

Кривенко Андрей Анатольевич

аспирант, кафедра мировой экономики,

Ставропольский государственный аграрный университет

basilic@list.ru

РОССИЙСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК: ЧТО ВПЕРЕДИ?

организационно-экономические предпосылки становления
предпринимательства в сфере продажи автомобилей

Аннотация

Ежегодно в России в России продается 2,7 млн автомобилей (как иностранных, так и отечественных), тогда как экономисты и эксперты автомобильного рынка прогнозируют, что к 2015 г. его емкость возрастет до 5 млн автомобилей. Что ждет отечественный автомобильный рынок в ближайшем будущем? Какие проблемы тормозят его развитие сегодня? Читайте об этом в статье.

Ключевые слова: предпринимательство, организационно-экономический механизм, продажа автомобилей, административное регулирование, рыночное регулирование, автомобильная промышленность, кредитные схемы

Переход к рыночным принципам хозяйствования в начале 1990-х гг. означал открытие внутреннего рынка страны для иностранной конкуренции. Уже с 1992 г. отмечается бурный рост объемов продаж автомобилей иностранного производства на территории Российской Федерации. Так, если по итогам 1992 г. в Россию были ввезены 125 тыс. иностранных автомобилей на сумму 700 млн долл. США, то в 1994 г. эти цифры выросли в 5 раз. В 1995 г. парк иномарок в России насчитывал уже более 1 млн автомобилей, а к концу 1997 г. – превысил двухмиллионную отметку. Кризис 1998 г. оказал влияние и на динамику предпринимательской

деятельности в сфере продажи автомобилей на территории России: с 1999 г. по 2000 г. объем официальных продаж автомобилей иностранного производства в России снизился в два раза. Однако данный рынок весьма скоро восстановился, уже в 2001 г. продемонстрировав рост, который не прекращался вплоть до 2008 г., когда в экономике стали наблюдаться кризисные явления, вызванные мировой финансовой рецессией.

Автокредитование и преференции при строительстве автозаводов зарубежными фирмами

Принятая в 2002 г. Концепция развития автомобильной промышленности

в 2006 г. с использованием кредитных схем было продано более 40% новых легковых автомобилей (750 тыс. штук на сумму порядка 9 млрд долл.)

России¹ определила основные стратегические направления государственной политики развития данной отрасли. Особое внимание Правительством РФ было уделено стимулированию развития предпринимательской деятельности на основе конкурентных отношений в сфере производства и продажи автомобилей.

Одним из основных инструментов развития автомобильного рынка России в 2005–2008 гг. стало автокредитование, которое начало осуществляться большинством банков страны, причем, в условиях конкуренции на все более выгодных условиях. Объем продаж новых легковых автомобилей как иностранного, так и отечественного производства достаточно быстро рос в количественном и денежном выражении именно за счет притока на рынок кредитных ресурсов. В 2006 г. с использованием кредитных схем было продано уже более 40% новых легковых автомобилей (750 тыс. штук на сумму порядка 9 млрд долл.).

Развитие законодательной базы предпринимательской деятельности в сфере производства и продажи автомобилей продолжилось с принятием

постановления Правительства РФ от 29.03.05 № 166 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении автокомпонентов, ввозимых для промышленной сборки». Согласно данному документу, иностранные компании, открывшие свои заводы на территории России, получили право в течение определенного времени беспрошлинно ввозить автомобильные комплектующие, а также получили ряд других преференций.

Это решение Правительства РФ дало толчок развитию производства автомобилей на территории страны. Многие зарубежные компании заключили с российским правительством соглашения о строительстве автозаводов (17 соглашений в период 2005–2009 гг.). Большинство из заводов по данным соглашениям уже построены, а такие компании, как Toyota и Volkswagen, уже выпускают автомобили на территории России.

Необходимость реформирования отрасли

Следует констатировать, что неопределенность политики государства в сфере автомобильной промышленности в 1990-х гг. в последнее время сменилась достаточно четким пониманием необходимости структурного реформирования данной отрасли. Оно должно осуществляться на основе:

- приоритетного развития технического и технологического уровня;
 - внедрения инновационных составляющих;
 - всемерной поддержки предпринимательской активности;
 - организационно-экономических механизмов конкурентных отношений.
- Сегодня в отрасль активно привлекаются как отечественные, так и иностран-

¹ Документ одобрен распоряжением Правительства РФ от 16.07.2002 № 978р. – *Прим. ред.*

ные инвестиции, а предпринимательство в сфере производства, продажи и технического обслуживания автомобилей динамично развивается. Однако существует ряд серьезных проблем, решение которых должно представлять собой стратегическую задачу современного руководства страны и отрасли.

К примеру, несмотря на значительную активность иностранных инвесторов и строительство ведущими иностранными автопроизводителями собственных заводов на территории России, по-прежнему большая часть узлов для собираемых в нашей стране автомобилей ввозится из-за рубежа. Импорт для нужд отечественного машиностроения ежегодно требует около 85 млрд долл. По прогнозам компании «АСМ-Холдинг», при сохранении существующей ситуации, к 2011 г. машиностроители для своих нужд будут ввозить оборудования и комплектующих на 165 млрд долл. в год, из которых 50 млрд долл. – для нужд автосборочных заводов.

Проблема занятости и автопром

Высказываемое многими отечественными экономистами утверждение о том, что иностранные предпринимательские структуры, приходя в Россию, создают значительное количество новых рабочих мест, также не стоит расценивать однозначно. Действительно, новые вакансии создаются, причем зачастую с более выгодными социально-экономическими условиями для работников, чем могли бы предложить отечественные работодатели. Однако во всем этом есть и ряд минусов.

Во-первых, по оценкам экспертов, даже при условии полной реализации всех заявленных на сегодняшний

день проектов, всего новых рабочих мест иностранными корпорациями будет создано не более 50 тысяч. Это в целом соизмеримо с размером трудового коллектива лишь одного отечественного автопроизводителя – ОАО «АвтоВАЗ».

Во-вторых, практически все открываемые иностранными предпринимательскими структурами на территории России автомобильные заводы действуют по принципу промышленной сборки, который не предполагает полного технологического цикла от разработки до выпуска автомобиля. Следовательно, на таких производствах задействуется относительно низкоквалифицированная местная рабочая сила. А российская автомобильная отрасль и экономика постепенно теряют технологический и инновационный потенциал своей рабочей силы, так как отечественные высококвалифицированные конструкторы, технологи и инженеры в этих условиях не находят себе применения.

...даже при условии
полной реализации
всех заявленных
на сегодняшний день
проектов, всего новых
рабочих мест
иностранными
корпорациями будет
создано не более
50 тысяч

Локализация иностранного производства

Другим спорным моментом является достижение определенного уровня локализации производимых в России иностранных автомобилей, то есть отечественного участия в его производстве. Локализация представляет собой благое намерение Правительства РФ постепенно повышать долю российского участия в производимом конечном продукте сначала за счет местной рабочей силы и сопутствующих работ, а затем и за счет отечественных комплектующих и автомобильных запасных частей.

В соглашениях о промышленной сборке определены сроки в среднем в 7–10 лет для того, чтобы степень локализации производимых автомобилей достигла 50%. Однако при этом сомнительно, что по истечении этих сроков к успешным иностранным автомобильным предприятиям, не достигшим установленного уровня локализации, будут применены какие-либо строгие меры. Более того, даже такие неоднозначные решения о развитии промышленной сборки автомобилей иностранного производства на территории Российской Федерации, как свидетельствуют многие эксперты, не приносят необходимого эффекта. К примеру, объем иностранных

большинство экономистов

и экспертов

автомобильного рынка

прогнозируют рост

его емкости до 5 млн

автомобилей к 2015 г.

капиталовложений в развитие производственной и дилерской инфраструктуры в России составляет около 3 млрд долларов США, тогда как объем потенциальных льгот, предоставляемых российским правительством, оценивается в 5,5 млрд долларов США. Но даже такие косвенные затраты государственного бюджета на сегодняшний день не в состоянии обеспечить потребности внутреннего рынка страны, не говоря уже о конкурентоспособном экспорте.

В 2008 г. в России было продано 2,7 млн автомобилей (как иностранных, так и отечественных). Большинство экономистов и экспертов автомобильного рынка прогнозируют рост его емкости до 5 млн автомобилей к 2015 г. В то время как сегодня отечественные автомобильные заводы совместно способны удовлетворить потребности лишь в 1,0–1,1 млн автомобилей. А все иностранные предпринимательские структуры, работающие по принципу промышленной сборки – еще в 1,5 млн автомобилей, и то в перспективе при условии полной реализации всех запланированных инвестиционных проектов. Налицо дефицит автомобилей на внутреннем рынке России, который возникнет уже в обозримом будущем, и компенсировать который придется, как и раньше, за счет импорта порядка 2,5 млн автомобилей из-за рубежа.

Выводы

История развития предпринимательской деятельности в сфере производства и продажи автомобилей в России сложна и неоднозначна. Организационно-экономическимеханизмы функционирования предпринимательства в данной отрасли складывались в течение многих десятилетий,

однако под влиянием противоречивых факторов и в условиях кардинально различных подходов к социально-экономической и производственной деятельности.

Очевидно одно – процесс реформирования данной сферы социально-экономических отношений находится сейчас в активной стадии развития. И для формирования эффективного характера организационно-экономического механизма предпринимательской деятельности в сфере производства и продажи автомобилей необходим комплексный учет исторических особенностей и перспективных направлений развития данных процессов.

Литература

1. Автомобильные заводы «И.П. Пузырев» и «Г.А. Лесснер» // Грузовое и легковое хозяйство. – 2001. – № 5. – С. 56.

... большая часть узлов
для собираемых
в нашей стране
автомобилей ввозится
из-за рубежа

2. Из истории развития автомобилей. // Автомобили. / Под ред. А.В. Богатерыва. – М.: Колос, 2001. – С. 5–11.

3. Развитие автомобильной промышленности в СССР. // Автомобиль. / Под ред. А.Н. Островцева. – М.: Машиностроение, 1976. – С. 5–6.

рп

Andrey A. Krivenko

Postgraduate Student, Chair of World Economy, Stavropol State Agrarian University

Organizational and Economic Preconditions of Entrepreneurship Formation in the Field of Car Sales

Abstract

Anually 2.7 million cars (both foreign and domestic) are sold in Russia, while economists and experts forecast that by 2015 the automotive market capacity will increase up to 5 million vehicles. What will happen to the domestic car market in the near future? What problems hinder its development today? Read more in the article.

Keywords: entrepreneurship, organizational and economic mechanism, car sales, administrative regulation, market regulation, automotive industry, credit schemes