

**Иткинд А.Н.,  
к.т.н., профессор  
НОУ ВПО ИГУПИТ (Москва),**

**Плотников Е.А.  
МиГКУ (Москва),**

**Губанова Н.В.  
ФГОУ ВПО РГУТиС (Москва)**

## **Автомобильная промышленность и экономическое развитие России**

Легковой автомобиль представляет собой дорогой высокотехнологичный товар массового индивидуального потребления, в этом качестве он играл и продолжает играть особую роль в экономике.

Автомобильная промышленность с одной стороны является индикатором экономического развития страны и конкурентоспособности ее экономики, с другой стороны находится в значительной зависимости от факторов эффективности самой экономики, в том числе от:

- Развития циклов материальных потоков от руды до готового автомобиля (производство автомобильных компонентов – двигателей, трансмиссий ходовых частей, электрооборудования, электроники и др.).

- Развития цикла добавленной стоимости, творческого и интеллектуального труда – от идеи новой продукции через дизайн, НИОКР и процессы производства до продажи и последующего обслуживания.

Совершенства экономического законодательства регулирующего в конечном итоге как производство так и платежеспособный спрос населения, влияющий в свою очередь на развитие экономики в целом и развитие автомобильной промышленности.

В настоящее время автомобильная промышленность Российской Федерации создает порядка 1% ВВП, обеспечивает около 400 тыс. рабочих мест непосредственно в компаниях производителей автомобилей и комплектующих. Кроме того отрасль создает около 1000000 рабочих мест в зависимых и дилерских компаниях. Производство автомобильной техники осуществляется в тесной кооперации с предприятиями электротехнической, металлургической, химической, электронной, легкой и других отраслей промышленности. Благодаря мультипликативному эффекту автомобилестроение обеспечивает в смежных отраслях дополнительную занятость в экономике страны в размере 4.5 млн. человек.

Оценка текущих и прогнозируемых макроэкономических параметров развития автомобилестроения России представлено в таблице.

<b>П/п</b>	<b>Параметры</b>	<b>2008</b>	<b>2009 (оценка)</b>	<b>2020 (прогноз)</b>	<b>Источник данных</b>
	<b>Макроэкономические:</b>				

П/п	Параметры	2008	2009 (оценка)	2020 (прогноз)	Источник данных
1	ВВП (с учетом индекса дефляции), млрд. руб.	32 743	38 743	63 366	Минэконом развития России
2	Численность населения, млн. чел	142,0	141,9	134,17	Росстат
3	Численность трудоспособного населения, млн. чел	68,5	66,4	67,9	Минэконом развития России
4	Доля автомобильной промышленности в ВВП, %	0,98%	0,57%	2,38%	Минэконом развития России
5	Количество занятых в автомобильной промышленности от общего числа трудоспособного населения, %	0,7%	0,6%	0,6%	Минэконом развития России
<b>Рынок и производство:</b>					
<b>Объем внутреннего рынка, тыс. шт.</b>					
6	1. В целом	<b>3202,3</b>	<b>1557,4</b>	<b>4166,6</b>	Минпромто рг России
7	2. ЛА	<b>2801</b>	<b>1400</b>	<b>3600</b>	Минпромто рг России
8	3. ЛКА	<b>210</b>	<b>102</b>	<b>350</b>	Минпромто рг России
9	4. Грузовые а/м	<b>171</b>	<b>44</b>	<b>190</b>	Минпромто рг России
10	5. Автобусы	<b>20,3</b>	<b>11,4</b>	<b>26,6</b>	Минпромто рг России
<b>Внутреннее производство, тыс.шт.</b>					
11	1. В целом	<b>1793,6</b>	<b>723,6</b>	<b>3745</b>	
12	2. ЛА	1469,4	596,9	3150	Минпромто рг России, Росстат

П/п	Параметры	2008	2009 (оценка)	2020 (прогноз)	Источник данных
13	3. ЛК	196,5	75,0	280	Минпромто рг России
14	4. Грузовые а/м	103,7	40,1	280	Минпромто рг России
15	5. Автобусы	24,0	11,6	35	Минпромто рг России
<b>Автомобильный парк:</b>					
16	Парк легковых автомобилей (млн.) на конец года	32	33.2	52	Минэконом развития России, Минпромто рг России,
17	Обеспеченность, автомобилей / тыс. населения	225	229	363	Минэконом развития России, Минпромто рг России
18	Коэффициент выбытия, % от парка	4%	3%	6%	Минэконом развития России, Минпромто рг России
19	Плотность парка, автомобилей / км дорог	44,79	44,71	41,7	Росстат, Минпромто рг России

В целом российский автопром находится в удручающем состоянии: традиционные заводы работают на изношенном оборудовании, испытывает нехватку средств и не имеет современных технологий, сборочные предприятия и заводы иностранных компаний недостаточно производят и не занимаются разработкой новых моделей. Усилия российских властей по привлечении в страну ведущих иностранных производителей оказались недостаточными для современного развития автопрома.

Приход ведущих иностранных автопроизводителей, ввиду малого объема требуемых по законодательству минимальных производственных мощностей (25 тыс. автомобилей в год), не сформировал предпосылок для создания экономически оправданных современных производств автокомпонентной отрасли.

К числу системных проблем в автомобильной промышленности России следует отнести:

- слабый продуктовый набор и недостаточные инвестиции в развитие;

- низкий объем производства и малые производственные мощности, технологическое отставание отрасли;
- практическое отсутствие современной автокомпонентной промышленности. Низкий уровень конкуренции на рынке комплектующих из-за малого присутствия международных автопроизводителей. Низкое качество российских поставщиков комплектующих при малом масштабе производства по моделям;
- отсутствие последовательной тарифной и таможенной политики;
- отсутствие особой политики стимулирования НИОКР и низкий объем её финансирования;
- несовершенство нормативного правового регулирования;
- низкий уровень инвестиционной привлекательности российских предприятий;
- низкие кадровый потенциал и производительность труда.

### **Слабый продуктовый набор и недостаточные инвестиции в развитие.**

Потеря значительной доли рынка связана не только с низким техническим уровнем отечественных автотранспортных средств, но и с низким уровнем инвестирования в разработку новых платформ и моделей, ограниченным числом предлагаемых моделей и предоставляемых потребителям опций. Если отечественный производитель выпускает 3-5 фиксированных комплектаций для каждой модели, то зарубежный предлагает 5-10 комплектаций с возможностью дополнительных опций и индивидуальной «постройкой» автомобиля под каждого покупателя.

Российские компании инвестировали в развитие отрасли в долевом отношении от объема реализации в 4-5 раз меньше своих иностранных конкурентов, что является следствием недостаточной эффективности финансовых механизмов, в том числе по привлечению кредитных ресурсов по срокам и по средним годовым ставкам. Сегодня практически невозможно привлечение кредитных средств ни по срокам, сопоставимым со сроком окупаемости автомобильных производств (6-7 лет), ни по средним ставкам (8-10% годовых), в то время как ведущие зарубежные автопроизводители имеют возможность привлечения долгосрочных средств (по ставкам 5-6% и менее).

### **Отсутствие современной отрасли производства автомобильных компонентов.**

Организация «промышленной сборки» ведущими иностранными автопроизводителями ввиду малого объема производственных мощностей, пока не привела к созданию экономически оправданных современных производств автомобильных компонентов, несмотря на выполнение ими формальных требований по уровню локализации.

Соглашения, подписанные с иностранными производителями по организации «промышленной сборки» автомобильных компонентов пока не получили должного развития. Автокомпонентная отрасль слишком раздроблена и, в основе своей, состоит из автомобильных заводов, как правило, выведенных из комплексных производств и характеризующихся в большинстве наличием устаревшего технологического оборудования, и, как правило, отсутствием прав на интеллектуальную собственность.

По различным оценкам, не более 5% российских предприятий, производящих автокомпоненты, соответствуют требованиям стандарта ISO/TC-16949, устанавливающего специфические требования к системам менеджмента качества

поставщиков автомобильной промышленности, а также иным требованиям по качеству и организации производства.

В современном понимании, российская компонентная отрасль отсутствует. Ее нужно во многом создавать практически заново либо самостоятельно, реструктуризируя автозаводы и базируясь на наличии сырьевых ресурсов, либо с привлечением иностранных поставщиков. Однако лишь 12% из числа мировых лидеров компонентной отрасли сочли необходимым открыть свой бизнес в России.

В то же время, постоянное давление со стороны международных партнеров России в части открытости рынка приведет к тому, что большинство иностранных предприятий, производящих небольшой объем продукции, закроется, переключившись на прямой импорт.

Российская автомобильная промышленность отстает по производительности труда от лидеров рынка не менее, чем в 2-3 раза. По экспертным оценкам, количество занятых непосредственно в автомобильной промышленности без учета вспомогательных производств и сферы обслуживания в 2020 году должно быть не более 400 тыс. человек при прогнозируемых объемах производства.

Приведение численности в соответствие с основными параметрами конкурентоспособности, будет неизбежным как с точки зрения качества (через автоматизацию наиболее ответственных операций), так и с учетом продолжающегося роста стоимости труда.

#### **Отсутствие особой политики стимулирования НИОКР.**

Развитие полноценной автомобильной промышленности невозможно без наличия собственной базы НИОКР и интеллектуальной собственности по ключевым элементам, компонентам, техническим и технологическим решениям.

В настоящее время за редким исключением (НТЦ ОАО «АВТОВАЗ», НТЦ ОАО «КАМАЗ», НТЦ «Группы ГАЗ») предприятия автомобилестроения не обладают развитыми научными и инжиниринговыми центрами. Существующие на предприятиях конструкторские и технологические бюро в основном ориентированы на решение текущих проблем производства.

Реализация отдельных научно-технических проектов, в том числе, осуществляемых государственными научными организациями (ФГУП «НАМИ», ФГУП «НИИАЭ»), а также проектов, финансируемых с привлечением бюджетных средств, практикуемая в настоящее время, безусловно, решает отдельные проблемы научно-технического развития отрасли, но в связи с раздробленностью инжинирингового потенциала и субоптимальным объемом производства новых видов техники не позволяет осуществить интегрирование целей и ресурсов, координацию действия государства и бизнеса по созданию автомобильной техники нового поколения.

Текущее состояние автомобильной промышленности в России, особенно в сегменте производства легковых автомобилей, несмотря на значимость и степень влияния на экономику страны в целом, можно охарактеризовать как критическое. При сохранении текущих тенденций, если на государственном уровне не будут приняты решительные комплексные меры по стимулированию инновационного развития отрасли, отечественное автомобилестроение может полностью деградировать через 3-5 лет.

Говоря о стратегии развития автопрома следует рассматривать ее как составную часть стратегии догоняющего развития экономики России в целом, при этом возможны два варианта стратегии:

1. Импортозамещающая

## 2. Экспортоориентированная.

Первая выдвигает в качестве приоритета создание диверсифицированных промышленных комплексов, призванных насытить внутренний рынок и только потом развернуть их экспорт.

Вторая ставит во главу угла международную промышленную кооперацию. Условием успешного продвижения России по пути экономического прогресса выступает, прежде всего, концентрация ее собственных усилий и ресурсов на формировании эффективного, технологически развитого и конкурентоспособного рыночного хозяйства. В 21 веке Россия будет вынуждена придерживаться главным образом импортозамещающей стратегии.

Вместе с тем страна не может отказаться от использования преимуществ экспортоориентированного развития. Внешние экономические связи, в том числе и внешняя торговля, способны активизировать собственный потенциал.

Однако, при сегодняшнем законодательстве и характере нормативного правового регулирования реализовать оба этих варианта стратегии в стране будет практически невозможно. Существующая экономическая ситуация за счет несовершенного государственного законодательства и практически отсутствия необходимого государственного регулирования привела к расколу общества на два класса:

1. «Олигархо-бюрократический класс», обеспеченный за счет присвоения большей части природной ренты и включающий в себя как непосредственно собственников добывающих предприятий, так и ТОП-менеджеров, включая государственных служащих высшего звена.

«Олигархо-бюрократический класс» составляет меньшую часть населения (до 15%), но получает большую часть доходов (до 85%).

2. «Класс наемных работников» (до 85%), обеспеченных незначительной частью доходов (до 15%).

Два разных общественных класса по-разному влияют на экономику России.

«Олигархо-бюрократический класс», обладая большей частью доходов и максимальным платежеспособным спросом не адекватным российской экономике, заинтересован в современной, высококачественной, хотя и дорогой импортной продукции, приобретаемой за счет экспорта сырьевых и энергетических ресурсов, а не в продукции собственного производства. Свои интересы «Олигархо-бюрократический класс» неуклонно проводит в жизнь, результатом чего является прогрессирующий развал собственной экономики и развитие коррупции небывалых размеров.

«Класс наемных работников» – большая часть населения, заинтересован в производстве и потреблении более дешевой собственной продукции, хотя его незначительная более обеспеченная часть (средний класс) предпочитает недорогой но более качественный импорт.

Однако, учитывая огромную разницу между представителями данных классов в покупательной способности (десятки и сотни раз) именно «Олигархо-бюрократический класс» играет решающую роль и ориентирует всю экономику на продажу сырьевых и энергетических ресурсов, приобретения импортных товаров и остановку всего обрабатывающего производства.

Таким образом, в настоящее время в России отсутствует так называемый «Модернизационный класс» который был бы как способен, так и заинтересован в развитии высококонкурентной национальной экономики. Отсутствие «Модернизационного класса» ставит задачу для создания условий обеспечивающих его

возникновение. В свою очередь при отсутствии «Модернизационного класса» и соответствующих условий его создания модернизация экономики на пути технологического прорыва практически невозможна.

Одним из главных условий создания «Модернизационного класса» является необходимость ликвидации вопиющего социального неравенства, выражающегося прежде всего в невероятной дифференциации доходов представителей «Олигархо-бюрократического класса» и «Класса наемных работников».

На сегодня средняя зарплата в России составляет более 20 тыс. руб. (700\$). Однако, эта средняя зарплата рассчитывается как средняя арифметическая величина учитывающая огромные доходы тысяч ТОП-менеджеров и доходы миллионов нищих и просто бедных наемных работников. Не мешало бы хоть раз рассчитать среднюю медианную зарплату, т.е. ту которую получает максимальное количество людей в стране (80%).

Особое значение имеет чрезвычайно низкая доля заработной платы в национальном продукте России – около 30% против 70% в развитых странах. Этот вопрос связан напрямую и с низким платежеспособным спросом населения и в конечном итоге с низким уровнем социально-экономического развития страны. Низкая доля заработной платы в национальном продукте определяет денежно-кредитные отношения и кредитную политику государства. При этом низкой доле заработной платы в национальном продукте России соответствует относительно высокая норма прибыли 20% против 10% в США и в других развитых странах и высокая ставка рефинансирования – 8-12% против 0.5-1.5%. В результате экономика развитых стран делает ставку на массового потребителя и массовое потребление, то есть более значительные объемы производства при более низкой доле прибыли в стоимости продукции. При этом достигается не только более значительная масса прибыли при низкой норме рентабельности, но и большая доступность кредита.

В России внутренний рынок чрезвычайно узок из-за низкой платежеспособности населения, а «Олигархо-бюрократический класс» делает ставку не на массового потребителя, а элитарного, составляющего незначительное меньшинство. Ограниченные масштабы производства требуют более высокой рентабельности, а высокая рентабельность требует понижения заработной платы и следовательно обрекает страну на еще большую узость внутреннего рынка. Преодолеть этот заколдованный круг можно только за счет изменения государственной политики и увеличения доходов населения.

Следует также отметить, что по данным Госкомстата средняя рентабельность в производстве нефти и цветных металлов в несколько раз превышает среднюю рентабельность по всей промышленности и значительно превышает рентабельность таких отраслей, как машиностроение, автомобильная промышленность и др.. В последние годы средняя рентабельность в экспортных отраслях достигала 50-60% в то время как в обрабатывающих отраслях (машиностроение и др.) она составляла не более 10-15%.

Хотя и большая часть капиталов сосредоточена в экспортных отраслях (в нефти, цветных металлах, газе и черных металлах), большая часть наемных работников занята в обрабатывающей промышленности и производстве товаров народного потребления.

В результате из-за невысокой рентабельности в отраслях, в которых работает большая часть населения, работодатели стремятся максимально снизить зарплату наемных работников со всеми вытекающими последствиями.

При этом хотелось бы отметить, что вопрос совершенствования регулирования оплаты труда в РФ требует максимального государственного вмешательства. На первом этапе должны быть разработаны отраслевые нормативы распределения как национального дохода в целом, так и его части в виде прибыли, что обеспечит номинальную социальную

защищенность наемных работников, рост платежеспособного спроса и соответственно рост производства.

Наряду с государственным регулированием оплаты труда и денежно-кредитной политики необходимо государственное регулирование валютной политики. Так ЦБ и Минфин РФ многие годы проводит политику валютного демпинга, т.е. искусственного удержания валютного курса в 2-3 раза выше ППС – паритета покупательной способности рубля. При валютном курсе втрое превышающем паритетный производители продукции низкого передела (например, производители металлов, целлюлозы, бензина, авиакеросина) на внутреннем рынке в условиях отсутствия конкуренции с импортом выдавливают из наших производителей продукции и услуг трехкратную цену. А использующим зарубежные ингредиенты, комплектующие, оборудование, технологии, патенты все это обходится в три раза дороже.

В заключении хотелось бы отметить, что технологическое развитие автомобильной промышленности является вторичным по отношению к необходимому государственному регулированию основных условий функционирования российской экономики, включая оплату труда, распределение прибыли, ценообразование, налогообложение, денежно-кредитную, валютную и таможенную политику и др.

Только при грамотном государственном регулировании экономики в интересах всего общества, а не «Олигархо-бюрократического класса» возможна ее модернизация и последующий крайне необходимый технологический прорыв в автомобильной промышленности.