

# РЕГУЛИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО РЫНКА РОССИИ В УСЛОВИЯХ МИРОВОГО ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА

**М. А. ПЕТРОВА**

**Московский государственный институт  
международных отношений (Университет) МИД России**

Автомобильная промышленность играет важную роль в обеспечении экономической безопасности Российской Федерации. Автомобилестроение вносит большой вклад в создание рабочих мест и является третьим по величине источником дохода от налоговых поступлений в государственный бюджет России. Продукция данной отрасли оказывает комплексное воздействие на качество жизни и экономическую активность граждан страны на индивидуальном уровне. Именно на автомобильных рынках концентрируются многие важные достижения научно-технического прогресса, определяющие уровень конкурентоспособности страны. В этой связи развитие автомобильного сектора должно стать одним из высших приоритетов национальной экономической политики.

В настоящее время быстро развивается процесс интеграции российской автомобильной промышленности в мировую, что обуславливает необходимость регулирования данного рынка инструментами внешнеэкономического регулирования, включая таможенно-тарифные и нетарифные меры, а также инвестиционную политику. Особенно актуальна эта проблема в условиях мирового финансового кризиса, который, начавшись на американском и европейском рынках, в августе 2008 г. затронул и Россию.

Целью данного исследования является разработка механизма регулирования автомобильного рынка России методами внешнеэкономической политики с учетом кризисных тенденций в мировой экономике.

До кризиса в экономике страны отмечались благоприятные тенденции: в 2000 г. наблюдался устойчивый рост, появился ряд кредитных программ, росла покупательная способность россиян. По оценкам компании PricewaterhouseCoopers,

в первом полугодии 2008 г. Россия впервые стала крупнейшим автомобильным рынком Европы, обогнав традиционного лидера, Германию: за шесть месяцев в РФ было зарегистрировано 1,65 млн новых автомобилей (на 41 % больше, чем за аналогичный период 2007 г.) [3]. Помимо этого, для России характерны относительно низкая стоимость рабочей силы и благоприятный деловой климат. Это стало причиной интереса иностранных компаний к автомобильному рынку РФ как к одному из наиболее привлекательных по своему потенциалу и темпам роста.

Помимо этого, в течение первого полугодия 2008 г. позитивные изменения происходили и с точки зрения развития национальных производителей: за первые шесть месяцев 2008 г. объем продаж АвтоВАЗа составил 322,6 тыс. автомобилей, что на 37,5 тыс. автомобилей, или 13 %, выше показателя за тот же период предыдущего года. За первое полугодие 2008 г. на экспорт было поставлено более 57,2 тыс. автомобилей LADA (на 16,9 % выше показателя за аналогичный период 2007 г.) [5].

Последние события и кризисные тенденции в мировой и российской экономике вызывают изменения на рассматриваемом рынке. Кризис внес значительные коррективы в планы производителей и автодилеров: впервые за несколько лет рост продаж в России замедлился. Финансовый кризис влияет на отечественный автомобильный сектор следующим образом: перед производителями встает проблема ограниченного доступа к кредитным ресурсам для пополнения собственных оборотных средств, а свертывание программ автокредитования и повышение ставок по кредитам сокращают потребительский спрос на автомобили. Тем не менее, несмотря на отрицательные тенденции, российс-

кий рынок, как и рынки других стран БРИК<sup>1</sup>, не теряет актуальности для крупных иностранных производителей (особенно на фоне ЕС и США, где продажи новых автомобилей фактически не растут на протяжении долгого времени).

При командно-административной системе между государственными автомобилестроительными предприятиями не существовало конкуренции, что в значительной степени объясняет низкий уровень конкурентоспособности российской автомобильной промышленности на мировом и внутреннем рынках, а также слабую инновационную восприимчивость и недостаток кадров, способных создавать и применять новейшие технологии. Согласно статистике, с 2005 г. в общей структуре автомобильного рынка РФ произошел перевес в сторону иностранных моделей. Всего же в 2002—2007 гг. новые иномарки увеличили свою долю в денежном выражении с 26 до 76% рынка [9]. Зарубежные бренды постепенно отвоевывают позиции и на конвейерах российских заводов, где собирается довольно широкий модельный ряд иномарок. Например, в Набережных Челнах рост продаж обеспечивается за счет сборки Fiat и SsangYong, а в производстве Ижевского автомобильного завода преобладает бренд KIA. В результате бюджет Российской Федерации несет колоссальные потери: суммы, потраченные на ввоз машин из-за рубежа и компонентов для организации промышленной сборки, уходят за границу, т. е. фактически происходит финансирование развития производства автомобилей у иностранных конкурентов.

Отрицательное воздействие на развитие автомобильной промышленности России оказывает сырьевая ориентация экспорта страны, которая подрывает устойчивость системы внешней торговли РФ и ставит страну в зависимость от мировых цен на энергоносители. Особенно сильно это проявилось на фоне мирового финансового кризиса. В частности, на протяжении последних нескольких лет усиливались признаки «голландской болезни», которые, в первую очередь, наносили ущерб обрабатывающим отраслям, в том числе автомобильной промышленности: удешевление импортной продукции, вызванное укреплением рубля, потеря конкурентных преимуществ отечественными производителями, рост импорта. Причем в то же самое время продажи одного из мировых лидеров автомобилестроения, Toyota Motor Corporation, на протяжении долгого времени подкреплялись низким уровнем иены к доллару и начали сокращать-

ся лишь в условиях кризиса. Падение курса рубля, начавшееся в августе 2008 г., вряд ли значительно повлияет на повышение конкурентоспособности национальных производителей, так как одного фактора изменения валютного курса недостаточно (подобный опыт в российской экономике уже известен: резкое подорожание доллара в 1998 г. не стало фактором укрепления национальной автомобильной промышленности). Однако возможен краткосрочный положительный эффект. Например, так называемая «облегченная» версия LADA Priga 21701 (без усилителя руля) стоит 267—270 тыс. руб., следовательно, при росте курса доллара выше отметки 27 руб. эта модель перешла в ценовой диапазон до 10 тыс. долл. По мнению директора аналитического агентства «Автостат» Сергея Целикова, граница в 10 тыс. долл. является очень важной для потребителя с психологической точки зрения и может привлечь дополнительных покупателей [1]. Однако это преимущество очень неустойчивое. В настоящее время Toyota испытывает негативное влияние кризиса, в том числе рост курса иены, однако эта компания, в отличие от российских производителей, имеет преимущества в научных исследованиях, производстве, маркетинге и финансах, диверсификации источников снабжения и сбыта, что делает ее менее чувствительной к негативным явлениям мировой экономики.

Тем не менее это не означает, что нужно отменить курс на интеграцию РФ в мировое хозяйство. Кризисные тенденции в российской экономике обуславливают необходимость, с точки зрения долгосрочной перспективы, переходить к экономике знаний, а не реализовывать ресурсный потенциал даже в период роста цен на нефть, который наблюдался на протяжении последних лет. Эти два направления в значительной степени противоречат друг другу, однако необходимо найти компромиссное решение между ними. В частности, значительную долю средств, полученных от продажи сырья, следует направлять на поддержку и развитие инноваций в автомобильной отрасли. В августе 2008 г. международные резервы России превысили сумму в 596,6 млрд долл., а к началу 2009 г. сократились до 427,1 млрд долл. [2], в том числе благодаря усилиям финансовых властей по стабилизации состояния на валютном рынке; однако они не обезопасили страну от кризисных явлений. Деньги, которыми Центральный банк России насыщает рынок, фактически не доходят до компаний и потребителей. Следовательно, необходимы другие формы поддержки отечественного бизнеса, в частности прямое кредитование российских автопроизводителей.

<sup>1</sup> БРИК — Бразилия, Россия, Индия, Китай.

В настоящее время российские компании «АвтоВАЗ», «ТатАЗ», «КамАЗ» и «Sollers» начали получать от государства кредиты на пополнение оборотных средств в рамках программы поддержки национальной автомобильной промышленности. АвтоВАЗ получил годовой кредит на 4 млрд руб. от ВТБ и еще 3 млрд от банка «Глобэкс». Для КамАЗа открыты кредитные линии в Сбербанке на 3,5 млрд руб. и в Газпромбанке на 2 млрд руб. ТатАЗ использует открытую кредитную линию в 2 млрд руб., которую предоставил ВТБ. У «Sollers» имеется лимит в ВТБ на 7 млрд руб. и в Сбербанке. У группы «ГАЗ» открыты кредитные линии в Сбербанке на 6 млрд руб. и в Газпромбанке на 4 млрд руб. Ставки по кредитам достаточно высоки: 13–16 % годовых (в 2007 г. концерны кредитовались под 7,5–9 %), но в условиях кризиса для компаний эти средства окажут существенную помощь<sup>2</sup>

Это серьезный шаг со стороны государства, но для эффективного развития национальной автомобильной промышленности кредитная политика должна носить более масштабный и долгосрочный характер: она может быть направлена на стимулирование развития кредитования и лизинга автотранспортных средств, модернизацию действующего производства, стимулирование инноваций (например, предоставление грантов для проведения НИОКР по разработке новой автомобильной техники и ее компонентов, включение в федеральные целевые программы важнейших работ, направленных на создание новых высокоэффективных производств в области изготовления автомобильных компонентов), а также образования (система предоставления кредитов для получения высшего и специального образования, повышения квалификации), приобретение лицензий, новых технологий, ввод новых мощностей и т. д. Другие возможные меры включают списание значительной части научного оборудования по ускоренным нормам амортизации, налоговые льготы (в частности, снятие НДС на инвестиционные проекты), развитие дилерских и сервисных сетей.

Торговая политика в области автомобильной промышленности сталкивается с массой противоречий. С одной стороны, необходимо учитывать конкурентообразующее и антимонопольное значение импорта: повышение пошлин приводит к ослаблению побудительных стимулов для совершенствования продукции. Как известно, на протяжении многих лет отечественное автомобилестроение функционировало в условиях закрытого для

конкурентов рынка, но жесткие меры, предпринятые в конце 1990 — начале 2000-х гг. (высокие импортные пошлины, запрет праворульных машин), не оказали значительного влияния на ситуацию. Это доказывает, что ставки таможенных пошлин в размере 15–30 % не могут быть существенным барьером для импорта и служат больше фискальным целям, чем защитно-регулирующим.

С другой стороны, если полностью открыть границы, российская автомобильная промышленность не выдержит жестокой конкуренции иностранных производителей. Как известно, главным фактором, обеспечивающим привлекательность отечественной автомобильной техники, является ее сравнительно низкая цена. В то же время преимущество по ценовому фактору будет уменьшаться по мере снижения таможенных пошлин на иномарки после вступления России во Всемирную Торговую Организацию и дальнейшим запуском иностранных производств на территории РФ. В этой связи правительству приходится искать оптимальный баланс между двумя крайностями: одновременно стимулировать отечественного производителя и открыть рынок для иностранных компаний.

После вступления Российской Федерации во Всемирную Торговую Организацию импортные пошлины на автомобильную технику иностранного производства должны будут снижаться постепенно в течение семилетнего переходного периода, достигнув в результате 15 %. Однако в связи с тем, что присоединение к ВТО, очевидно, откладывается еще на несколько лет, правительство не торопится снижать пошлины. Напротив, считая необходимой поддержку национальных производителей в условиях финансового кризиса, оно повысило импортные пошлины с 12 января 2009 г. с 25 до 30 % с соответствующим увеличением евросоставляющей, которая растет исходя из объема двигателя машины. Рост пошлин на автомобили приведет к росту их цен на 8–10 %, а машины с большим объемом двигателя вырастут в цене еще выше. Что касается рынка подержанных автомобилей, он сократится почти вдвое, так как пошлины на такие автомобили близки к запретительным (35 %). В выигрыше окажется АвтоВАЗ, несмотря на планируемое повышение цен, а также те концерны, которые имеют местное производство. В итоге внутренние потребности страны в автомобилях должны будут удовлетворяться за счет продукции местного производства, в том числе Ford Focus, Renault Logan, Toyota Camry, модели Hyundai (Accent, Sonata, Santa Fe), модели Kia (Rio, Spectra, Sorento), модели Volkswagen и Skoda, модели Chevrolet и ряд других [8].

<sup>2</sup> Самофалова О. Госбанки начали выдавать автоконцернам обещанные государством деньги // Деловая сеть [rb.ru](http://www.rb.ru/topstory/economics/2008/12/01/123129.html). 01.12.2008. URL: <http://www.rb.ru/topstory/economics/2008/12/01/123129.html>

Защищать национальных производителей от иностранной конкуренции можно и с помощью инструментов нетарифного регулирования, которые становятся все более популярными в развитых странах. Вопрос использования подобных мер, а именно мер технического контроля, стал особенно актуальным в кризисных условиях. В настоящее время готовится закон о запрете на ввоз в Россию подержанных автомобилей, не отвечающих национальным стандартам безопасности; т. е. все автомобили должны будут пройти проверку на соответствие специальному техническому регламенту, причем сертификат безопасности будет выдаваться только на автомобили, поставляемые в Россию официально. Эта мера, как и повышение таможенных пошлин, направлена на поддержку не только отечественных компаний, но и иностранных автоконцернов, осуществляющих производство на территории РФ. Новые требования по безопасности еще не определены окончательно, но очевидно, что этот инструмент нетарифного регулирования довольно гибкий и в долгосрочной перспективе может полностью перекрыть поставки подержанных автомобилей в РФ. Регулирование рынка подержанных автомобилей особенно важно, так как он в наименьшей степени подвержен кризису: на долю кредитов на вторичном рынке приходится не более 30 % продаж, поэтому без специальных мер спрос на подержанные иномарки может вырасти в ущерб отечественному автомобильному сектору [4].

Однако нельзя забывать о положительном эффекте конкуренции (стимул к совершенствованию качества продукции), поэтому целесообразнее использовать технические нормы и повышение таможенных пошлин только как временную меру на период кризиса. К тому же, кризисные тенденции могут в некоторой степени положительно повлиять на конкурентоспособность национальных производителей: снижение цен на ресурсы позволит им сократить издержки, а ограничения в средствах и более жесткие кредитные требования обусловят перемещение покупательского интереса с иностранных моделей в сторону более дешевых отечественных марок.

Развитие автомобилестроения в России неизбежно ставит вопрос о необходимости привлечения иностранных инвестиций в отрасль. Как известно, инвестиционное сотрудничество, прежде всего в форме прямых иностранных инвестиций (ПИИ), является важной составной частью внешнеэкономической политики, поскольку позволяет регулировать сферы и условия привлечения инвестиций, определять стимулы для деятельности иностранных компаний

и одновременно защищать интересы национальных производителей. С одной стороны, создание сборочных производств с участием ведущих зарубежных автомобильных компаний способно обеспечить применение передовых технологий менеджмента, маркетинга и производства автомобильной техники, создание новых рабочих мест и закрепление страны на мировом рынке (поскольку иностранные компании ориентированы не только на внутренний рынок России, но и на экспорт). Однако, с другой стороны, рост зависимости от ПИИ недопустим с точки зрения экономической безопасности страны, поэтому при формировании внешнеэкономической политики нужно принимать во внимание этот аспект. Уже сегодня доля ПИИ в инвестициях в основной капитал в производстве автомобилей РФ составляет 19 % [6]. Таким образом, в настоящее время наибольшую актуальность имеет проблема регулирования иностранных инвестиций.

Учиться на сборке или обработке частей и компонентов, созданных в более технологически продвинутых странах, можно лишь на начальных этапах, а в дальнейшем необходимо развивать свой научно-технический потенциал и инновационную экономику. В противном случае, предприятия, занимающиеся исключительно сборкой, не принесут большой пользы для экономики страны: численность занятых на них работников будет в 4–5 раз меньше, чем на традиционных российских заводах, так как им не нужны большие конструкторские, технологические и другие службы, новые технологии будут лишь технологиями сборки, снизится глубина переработки (добавленная стоимость), усилится вывоз валюты за рубеж. Успешным примером регулирования иностранных инвестиций является опыт Китая, который поставил условие доступа на рынок иностранным компаниям — передачу технологий, а также создание совместных предприятий (как правило, с соотношением китайского и зарубежного капитала 50:50), а не стопроцентных филиалов зарубежных компаний. Сейчас в КНР созданы совместные предприятия с Volkswagen, Toyota, Mitsubishi, внедряются конструкции совместной разработки с использованием локальных автокомпонентов, а на ближайшее будущее запланирован экспорт продукции.

Недостатки промышленной сборки в России можно компенсировать за счет локализации производства автокомпонентов, что предусмотрено постановлением Правительства Российской Федерации от 16.09.2006 № 566 «О внесении изменений в таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для

промышленной сборки» и совместным приказом Минпромэнерго, Минэкономразвития и Минфина России от 05.10.2006 № 250/311/124н «О внесении изменений в порядок, определяющий понятие «промышленная сборка» и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов». В настоящее время подавляющее большинство деталей для иномарок, производимых в России, ввозится из-за границы, однако соглашениями предусмотрены обязательства локализации производства комплектующих в России за семь лет «переходного периода». В случае невыполнения этого условия производители иномарок в России будут обязаны вернуть в бюджет страны всю сумму таможенных освобождений, которые они получили (пошлина снижена с 5–20 % до 0–3 %). Следовательно, по истечении этого срока в РФ должна быть создана современная отрасль автокомплектующих мирового уровня. Это обезопасит страну от социального удара, даже если отечественные предприятия за это время не смогут реформироваться настолько, чтобы остаться конкурентоспособными: новая отрасль создаст число рабочих мест, сопоставимое с современным. В стоимости любого автомобиля 70 % — доля комплектующих, поэтому для снижения издержек необходимо расширять их производство в России. Кроме того, производство автомобилей и автокомпонентов является стимулом для развития смежных отраслей (химии, металлургии, легкой промышленности и др.), обеспечивая рост занятости и повышения благосостояния населения страны. В частности, необходимо стимулировать развитие производства новых поколений шин, удовлетворяющих требованиям по уровню шума и экологии, изделий электронной и электротехнической промышленности, прогрессивных видов металлопродукции, пластмасс и лакокрасочных материалов, моторных топлив, масел, смазок и рабочих жидкостей. На сегодняшний день иностранным компаниям гораздо выгоднее импортировать автокомпоненты, но стремительного развития компонентной отрасли пока не наблюдается, поэтому необходим действенный механизм контроля за ходом локализации производства комплектующих.

Конкуренцию режиму промышленной сборки составляет ввоз в страну автомобилей в разобранном виде, так называемых «конструкторов», когда фактически готовые автомобили ввозятся под видом комплектующих. Кризис делает необходимым ограничение подобной практики, поэ-

тому Правительство РФ приняло постановление о повышении пошлин, вступившее в силу 10 ноября 2008 г. (сроком на 9 мес.); к 15 % от таможенной стоимости прибавилось условие: не менее 5 тыс. евро за кузов. Эта пошлина не распространяется на компании, которые ввозят кузова и другие комплектующие в режиме промышленной сборки, а также на предприятие «Автотор», которое функционирует в особой экономической зоне Калининградской области. Таким образом, под новые правила попадают праворульные японские машины и китайские автопроизводители, которые будут вынуждены прекратить крупноузловую сборку или организовывать в России полный сборочный цикл со сваркой и окраской кузовов.

Что касается ставок таможенных пошлин на технологическое оборудование, компоненты, агрегаты, узлы, детали и комплектующие изделия, не производимые в Российской Федерации, их следует снизить. В таможенном тарифе нужно четко разграничить уровни обложения импортной продукции, конкурирующей и неконкурирующей с российской. Это облегчит доступ к импортным компонентам, необходимым для производства продукции для внутреннего рынка и экспорта.

Дополнительных мер государственной поддержки требует и стимулирование экспорта отечественных автомобилей. В настоящее время федеральный бюджет предусматривает средства на поддержку экспорта в форме государственных гарантий и субсидирования процентных ставок по кредитам для финансирования выполнения экспортных контрактов. Однако еще не окончательно сформирована нормативная база, что не позволяет в полном объеме использовать выделяемые средства.

Таким образом, после периода стабильного роста, наблюдавшегося в последние годы, автомобильный рынок России оказался подвержен кризисным тенденциям мировой экономики. Несмотря на то, что некоторые факторы положительно влияют на национальный автопром (снижение курса рубля, падение цен на ресурсы, пересмотр возможностей и интересов покупателей, ранее предпочитавших иномарки, в пользу более дешевых, отечественных моделей), в целом ситуацию можно охарактеризовать как негативную. И так, на фоне замедления темпов роста продаж в стране правительство приняло решение ужесточить меры торговой политики в автомобильной промышленности, как тарифного, так и нетарифного характеров (повышение таможенных пошлин, введение технических стандартов, субсидирование национальных производителей). Тем не менее, как

показывает практика, высокие торговые барьеры способствуют сокращению мирового производства продукции и объемов международной торговли. Выгоды, которые получают защищаемые отрасли от введения торговых барьеров, достигаются ценой гораздо больших потерь для экономики в целом, издержки перекладываются на плечи потребителей. Разумеется, следует защищать национальное производство автомобилей, однако такие меры, как повышение импортного тарифа, можно использовать только в качестве временных.

В этой связи главная роль в обеспечении конкурентоспособности автомобильной промышленности России в условиях мирового финансового кризиса должна принадлежать таким рычагам воздействия, как субсидирование национальных производителей, стимулирование кредитования и лизинга автомобилей, увеличение расходов на НИОКР, совершенствование налоговой политики, форсирование экспорта. В торговой политике целесообразно смещение акцента с негибкого тарифного регулирования на нетарифные меры.

Иностранные инвестиции, поступающие в РФ главным образом в виде режима промышленной сборки, требуют более тщательного контроля, иначе подобные предприятия грозят потерей технологической безопасности страны. В частности, необходимо ограничить ввоз в страну автомобилей в разобранном виде, а также стимулировать развитие производства автокомплектующих в России, что, во-первых, позволит снизить издержки национальных производителей, а во-вторых, создаст новую отрасль компонентов, что увеличит занятость на российском рынке и послужит фактором развития смежных отраслей промышленности.

Стоит отметить, что в осуществлении этих мер необходим системный подход, поскольку высокая отдача от вложений в научно-технический и человеческий потенциал возможна только в условиях благоприятного инвестиционного климата.

Разумеется, не стоит забывать о том, что проекты должны быть подкреплены эффективными механизмами реализации.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. В Тольятти увеличивается спрос на автомобили LADA// Автостат, 27.10.2008. URL: <http://www.autostat.ru/news.asp?n=985&t=1>.
2. Международные резервы Российской Федерации в 2009 году// Центральный банк России. URL: [http://cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit\\_statistics/inter\\_res\\_09.htm&pid=svs&sid=mra](http://cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit_statistics/inter_res_09.htm&pid=svs&sid=mra).
3. Обзор автомобильного рынка в России по итогам первого полугодия 2008 года// PricewaterhouseCoopers. URL: <http://www.pwc.com/extweb/ncevents.nsf/docid/A245BBCE8B893937802574810028A7AD/>.
4. Парфентьева И., Джоджуа Т. AAA Auto Group доехала до России. // Коммерсантъ. 13.10.2008. URL: <http://www.kommersant.ru/docs.rss.aspx?DocsID=1040122>.
5. Продажи автомобилей LADA превышают показатели прошлого года. // ИА Ladaonline. 04.07.2008. URL: <http://www.ladaonline.ru/newsarhiv.asp?News=6135>.
6. Розинский И. Иностранные филиалы и национальные интересы// Вопросы экономики. 2008. №5. С. 36–50.
7. Самофалова О. Госбанки начали выдавать автоконцернам обещанные государством деньги. // Деловая сеть rb.ru. 01.12.2008. URL: <http://www.rb.ru/topstory/economics/2008/12/01/123129.html>.
8. Столяров Г., Чечиль А. Прочь с дороги. // Ведомости. 27.11.2008. URL: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2008/11/27/171086>.
9. PricewaterhouseCoopers представила очередной «Обзор российского автомобильного рынка 2007». // PricewaterhouseCoopers. 22.01.2008. URL: <http://www.pwc.com/extweb/ncpressrelease.nsf/docid/-dcb204fd652a0c49802573d9004b5cd3>.