

**Копылов А.С.,**  
аспирант,  
Государственный Университет Управления  
[A.Kopylov@mail.ru](mailto:A.Kopylov@mail.ru)

## **Основные направления поддержки российского автопрома в кризисный период**

*В данной статье рассмотрены основные проблемы развития российского автопрома в кризисный период. Проанализировано текущее состояние автомобильного рынка России. Также в работе описываются основные программы, цели и задачи Правительства РФ по решению вопросов, связанных с автомобильной отраслью. Приведены примеры уже реализованных программ и рассмотрены будущие перспективы.*

**Ключевые слова:** Автопром, стратегическое влияние, экономический кризис, интернационализация, антикризисные меры, автомобиль, производство.

Автомобиль стал объективно неотъемлемой частью деятельности и развития всего человеческого общества, а автомобильная промышленность — ведущей отраслью машиностроения, активно влияющей на процессы экономического и социального развития большинства развитых стран мира. Однако наряду с такими позитивными факторами, как подъем экономики, занятость населения, ускорение доставки грузов "от двери до двери", повышение комфортности и многие другие, он же породил и проблемы, непринятие мер по которым может привести к негативным последствиям. Это, прежде всего, касается автопроизводства в России.

К числу важнейших проблем современного реформирования российской экономики относятся вопросы развития отечественного машиностроительного комплекса, являющегося тем основополагающим сектором промышленности, без подъема которого Россия может окончательно попасть в зависимость от зарубежных стран.

Ведущей отраслью машиностроения, оказывающей стратегическое влияние на решение экономических, социальных, экологических и научно-технических проблем национального хозяйства является автомобильная промышленность. Повышение хозяйственной устойчивости автомобилестроительных предприятий в кризисный и пост кризисный периоды может выступить локомотивом дальнейшего развития всей российской экономики, что даст мощное ускорение рыночным переменам, обеспечит рост налоговых поступлений, снимет социальную напряженность, позволит стабилизировать хозяйственную ситуацию и уже способствует выходу России из затянувшегося экономического

кризиса.

Оценивая состояние российского автомобильного рынка в 2009 году можно отметить, что его падение оказалось одним из самых глубоких в мире, однако, это падение не оказалось роковым благодаря тому, что автопром был и остается одним из приоритетов промышленной политики России.

В своей основе правительственная поддержка охватывает производителей, потенциальных поставщиков и потребителей продукции (в частности, легковых автомобилей), включая российские заводы-изготовители, транспортные терминалы в г. Москве, Московской области и в ряде других регионах страны, зарубежных партнеров-поставщиков и клиентов. Предлагаемые схемы выражают не только общую постановку решения проблемы формирования производственно-логистической цепи, но они отражают организационные меры и информационные связи, требующие своего установления и внедрения.

Начиная с 2008 года, Правительство анонсировало ряд мер по поддержке предприятий-производителей отечественных марок автомобилей и российских сборочных производств иностранных концернов. Речь идет о государственных гарантиях, субсидировании, снижении тарифов на перевозку машин, льготном кредитовании банками потребителей легковых машин и других решениях. Общий объем государственной поддержки отрасли должен составить около 200 миллиардов рублей.

Падение спроса на автомобили оказалось сильным, хотя оно существует не только у нас – во всем мире. Падение было очень большим, соответственно, сказалось и на производстве. Производство легковых автомобилей за год сократилось у нас более чем на 60%. Поэтому антикризисные меры в этой отрасли в 2009-2010 гг. должны были не только сохранены, но и расширены.

Россия переживает последствия производственного спада медленнее и тяжелее, чем другие страны. Кризис в очередной раз поставил экономику России перед вызовом модернизации и технологического обновления, актуализировал вопросы повышения эффективности существующих институтов, увеличения производительности труда, развития человеческого капитала.

В последнее время Правительство РФ неоднократно рассматривало проблему автомобилестроения и разрабатывало различные меры по поддержке данной отрасли хозяйствования. При этом данные меры, принимаемые Правительством, направлены на поддержание российского автопрома и интернационализацию данного бизнеса в России. Происходящий экономический кризис значительно сузил российский рынок. Склады производителей и продавцов особенно в центральной части России сегодня оказались затоварены нереализованной продукцией.

Кроме того, за кризисный год привлекательность страны для иностранных вложений упала, и в итоге Россия заняла непочетное 120 место в рейтинге стран с благоприятными условиями для ведения бизнеса, составленного Всемирным банком. Чтобы привлечь иностранных инвесторов, Президент РФ также пору-

чил создать специальную структуру внутри Министерства экономического развития, которая будет анализировать препятствия на пути капитальных вложений и привлечения иностранных инвестиций в страну.

Однако, несмотря на продолжающийся в России и мире экономический кризис, основные иностранные производители машин разрабатывают и реализуют новые проекты по наращиванию своего производства в после кризисный период.

Начало 2010 года открыло новый этап в глобальной мировой экономике. После стремительного и масштабного падения в прошлом году мировые рынки постепенно возвращаются к позитивной динамике. Россия не стала исключением – экономика снова подает надежды, инвестиционное сообщество и представители власти надеются на достижение основных докризисных показателей в течение ближайших лет. В тоже время России и мировому сообществу предстоит пройти еще долгий путь, прежде чем наступит полное «выздоровление» после кризиса. Однако сегодня крайне важно усвоить его уроки и учесть риски, чтобы подобные катаклизмы не повторились в будущем.

В целом, мировой кризис 2008-2009 гг. значительно снизил платежеспособный потенциал российских потребителей.

В России продажи автомобилей упали сильнее, чем у многих развитых странах мира, но благодаря господдержке ситуация оказалась не столь трагичной как для иностранных автопроизводителей, так как российские власти оказали отрасли масштабную помощь. В 2009 году федеральные и муниципальные расходы на автомобильную технику составили более 45 млрд руб., было приобретено более 30 тыс. машин. Еще около 70 тыс. легковых автомобилей было реализовано в рамках программы государственного субсидирования автокредитов.

В 2010 году государство продолжает реализацию аналогичных мер для поддержки автомобильной отрасли. Кроме того, начнется государственное стимулирование утилизации старых машин. На эту программу выделяется 11 млрд руб., что может позволить продать еще около 200 тыс. легковых автомобилей. Сегодня российский автомобильный рынок занимает пятое место в Европе и по-прежнему отличается привлекательным потенциалом роста.

Поэтому Правительство РФ в 2010 году продолжит реализацию антикризисных мер, уделив особое внимание отечественному автопрому. Из федерального бюджета будет выделено свыше 30 млрд. рублей на приобретение автотранспорта. В 2009 году была реализована годовая антикризисная программа поддержки и развития автомобильной промышленности.

В дополнение к субсидированию автокредитов, продолжается закупка техники для государственных нужд (только в 2009 году на закупку техники для госнужд выделили 12,5 млрд. рублей, а потом добавили еще 3 млрд.руб. и на муниципальные нужды выделили 25 млрд.руб.). Эти программы сохранились и в 2010 году, но запущена еще одна программа - утилизации бывших в употреб-

лении автомобилей.

В частности, проводились государственные закупки автомобильной техники федеральными органами исполнительной власти (на 15,5 млрд. рублей) и субъектами федерации (30 млрд. рублей), заработала программа льготного автокредитования. Кроме того, Минпромторг активно ведет подготовку программы утилизации автотранспортных средств, которая позволит дополнительно реализовать до 200 тысяч легковых автомобилей.

Фактически уже каждый 10-й коммерческий автомобиль, произведенный в прошлом году, был куплен государством.

В 2010 году планируется потратить ещё 20 миллиардов рублей на закупку автомобильной техники для госорганов. Эти средства позволят решить проблемы заказчиков, которые закупают технику, и поддержать автомобильную промышленность. В 2009 году на такую закупку машин было выделено 12,5 миллиарда рублей.

В 2010 году на поддержку автомобильной промышленности в России государством в целом будет выделено 33,5 миллиарда рублей, в том числе в сумму поддержки российского автопрома включено 10,5 миллиарда рублей на реализацию программы по утилизации автомобилей. В соответствии с ней с марта до ноября 2010 г. автовладельцы, сдавшие свои старые машины в утиль, будут получать сертификат на покупку новой российской машины. Его можно использовать в качестве скидки при покупке нового выпущенного в России автомобиля. Эту программу планируется запустить в 19 регионах страны, при этом за утилизацию автомобилей придется платить их владельцам. Точную сумму будут устанавливать регионы, однако она не должна превышать трех тысяч рублей. Всего под программу попало 66 моделей автомашин российского производства и иностранной автосборки в России.

Пока же, отечественный автопром продолжает взывать к поддержке государства. И в продолжающийся кризис он стал это делать особенно сильно. Российские власти обещают помочь и помогают уже напрямую деньгами - свыше триллиона рублей до 2020 года, а косвенно за счет стимуляции продаж, в том числе с помощью недоработанной программы утилизации старых машин. Это обойдется в 10-11 млрд. руб. ради того, чтобы какой-нибудь владелец смог, потратив 3 тыс. руб., получить сертификат на 50 тыс. руб., сдав в утиль свой автомобиль. Но это тоже пока вовсе не обещает сверхдоходов именно российским компаниям.

По мнению специалистов-маркетологов данные шаги правительства вряд ли приведут к осязаемому результату в объемах продаж новых машин российского производства, так как данная мера временная и охватывает период только с марта по ноябрь 2010 г. и имеет финансовые ограничения для обеспечения только 200000 машин. По состоянию на март текущего года желание о сдаче машин проявили чуть более 20000 автовладельцев.

Помимо этого, будет выделен дополнительный миллиард рублей (в до-

полнение к уже заложенным в бюджет двум миллиардам) на продление программы по льготному кредитованию частных покупателей машин. Сейчас государство субсидирует часть процентной ставки по кредиту - в размере 2/3 от ставки рефинансирования ЦБ (около 7,0 %). Максимальная цена приобретаемого по программе автомобиля составляет 600 тыс. руб., а разрешенный список насчитывает около 50 моделей машин. Но, как показали итоги прошлого года, данная мера тоже не дала ощутимого результата. Платежеспособности у населения все равно не достаточно.

Также в кризисных условиях развития хозяйства страны, Правительство России решило поддержать отечественного производителя запретительными мерами. С начала 2009 года вступило в силу постановление Правительства РФ о временном повышении ввозных пошлин на подержанные иномарки. Например, пошлины на легковые машины с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1500, но не более 1800 кубических сантиметров теперь составляют 30% от таможенной стоимости. Фактически, пошлина на подержанные легковые машины, выросла вдвое, а на грузовые - втрое.

Изменились и сроки отнесения автомобилей к подержанным, они сократились до 5 лет с 7 лет. Эксперты сходятся во мнении, что такие ставки пошлин стали фактически запретительными, привели к значительному подорожанию машин. Против повышения пошлин выступают продавцы автомобилей и автолюбители. В результате в ряде регионов прошли акции протеста автомобилистов. Вывод один - сегодня нужны кардинальные экономические, а не запретительные, меры, но выход один — "отменить данные пошлины".

В свою очередь, ряд российских автопроизводителей провели ответные акции в защиту решения федеральных властей, так как надеются, что эта мера спасет их отрасль.

Правительство ищет способы для предотвращения новых акций протеста против повышения пошлин на подержанные иномарки так как любое повышение пошлин на иномарки, уже не раз вызвало волну недовольства среди автомобилистов Приморья, поскольку в крае сегодня более 90 процентов легковых автомобилей - японские иномарки.

Правительство РФ пошло навстречу жителям Дальнего Востока, решив облегчить железнодорожный тариф на перевозку российских машин, якобы стоимость которых слишком высока из-за транспортировки. Российская железнодорожная компания ОАО РЖД, которая уже и ранее вела переговоры с ФСТ о снижении коэффициента для этого тарифа в своих интересах, поддержала такое решение и, как показало время, не случайно. Также сформировалась позиция, что на Дальнем Востоке нужно как можно быстрее организовывать собственное массовое производство автомобилей иностранных моделей.

Удивляет мнение правительственных аналитиков, которые активно заявляют, что спрос на отечественные машины может быть теперь и на Дальнем Востоке, если там создать свои массовые автосборочные производства.

При этом власти считают, что таким образом им удастся убить сразу двух зайцев. Во-первых, трудоустроить тех, кто остался без работы после введения новых пошлин, а во-вторых, предложить альтернативу импортным машинам с правым рулем, столь популярным на Дальнем Востоке.

Все это говорит о том, что Правительство постоянно стремится облегчить положение отечественного автопрома, но, предпринимаемые меры, как правило, оказываются малоэффективными. В тоже время на современном этапе, происходит определенное преобразование форм и методов управления предприятиями российской автомобильной промышленности. Изменяются как внутрифирменные регуляторы их деятельности, так и механизмы воздействия на региональном, федеральном и межгосударственном уровнях. Постепенно складываются новые отношения между автозаводами и поставщиками комплектующих, оптимизируются хозяйственные связи внутри отдельных автомобилестроительных предприятий.

Кроме того, сегодня в период экономического кризиса необходимо подумать как об интересах потребителей, так и тех, кто работает на предприятиях российского автопрома.

Чтобы позаботиться о российском автопроизводителе, как базовой отрасли, в период после кризиса, надо обеспечить работников рабочими местами, обеспечить налоги в бюджет Российской Федерации и регионов России. Это позволит решать социальные задачи, и при этом, конечно, надо уже сегодня подумать о том, как обеспечить интересы наших граждан по приобретению и дальнейшему использованию отечественных автомобилей.

В тоже время, к списку уязвимых точек российского автопрома следует отнести – не совершенные применяемые технологии и низкую производительность труда, отстающие от уровня основных конкурентов; слабую раскрутку российских торговых марок в глобальном масштабе; низкое качество комплектующих. Плюс к этому сохраняется не вполне удовлетворительный уровень корпоративной культуры и острая нехватка оборотного капитала при завышенных (по сравнению с западными) процентных ставках. Перечисленные факторы ставят пока автомобилестроительную отрасль нашей экономики в заведомо проигрышную позицию по сравнению с поставками иномарок, особенно «секонд хенд», как американских и европейских, так и азиатских автомобильных компаний.

Дискуссия в Правительстве давно ведется вокруг проблем и перспектив российского автомобилестроения. Обсуждалось дальнейшее развитие отрасли и возможности, которые открывает для нее сотрудничество с мировыми автогигантами. Отмечено, что экономический кризис создал условия для управленческих и технологических нововведений, а также построения современных бизнес-моделей. После кризиса российский автомобильный рынок неизбежно восстановится, поэтому почти ни один зарубежный автопроизводитель не отказался от намерения построить в России намеченные ранее заводы. Что

касается проблем, связанных с поставками комплектующих, то большинство отечественных предприятий пока не в состоянии даже в ближайшей перспективе обеспечить должное их качество, что мешает всей отрасли перейти на новый уровень.

Сложность, многоплановость и актуальность всех проблем эффективного функционирования автомобильной промышленности обусловили большое внимание к ним со стороны государства, специалистов и практиков. Вместе с тем продолжают действовать многочисленные факторы, осложняющие положения автозаводов. Целый ряд вопросов управления автомобилестроением на микро- и макроуровнях еще остается недостаточно проработанных.

Это касается оптимизации имущественного комплекса, развития методов взаимодействия с зарубежными партнерами и отечественными поставщиками, оптимизации номенклатуры производства, освоения новых моделей и повышения конкурентоспособности на основе развития методов управления качеством и себестоимостью продукции, совершенствования системы реализации автомобильной техники на базе развития сбытовой сети и функций дилеров, улучшения работы с производственным персоналом.

Углубленной проработки требуют проблемы обеспечения благоприятных мезо- и макроэкономических условий для динамичного развития отечественных автозаводов на основе совершенствования системы государственного регулирования производства и поддержки автомобилестроения в целом. При этом прямое заимствование зарубежных подходов затруднено из-за специфики наших условий и незрелости рыночных отношений.

Данные обстоятельства, а также необходимость скорейшего формирования благоприятной внешней и внутренней экономико-организационной среды для деятельности автозаводов при существующем разрыве между "теорией" и потребностями практики, недостаточной изученности вопроса и отсутствии ряда методических разработок в этой области обусловили актуальность указанных проблем и необходимость их скорейшего разрешения.

Автопром - это одна из тех отраслей, которые являются свидетельством технологической «продвинутой» каждого государства, именно поэтому в России уделяется особое внимание работе над «Стратегией развития автомобильной промышленности до 2020 года». Построение Стратегии, по сути дела начато с формирования консенсус-прогноза рынка. Этот документ своего рода инструмент измерения или даже эталон, по которому мы будем мерить корпоративные планы российских автопроизводителей.

Правительство РФ в целом одобрило стратегию развития автопрома до 2020 года. Между тем, в ходе обсуждения предполагаемый объем российских инвестиций в отрасль сократился почти на 50 миллиардов рублей - с 630 до 584. С учетом иностранных инвесторов, которых еще предстоит привлечь в Россию, в отрасль до 2020 года будет направлено - от 1,2 до 1,8 триллиона рублей. А наибольшая потребность в инвестициях приходится на 2011 и 2012 годы -

около 139,5 миллиарда рублей и 85,9 миллиарда рублей соответственно.

Правительство рассчитывает, что к 2020 году емкость рынка легковых автомобилей достигнет 3,5-3,6 миллиона в год, из которых доля импорта составит 20%, а экспорта – 8%. Стратегия предполагает меры стимулирования спроса, налоговые и страховые меры, тарифное и нетарифное стимулирование, а также меры по поддержке экспорта отечественного автопрома.

Кроме того, предполагается стимулирование высокотехнологичных производств, субсидирование процентной ставки по привлеченным средствам, отсрочки в погашении займов до пяти лет, госгарантии под привлекаемые кредиты, создание научно-исследовательской базы.

В ближайшем будущем государству и автопроизводителям предстоит решить ряд вопросов, связанных с существенной модернизацией автопрома ибо сейчас на рынке востребована только качественная, надежная, безопасная продукция, отвечающая высоким экологическим стандартам.

Для достижения этой цели необходимо: во-первых, должно быть обеспечено внедрение современных технических регламентов, устанавливающих требования к безопасности машин и уменьшению выбросов загрязняющих веществ, а также создание новых предприятий по выпуску автокомпонентов.

Правительству также необходимо понять, какие суммы готовы вложить в российский автопром сторонние инвесторы, то и государство будет тратить деньги на эту отрасль только если инвесторы не появятся.

Однако, если предпринимаемые Правительством меры будут также "эффективны" то, что мы называем конкурентным отечественным автопромом, в течение трех-пяти лет может исчезнуть в нашей стране, так как постоянное давление со стороны иностранных партнеров на Россию в части еще большей открытости нашего рынка ведет к тому, что большинству зарубежных предприятий будет проще закрыть сборочные производства, переключившись на импорт. Кризис кончится, платежная способность восстановится, продажи, может быть, подрастут, но к 2020 году может сложиться очень грустный сценарий, когда поставленные цели не будут достигнуты.

## Литература

1. Бауэрсокс Д., Клос Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. Пер с англ Н.Н. Барашниковой, Б.С. Пинского. М.: ЗАО Олимп-бизнес. 2008. 640 с.
2. Гаджинский А.М. Логистика. Учебник. М.: Издательско-торговый консорциум Дашков и Ко. 2009.484 с.
3. Инютина К.В., Квашнин Б.С., Суслов О.В. Основы логистики. СПб Изд-во СПбГУЭФ, 1999.
4. Карнаухов С.Б. Логистические системы в экономике России. М.: ООО Фирма «Благовест-В», 2002. 216 с.
5. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов



/под общ. и науч. Ред. Проф. В.И. Сергеева/. М.: ИНФРА. 2008. 976 с.

6. Мате Э., Тиксье Д. Логистика /Пер. с франц. Под ред. Н.В. Куприенко. СПб.: Издательский дом «Нева2. М.: «Олма-Пресс Инвест» 2003. -128 с.

7. Материалы форума "Россия 2010"

8. Коровкин И.А. О проекте стратегии развития автомобильной промышленности России на период до 2020 года. Сборник докладов и презентаций на Московском международном форуме «Автокомпоненты», 29 февраля 2008 года, сс.15-20.