господдержка российского автопрома в условиях кризиса

влияние государственного регулирования на развитие высокотехнологичных отраслей (на примере автомобильной промышленности)

Аннотация

В статье анализируется влияние финансового кризиса на отечественную автомобильную отрасль. Рассматриваются инструменты государственного стимулирования развития автопрома, которые были применены в России на практике. Даются рекомендации по использованию дополнительных инструментов господдержки.

Ключевые слова: высокотехнологичные отрасли, государственная поддержка, автомобильная промышленность, производство автокомпонентов, экономический кризис, стимулирование продаж, субсидирование ставок

Джавадова Ирада Сулеймановна
аспирантка, экономический факультет, Московский государственный университет им.М.В.Ломоносова
dzhavadova_irada@mail.ru

В условиях перехода к инновационной экономике высокотехнологичные отрасли становятся наиболее приоритетными [7, с. 205], позволяющими стране встать на инновационный путь развития. Среди высокотехнологичных отраслей большую долю (около 14%) занимают транспортные, авиационные и космические системы. Особое место среди этих отраслей занимает автомобильная промышленность, относящаяся к транспортным отраслям.

В мире наиболее крупными автопроизводителями являются страны Европейского Союза, на долю которых приходится 25,5% мирового выпуска автомобилей. Затем следуют Китай – 23%, североамериканские страны – 14,6%, Япония – 13,2%,

автомобилестроение является одной из ведущих отраслей по объему вложений в исследования и разработки и, следовательно, выступает локомотивом развития инноваций и экономического роста

страны Южной Америки – 6,2%, Южная Корея – 5,9% и другие. Автомобилестроение является одной из ведущих отраслей по объему вложений в исследования и разработки и, следовательно, выступает локомотивом развития инноваций и экономического роста.

Экономический кризис и производство автомобилей

Автомобильная промышленность современной России представлена несколькими тысячами предприятий, производящих автокомпоненты и готовые автомобили. Доля российского автомобилестроения в мировом выпуске автомобилей в 2009 году составляла 1,2%. Вклад автомобилестроения в ВВП России в среднем составляет около 2,6%. При этом из общего объема рынка легковых автомобилей в России, оцениваемого в 2009 году в денежном выражении в 18 млрд долларов на долю отечественной продукции приходится только 5,5 млрд долларов или около 30%.

Анализируя настоящий экономический кризис, можно отметить, что падение выпуска автомобильной промышленности в большинстве стран, кроме Китая и Индии, было более существенным, чем падение ВВП.

В 2009 году ВВП Канады упал на 2,46%, по сравнению в предыдущим годом, а выпуск автомобильной отрасли – на 28,4%. Во Франции – на 2,63% и на 20,3% соответственно; в Германии на 4,72% и 13,8%; в Италии на 5,04% и на 17,6%; в Японии на 5,22% и на 31,5%; в Корее на 0,2% и на 8,2%; в Великобритании на 4,9% и на 33,9%; в США на 2,63% и на 34,3%. В России ВВП упал на 7,9%, а выпуск автомобильной отрасли на 59,6%. В то же время в Китае в 2009 году выпуск автомобильной промышленности вырос на 48,3%, а в Индии на 12,9% при увеличении ВВП на 5,69%.

Можно сделать вывод, что в нашей стране финансовый кризис особенно сильно ударил по автомобильной отрасли, так как падение ее выпуска – одно из наибольших в мире. Подобное колебание выпуска автомобильной отрасли в зависимости от изменения ВВП можно проследить не только в кризисный период. Выпуск отрасли на фазе подъема увеличивается больше, чем ВВП, в то время

ийской
иях кризиса

как в фазе рецессии падение соответственно более значительное [8, с. 10].

Ключевыми факторами, влияющими на темпы роста автомобильной отрасли, являются: ВВП на душу населения, финансовые условия и розничные цены на нефть. По данным ОЭСР, более 80% падения выпуска автомобилестроения было связано с ужесточением условий выдачи кредита.

Очевидно, что в сложившейся ситуации автомобильной промышленности необходима дополнительная государственная поддержка, которая осуществляется в настоящее время практически во всех странах. Наиболее распространенными инструментами, применяемыми правительствами стран, являются:

– субсидирование ставок по кредитам населения;
– программы замены автомобилей с пробегом;
– гарантии по кредитам населения;
– субсидии предприятиям.

Стимулирование продаж автомобилей

Во многих европейских странах с декабря 2008 года по апрель 2009 года были введены схемы замены автомобилей с пробегом, которые созданы для стимулирования спроса потребителей. Такие схемы предлагают возможность обменять автомобиль обычно старше 10 лет на новый.

Во Франции размер выплаты за подержанный автомобиль составил 1000 евро при возрасте машины от 10 лет; в Италии – 1500–5000 евро от 9 лет; в Великобритании – 2000 фунтов от 10 лет; в Германии – 2500 евро от 9 лет; в Испании выдавался беспроцентный займ в размере 10000 евро при замене автомобиля в возрасте от 10 лет или свыше 250000 км пробега. Эти схемы имели положительный эффект, что подтверждается ростом продаж автомобилей в Европе с июня 2009 года.

Правительства стран используют и различные налоговые меры, включающие, например, снижение налога с продаж, как, например, в Китае и Бразилии, при покупке малолитражных автомобилей.

Используются также прямые финансовые инструменты для стимулирования развития автомобилестроения. В Италии в 2009 году были выделены 1,7 млрд евро автомобильной промышленности;

доля российского автомобилестроения в мировом выпуске автомобилей в 2009 году составляла 1,2%

в Германии – 1,5 млрд евро; в Великобритании – 2,3 млрд фунтов; во Франции – 6 млрд евро; в США – около 17,4 млрд долларов. При этом средства расходовались как в качестве прямых субсидий производителям, так и для покрытия государственных гарантий и субсидирования ставок по кредитам.

В обмен на помощь государство часто требует от производителей осуществления вложений в исследования и разработки с целью производства более экологичных и более энергоэффективных автомобилей. Например, в Корее было выделено около 14,2 млрд долларов США на программу поддержки компаний, ориентированных на повышение энергоэффективности, которая продлится до 2012 года.

Государственный протекционизм

В России также были предприняты следующие различные меры по поддержке отечественной автомобильной промышленности.

1. В декабре 2008 года постановлением Правительства РФ были увеличены таможенные пошлины на ввоз автомобильной техники [2]. Так, пошлины на легковые автомобили в возрасте до 3 лет были повышены до 30%. Пошлины на подержанные легковые автомобили в возрасте от 3 до 5 лет увеличились до 35%, при этом на автомобили старше 5 лет устанавливается запретительная пошлина. Можно отметить, что принимаемые меры направлены на поддержание сбыта продукции российскими автомобильными компаниями, которые выпускают продукцию в той же ценовой категории.

2. Для стимулирования граждан покупать отечественные автомобили государство субсидировало ставку по автокредитам населения. Для этого направлено 1 млрд руб. для возмещения выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2010 году физическим лицам на приобретение автомобилей [3].

При этом были установлены следующие ограничения: стоимость автомобилей не должна превышать 350 тысяч рублей, автомобили должны быть произведены на территории России и куплены в кредит на срок до 31 декабря 2011 года. Размер

вклад автомобилестроения в ВВП России в среднем составляет около 2,6%

дотаций составляет 2/3 ставки рефинансирования Центробанка РФ. По состоянию на август 2009 года было выдано более 95 тысяч льготных автокредитов.

3. Введение программ обеспечения обновления парка муниципального транспорта на региональных и муниципальных уровнях. Такие программы на сегодняшний день существуют в городах Дзержинске, Томске, Волгограде.

4. Программа утилизации автомобилей [4], предполагает, что каждый потребитель, сдающий подержанный автомобиль, получает сертификат на покупку нового в размере 100 тысяч рублей. Эти деньги покупатель может потратить на приобретение автомобиля российского производства из специального списка [5]. Программа по утилизации в данный момент действует без ограничения сроков.

Данные программы, как уже говорилось выше, применяются во многих странах мира с целью стимулирования спроса, однако в данном случае важной задачей является оценка долгосрочных последствий таких мер. В краткосрочном периоде они, безусловно, имеют положительный эффект, но, являясь по большей части временными, не могут обеспечить долгосрочное увеличение продаж автомобилей. Многие эксперты сходятся во мнении, что после прекращения действия такой схемы продажи автомобилей могут упасть еще более значительно, чем до введения программы.

для стимулирования граждан покупать отечественные автомобили государство субсидировало ставку по автокредитам населения

Необходимость господдержки высокотехнологичных отраслей

В качестве дополнительной меры можно предложить использование зарубежного опыта в части предоставления финансовых ресурсов производителям автомобилей при условии увеличения вложений в исследования и разработки. Также снижение налоговой нагрузки может оказать значительное влияние на предприятия.

В последние десятилетия с 1970 года по 2007 год в отрасли автомобилестроения произошли различные структурные изменения: слияния и поглощения крупных компаний, рекордные прибыли и банкротства крупнейших производителей и поставщиков. Эти изменения и настоящий кризис обостряют другие проблемы в отрасли, включа-

программа утилизации автомобилей, предполагает, что каждый потребитель, сдающий подержанный автомобиль, получает сертификат на покупку нового в размере 100 тысяч рублей

ющие избыток производственных мощностей и насыщение рынка.

В заключение можно отметить, что высокотехнологичные отрасли оказывают значительное влияние на развитие экономики страны. Это обуславливает необходимость активной поддержки данных отраслей со стороны государства. Для осуществления этой политики государство применяет различные инструменты, что можно проследить на примере различных стран. Использование этих инструментов может способствовать сглаживанию влияния экономической ситуации в стране на развитие данных отраслей.

При этом кризис может носить для автомобильной промышленности во многом позитивный эффект, что проявляется в возможности произвести изменения в отрасли с целью устранения неэффективности. Тогда получат развитие высокотехнологические проекты, нацеленные на создание новых промышленных технологий, что увеличит число конкурентоспособных российских предприятий и укрепит позиции России на мировом высокотехнологичном рынке.

Литература

1. Индикаторы инновационной деятельности: 2009: Статистический сборник. – М.: ГУ-ВШЭ, 2009.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2008 № 903 «О внесении изменений в таможенный тариф Российской Федерации в отношении некоторых моторных транспортных средств».

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 04.02.2010 № 56 «О предоставлении в 2010 году из федерального бюджета субсидий российским кредитным организациям на возмещение выпадающих доходов по кредитам, выданным российскими кредитными организациями в 2009–2010 годах физическим лицам на приобретение автомобилей».

4. Постановление Правительства Российской Федерации от 31.12.2009 № 1194 г. «О проведении эксперимента по стимулированию приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы

сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств».
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 622 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 1194».
6. Россия в цифрах. / Федеральная служба государственной статистики. – М., 2010.
7. Frascati Manual: Proposed Standard Practice for Surveys on Research and Experimental Development. – OECD, 2002.
8. Haugh D., Mourougane A., Chatal O. The automobile industry in and beyond crisis, Economics department working paper № 745. – OECD, 2010.
9. Haie-Fayle L., Mahroum S., Stryszowski P., Jeoung Yeol Yu Responding to the Economic Crisis Fostering Industrial Restructuring and Renewal. – OECD, 2009.
10. Sharing Knowledge on topical issues in the Automotive Industry // Issues MonitorVolume Seven. KPMG, October 2010.
11. Sustainability Report of the World Steel Industry 2008, Worldsteel Association 2009, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.worldsteel.org.
12. European automobile industry report 2009. / European Automobile Manufacturers Association. – 2010.

pn

Irada S. Dzhavadova
Postgraduate Student, Department of Economics, Lomonosov Moscow State University

Influence of the State Regulation on the Development of High-Tech Industries (by the Example of the Automobile Industry)

Abstract

The article analyzes the impact of financial crisis on the domestic automobile industry. The author examines the instruments of state promotion of the automobile industry, which have been practically applied in Russia. She provides recommendations on using the additional instruments of the state support.

Keywords: high-tech industries, state support, automobile industry, production of automotive components, economic crisis, sales promotion, subsidizing of rates