

Стратегия развития автомобилестроения и меры по обеспечению его конкурентоспособности в современных условиях международной экономической интеграции

Елсуков М. Ю.*, Исаев А. П., Ходачек В. М.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; *elsukovmy@mail.ru

РЕФЕРАТ

В статье рассматриваются документы стратегического планирования российского автомобилестроения. Рассмотрены этапы становления автомобильной промышленности в России. Дана характеристика актуальных тенденций развития российской автомобильной промышленности. Выявляются основные противоречия и проблемы, требующие участия со стороны органов власти. Дана оценка эффективности мер государственного регулирования отрасли в условиях санкционного давления на экономику России. Анализируются возможности использования методов кластерной политики для обеспечения конкурентоспособности российского автомобилестроения. Конкретизируются условия сотрудничества с зарубежными партнерами и перспективы международной экономической интеграции.

Ключевые слова: автомобильная промышленность, стратегия развития, локализация, конкуренция, стратегические альянсы, кластерная политика, региональное развитие

Mikhail Yu. Elsukov, Alexey P. Isaev, Vladislav M. Khodachek

Strategy of the Automobile Industry Development and Measures on Ensuring Its Competitiveness in the Conditions of International Economic Integration

Mikhail Yu. Elsukov*, Alexey P. Isaev, Vladislav M. Khodachek

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEP), Saint-Petersburg, Russian Federation; *elsukovmy@mail.ru

ABSTRACT

The paper reviews the documentations of the Russian automotive industry strategic planning. The stages of the automotive industry development in Russia are considered. The characteristic of current trends in the development of the Russian automotive industry is issued. The main contradictions and problems that require the participation of the authorities are revealed. The effectiveness of the state regulation measures of the industry under conditions of sanctions pressure on the Russian economy is estimated. The possibilities of using the methods of cluster policy in order to ensure the competitiveness of the Russian automotive industry are considered. The conditions of the cooperation with foreign partners and prospects for the international economic integration are specified.

Keywords: automotive industry, development strategy, localization, competition, strategic alliances, cluster policy, regional development

Введение

По результатам проверки эффективности мер, принимаемых федеральными органами исполнительной власти, по ускорению процессов импортозамещения приоритетных и критических видов продукции и технологий в автомобильной промышленности 18 января 2016 г. Президент Российской Федерации подписал перечень поручений, среди которых — Правительству Российской Федерации «разработать и утвердить стратегию развития автомобильной промышленности и производства автокомпонентов на период до 2025 г.» (Пр-66, п.1, а), со сроками исполнения — 01 марта 2016 г.¹

В рамках исполнения поручений Президента была разработана и утверждена распоряжением Правительства от 31.08.2017 № 1877-р «Стратегия развития экспорта продукции автомобильной

¹ Перечень поручений по результатам проверки эффективности мер по ускорению процессов импортозамещения в автомобильной промышленности. Поручения Президента. Дата публикации: 18.01.2016 / Президент Российской Федерации. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/51179> (дата обращения: 30.08.2018).

промышленности в Российской Федерации на период до 2025 г.».¹ Был разработан и 30 мая 2017 г. размещен на сайте Министерства экономического развития проект Стратегии развития автомобильной промышленности². 28 апреля 2018 г. Распоряжением Правительства Российской Федерации № 831-р была утверждена Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г. (Стратегия-2025)³.

Стратегия-2025 разработана в соответствии с требованиями Федерального закона от 28.07.2014 № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»⁴, является документом отраслевого планирования, опирается на положения утвержденного Правительством Прогноза научно-технологического развития Российской Федерации до 2030 г., направлена на обеспечение реализации Стратегии национальной безопасности Российской Федерации⁵. Ее содержание соответствует требованиям, установленным Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 № 1162 «Об утверждении Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации»⁶.

Положения Стратегии-2025 являются основой для разработки государственных программ (подпрограмм) Российской Федерации, государственных программ (подпрограмм) субъектов Российской Федерации и иных предусмотренных законодательством Российской Федерации документов стратегического планирования, содержащих мероприятия, направленные на развитие автомобильной промышленности.

Учитывая разнообразие и сложность вопросов, потребовавших обновления стратегических ориентиров развития автомобильной промышленности, продолжительный период подготовки и разнообразие мнений о перспективах развития автомобилестроения, требуется проанализировать соответствие содержания Стратегии-2025 вызовам развитию отрасли и экономики Российской Федерации.

Материалы и методы

Развитие российского автомобилестроения — это сложный и противоречивый процесс. Современное положение российского автопрома является следствием его состояния на момент начала рыночных преобразований в нашей стране, целей и методов, последовательности проведения и достигнутых успехов государственного регулирования. Необходимость Стратегии-2025 определяется формированием существенно нового набора условий и факторов участия Российской Федерации в процессах международной экономической интеграции. В разделе «Общие положения» Стратегии-2025 дана характеристика итогов реализации Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. (Стратегия-2020), утвержденной Приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 23.04.2010 № 319 (ред. от 27.12.2013)⁷.

Основными механизмами государственной промышленной политики в автомобилестроении в Стратегии-2020 являлись:

- оказание прямой государственной монетарной поддержки стимулирования спроса;
- предоставление субсидий автопроизводителям на покрытие отдельных издержек;
- оказание мер поддержки инвестиционной деятельности в виде совершенствования режима «промышленной сборки»;
- субсидирование процентных ставок по инвестиционным кредитам;

¹ Об утверждении Стратегии развития экспорта продукции автомобильной промышленности в Российской Федерации на период до 2025 г. Распоряжение Правительства РФ от 31.08.2017 № 1877-р.

² Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г. (проект).

³ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г. Распоряжение Правительства РФ от 28.04.2018 № 831-р.

⁴ О стратегическом планировании в Российской Федерации. Федеральный закон от 28.07.2014 № 172-ФЗ.

⁵ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации. Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683.

⁶ Об утверждении Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015. № 1162.

⁷ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319 (ред. от 27.12.2013).

- режим особых экономических зон промышленно-производственного типа для формирования промышленных кластеров в области автомобилестроения.

Результатами реализации Стратегии-2020 стало:

- создание на начало 2015 г. производственных мощностей, обеспечивающих полное удовлетворение совокупной прогнозной потребности внутреннего рынка вплоть до 2025 г.;
- достижение рекордных показателей объемов производства автомобилей за весь период наблюдения;
- качественный переход России как страны-импортера подержанной автомобильной техники к стране с развитым сборочным циклом.

Проблемы, обосновывающие необходимость разработки Стратегии-2025, сегментированы по направлениям традиционного автомобилестроения и направлениям, соответствующим глобальным трендам в мировой автомобильной отрасли. Такой подход фокусирует внимание на отдельных проблемных участках развития отрасли, но оставляет без должного внимания ее системные проблемы, а характеристика процессов развития автопрома, механизмов государственной промышленной политики и результатов реализации Стратегии-2020 требует более обстоятельного рассмотрения.

В развитии российского автопрома последних десятилетий можно выделить несколько этапов [23, с. 186-197]:

1. 1991–1995 гг. Кризис российского автомобилестроения, импорт автомобилей, начало формирования вместо советской модели вертикально интегрированной структуры производства модели организации, основанной на принципах производственно-технологической кооперации, т.е. взаимодействия юридически независимых (неинтегрированных) предприятий¹. Перспективы развития российского автопрома в этот период рассматриваются в контексте общей государственной политики рыночных преобразований и включения Российской Федерации в систему мирохозяйственных связей. Генеральной целью преобразований отрасли становится создание в нашей стране предприятий ведущих автопроизводителей.
2. 1996–2004 гг. Появление первых автосборочных предприятий. Для завоевания доверия у зарубежных инвесторов в России первые проекты создания автосборочных предприятий пользовались широким набором льгот и преференций [15, с. 128–136]. Речь идет о создании производств, работавших в пределах свободных экономических зон (завод «Автотор», 1996 г., Калининградская обл.), пользовавшихся условиями режима свободного таможенного склада (завод ЗАО «Форд Мотор Компани», 2002 г., Всеволожский р-н Ленинградской обл.) и др. Использовались режимы лицензионных соглашений и крупноузловой сборки (semi knocked down — SKD), не предоставлявшие доступа к современным технологиям. Условия реализации последующих за названными проектов постепенно изменялись и все в большей степени требовали переноса технологий на территорию России — локализации производства. Так, с 2003 г. в Таганроге южнокорейский Hyundai приступил к реализации режима сборки полностью разобранных машинокомплектов (completely knocked down — CKD), который предусматривал фактически полноценный производственный процесс со сваркой и окраской кузовов.
3. 2005–2009 гг. Введение требований по локализации производства и организация промышленной сборки в России [3, с. 49–54; 4, с. 85–94]. В 2005 г. были приняты решения, которые были уточнены в 2010 г., принципиально важные для развития автопрома. Особое место занимают совместные решения ряда министерств, связанные с применением режима «промышленной сборки» (режим промсборки) при импорте автокомпонентов для производства транспортных средств². Предприятиям предоставлялись льготы при выполнении ряда условий, в том числе: увеличения через 4 года объемов производственных мощностей до 300 тыс. автомобилей в год (через 3 года до 350 тыс. автомобилей для уже созданных предприятий),

¹ Становление рынка автокомпонентов в России: Российская автомобильная отрасль. Информационная база Price water house Coopers по производителям автокомпонентов, 2008. / Price water house Coopers [Электронный ресурс]. URL: http://www.pwc.ru/ru_RU/ru/automotive/assets/pwc_automotive_component_suppliers_database_rus.pdf (дата обращения: 30.08.2018).

² Об утверждении Порядка, определяющего понятие «Промышленная сборка» и устанавливающего 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 Приказ Минэкономразвития РФ № 73, Минпромэнерго РФ № 81, Минфина РФ № 58н (ред. от 24.12.2010). Зарегистрировано в Минюсте РФ 25.04.2005 № 6543.

создания или модернизации центров НИОКР, достижения уровня локализации через 4 года 30% и через 6 лет — 60%.

4. 2010–2014 гг. В 2010 г. были уточнены условия предоставления режима промсборки [13, с. 115–121] и была утверждена Стратегия-2020, в которой определена цель развития автопрома — максимизация добавленной стоимости по всем переделам цепочки создания автотранспортных средств в России при достаточном выборе и качестве продукции автомобилестроения¹. В рамках единых условий режима промсборки зарубежными автопроизводителями была развернута работа, предполагавшая реализацию генеральной цели государственной политики развития автомобилестроения. Результатами этой работы стало достижение в 2012 г. рекордных показателей объемов производства автомобилей в нашей стране (табл. 1).

Начиная с 2013 г., наблюдается снижение объемов производства автомобилей по всем категориям транспортных средств.

Таблица 1

Производство транспортных средств и оборудования в Российской Федерации [20; 21]

Виды автомобильной техники	2010 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Автомобили легковые, тыс. шт.	1210	1964	1925	1695	1215	1120
Автобусы, тыс. шт.	40,9	58,0	53,2	44,0	36,4	42,9
Троллейбусы, шт.	406	390	526	164	62	210
Автомобили грузовые (включая шасси), тыс. шт.	155	212	207	153	128	139

Следует акцентировать внимание на причинах сокращения объемов производства.

1. Принятие решения о вступлении России во Всемирную торговую организацию (ВТО)². По условиям присоединения России к ВТО предполагается снижение ставок ввозных таможенных пошлин для новых автомобилей с 25 до 15%³, что не может не сказаться на состоянии автомобильного рынка в России. По условиям членства в ВТО предполагается отказаться от соглашений «о промышленной сборке» и прекратить действие ранее заключенных к 1 июля 2018 г. Речь идет об одном из основных действовавших механизмов государственного регулирования.

2. Санкционное давление на экономику России⁴, которое, как реакция на воссоединение Республики Крым с Россией, начало оказываться со стороны США и их союзников с 2014 г. Санкции включают меры гуманитарного, политического и финансово-экономического содержания и коснулись всех секторов экономики. Был ограничен доступ к дешевым кредитным ресурсам⁵. При отсутствии дополнительных финансовых ресурсов⁶, с целью сохранения профицита счета текущих операций, Центральный банк России перешел к политике плавающего курса рубля⁷. Это вызвало девальвацию национальной валюты⁸, рост инфляции, сокращение реальных располагаемых доходов

¹ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319.

² О ратификации Протокола о присоединении Российской Федерации к Марракешскому соглашению об учреждении Всемирной торговой организации от 15 апреля 1994 г. Федеральный закон от 21.06.2012 № 126-ФЗ.

³ *Оболенский В. П.* Условия присоединения России к ВТО и его последствия для отечественной экономики: учеб. пособие для студентов 3-го курса ФЭМ и ФМФ / В.П. Оболенский; Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. М.: ВАВТ, 2012. С. 13.

⁴ *Загашвили В.С.* Западные санкции и российская экономика // *Мировая экономика и международные отношения.* 2015. № 11. С. 67–77.

⁵ Всемирный банк: в России отсутствует инвестспрос. ВГТРК. Вести.Ru 01.04.2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/55385-> (дата обращения: 30.08.2018).

⁶ *Ермаков В.* Позиционная война на нефтяном рынке, похоже, дает первые результаты. *Мировая экономика* 28.10.2015. Электронное периодическое издание «Ведомости» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vedomosti.ru/business/blogs/2015/10/28/614675-voina-neftyanom-rinke-rezultati-> (дата обращения: 30.08.2018).

⁷ ЦБ завершил переход к плавающему курсу рубля. *Экономика и бизнес* 10.10.2014. ТАСС информационное агентство [Электронный ресурс]. URL: <http://tass.ru/ekonomika/1562762> (дата обращения: 30.08.2018).

⁸ *Орехин П.* Рубль попал в плохую компанию. Почему в 2015 г. падали национальные валюты. *Бизнес. Финансы.* Газета.Ру. Главные новости дня 25.12.2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2015/12/23/7987517.shtml> (дата обращения: 30.08.2018).

населения [18]. В условиях снизившегося спроса произошло сокращение объемов производства, в том числе — автомобилей¹.

После событий 2014 г. экономика России и развитие российского автопрома оказались в зависимости от противоречивого воздействия внешних факторов. Так, с одной стороны, государственная политика в решении проблем развития российского автопрома должна учитывать требования ВТО, а с другой стороны — выполнение этих требований должно происходить в условиях очевидного политически ангажированного противоречащего рыночным требованиям влияния санкционного воздействия на экономику нашей страны [23, с. 186–197].

Развитие российского автопрома неразрывно связано с развитием сотрудничества с зарубежными партнерами. После названных событий они оказались в состоянии неопределенности, отсутствия четкого видения условий их дальнейшей работы в нашей стране в сопоставлении с теми условиями, которые существуют на других конкурирующих рынках. Разрешению этой ситуации и должна быть посвящена Стратегия-2025, что, на наш взгляд, является основанием необходимости ее разработки.

Основной целью Стратегии развития автомобилестроения после 2014 г. на обозримую перспективу должно стать обеспечение его конкурентоспособности, с учетом изменяющихся условий развития экономики России. В Стратегии-2025 должен быть дан ответ на вопрос — что придет на смену режима промсборки, а именно — какие меры государственной поддержки будут использоваться, и какие требования будут предъявляться к автопроизводителям со стороны органов власти. В соответствии с принятыми решениями, поддержка со стороны государства будет предоставляться с учетом требований Постановления Правительства Российской Федерации «О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в Российской Федерации» № 719 от 17.06.2015². Автопроизводителям предложено заключить с Правительством Российской Федерации Специальный инвестиционный контракт³, в котором автопроизводитель возьмет на себя «определенные обязательства технологического плана взамен на получение преференций в условиях работы в России»⁴. Таким образом, в Стратегии-2025 должны быть представлены и обоснованы требования, которые будут учитываться при заключении Специальных инвестиционных контрактов.

Результаты

Текущее состояние автомобилестроения рассматривается разработчиками Стратегии-2025 с точки зрения оценки: состояния производителей автомобильной техники, масштабов производства, конкурентоспособности по себестоимости, характеристик продукта и НИОКР, экспорта, финансового состояния отрасли, развития отрасли автокомпонентов и роли государства.

В Стратегии-2025 справедливо отмечено, что в России промышленное производство автотранспортных средств представлено практически во всех сегментах: легковые, легкие коммерческие, грузовые автомобили, автобусы и автомобили специального (в том числе военного) назначения. Отмечается, что отрасль является высококонкурентной с высоким уровнем концентрации производства. Указывается, что созданные к 2012 г. производственные мощности на автомобилестроительных предприятиях позволяют удовлетворить текущий и перспективный спрос на автомобили в России.

Предприятия автопрома имеют четкую специализацию, занимают разное положение на рынке (табл. 2).

Виды продукции российского автопрома представлены на рынке в различных объемах, соответственно, на наш взгляд, требуется дифференцированный подход при определении дальнейших перспектив их развития. Объемы производства видов автомобильной техники в Российской Федерации (табл. 3) являются отражением спроса на нее.

¹ *Быркова Е.* Российская промышленность начала 2015 г. с провала. Новости. Экономика. 17.04.2015. Информационно-аналитическое сетевое издание «ПРОВЭД» [Электронный ресурс]. URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/economics/company-news/25086-possiykskaya-ppomyshlennosty-nachala-2015-god-s-ppovala.html> (дата обращения: 30.08.2018).

² О критериях отнесения промышленной продукции к промышленной продукции, не имеющей аналогов, произведенных в Российской Федерации. Постановление Правительства РФ от 17.06.2015 № 719.

³ О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности (вместе с Правилами заключения специальных инвестиционных контрактов). Постановление Правительства РФ от 16.07.2015 № 708.

⁴ *Располова А.* «Двигатели должны производиться в России». Минпромторг намерен обязать производить двигатели и коробки передач в России. Газета.Ру. Главные новости дня. АвтоРынок. 21.10.2016 [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2016/10/20_a_10261799.shtml (дата обращения: 30.08.2018) и др.

Таблица 2

Объем российского автомобильного рынка в 2012 и 2016 гг.¹

Виды автомобильной техники	2012 г.		2016 г.		Изменение, %
	Объем, млн шт.	Доля на рынке, %	Объем, млн шт.	Доля на рынке, %	
Легковые автомобили	2,7400	88,8	1,3100	87,1	-52,2
Легкие коммерческие автомобили	0,1905	6,1	0,1170	7,8	-38,6
Грузовые автомобили	0,1375	4,5	0,0654	4,3	-52,4
Автобусы	0,0183	0,6	0,0126	0,8	-31,2
Итого	3,2511	100,0	1,6184	100,0	-51,2

Таблица 3

Объемы производства автомобильной техники в России в 2012 и 2016 гг.²

Виды автомобильной техники	2012 г.		2016 г.		Изменение, %
	Объем, млн шт.	Доля на рынке, %	Объем, млн шт.	Доля на рынке, %	
Легковые автомобили	1,9700	88,3	1,1000	85,5	-44,2
Легкие коммерческие автомобили	0,1479	6,6	0,1128	8,8	-23,7
Грузовые автомобили	0,0976	4,4	0,0599	4,7	-38,6
Автобусы	0,0166	0,7	0,0127	1,0	-23,5
Итого	2,2321	100,0	1,2854	100,0	-42,4

Приведенные цифры свидетельствуют о значительной доле легкового автомобилестроения. Представленный в проекте анализ оценки состояния производителей автомобильной техники проведен, главным образом, в отношении платформ легковых автомобилей. 61% произведенных в 2016 г. в России моделей легковых автомобилей спроектированы на базе автомобильных платформ глобальных OEM (организаций, продающих продукцию под своим именем и брендом).

Одной из важнейших тенденций развития мирового автопрома является процесс расширения модельного ряда при сокращении числа базовых платформ [4, с. 85–94; 19, с. 27–34 и др.]. В настоящее время половина всех автомобилей в мире производится на 20 глобальных платформах³. Эта тенденция имеет устойчивый и долгосрочный характер, располагает очевидными достоинствами [17, с. 110–120]. За счет логистики и сосредоточения центров компетенций на определенных предприятиях по выпуску автокомплектующих, возникает возможность сокращения затрат, связанных с их закупками. На рынке сохраняется разнообразие, выявляются и используются наиболее эффективные и востребованные продукты. Однако для адекватной оценки состояния автомобилестроения, в дополнение к рассмотренному анализу платформ, необходим анализ по параметрам размещения предприятий, динамики объемов выпуска и загрузки плановых мощностей (табл. 4).

Второй важной тенденцией развития мирового автопрома является консолидация автопроизводителей, объединение автомобильных концернов и формирование стратегических альянсов. Эта тенденция усилилась в ходе кризиса 2008 г. [9, с. 139–147; 11; 16, с. 128–142 и др.]. Однако следует отметить, что она содержательно взаимосвязана с другой важной тенденцией — унификацией платформ. Участие автомобильных концернов (альянсов) в работе российских предприятий по производству легковых автомобилей в 2015 г. представлено в табл. 5.

¹ Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г. (проект). Дата публикации: 31.05.2017 / Министерство экономического развития Российской Федерации. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depSectorEconom/2017310512> (дата обращения: 30.08.2018).

² Там же.

³ FAQ: что такое платформа автомобиля? Автообзор. 27 августа 2014. auto.178.ru [Электронный ресурс]. URL: <http://auto.178.ru/text/autostop/835522.html> (дата обращения: 30.08.2018).

Объем выпуска легковых автомобилей и количество занятых в 2012 и 2015 гг. [5, с. 106–107]¹

Название компании	Местоположение	Плановая мощность 2015 г., ед. в год	Потенциальное количество рабочих мест	Объем выпуска 2015 г., ед.	Загрузка производства 2015 г., %	Количество занятых 2015 г.	Отношение объема выпуска автомобилей и количества занятых 2015 г., ед./чел.	Объем выпуска 2012 г., ед.	Загрузка производства 2012 г., %	Количество занятых 2012 г.	Отношение объема выпуска автомобилей и количества занятых 2012 г., ед./чел.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
РОССИЯ		3714000	154750	1215475	37,2	105930	11,262	1964958	57,5	133115	14,761
ПФО											
GM-АвтоВАЗ	Тольятти	98000	4000	34218	34,9	1400	24,441	62981	64,3	1612	39,070
АвтоВАЗ	Тольятти	1075000	45000	356602	33,2	59250	6,019	552499****	61,4	66052	8,365
Супер-Авто	Тольятти	7000	300	564	8,0	280	2,01	7503	107,2	160	46,9
УАЗ	Ульяновск	99000***	4100	27793	28,1	6800	4,087	36500	30,4	13000	2,808
Ford-Sollers	Наб. Челны	115000	4800	10000*	8,7	1300	7,692	0	0	0	0,000
Ford-Sollers	Елабуга	65000***	2700	10300*	15,8	1500	6,867	7199	8,5	1500	13,141
Лада Ижевск	Ижевск	230000	9600	72884	31,7	5400	13,497	46634	21,2	4067	11,466
ГАЗ	Н. Новгород	160000	6650	41691	26,0	8058	5,174	6100	3,9	8768	0,696
		1849000	77150	554052	30,0	83988	6,597	719416	43,4	95159	7,560
СЗФО											
Hyundai	С-Петербург	230000	9550	229500	99,7	2200	104,318	224420	102,0	2300	97,574
Toyota	С-Петербург	50000	2000	32882	65,8	1850	17,774	28441	56,9	1750	16,252
Nissan	С-Петербург	100000	4100	33600	33,6	2100	16,000	43000	86,0	2000	21,500
General Motors	С-Петербург	108000	4500	11718	10,8	1000	11,718	85000	86,7	2100	40,476
Ford-Sollers	Всеволожск	125000	12500	14988	12,0	1500	9,992	107724	86,2	2700	39,898
Автотор	Калининград	300000	5200	91673	30,6	2500	36,669	249635	83,2	3398	73,465
		913000	37850	414361	45,4	11150	37,162	738220	87,6	14248	51,812

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ЦФО											
Renault	Москва	190000	8000	73633	38,7	3600	20,454	168099	95,5	6000	28,017
Volkswagen	Калуга	225000	9400	96824	43,0	3200	30,258	174061	87,0	6100	28,535
РСМА	Калуга	125000	5200	25733	20,6	2000	12,867	39921	31,9	3000	13,307
ИМС	Гжель	30000	1250	0	0,0	0	0,000	23904	79,7	2300	10,393
		570000	23850	196190	34,4	8800	22,294	405985	76,5	17400	23,332
ЮиС-КФО											
Derways	Черкесск	100000	4200	16227	16,2	1000	16,227	46646	46,6	1800	25,914
ЧеченАвто	Аргун	5000	200	2822	56,4	240	11,758	1070	10,7	213	5,023
ТагАЗ	Таганрог	180000***	7500	0	0,0	0	0,000	17740	9,8	3795	4,675
		285000	11900	19049	6,7	1240	15,362	65456	22,6	5808	11,270
ДФО											
Mazda-Sollers	Владивосток	97000	4000	31823	32,8	752	42,318	35881	37,8	500	71,762
		97000	4000	31823	32,8	752	42,318	35881	37,8	500	71,762

* ориентировочные данные; ** производство прекращено; *** включая легкие коммерческие автомобили; **** включая автомобили ОАО ПСА «Бронто».

¹ *Владимирский И.* Все автозаводы на карте СНГ: чем живет автопром России и ближнего зарубежья? / АвтоРевю. 2016 № 6 [Электронный ресурс]. URL: <https://autoreview.ru/articles/statistika/sernaya-reaksiya> (дата обращения: 30.08.2018). *Добровольский В., Владимирский И.* Во всем мире в прошлом году было выпущено более 81 млн легковых автомобилей — на 6% больше, чем годом ранее / АвтоРевю. 2013 № 5 [Электронный ресурс]. URL: <https://autoreview.ru/articles/statistika/effekt-promsborki> (дата обращения: 30.08.2018).

Участие автомобильных концернов (альянсов) в работе российских предприятий по производству легковых автомобилей в 2015 г. [5, с. 110–113]¹

Название компании	Местоположение	Год создания	Плановая мощность в 2015 г., шт. в год	Загрузка в 2015 г., %	Марки производимых автомобилей, 2015 г.	Автомобильный концерн (альянс)
1	2	3	4	5	6	7
РОССИЯ			3714000	32,7		
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Hyundai	Санкт-Петербург	2010	23 0000	99,7	Hyundai, Kia	Hyundai-Kia AG
Toyota	Санкт-Петербург	2007	50 000	65,8	Toyota	Toyota Motor Corporation
Nissan	Санкт-Петербург	2009	100 000	33,6	Nissan	Alliance Renault Nissan
General Motors	Санкт-Петербург	2007	108 000	10,8	Chevrolet**, Opel**, Cadillac**	General Motors
Автотор	Калининград	1997	300 000	30,6	BMW, Kia, Hyundai, Chevrolet**, Opel**	BMW AG / Hyundai-Kia AG
СП Ford Sollers	Всеволожск	2002	125 000	12,0	Ford	Ford / Sollers
—	—	—	913 000	45,4	—	—
ПРИВОЛЖСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Ford Sollers	Набережные Челны	2014	115 000	8,7*	Ford	Ford / Sollers
Ford Sollers	Елабуга	2012	65 000***	15,8*	Ford	Ford / Sollers
СП GM-АвтоВАЗ	Тольятти	2001	98 000	34,9	Chevrolet	General Motors
АвтоВАЗ	Тольятти	1970	1 075 000	33,2	Лада, Nissan, Renault, Datsun	Alliance Renault Nissan
УАЗ	Ульяновск	1941	99 000***	28,1	УАЗ	Sollers
Лада Ижевск	Ижевск	1965	230 000	31,7	Лада, Nissan	Alliance Renault Nissan
ГАЗ	Нижний Новгород	1932	160 000	26,0	Volkswagen, Skoda, Chevrolet**	Volkswagen AG
Супер-Авто	Тольятти	1997	7000	8,0	Лада	Alliance Renault Nissan
—	—	—	1 849 000	30,0	—	—
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Renault	Москва	1998	190 000	38,7	Renault, Nissan	Alliance Renault Nissan
Volkswagen	Калуга	2007	225 000	43,0	Volkswagen, Skoda, Audi	Volkswagen AG
PSMA	Калуга	2010	125 000	20,6	Peugeot, Citroen / Mitsubishi	PSA
ИМС	Гжель	2007	30 000	0,0	Great Wall	Great Wall
—	—	—	570 000	34,4	—	—

¹ Крупнейшие мировые автоконцерны / AutoPortal.pro, 14.05.2016 [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://autoportal.pro/blog-page/zapis/krupnejshie-avtokontserny-i-ikh-marki-avtomobilej> (дата обращения: 30.08.2018). Владимирский И. Все автозаводы на карте СНГ: чем живет автопром России и ближнего зарубежья? / АвтоРевю. 2016. № 6 [Электронный ресурс] — Режим доступа: <https://autoreview.ru/articles/statistika/sernaya-reakciya> (дата обращения: 30.08.2018).

1	2	3	4	5	6	7
ЮЖНЫЙ и СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ОКРУГА						
Derways	Черкесск	2004	100 000	16,2	Geely, Lifan, Chery, Brilliance, Hawtai, JAC**, Luxgen**	Geely
ЧеченАвто	Аргун	2008	5000	56,4	Лада	Alliance Renault Nissan
ТагАЗ	Таганрог	1998	180 000***	0,0	Tagaz**	—
—	—	—	285 000	6,7	—	—
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ						
Sollers	Владивосток	2009	97 000	32,8	Mazda, SsangYong**, Toyota**	Mazda / Sollers
—	—	—	97 000	32,8	—	—

*ориентировочные данные, **производство прекращено, ***включая легкие коммерческие автомобили.

Особого внимания заслуживают четыре автомобильных альянса, сложившихся на российском рынке. Речь идет об Alliance Renault-Nissan, на 2015 г. располагающем плановыми производственными мощностями более 1,5 млн автомобилей в год, расположенными в Приволжском, Северо-Западном, Центральном и Северо-Кавказском федеральных округах.

Таблица 6

Объемы производства легковых и коммерческих автомобилей в странах мира¹

Страна	2017 г.		2016 г.		2012 г.	
	Место в рейтинге	Объем производства	Место в рейтинге	Объем производства	Место в рейтинге	Объем производства
Китай	1	29 015 434	1	28 118 794	1	19 271 808
США	2	11 189 985	2	12 198 137	2	10 335 765
Япония	3	9 693 746	3	9 204 590	3	9 943 077
Германия	4	5 645 581	4	6 062 562	4	5 649 260
Индия	5	4 782 896	5	4 488 965	6	4 174 713
Южная Корея	6	4 114 913	6	4 228 509	5	4 561 766
Мексика	7	4 068 415	7	3 597 462	8	3 001 814
Испания	8	2 848 335	8	2 885 922	12	1 979 179
Бразилия	9	2 699 672	10	2 156 356	7	3 402 508
Франция	10	2 227 000	11	2 082 000	13	1 967 765
Канада	11	2 199 789	9	2 370 271	9	2 463 364
Таиланд	12	1 988 823	12	1 944 417	10	2 429 142
Великобритания	13	1 749 385	13	1 816 622	14	1 576 945
Турция	14	1 695 731	14	1 485 927	16	1 072 978
Россия	15	1 551 293	16	1 303 989	11	2 233 103
Иран	16	1 515 396	18	1 164 710	18	1 000 089
Чехия	17	1 419 993	15	1 349 896	15	1 178 995
Индонезия	18	1 216 615	17	1 177 389	17	1 052 895
Италия	19	1 142 210	19	1 103 516	21	671 768
Словакия	20	1 001 520	20	1 040 000	19	926 555
Другие страны	—	6 187 956	—	5 788 630	—	5 760 643
ИТОГО	—	97302534	—	94,976,569	—	84 236 171

¹ Статистика производства. Официальный сайт Международной организации автопроизводителей (OICA) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oica.net/category/production-statistics/> (дата обращения: 30.08.2018).

Американская Ford и российская Sollers, в сотрудничестве с японской Mazda, ведут работу на предприятиях Северо-Западного, Приволжского и Дальневосточного федеральных округов с плановыми производственными мощностями более 500 тыс. автомобилей в год. Volkswagen AG, работающий в Калужской и Нижегородской областях, опирается на производственные мощности более 350 тыс. автомобилей в год. Hyundai-Kia AG, предприятия которого, с возможностями выпуска более 300 тыс. автомобилей, находятся в Санкт-Петербурге и Калининграде.

Важной тенденцией развития мирового автомобилестроения является насыщение традиционных рынков и рассмотрение лидерами мирового автопрома развивающихся автомобильных рынков в качестве необходимых, с точки зрения определения будущих перспектив развития, что сказывается на динамике объемов производства легковых автомобилей на национальном уровне (табл. 6).

Следует учитывать, что объем российского рынка не значителен по мировым масштабам (табл. 7). В 2017 г. в России было продано 1 595 737 автомобилей¹. Потенциально, по различным оценкам объем российского рынка может составить к 2025 г. около 3,5 млн легковых автомобилей в год и около 3,9 млн по всем видам транспортных средств. Российский рынок продаж легковых автомобилей в настоящее время занимает 12-е место в мире и по этому параметру существенно уступает другим развивающимся рынкам. Это ограничивает возможности в России установления жестких условий государственного регулирования [8, с. 1–9; 26, с. 51–61 и др.].

Таблица 7

Продажи легковых автомобилей в мире (по регионам), млн единиц²

Страна (регион)	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Китай	19,1	21,4	23,1	24,4	25,5
США	14,5	15,6	16,5	17,5	17,6
Западная Европа	11,8	11,5	12,1	13,2	13,5
Индия	2,8	2,7	2,6	2,8	3,3
Россия	3,2	2,8	2,5	1,6	1,4
Мир в целом	79,5	82,8	86,3	87,6	89,8

Заслуживает внимания фактор достаточности объема выпускаемой продукции, необходимого для организации полноценного производства автомобилей³. Безубыточный выпуск легковых автомобилей обеспечивается при годовом выпуске 100–150 тыс. автомобилей на одну платформу. Для полноценной работы российского автопрома к 2025 г. будет достаточным организация производства на базе 6–8 «основных» платформ, а объемы производства могут отличаться от сегмента:

- платформа массового сегмента — 240–275 тыс. автомобилей,
- платформа исключительно для выпуска SUV⁴ — 70–120 тыс. автомобилей,
- платформа для производства сегмента «премиум» — 40–70 тыс. автомобилей.

На наш взгляд, эти расчеты должны быть дополнены уточнениями минимального количества участников — собственников этих платформ, и обеспечения конкурентных отношений между ними.

Важным показателем оценки состояния автомобилестроения является уровень локализации. Заслуживают внимания тенденции, которые сложились в отрасли и заставляют усомниться в адекватности официальной статистики. Так, в Стратегии-2025 утверждается, что к настоящему времени большая часть произведенных в России моделей легковых автомобилей относятся к моделям с высоким уровнем локализации (уровень локализации 50% и выше). Однако после подписания первых соглашений по промсборке в России появились около ста предприятий, которые занимались выполнением примитивных операций по производству автокомпонентов, участвуя в

¹ Мировой рынок легковых автомобилей в 2015–2016 гг. / EREPORT.RU, 23.01.2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ereport.ru/articles/commod/auto.htm> (дата обращения: 30.08.2018).

² Статистика продаж автомобилей в РФ за 2017 г. (+11,9%). Новости. LADA Online. 13 января 2018 [Электронный ресурс]. URL: <https://лада.онлайн/auto-news/autovaz/2846-statistika-prodazh-avtomobiley-v-rf-za-2017-god-119.html> (дата обращения: 30.08.2018).

³ Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 г. (проект).

⁴ SUV (англ. Sport Utility Vehicle — автомобиль спортивного применения) термин, используемый в торговле для обозначения внедорожников.

искусственном повышении показателей локализации сборочных производств. Так, на территорию России импортируются отдельные элементы, из которых на предприятиях по производству автокомплетирующих производятся компоненты и модули путем выполнения предельно простых действий — сверления и сборки. Полученные таким образом автокомпоненты продаются предприятию по сборке автомобилей по полной стоимости с учетом НДС. Сборочное производство, в свою очередь, отчитывается о 100% локализации компонента. Таким образом, компонент, в котором большая часть деталей импортирована, представляется как российский товар. Если проводить мониторинг уровня локализации по показателям потраченных средств на приобретение импортных комплектующих и их элементов для сборки автокомпонентов, то в 2012 г. показатель уровня локализации в автомобилестроении будет находиться на уровне 20%¹, что существенно отличается от показателей, которые представляются органам власти и предусмотрены соглашениями по промторговле², от целевого показателя локализации 2012 г. — 62%, указанного в Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г.³

На наш взгляд, учитывая накопленный опыт, локализация производства требует усиления контроля. В специальных инвестиционных контрактах следует обязать предприятия по выпуску автокомплетирующих исключить из закупок за рубежом те детали, которые представлены на российском рынке несколькими конкурирующими производителями и соответствуют требованиям цены и качества. Режим промторговли предусматривал расчет уровня локализации (L) по формуле:

$$L = \left(1 - \frac{V}{P}\right) \cdot 100\%, \quad (1)$$

где V — таможенная стоимость всех компонентов и их частей; P — общая стоимость всех моторных транспортных средств.

Необходимо обязать предприятия по производству комплектующих предоставлять в уполномоченный орган отчетность для расчета уровня локализации ($L_{\text{автo}}$) как сумму уровня локализации отдельных компонентов (L_i)

$$L_{\text{автo}} = \sum_{i=m}^n L_i, \quad (2)$$

$$L_i = \left(1 - \frac{V_i}{P_i}\right) \cdot 100\%, \quad (3)$$

где V_i — таможенная стоимость элементов, ввезенных для производства компонентов; P_i — общая стоимость компонентов.

Для решения проблем увеличения уровня локализации и увеличения объемов производства Правительством Российской Федерации предлагался сценарий объединения усилий нескольких конкурирующих компаний по созданию общего производства по выпуску автокомпонентов. Перспективы организации производства автоматических коробок передач предлагались Альянсу Renault-Nissan, Volkswagen и Hyundai. В случае если эти компании сумеют прийти к общим договоренностям, предусматривающим, в том числе — технологические изменения выпускаемой продукции при использовании автокомпонентов совместного производства, то их условия работы

¹ Импортзамещение. Аналитический обзор. Апрель, 2015. АСМ-холдинг [Электронный ресурс] / ОАО «Автосельхозмаш-холдинг». Режим доступа: <http://www.asm-holding.ru/pub/news/18052015/doklad.pdf> (дата обращения 30.08.2018).

² «Автофрамос» — лидер по локализации производства иномарок в РФ. Отчет «Сборка и локализация иномарок в России», Аналитическое агентство «АВТОСТАТ» по итогам 6 месяцев 2013 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autostat.ru/news/14395/> (дата обращения: 30.08.2018). Располова А. «Двигатели должны производиться в России». Минпромторг намерен обязать производить двигатели и коробки передач в России. Газета.Ру. Главные новости дня. АвтоРынок. 21.10.2016 [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2016/10/20_a_10261799.shtml (дата обращения: 30.08.2018) и др.

³ Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 г. Приказ Минпромторга РФ от 23.04.2010 № 319.

на российском рынке предлагалось закрепить в соответствующем Специальном инвестиционном контракте¹. Этот сценарий был отвергнут. По мнению представителей автоконцернов его реализация требует значительных и сомнительных по эффективности инвестиций на разработку, испытания, настройки систем, организацию работы с поставщиками и пр.². Следует признать, что реализация этого сценария приведет к объединению наименее интересных автоконцернам технических решений, сокращению разнообразия предложения на рынке, снижению конкурентоспособности российского автопрома.

Обсуждение

1. Авторы Стратегии-2025 справедливо обосновывают стратегические цели развития российского автопрома на обозримую перспективу — как глобально конкурентоспособной отрасли. Вместе с тем достижение этих качеств рассматривается разработчиками преимущественно в создании новых инновационных продуктов, таких как «электромобили» и «самоуправляемые автомобили».

2. В Стратегии-2025 проводится жесткое разделение на «традиционное автомобилестроение» и «инновационный транспорт». Механизмы развития «новых продуктов», по сути, мало чем отличаются от вышеупомянутых предложений по разработке унифицированных решений для «традиционного автомобилестроения». Речь идет о создании технологических консорциумов — временных объединений органов власти, организаций производителей автомобилей и компонентов, а также научно-исследовательских и общественных организаций, связанных с созданием и реализацией высокотехнологичной продукции. Цели и задачи, которые определяются в отношении инновационного транспорта, предполагают создание новых продуктов на рынке, собственность и права на которые никак разработчиками не раскрываются. На наш взгляд, учитывая опыт предложений по созданию общего производства по выпуску автокомпонентов, следует рассматривать другие решения поднятых проблем.

3. Обеспечение конкурентоспособности отрасли в первую очередь связано с поддержанием условий конкуренции, для чего требуется достаточное количество полноценных игроков на рынке.

4. Существующие тенденции в развитии автомобилестроения формируют комплекс вопросов, которые требуют внимания. Развивающийся российский рынок в настоящее время оказывается под угрозой появления ограниченного количества участников, которые могут приобрести на российском рынке качества монополистов. В этом случае будет затруднительным реализация стратегии по привлечению в Россию передовых технологий и обеспечения его конкурентоспособности [6, с. 33–41; 12; 24 и др.]. Российский рынок рискует оказаться привлекательным для размещения производств, использующих устаревшие и наименее перспективные платформы, как это уже наблюдалось при размещении в г. Тольятти устаревших производственных линий итальянской Fiat.

5. На наш взгляд, является поспешным и ошибочным считать задачу привлечения количества участников и создания ими достаточного количества плановых мощностей по производству автомобилей в России выполненной и не требующей к себе внимания. Представленные выше данные показывают, что показатели загрузки мощностей предприятий по производству легковых автомобилей составляли 57,5% в успешном 2012 г. и снизились до 32,7% в 2015 г. (см. табл. 4). Пример ухода с российского рынка в 2015 г. General Motors лишний раз иллюстрирует, что заявления о планах работы по загрузке мощностей зарубежных партнеров могут быть в любой момент пересмотрены, а реальное их участие в развитии российского автопрома может быть подтверждено только фактическим наращиванием объемов производства.

6. Важным параметром конкурентоспособности и эффективности работы автомобилестроительных предприятий является отношение количества занятых на предприятиях и объемов продаж автомобилей. Средние значения этого показателя в крупных автомобильных концернах составляют 23,9 автомобиля на одного работника³. В нашей стране средние значения этого показателя в 2012 г. составляли 14,8, а в 2015 г., вместе со снижением объемов производства он снизился до 11,3 (табл. 4).

¹ Располова А. «Двигатели должны производиться в России». Минпромторг намерен обязать производить двигатели и коробки передач в России.

² Располова А. Автокомпании хотят быть непохожими. Автопроизводители не хотят унифицировать коробки передач в России. Газета.Ру. Главные новости дня. АвтоРынок. 31.01.2017 [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2017/01/30_a_10500773.shtml (дата обращения: 30.08.2018).

³ Мировой рынок легковых автомобилей в 2015–2016 гг. / EREPORT.RU, 23.01.2016 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ereport.ru/articles/commod/auto.htm> (дата обращения: 30.08.2018).

Выводы и предложения

Для достижения целей обеспечения глобальной конкурентоспособности российского автомобилестроения необходимо проведение кластерной политики [5, с. 103–230]. В Стратегии-2020 предполагалось создание различных форм кластерного развития¹, в том числе инновационные территориальные кластеры, центры кластерного развития малого и среднего бизнеса, а также отдельные объекты инфраструктуры кластерного развития — промышленные парки и технопарки. Оказанные меры государственной поддержки позволили привлечь инвестиции, сформировать новые центры автомобилестроения, поддержать инвестиционные проекты на начальных этапах их реализации [7; 14; 10 и др.]. Это позволило сформировать так называемые «кластеры первой волны»². Следующим шагом должны стать меры по преобразованию возникших центров в полноценные кластеры [2, с. 25–31; 22, с. 1–7; 25; 27, с. 984–987 и др.]. Это позволит выполнить одно из требований, которое установлено Правилами разработки отраслевых документов стратегического планирования³, а именно — определить приоритеты, цели, задачи и показатели государственного и муниципального управления и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, способы их эффективного достижения и решения в соответствующей отрасли экономики и сфере государственного управления.

Автомобильный кластер — это группа предприятий по сборке автомобилей и производству автокомплектующих, расположенных в границах региона (макрорегиона), относящихся к различным конкурирующим автомобильным концернам, располагающих равноценными условиями хозяйственной деятельности при использовании ресурсов и осуществлению выхода на региональные рынки, выпускающих продукцию и предоставляющих услуги на основе передовых технических и организационных решений.

На основании вышеизложенного можно обозначить количественные параметры автомобильных кластеров:

- 1) создание в пределах кластера не менее трех сборочных производств, являющихся представителями автомобильных концернов (альянсов), конкурирующих друг с другом;
- 2) расположение указанных сборочных производств в пределах двухчасовой транспортной доступности друг от друга;
- 3) создание на каждом из указанных предприятий производственных мощностей в объеме не менее 300 тыс. автомобилей в год с объемами выпуска не менее 200 тыс. автомобилей в год;
- 4) использование на сборочных предприятиях не менее 60% комплектующих, включая высокотехнологичные, российского производства;
- 5) отношение объема выпуска автомобилей и количества занятых на предприятиях автомобильного кластера на уровне не ниже средних показателей в мире (23,9 ед./чел.).

Первоочередными задачами государственной политики по формированию автомобильных кластеров являются:

- 1) определение центров автомобилестроения, располагающих перспективами преобразования в автомобильные кластеры;
- 2) создание в пределах каждого автомобильного кластера условий для работы предприятий не менее трех конкурирующих друг с другом концернов (альянсов), располагающих потенциалом производства более 300 тыс. автомобилей в год, расположенных в пределах двухчасовой транспортной доступности друг от друга, использующих не менее 60% комплектующих, включая высокотехнологичные, российского производства;
- 3) утверждение автомобильных кластеров в документах стратегического планирования как объектов государственного регулирования.

Основными направлениями кластерной политики автомобилестроения (результатами ее реализации) на региональном уровне должны стать:

- 1) привлечение достаточного количества участников автомобильного кластера для создания условий конкуренции (снижение уровня монополизации на региональном уровне);

¹ Методические рекомендации по реализации кластерной политики в субъектах РФ Минэкономразвития РФ № 20636-АК/Д19 от 26.12.2008.

² Рекорд С.И. «Вторая волна» кластерной теории: поиск новых источников роста для международных интеграционных объединений // Журнал правовых и экономических исследований. 2012. № 2. С. 216–219; Демидов Н. Кластеры первой волны / Эксперт ONLINE 27 августа 2007. [Электронный ресурс]. URL: <http://expert.ru/northwest/2007/31/avtoprom/> (дата обращения: 30.08.2018).

³ Об утверждении Правил разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации по вопросам, находящимся в ведении Правительства Российской Федерации. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2015 № 1162.

- 2) формирование для всех автомобильных концернов (альянсов) в пределах кластера одинаковых условий хозяйственной деятельности (повышение конкурентоспособности региональной экономики);
 - 3) оказание содействия выполнению участниками кластера требований по объему выпускаемой продукции и локализации (рост ВРП и доходов бюджета);
 - 4) обеспечение уровня квалификации и мобильности трудовых ресурсов в пределах кластера (повышение квалификационного уровня населения, уровня его доходов и качества жизни);
 - 5) создание условий для внедрения инноваций и поддержка производства высокотехнологичной продукции (увеличение количества малых инновационных предприятий, реализация творческой и предпринимательской инициативы населения региона).
- Обобщая вышесказанное, на примере центров легкового автомобилестроения определим перспективы их преобразования в автомобильные кластеры (рис.).

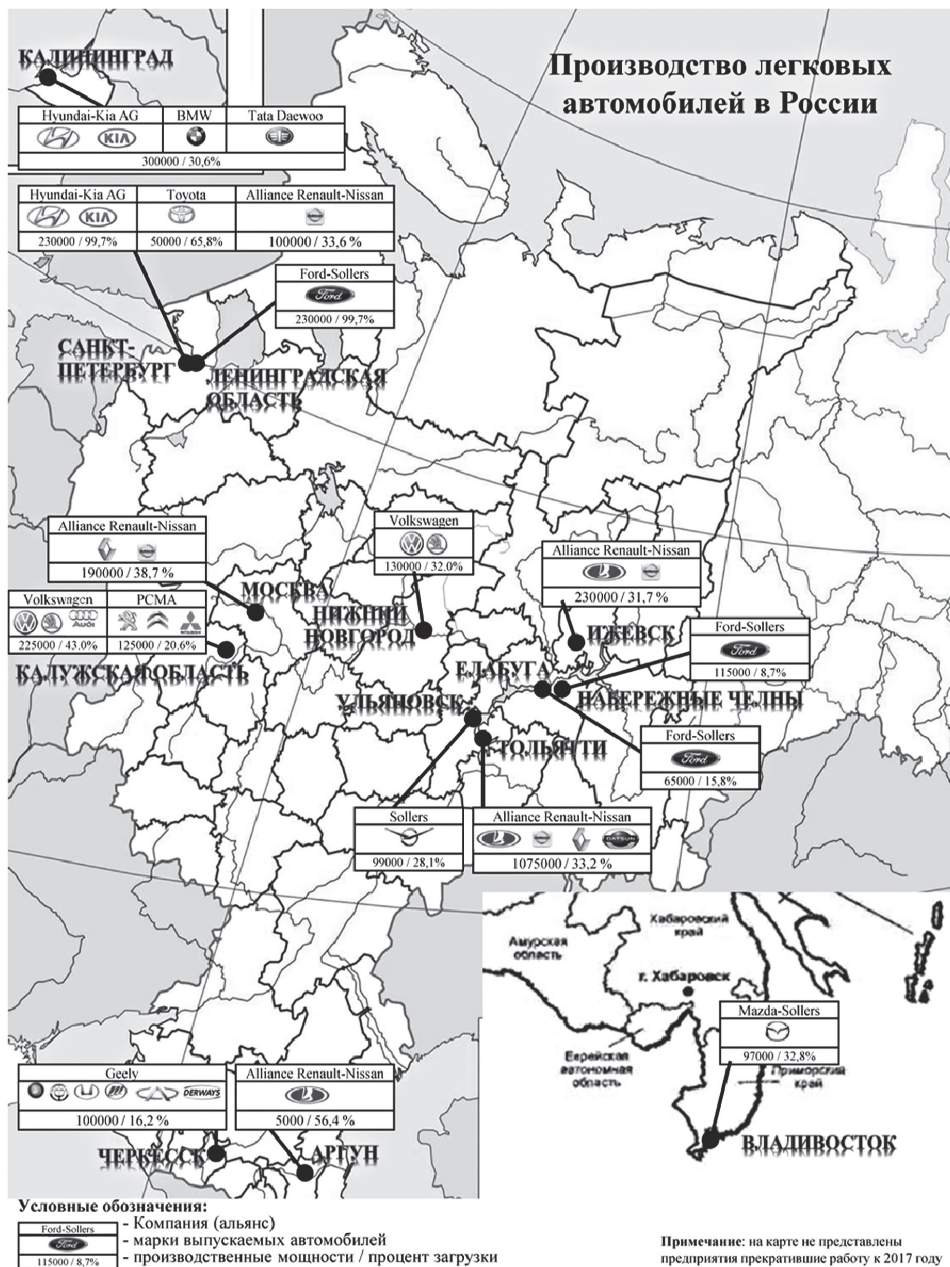


Рис. Размещение центров производства легковых автомобилей в России

Предприятия Самарской и Ульяновской областей. После ухода General Motors и банкротства Супер-Авто этот центр представлен двумя основными участниками — АвтоВАЗ (Alliance Renault-Nissan) в г. Тольятти и УАЗ (Sollers) в г. Ульяновск. Их совокупные мощности оцениваются в 1174 тыс. авто в год, из которых более 90% приходится на АвтоВАЗ. Расстояние между предприятиями около 200 км. Приоритетной задачей развития этого центра является поиск новых игроков, готовых к размещению здесь своих предприятий, усиление конкуренции, балансирование ситуации на рынке, в том числе на рынке труда.

Предприятия Республик Татарстан (гг. Набережные Челны и Елабуга) и Удмуртия (г. Ижевск) в 2015 г. располагали мощностями 410 тыс. авто в год: Ижевск 56,1%, Набережные Челны 28%, Елабуга 15,9%. Ижевский автозавод относится к Alliance Renault-Nissan. Предприятия Татарстана являются совместными производствами Ford Motor Company и Sollers. Они находятся в непосредственной близости друг от друга — 42 км и на расстоянии около 200 км от Ижевска.

Следует отметить низкий уровень конкуренции, развития транспортной инфраструктуры, отсутствие единых условий хозяйствования (ОЭЗ «Алабуга»). В настоящее время эти предприятия можно рассматривать в качестве единого центра автомобилестроения условно и на перспективу.

Нижегородский центр представлен Горьковским автомобильным заводом («Группа ГАЗ»). Это предприятие отказалось от выпуска легковых автомобилей, но предоставляет возможность для организации их производства. После ухода General Motors производственные мощности действующего здесь Volkswagen AG составляют 130 тыс. авто в год. Этот центр располагает квалифицированными кадрами, развитой инфраструктурой. Актуальной задачей реализации кластерной политики является поиск новых партнеров, готовых составить конкуренцию Volkswagen AG.

В пределах Центрального ФО основными сборочными предприятиями являются — в г. Москва Автофрамос (Alliance Renault-Nissan), Volkswagen AG в г. Калуга и ПСМА Рус (Peugeot Citroen и Mitsubishi Group) в Калужской области. Калужские предприятия расположены в 190 км от московского производства и располагают мощностями в 570 тыс. авто в год. В регионе сформирована база производства автокомплектов, которые используются на местных производствах и направляются на предприятия в другие регионы. Основные цели и задачи реализации кластерной политики этого макрорегиона связаны с наращиванием объемов производства и инновационным развитием.

Предприятия Северо-Западного ФО в условиях кризиса демонстрируют лучшие показатели по загрузке производства 45,4%, и отношения объема выпуска автомобилей к количеству занятых — 37,0 ед./чел. Петербургский центр представлен совместным производством Ford Motor Company и Sollers — завод во Всеволожске (Ленинградская область), предприятиями концернов Toyota Motor Corporation, Hyundai-Kia AG, Alliance Renault-Nissan. Общие объемы производственных мощностей в 2015 г. — 505 тыс. авто в год. В Калининграде в 2015 г. было выпущено 91,7 тыс. легковых автомобилей около 30 моделей. Более 60% — автомобили альянса Hyundai-Kia AG. Основные цели и задачи кластерной политики связаны с наращиванием объемов производства, инновационным развитием и развитием кооперационных связей калининградского производства с предприятиями Петербургского центра [1, с. 61–68].

Таким образом, кластерная политика имеет перспективы реализации в Стратегиях социально-экономического развития макрорегионов, включающих следующие группы субъектов Российской Федерации:

- 1) Санкт-Петербург, Ленинградская и Калининградская области — Северо-Западный кластер;
- 2) Калужская область, Московская область, Москва — Центральный кластер;
- 3) Самарская область и Ульяновская область — Средневолжский кластер;
- 4) Республики Татарстан и Удмуртия — Волго-Камский кластер;
- 5) Нижегородская область — Нижегородский кластер.

Центры автомобилестроения в Южном, Северо-Кавказском и Дальневосточном федеральных округах находятся на начальной стадии становления и располагают возможностями преобразования в автомобильные кластеры в перспективе.

Литература

1. Баженов Ю. Н., Елсуков М. Ю., Подшувейт О. В. Внешнеэкономические аспекты практической реализации конкурентоспособности Санкт-Петербурга // Балтийский регион. 2017. Т. 9. № 2. С. 61–68.
2. Бойцов А. С., Костяев А. И. К вопросу о теории кластеров и кластерном подходе // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2009. № 10. С. 25–31.
3. Бурцев Н. Н. Специфика развития конкурентных отношений в промышленности России и пути его целенаправленного формирования // Наука и образование. 2005. № 3. С. 49–54.
4. Добрынин Н. А. Инновационные формы межфирменной кооперации в цепи «автопроизводитель-поставщик» // Материалы Международной научно-технической конференции Ассоциации автомобильных инженеров (ААИ)

- «Автомобиле- и тракторостроение в России: приоритеты развития и подготовка кадров», посвященной 145-летию МГТУ «МАМИ». Кн. 11, М. : МГТУ «МАМИ», 2010. С. 85–94.
5. *Елсуков М. Ю., Фомин И. Ф.* Кластерная политика на новом этапе развития автомобилестроения // Управленческое консультирование. 2017. № 1 (97). С. 103–230.
 6. *Запорожан А. Я.* Формирование инновационной экономики России // Научные труды Северо-Западного института управления. 2015. Т. 6. № 2 (19). С. 33–41.
 7. Кластерная структура экономики промышленности / под ред. д-ра экон. наук, проф. А. В. Бабкина. СПб. : Изд-во Политехн. ун-та, 2014. 300 с.
 8. *Клупт М. А.* Сдвиги в географической структуре мирового производства и международные миграции // Известия Русского географического общества. 2013. Т. 145. № 5. С. 1–9.
 9. *Конягина М. Н.* Недружественные поглощения как явление в условиях экономического кризиса // Финансовая политика России на современном этапе : сборник научных статей к юбилею М. В. Романовского. СПб., 2017. С. 139–147.
 10. *Куклина Е. А., Федорков А. И.* Концептуальные основы развития экономики и инновационно-инвестиционное развитие промышленности России // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. 2012. Т. 6. № 1. С. 7–17.
 11. *Королев П. А.* Конкурентные стратегии транснациональных корпораций Японии на мировом рынке автомобилей: дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2014.
 12. *Лашов Б. В.* Структурные и кадровые аспекты модернизации экономики России // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. 2010. Т. 6. № 4. С. 110–115.
 13. *Лебедев К. К., Панкратова Д. А.* Эволюция режимов промышленной сборки — одно из условий дальнейшей модернизации и развития автомобильной промышленности России // Экономическая наука современной России. 2011. № 3. С. 115–121.
 14. *Марков Л. С.* Теоретико-методологические основы кластерного подхода. Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2015.
 15. *Нещерет А. К., Холодов В. В.* Взаимодействие государства и бизнеса в кризисных условиях // Научные труды Северо-Западного института управления. 2011. Т. 2. № 1 (2). С. 128–136.
 16. *Нещерет А. К., Жиряева Е. В.* Россия, БРИКС и развитые страны: сравнительный анализ, оценки и перспективы // Государственный аудит. Право. Экономика. 2013. № 3. С. 128–142.
 17. *Нуреев Р., Кондратов Д.* Рынок легковых автомобилей: до и после кризиса // Вопросы экономики. 2010. № 3. С. 110–120.
 18. Основные социально-экономические индикаторы уровня жизни населения. Табл. 7.1. Россия в цифрах. 2016 : крат. стат. сб. / Росстат. М., 2016.
 19. *Пасько А. В.* Параметры и факторы развития мирового автомобилестроения в начале XXI столетия // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. 2014. № 27. С. 27–34.
 20. Производство основных видов транспортных средств и оборудования 14.47. / Российский статистический ежегодник. 2014 : стат.сб. / Росстат. М., 2014.
 21. Производство основных видов транспортных средств и оборудования. 15.39. / Российский статистический ежегодник. 2017 : стат.сб. / Росстат. М., 2017.
 22. *Разумовский В. М., Бакланова Ю. О.* Зарубежный опыт формирования регионального инновационного потенциала // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2007. № 2 (10). С. 1–7.
 23. *Фомин И. Ф.* Перспективы развития автомобилестроения России в условиях нестабильности внешнеэкономических взаимодействий // Управленческое консультирование. 2016. № 11 (95). С. 186–197.
 24. *Ходачек В. М., Абдиева Б. У.* Пути повышения конкурентоспособности предприятия в условиях международной экономической интеграции // Экономика и управление: вчера, сегодня, завтра. 2017. № 10. С. 111–118.
 25. *Ходачек В. М.* Конкуренция регионов как механизм социально-экономического развития: цели и результаты // Управленческое консультирование. 2012. № 2 (46). С. 140–151.
 26. *Чистобаев А. И.* Китай и Россия: ретроспективная оценка эффективности рыночных реформ // Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов. 2015. № 4. С. 51–61.
 27. *Чистобаев А. И., Федулова С. И.* Пространственное планирование как инструмент региональной политики России // В сборнике: Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник / отв. ред.: В. И. Герасимов. М., 2017. С. 984–987.

Об авторах:

Елсуков Михаил Юрьевич, доцент кафедры экономики и финансов Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат географических наук, доцент; elsukovmy@mail.ru

Исаев Алексей Петрович, декан факультета экономики и финансов Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор исторических наук, профессор; isaev-ap@sziu.ranepa.ru

Ходачек Владислав Михайлович, профессор кафедры экономики и финансов Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; hodachek-vm@sziu.ranepa.ru

About the authors:

Mikhail Yu. Elsukov, Associate Professor of the Faculty of Economics and Finance of North-West Institute of Management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation), PhD in Geography, Associate Professor; elsukovmy@mail.ru

Alexey P. Isaev, Dean of Faculty of Economy and Finance of North-West Institute of Management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (History), Professor; isaev-ap@sziu.ranepa.ru

Vladislav M. Khodachek, Professor of the Chair of Economy and Finance of North-West Institute of Management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), Professor; hodachek-vm@sziu.ranepa.ru