать от 3 до 5 млн. новых автомобилей в год в различных ценовых сегментах, но нет соответствующего предложения;
- Ø так называемые «бюджетные» автомобили иностранного производства, собираемые на месте, по количеству не удовлетворяют спрос и, в перспективе, могли бы продаваться только на развивающихся рынках;
- Ø собранные в России автомобили бизнес- и представительского класса практически выпускаются по заказу и имеют полные или более дорогие модификации на зарубежных рынках и не предназначены для экспорта;
- Ø автомобили (в том числе грузовые и автобусы) отечественной разработки и производства сегодня имеют ограниченный экспортный потен-

циал и нацелены на определенные ценовые ниши рынков развивающихся стран.

Особенно следует отметить существенное отставание России по объемам затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Ввиду высокой степени износа основных производственных фондов автомобильных производств большая часть инвестиций направляется на их обновление и модернизацию, в то время как ведущие иностранные автомобилестроительные фирмы в развитие НИОКР вкладывают 5...7% от оборота.

На этом фоне было бы ошибкой считать, что главная задача «традиционного» автопрома состоит во встраивании в мировую экономику.

Следовательно, для решения данной проблемы необходимо выбрать более эффективные подходы «прорывного» развития.

*Второе.* Нерешенность проблем, связанных с разработкой и производством новой военной автомобильной техники, во многом определяющей уровень боеготовности и боеспособности Вооруженных Сил Российской Федерации.

В «традиционной» автомобильной промышленности превалирует коммерческая продукция, и практически не ведутся работы по созданию научно-технического задела по автомобильной технике для ВС РФ. Все более широкое применение отечественными производителями автокомпонентов иностранного производства и фактический отказ от создания собственной агрегатной базы в обозримом будущем могут затронуть интересы государства в сфере обеспечения национальной безопасности.

Для определения путей решения данной проблемы следовало бы учесть яркий пример потенциальных конкурентов на рынках военной автомобильной техники. В индустриально развитых странах работы ведутся по трем основным направлениям.

*Первое направление* можно охарактеризовать как классическое, или «подход фирмы Mercedes-Benz», когда достаточно обширная программа армейских автомобилей полностью или в основном базируется на серийной гражданской продукции. В этом случае армейские автомобили являются доработанными вариантами транспортных средств, применяемых в различных отраслях хозяйства. Причем, глубина доработки может быть разной, а некоторые образцы могут применяться в армии без всяких переделок или модернизации.

*Эффективность такого подхода обусловлена наличием широкой гаммы производимой автомобильной техники, фактически неограниченной номенклатуры современных и перспективных силовых агрегатов, узлов и агрегатов трансмиссии, элементов шасси, автокомпонентов и материалов. При отсутствии названных предпосылок упомянутый подход невозможно реализовать.*

*Второе направление* можно охарактеризовать как рациональное, или «подход фирмы MAN», когда основной целью создания семейства многоцелевых автомобилей является решение военных задач, но автомобили технически настолько совершенны, что востребованы в различных отраслях хозяй-

ства и охотно покупаются для гражданских нужд. Реализация такого подхода позволила упомянутой фирме стать крупнейшим европейским поставщиком специальных армейских автомобилей тактического назначения, поступающих на вооружение армий всех стран-членов НАТО и торговать коммерческим вариантом семейства многоцелевых машин.

*Реализация такого подхода может быть более приемлемой в условиях наличия относительно большой армии, всех видов вооруженных сил и широкой гаммы решаемых задач в оборонной отрасли страны. Наряду с этим, осуществление упомянутого подхода обусловлено наличием у государства (или группы стран) значительной территории с различными географическими зонами и климатическими условиями.*

Третье направление можно охарактеризовать как армейское, или «подход американских разработчиков», когда автомобили разрабатываются непосредственно для решения конкретных военных задач, являются наиболее эффективными с военной точки зрения, а в других отраслях хозяйства могут быть применены эпизодически, для решения специальных задач, а также в качестве эксклюзивного и престижного гражданского транспортного средства. В качестве примера можно привести как автомобили HMMWV (Hummer), так и тактические или тяжелые грузовые автомобили фирмы Oshkosh. Следует отметить, что HMMWV является новым классом армейского автомобиля с уникальными, разработанными именно для этого автомобиля и не унифицированными с техникой гражданского назначения (кроме двигателя) узлами и агрегатами.

*Такой подход в разработке грузовых автомобилей многоцелевого назначения в наибольшей степени приемлем для решения военных задач, и напрямую зависит как от заложенных в оборонную доктрину государства соображений, так и от объемов финансирования.*

Следовательно, для решения проблемы создания новой автомобильной техники для военных нужд необходимо определить направление развития и перечень необходимых мероприятий, в том числе организационного характера.

Именно для решения указанных двух основных проблем и представляется необходимым разработка концепции национальной инновационной программы (НИП) «Создание новой экспортно ориентированной автомобильной промышленности России».

## **Предпосылки для разработки**

У «традиционной» автомобильной промышленности России есть очень важная задача по удовлетворению внутреннего спроса в тех ценовых нишах, которые позволяют, в том числе, обновить автомобильный парк страны и обеспечить все возрастающую мобильность населения. Попытки перестроить «традиционный» автопром для решения других задач, особенно после провальных 90-х годов, последствия которых только выправляются, а также в

рамках реализации стратегии «догоняющего развития», затратны и могут не принести ожидаемых результатов.

Поэтому дальнейшее развитие «традиционного» автопрома превращается в дело тех бизнес-структур, которые работают в отрасли, а функции государства могут быть ограничены элементами индикативного управления в том или ином объеме. Такой вывод тем более уместен, что единственным субъектом организации производства автомобилей и автомобильных компонентов является Правительство России, которое формулирует и реализует промышленную политику исходя из парадигмы развития страны, её места в мировой экономике, понимая необходимость обеспечения стратегических интересов государства и комплексного подхода к проблемам национальной безопасности.

Озвученная В. Путиным «Концепция социально-экономического развития страны до 2020 года», имеющая в качестве главного ориентира развитие экономики инновационного типа и сформулированное Д. Медведевым на V Красноярском экономическом форуме предложение сконцентрироваться в ближайшие четыре года на основных направлениях, на своеобразных четырех «и»: институтах, инфраструктуре, инновациях, инвестициях *позволяет определить задачей ближайших лет создание новой отрасли – новой экспортно ориентированной автомобильной промышленности России.*

Выполнение такого рода амбициозной задачи возможно в рамках реализации соответствующей национальной инновационной программы, имеющей для экономики мультипликативный эффект:

- Ø дальнейшая диверсификация экономики и развитие машиностроения;
- Ø производство наукоемкой и высокотехнологичной продукции высокого передела;
- Ø развитие человеческого капитала путем инвестирования в экономику знаний;
- Ø создание и развитие новых производств;
- Ø создание перспективных видов военной автомобильной техники и решение задач по обеспечению национальной безопасности;
- Ø приток валютных средств в страну.

Такого рода программа стимулирует рост во многих отраслях экономики, а также в сфере информационных технологий и связи. Из-за комплексного характера новой промышленности будут созданы специализированные производства (например, внутри существующих многопрофильных компаний), выпускающие продукцию высокого передела и осуществляющие прямые поставки на конвейеры сборочных заводов.

Для успешной реализации упомянутой национальной инновационной программы жизненно важное значение имеет выбор приоритетов. Например,

- Ø выпуск перспективной высокотехнологичной продукции, востребованной на рынках индустриально развитых стран;
- Ø данная продукция должна быть конкурентоспособной и содержать опережающие технические решения в части экологии, энергосбережения и безопасности;

- ∅ такой продукцией могут быть гибридные (как промежуточное звено) и электрические автомобили различных классов индивидуального и общественного пользования;
- ∅ для достижения этих целей необходимо обеспечить развитие отраслей по производству новых видов аккумуляторов, электрических машин, систем управления, зарядных станций, сети дорожных парковок с соединительными элементами для зарядки и т.п.

Такие автомобили будут обладать уникальными экологическими и эксплуатационными свойствами, которые востребованы на рынках индустриально развитых стран сегодня и в еще большей степени – в будущем с учетом постоянного ужесточения требований по защите окружающей среды.

В сфере военного автомобилестроения надо учесть ограниченное количество закупаемой техники и поощрять создание новых производств двигателей, узлов и агрегатов, сборочных производств с малым объемом выпуска. Такой вывод тем более очевиден, что, учитывая состояние дел в «традиционном» автопроме страны, сегодня наиболее перспективным представляется «подход американских разработчиков».

Следовательно, для реализации национальной инновационной программы «Создание новой экспортноориентированной автомобильной промышленности России» существуют следующие предпосылки:

- ∅ понимание со стороны государства целей и средств для решения задачи по выпуску конкурентоспособной на рынках индустриально-развитых стран продукции автопрома;
- ∅ наличие политической воли и программы экономических преобразований;
- ∅ наличие кадров исследователей, инженеров, разработчиков и испытателей, при надлежащей организации и достаточного финансирования всех этапов работ, особенно НИОКР, способных решить столь амбициозные задачи в указанные сроки;
- ∅ понимание приоритетов в деле разработки и производства автомобильной техники, удовлетворяющей перспективным требованиям по безопасности, экологии и энергосбережению, а также достижения целей в сфере национальной безопасности.

### **Организация, сроки и этапы реализации**

Для реализации программы такого масштаба представляется необходимым организовать *оператора программы* – непосредственного исполнителя и *аккумулировать финансовые ресурсы* как из государственного бюджета, так и на условиях государственно-частного партнерства.

В качестве *оператора национальной инновационной программы* – непосредственного исполнителя может выступить вновь создаваемый на базе ФГУП «НАМИ» национальный научно-исследовательский, испытательный и сертификационный центр автомобилестроения, интегрированный в между-



народную систему сертификации колесных транспортных средств и ГСМ (далее - Центр). Центр осуществлял бы координацию работ по НИОКР в автомобильной промышленности в целом и в новой отрасли, в частности, смежных отраслях с учетом разработки и коммерциализации прорывных технологических решений, в том числе двойного назначения. Кроме того, вновь созданный Центр занимался бы системным мониторингом состояния и развития отечественного автомобилестроения (производство, рынок, парк), выработкой технологий осуществления этапов промышленной политики в условиях свободного предпринимательства, разработкой предложений по индикативному планированию и т.д.

*Для аккумуляции финансовых средств* и их дальнейшего целевого расходования представляется необходимым создание Государственного Фонда поддержки автомобильной промышленности (далее - Фонд), направляя туда:

- Ø долю полученных от приватизации (торговли акциями) средств;
- Ø долю акцизов, полученных от продажи автомобильного топлива;
- Ø долю таможенных сборов, полученных при ввозе автомобилей иностранного производства;
- Ø часть дополнительных доходов экспортеров природных ресурсов, эффективная работа которых во многом зависит от состояния автопарка страны;
- Ø привлеченный под государственные гарантии «амнистированный» капитал, вывезенный ранее из страны, как в денежном выражении, так и в виде оборудования и технологий, необходимых для модернизации или создания новых отраслей производства;
- Ø средства государственного бюджета, направленные на выполнение данной национальной инновационной программы.

Фонд может действовать по примеру зарубежных частных пенсионных фондов, выпускать ценные бумаги, облигации и привлекать средства граждан через банковскую систему, в том числе под товарное покрытие. Проводимые Фондом операции должны быть прозрачными, гласными и контролироваться Счетной Палатой [12, 13].

Фонд осуществляет финансирование Центра как по тематике НИОКР, так и в части организационных расходов; организует прямые инвестиции в новую отрасль автомобильной промышленности, выступает гарантом для привлечения иностранных инвесторов при создании или модернизации существующих заводов по производству комплектующих изделий, новых материалов, специального станочного оборудования, электронных компонентов, приборов и т.п. Сотрудничество с иностранным капиталом должно быть осуществлено только в виде совместных предприятий с соотношением вкладов 50/50, где Фонд может выступить представителем государства.

Целесообразно применить различные методы стимулирования спроса на продукцию новой автомобильной промышленности внутри страны со стороны муниципалитетов больших городов, осуществлять государственные закупки и т.п.

Реализацию национальной инновационной программы целесообразно осуществить в период 2008...2020 годов в три этапа:

I этап (2008-2012 годы) – реализация комплексных инновационных проектов, базирующихся на уже имеющемся научно-техническом заделе по созданию гибридных и электрических автомобилей, нового семейства автомобилей военного назначения и их агрегатной базы;

II этап (2012-2016 годы) – реализация комплексных проектов по созданию новых производств, потребительской, сервисной и энергетической инфраструктуры, осуществление продвижения новых продуктов на зарубежные рынки в различных сегментах, стимулирование потребления внутри страны;

III этап (2016-2020 годы) – участие в разработке международных стандартов в области гибридных и электрических автомобилей, осуществление поддержки НИОКР по совершенствованию продукции, агрегатной и элементной базы, систем управления в условиях массового производства экологически чистого автомобильного транспорта.

*На первом этапе* выполнения национальной инновационной программы предполагается реализация комплексных инновационных проектов, базирующихся на уже имеющемся научно-техническом заделе по созданию гибридных и электрических автомобилей, нового семейства автомобилей военного назначения и их агрегатной базы. В том числе – разработка энергетических установок в виде двигателей внутреннего сгорания для гибридных автомобилей со сверхнизкой эмиссией токсичных веществ, агрегатов трансмиссии, нового класса тяговых источников тока, агрегатной базы для электрических автомобилей нового поколения, систем обеспечения комплексной безопасности автотранспортных средств данного класса; модернизация научно-исследовательской и экспериментально-технологической базы вновь созданного Центра; законодательное оформление Фонда и организация его функционирования.

*На втором этапе* выполнения национальной инновационной программы предполагается реализация комплексных проектов по созданию новых производств, потребительской, сервисной и энергетической инфраструктуры, осуществление продвижения новых продуктов на зарубежные рынки в различных сегментах, стимулирование потребления внутри страны. В том числе – предусматриваются государственные закупки первых товарных машин для опытной эксплуатации и отладки инфраструктуры, особенно в больших городах, для быстрой зарядки и замены аккумуляторных батарей; стимулирование приобретения гибридных и электрических автомобилей частным сектором; проведение всесторонних испытаний новых образцов военной автомобильной техники различных классов; участие в международных автомобильных выставках и осуществление политических мероприятий с целью пропаганды достижений новой отрасли промышленности; продолжение НИОКР с целью доведения этого класса техники до массового производства и дальнейшего совершенствования.

*На третьем этапе* выполнения национальной инновационной программы предполагается участие в разработке международных стандартов в

области гибридных и электрических автомобилей, осуществление поддержки НИОКР по совершенствованию продукции, агрегатной и элементной базы, систем управления и т.п. в условиях массового производства экологически чистого автомобильного транспорта. В том числе – освоение технологий, обеспечивающих существенное снижение себестоимости гибридных и электрических автомобилей, увеличение дальности пробега и скачкообразное удешевление бортового электрического оборудования; наряду с поставками на зарубежные рынки – стимулирование внутреннего спроса на такой класс техники, особенно при поставках общественного транспорта на электрической тяге; развитие инфраструктуры по быстрой зарядке или смене аккумуляторных батарей; повышение надежности и безопасности агрегатной базы, участие совместно с конкурентами в разработке международных стандартов в данной области.

В рамках разработки концепции НИП «Создание новой экспортно ориентированной автомобильной промышленности России» сформулирован перечень мероприятий НИОКР первого этапа реализации программы.

Представляется, что предложенная концепция отвечает на вопросы и соответствует критериям, сформулированным в работе Р. Гринберга [14]. Например, на концептуальном уровне в процессе создания новой экспортно ориентированной автомобильной промышленности России:

- Ø стимулируется создание экспортно ориентированной экономики, и развивается внутренний рынок;
- Ø товарное наполнение экономического роста может иметь межотраслевую структуру;
- Ø экономический рост в заявленном сегменте может происходить на основе государственно-частного партнерства и путем целевого использования перечисленных выше ресурсов;
- Ø субъектом модернизации экономики в области нового автопрома будет государство, стимулирующее крупный, средний и малый бизнес, привлекая иностранный капитал;
- Ø экономический механизм, обеспечивающий заинтересованность хозяйствующих субъектов в активном участии в проектах структурной модернизации национальной экономики, должен позволить осуществить отбор приоритетов комплексного характера (подтягивая различные отрасли промышленности), выявить актуальные проблемы, подлежащие решению с использованием бюджетных средств.

Мультипликативный эффект от роста целой группы отраслей промышленности способен изменить общий вектор экономической политики и, в конечном счете, способствует финансовой стабилизации. Кроме того, изложенные меры могут привести к усложнению взаимосвязей в экономике, и, как следствие, к росту ее устойчивости. Прибавится работы как в отраслях, так и в управленческих структурах государства. Но без целенаправленной и напряженной работы вывести отечественный автопром из кризиса вряд ли удастся.

#### Литература:

1. Пашков В., Кравцов Ю. Автопром и авторынок в России: итоги 2007 года// «Рынок СНГ. Автомобили, тракторы». ОАО «АСМ-холдинг». 2008. №1. С. 16-29.
2. Клепач А. Автопром России 2007: что дальше?// «Рынок СНГ. Автомобили, тракторы». ОАО «АСМ-холдинг». 2008. №1. С. 5-6.
3. Мау В. Экономическая политика 2007 года: успехи и риски// Вопросы экономики. 2008. №2. С. 4-25.
4. Фетисов Г. Альтернативы «сырьевой» модели развития российской экономики//Российский экономический журнал. 2007. №9-10. С.3-15.
5. Фетисов Г. Динамика цен и антиинфляционная политика в условиях «голландской болезни»// Вопросы экономики. 2008. №3. С. 36.
6. Абалкин Л. О новой концепции долгосрочной стратегии// Вопросы экономики. 2008. №3. С. 38.
7. Некипелов А., Голанд Ю. От замораживания к инвестированию: новые подходы к денежно-кредитной и валютной политике// Вопросы экономики. 2008. №3. С. 51.
8. Полтерович В., Попов В. Эволюционная теория экономической политики. Ч. I: Опыт быстрого развития// Вопросы экономики. 2006. №7; Ч. II: Необходимость своевременного переключения// Вопросы экономики. 2006. №8.
9. Полтерович В. Стратегии модернизации, институты и коалиции// Вопросы экономики. 2008. №4.
10. Дементьев В. О характере российской «догоняющей модернизации» и ее институциональном обеспечении//Российский экономический журнал. 2005. №2. С. 21-29.
11. Стратегия развития автомобильной промышленности России на 2008-2015 гг. и на период до 2020 года// «Рынок СНГ. Автомобили, тракторы». ОАО «АСМ-холдинг». 2008. №1. С. 32-43.
12. Дзоценидзе Т.Д. Перспективы развития российского автопрома// Металлург. 2005. №8. С. 5-10.
13. Ипатов А.А., Дзоценидзе Т.Д. Технологии промышленной политики и перспективы отечественного автопрома// Грузовик &. 2007. №12. С. 41-45.
14. Гринберг Р. Российская структурная политика: между неизбежностью и неизвестностью// Вопросы экономики. 2008. №3. С. 56-63.