

На правах рукописи

Акимкина Дария Александровна

**ВЛИЯНИЕ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ
НА РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

Специальность 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством»,
специализация: «Экономика, организация и управление предприятиями,
отраслями, комплексами (промышленность)»

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва – 2014

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Центральном экономико-математическом институте Российской академии наук.

Научный руководитель: Дементьев Виктор Евгеньевич
доктор экономических наук, профессор,
руководитель лаборатории механизмов финансово-
промышленной интеграции Центрального
экономико-математического института Российской
академии наук (ЦЭМИ РАН)

Официальные оппоненты: Кувалин Дмитрий Борисович
доктор экономических наук,
заведующий лабораторией анализа и
прогнозирования микроэкономических процессов
Института народнохозяйственного прогнозирования
Российской академии наук (ИНП РАН)

Сухарев Олег Сергеевич
доктор экономических наук, профессор,
ведущий научный сотрудник Института экономики
Российской академии наук (ИЭ РАН)

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное
учреждение науки Институт проблем рынка
Российской академии наук (ИПР РАН)

Защита состоится «30» мая 2014 г. в 15.00 на заседании Диссертационного совета Д 002.013.04 при Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Центральном экономико-математическом институте Российской академии наук по адресу: 117418, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 47, ауд. 520.

Сведения о защите и автореферат размещены на сайте Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки Российской Федерации <http://vak.ed.gov.ru>.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ЦЭМИ РАН и на сайте ЦЭМИ РАН <http://cemi.rssi.ru>.

Автореферат разослан « » апреля 2014 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 002.013.04,
доктор экономических наук, профессор

Р.М. Качалов

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. При сохранении сырьевой специализации России в мировом разделении труда страна будет оставаться заложницей конъюнктуры сырьевых рынков, поскольку эти рынки подвержены резким колебаниям цен.

В такой ситуации требуется проведение экономической политики, ориентированной на модернизацию отраслей обрабатывающей промышленности, в особенности, машиностроения. В сокращении технологического отставания отечественного машиностроения, в увеличении доли обрабатывающей промышленности в экономике России большая роль отводится прямым иностранным инвестициям (ПИИ).

Однако влияние ПИИ на принимающую экономику неоднозначно: проявляются как положительные, так и отрицательные эффекты. В связи с этим требуется выработка такой промышленной политики, которая способна обеспечить реализацию созидательного потенциала ПИИ и нивелировать отрицательные эффекты не только в краткосрочном периоде, но и в перспективе.

Активное привлечение с помощью ПИИ передовых технологий позволяет реализовать стратегию догоняющего развития, проводить политику импортозамещения. Вместе с тем, опыт таких стран как Аргентина, Индонезия, Мексика, Бразилия показывает, что реализация импортозамещающей политики в чистом виде не гарантирует ликвидацию технологического разрыва. В связи с этим дискуссия о том, какой модели промышленной политики следует отдать предпочтение, ведется до сих пор.

Существуют различные точки зрения и в отношении отраслей машиностроения, которые в первую очередь нуждаются в модернизации. Ряд исследователей отдает приоритет автомобильной промышленности, которую нередко называют «локомотивом» развития экономики. Действительно, автомобилестроение является одной из ключевых отраслей экономики, относится к числу наукоемких и высокотехнологичных, стратегически важных производств. Все более широкое применение находит в отрасли продукция электронной промышленности.

В России на долю автомобилестроения приходится около 2% ВВП. Производство легковых автомобилей выступает наиважнейшим сегментом, который определяет ситуацию в автомобильной отрасли в целом, поскольку отечественная легковая промышленность занимает более 80% как в структуре производства, так и в структуре

продаж автомобилей в России. Емкость рынка легковых автомобилей в России составляет 5,8 млн. шт. (около \$75,3 млрд.)

По отношению к этой промышленности Правительством РФ реализуется политика импортозамещения, основанная на создании многочисленных совместных предприятий с лидерами автоиндустрии. Акцент в политике сделан на достижение высокого уровня локализации, однако без конкретизации, за счет чего этот уровень будет достигаться. Выбирая стратегию импортозамещения для автомобильной промышленности, крайне важно учитывать качество импортозамещения, поскольку повышения процента локализации можно добиться с помощью производства простых автокомпонентов, например, деталей салона, а можно локализовать производство двигателей или других сложных узлов. Вместе с тем даже организация в России производства двигателей не гарантирует в перспективе того, что будет локализовано создание большей части добавленной стоимости, поскольку все возрастающую долю в цене автомобиля составляет стоимость электронного оборудования. В перспективе подобная тенденция ожидается и в отношении использования в автопроме продукции нанотехнологий.

В этой связи тема настоящего диссертационного исследования, посвященного анализу влияния ПИИ на автомобильную промышленность России, представляется актуальной, как с точки зрения развития и дополнения ряда разделов научных дисциплин, исследующих проблемы промышленной политики и проблемы привлечения ПИИ, так и с точки зрения коррекции и практического применения мер по эффективному управлению процессом привлечения ПИИ.

Степень разработанности проблемы. В настоящее время промышленной политике посвящено большое количество работ как за рубежом, так и в России (Ю.В. Яременко, Г.Б. Клейнер, С.Ю. Глазьев и др.). В работах таких ученых как А.В. Комогорцев, В.Л. Макаров, С.А. Ермолаев, А.Е. Дайнеко, О.В. Старовойтова, Г. Брутон (H. Bruton), Т. Альтенбург (T. Altenburg) проведен анализ импортозамещающей и экспортоориентированной моделей промышленной политики, выделены положительные и отрицательные стороны реализации той или иной модели промышленной политики, проведено сопоставление этих двух моделей. В работе Е.С. Силовой и Ю.Н. Старцева были систематизированы подходы к понятию промышленной политики.

Плюсы и минусы реализации стратегии догоняющего развития и возможности её применения рассматривались такими учеными как В.М. Полтерович, В.В. Попов, В.Е. Дементьев, Р.Дж. Барро (R.J. Barro). В этом вопросе существует две точки зрения, одна акцентирует внимание на преимуществе отсталости (В.М. Полтерович), другая – на западне технологического изживенчества (В.Е. Дементьев). Таким образом, вопрос, в какой мере заимствование способствует сокращению технологического разрыва, до сих пор остается дискуссионным.

Прямые иностранные инвестиции (ПИИ) на протяжении многих лет являются предметом интереса экономистов. С момента появления работы Р. Вернона в 1966 году исследования в области теории ПИИ выявляют и обосновывают ряд положений: связь инвестирования с жизненным циклом товара (Р. Вернон), инвестиционные мотивы лидеров рынка (С. Хаймер, Д. Грэм), типы интернационализации (Дж. Даннинг, П.Дж. Баккли), фазы развития отрасли от стадии импортозамещения к готовности экспортировать свою продукцию (К. Акамацу), развитие экономики догоняющей страны при активном иностранном инвестировании (К. Коджима, Т. Оззава), конкурентоспособность стран-реципиентов (М. Портер), зависимость импорта и экспорта ПИИ от стадий развития страны (Дж. Даннинг). Сводный анализ этих теорий приведен в работах Л.Н. Жилиной, И.С. Троекуровой, П. Фишера.

Поскольку ПИИ оказывают как положительное, так и отрицательное влияние на экономику страны-реципиента, воздействие ПИИ на принимающие экономики является одним из важных вопросов, рассматриваемых в экономической литературе. Теоретические и практические аспекты привлечения и использования иностранных инвестиций в экономике, их влияние на экономику страны рассмотрены в работах отечественных ученых Т.Я. Белоус, Е.В. Балацкого, С.Ю. Глазьева, В.Е. Дементьева, С.М. Кадочникова, А.А. Михайловой и многих других. Исследование проблем разработки эффективной инвестиционной политики и анализ позитивных и негативных эффектов от ПИИ проведен также в работах западных экономистов Е. Боренштейна (E. Borensztein), Дж. Даннинга, Б. Ксу (B. Xu), Р. Е. Липси (R.E. Lipsey), И.А. Мусы (I.A. Moosa), М. Портера, П. Фишера.

Результаты исследований, посвященных тематике ПИИ, внесли существенный вклад в развитие теоретико-методологических основ организации и оптимизации процесса привлечения и эффективного использования иностранных инвестиций. Однако возникает вопрос, можно ли реализовать такую модель промышленной политики,

которая решит задачу эффективного заимствования и сведет к минимуму проявление отрицательных эффектов не только в долгосрочном периоде.

Проблемы развития автомобильной промышленности, специфики функционирования иностранных и отечественных предприятий рассмотрены в работах многих отечественных ученых и практиков. Роль автомобильной промышленности и влияние её развития на экономику России оценивается в работах В.Б. Кондратьева, И.С. Туревского, а также подробно рассмотрена в стратегии развития отрасли, подготовленной в ИНП РАН. За динамикой развития отрасли и её основными тенденциями следят многие консалтинговые компании, например, Boston Consulting Group, Ernst & Young, PriceWaterhouseCoopers. В теоретических исследованиях анализ отрасли и перспективы её развития приведены в трудах таких авторов, как Д.Ю. Иванов, К.К. Лебедев, Е.В. Погребняк, А.Р. Белоусов, С.Г. Митин. В этих работах говорится о том, что одним из путей развития отрасли является наращивание собственной конкурентоспособности (выпуск новых моделей, повышение качества и т.д.) с помощью иностранных технологий, зарубежных стандартов менеджмента в областях управления и маркетинга. Разрабатывались и сценарии развития отрасли. В частности, такие сценарии были подготовлены Министерством промышленности и торговли, авторским коллективом ИНП РАН. В этих сценариях подробно рассмотрены производственные возможности отрасли, ее конкурентоспособные преимущества, основные тенденции, влияние иностранного инвестирования, пути развития комплекса. Однако ни в одной из стратегий акцент на необходимости заимствования и развития технологий автоэлектроники и нанотехнологий не ставится, не учитывается и фактор надвигающейся технологической революции.

Вопрос влияния ПИИ на автомобильную отрасль рассматривается и в работах П. Фишера. Иностранный опыт восстановления автомобильной промышленности с помощью ПИИ рассмотрен в работах А.Н. Ланькова, П. Дж. Баккли (Buckley P.J.), Р.Папшицки (Paprzycki R.), Ч. Фанга (Fang Ch.)

Поскольку инвестиции в автомобильную промышленность России осуществляются, в основном, в форме создания совместных предприятий и строительства сборочных заводов, то требуется проведение подробного анализа функционирования различных режимов сборки автомобилей на территории РФ. Этому вопросу уделяется мало внимания со стороны ученых и практиков.

Выделенные актуальные проблемы влияния ПИИ на принимающую автомобильную отрасль обусловили выбор цели, объекта и предмета данного исследования.

Цель и задачи исследования. Целью данной работы является разработка и обоснование методических положений по формированию таких условий привлечения прямых иностранных инвестиций в автомобильную промышленность России, при которых будет обеспечено долгосрочное повышение конкурентоспособности этой промышленности.

В соответствии с целями диссертационного исследования были поставлены и решены **следующие задачи:**

1. На основе сопоставительного анализа различных подходов к разработке и реализации промышленной политики, предусматривающей привлечение ПИИ, выявить наиболее подходящий для России вариант такой политики.

2. Используя ретроспективный анализ и элементы прогнозирования, исследовать тенденции развития автомобильной промышленности России, определить характеристики влияния ПИИ на это развитие, включая вклад различных режимов сборки.

3. Показать условия, при которых привлечение ПИИ в автомобильную промышленность позволит обеспечить ее конкурентоспособность не только в ближайшей, но и отдаленной перспективе, на основе обобщения зарубежного опыта выделить меры, способствующие переходу от импортозамещающей модели промышленной политики к экспортоориентированной.

4. На основе проведенного анализа разработать рекомендации по повышению конкурентоспособности отечественной автомобильной отрасли с учетом долгосрочных закономерностей технологического развития.

Объект исследования. В качестве объекта диссертационного исследования выступает автомобильная промышленность РФ, причем упор делается на подотрасль по производству легковых автомобилей

Предметом исследования является влияние прямых иностранных инвестиций на развитие легкой подотрасли автомобильной промышленности РФ.

Теоретические и методологические основы исследования. Теоретическую базу диссертационного исследования составили основные положения экономической

теории в области промышленной организации, научные труды отечественных и зарубежных ученых, теоретические концепции и практические разработки отечественных и зарубежных ученых по проблемам инвестиций и оценки их эффективности; законодательные и нормативно-правовые акты государственных органов Российской Федерации.

Методология исследования основывается на использовании методов экспертных оценок, экономического, логического, сравнительного, математического, статистического и регрессионного анализа. При решении поставленных задач применялись также методы сравнения, обобщения, анализа и синтеза.

Информационную базу исследования составили официальные данные Федеральной службы государственной статистики, научная литература, данные ведущих международных и статистических агентств, открытые данные мировых автопроизводителей в средствах печати и Интернет-источниках, материалы научных конференций и семинаров, данные аналитических отчетов экспертов, аналитическая информация международных консалтинговых компаний.

В качестве нормативной базы, исследования используются законодательные и нормативные акты РФ.

В работе использованы также официальные и аналитические материалы Министерства экономического развития РФ, Министерства промышленности и торговли РФ, годовые отчеты Росстата РФ, статистические и аналитические материалы по экономике России.

В информационную базу исследования включены и результаты собственных исследований и расчетов автора настоящей диссертации.

Научная новизна диссертационного исследования базируется на применении системного подхода к анализу эффектов и факторов расширения сферы ПИИ, позволившего выявить и раскрыть взаимодополняющий характер импортозамещающей и экспортоориентированной промышленной политики, в частности, обосновать необходимость наряду с привлечением ПИИ в развитие российской автомобильной промышленности разработки собственных перспективных отраслевых технологий.

Наиболее существенными являются следующие результаты, характеризующие научную новизну диссертации:

1. В результате обобщения опыта развития зарубежного автомобилестроения показано, что в теоретической дискуссии об эффективности импортозамещающей и экспортоориентированной промышленной политики следует перейти от противопоставления этих вариантов промышленной политики к определению условий их последовательного использования при решении задач модернизации экономики. Обосновано, что нашей стране необходим плавный переход от импортозамещающей модели промышленной политики к экспортоориентированной.

2. Выявлены тенденции развития легкой подотрасли автомобильной промышленности России в условиях привлечения ПИИ, выразившиеся в постепенном переходе от крупноузловой сборки к импорту технологий, к формированию стратегических альянсов.

3. Обосновано, что для решения с помощью ПИИ накопившихся в отрасли проблем нельзя ограничиваться практикуемой до сих пор регламентацией общего уровня локализации без учета ее технологических характеристик. Показано, что привлечение ПИИ для модернизации автомобилестроения должно быть направлено на локализацию производства наиболее сложных узлов и агрегатов (двигателей внутреннего сгорания, коробок переключения передач, автомобильной электроники и др.).

4. Показано, что для достижения долгосрочных позитивных результатов привлечения ПИИ, они должны сопровождаться проведением в принимающей стране НИОКР, ориентированных на создание новых перспективных технологий. В частности, для повышения российской доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности необходимо своевременное развитие в стране соответствующих нанотехнологических производств.

Теоретическая и практическая значимость состоит в том, что предложенные в работе рекомендации по инвестиционной политике, направленные на стимулирование положительного воздействия прямых иностранных инвестиций (ПИИ) на экономику принимающей страны, могут быть использованы Министерством экономического развития РФ, Министерством регионального развития РФ и Министерством промышленности и торговли РФ при разработке стратегии повышения конкурентоспособности российской автомобильной промышленности на мезоуровне и на макроуровне. Ряд выводов диссертационного исследования может быть распространен на другие отрасли машиностроения России, испытывающие аналогичные с автомобилестроением трудности (технологическое отставание, моральный и

физический износ производственного оборудования, недостаток высококвалифицированных рабочих, инженерных кадров и перспективного кадрового потенциала, неразвитость рынка комплектующих, дефицит инвестиций в НИОКР).

Результаты диссертационного исследования могут использовать предприятия автомобилестроительного комплекса для разработки инвестиционной политики.

Полученные результаты и выводы целесообразно использовать в учебных курсах по промышленной политике.

О теоретической значимости диссертации свидетельствует тот факт, что исследование ведется в русле продолжающихся дискуссий о выборе путей развития российской промышленности. Эти дискуссии охватывают и вопрос распределения усилий по развитию традиционных и новейших отраслей, и проблему выбора направления вектора развития отрасли на открытую экономику или на внутренний спрос.

Апробация работы. Основные положения работы и результаты исследования докладывались автором на семи научных конференциях: X и XIII Всероссийский симпозиум «Стратегическое планирование и развитие предприятий» (Москва, 2009, 2012 гг.); III и V Международная научно-практическая конференция «Управление развитием крупномасштабных систем» (Москва, 2009, 2011 гг.); IX международная научно-практическая конференция «Исследование, разработка и применение высоких технологий в промышленности» (Санкт-Петербург, 2010 г.); XII международная научно-практическая конференция «Фундаментальные и прикладные исследования, разработка и применение высоких технологий в промышленности» (Санкт-Петербург, 2011 г.); Ежегодная международная научная конференция «Экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами в условиях рынка: методы, механизмы, инструменты и технологии» (Прага, 2013 г.).

Результаты исследования использовались при выполнении проекта РФФИ №13-06-00139.

Автором по теме диссертационного исследования опубликовано 12 научных работ: 6 статей, 3 из которых опубликованы в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ, и 6 работ в форме тезисов конференций. Одна из статей опубликована за рубежом. Общий объем публикаций составляет 5,01 п.л., личный вклад автора – 4,02 п.л.

Структура и объем работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений. Общий объем диссертационного исследования составляет 154 страницы. Иллюстративно-справочный материал представлен в виде 18 таблиц, 23 рисунков и 3 приложений. Список литературы насчитывает 162 наименования на русском и английском языках.

В соответствии с задачами исследования работа имеет следующую структуру:

Введение

Глава 1. Легковая автомобильная промышленность России и иностранный опыт модернизации автомобилестроения

- 1.1. Роль автомобильной промышленности в экономике страны.
- 1.2. Динамика развития легкой автомобильной промышленности России
- 1.3. Конкурентоспособность российских автомобилей
- 1.4. Зарубежный опыт модернизации автопрома на базе иностранных технологий

Глава 2. Прямые иностранные инвестиции как инструмент промышленной политики

- 2.1. Выбор модели промышленной политики для обеспечения конкурентоспособности отрасли
- 2.2. ПИИ как фактор догоняющего развития.
- 2.3. Ограничивающая роль ПИИ в обеспечении ведущих позиций отрасли

Глава 3. Прямые иностранные инвестиции в легкой автомобильной промышленности России: достигнутые результаты и ориентиры на перспективу

- 3.1. ПИИ в российской автомобильной промышленности
- 3.2. Существующие модели оценки влияния ПИИ на экономику страны-реципиента
- 3.3. Результаты анализа состояния автомобильной промышленности
- 3.4. Рекомендации по развитию автомобильной отрасли и по стратегии привлечения ПИИ в автомобильную промышленность

Заключение

Список литературы

Приложения

II. ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

1. В результате обобщения опыта развития зарубежного автомобилестроения показано, что в теоретической дискуссии об эффективности импортозамещающей и экспортоориентированной промышленной политики следует перейти от противопоставления этих вариантов промышленной политики к определению условий их последовательного использования при решении задач модернизации экономики. Обосновано, что нашей стране необходим плавный переход от импортозамещающей модели промышленной политики к экспортоориентированной.

Анализ мирового опыта промышленной политики показал, что следование только по пути импортозамещения не даст ощутимых долгосрочных результатов в повышении эффективности экономики. Причина этому – формирование «тепличных» условий для предприятий, что препятствует развитию здоровой конкуренции. В результате, технологическая отсталость этих предприятий не сокращается, а наоборот, начинает расти. Убедившись в неэффективности политики импортозамещения, от нее отказались страны Латинской Америки (Аргентина, Бразилия, Чили), Индонезия, Турция, Тунис. Однако ряд стран обладает отрицательным опытом проведения политики экспортоориентирования (Венесуэла и Мексика). Вместе с тем существуют страны, успешно применившие политику экспортоориентирования (Япония, Южная Корея, «азиатские тигры»). Важно отметить, что Южная Корея, Тайвань, Китай в начале своего современного развития опирались на политику импортозамещения. Ограниченная во времени политика импортозамещения позволила им провести реструктуризацию экономики, создать новые необходимые производства и тем самым укрепить национальную экономику. Таким образом, были созданы предпосылки для реализации экспортоориентированной модели промышленной политики.

Эта последовательность действий характерна и для стран-лидеров автомобильной промышленности – Японии и Южной Кореи. Становление автомобилестроения в них также начиналось с реализации модели импортозамещения, выбранной с целью формирования собственной базы конкурентоспособного производства. Однако ориентация на экспорт в этих странах осуществлялась уже на ранних этапах развития отрасли, что оказало положительное влияние на качество и импортозамещающей продукции.

Таким образом, на основе мирового опыта можно заключить, что использование модели импортозамещения должно иметь четкие временные границы. Кроме того,

целесообразно, чтобы уже на текущей стадии развития отрасли одним из условий привлечения ПИИ был экспорт части иномарок российской сборки.

2. Выявлены тенденции развития легковой подотрасли автомобильной промышленности России в условиях привлечения ПИИ, выразившиеся в постепенном переходе от крупноузловой сборки к импорту технологий, к формированию стратегических альянсов.

На основе ретроспективного анализа отрасли были выявлены причины низкой конкурентоспособности отечественной продукции:

- 1) **технологическая проблема:** технологическое отставание от мирового уровня, отсутствие ряда необходимых технологий;
- 2) **проблема с оборудованием:** моральный и физический износ производственного оборудования, недостаток мощностей;
- 3) **кадровая проблема:** дефицит высококвалифицированных рабочих, инженерных кадров и перспективного кадрового потенциала, низкий уровень заработных плат; низкий уровень дисциплины и качества труда в России;
- 4) **проблема с комплектующими:** неразвитость рынка комплектующих изделий для продукции машиностроения; низкокачественная база производства комплектующих; небольшие сроки службы деталей, что делает отечественные автомобили технически ненадежными;
- 5) **устаревшие стандарты менеджмента и контроля качества:** необходим надлежащий контроль за всеми этапами производства автомобиля; редко применяется практика отзывов партий автомобилей
- 6) **недостаток финансовых ресурсов:** отсутствие инвестиций в НИОКР и модернизацию оборудования;
- 7) **слабая маркетинговая политика, неразвитость финансовых и стимулирующих программ:** недостаточно изучаются потребности покупателя; редко используются финансовые программы (например, такие как Lada Finance);
- 8) **низкая конкурентоспособность продукции и сильное конкурентное давление со стороны зарубежных производителей.**

Для повышения конкурентоспособности российской автомобилестроительной отрасли требуется решение накопившихся проблем. Однако трудно рассчитывать на быстрое изменение ситуации без привлечения ПИИ, без освоения зарубежных производственных и управленческих технологий.

Современная Россия уже накопила значительный опыт привлечения иностранных производителей в автомобильную промышленность. В развитии связей между российскими и зарубежными автопредприятиями можно выделить четыре этапа, во многом соответствующих и разным формам ПИИ в российский автопром:

1) Крупноузловая сборка (SCD-сборка). Механизм такого режима заключается в том, что на территорию собирающей страны ввозят крупные узлы и из них автомобили собирают по принципу конструктора. Крупноузловая сборка сосредоточена в России в рамках одного завода – «Автотор».

2) Лицензионная сборка. Сборка по лицензии фактически является полноценным производством со сваркой и окраской кузовов. Главным отличием этого режима от крупноузловой сборки является ввоз в страну не крупных узлов, а наборов исходных комплектующих (машинокомплектов).

3) Режим промышленной сборки (РПС). Такой режим предполагает формирование, внедрение и развитие важнейшего механизма – локализации¹ производственного процесса, что является важным отличием РПС от режима лицензионной сборки. Именно в рамках РПС локализация производственного процесса прописывается как условие, необходимое для работы на территории России.

4) Стратегические альянсы. Они позволяют бизнесу получать конкурентные преимущества за счет доступа к ресурсам и способностям партнера, таким как рынки, технологии, капиталы и люди, и дают возможность пользоваться более сильными каналами маркетинга.

Одним из результатов использования РПС стало формирование в нашей стране кластеров автомобильной промышленности. В таких кластерах наблюдается усиление конкуренции между автопроизводителями (например, между моделями Toyota Camry, Nissan Teana и Ford Mondeo в Ленинградском кластере), что создает стимулы к расширению производимого в России модельного ряда, сокращению издержек и повышению уровня локализации.

Зарубежные автопроизводители также вносят свой вклад в повышение кадрового потенциала отрасли. Они направляют работников на стажировку на свои «базовые»

¹**Локализация** – процесс организации производства деталей и компонентов различной технологической сложности на предприятиях собирающей страны. Таким образом, локализация является прямым вкладом в производство национального ВВП, и чем выше степень локализации, тем больше этот вклад. Не менее важной функцией локализации является импорт технологий. Производители собирающей страны осваивают производство тех или иных компонентов согласно «авторской» технологии и стандартам, после чего используют полученный опыт при разработке и производстве собственной аналогичной продукции.

заводы в Японии и Европе. Более того, автоконцерны создают инженерные центры уже и на территории России (в частности, концерн VW). Нередко российские специалисты, получившие опыт управленческой работы в зарубежных автокомпаниях, переносят этот опыт в другие отрасли.

Можно заключить, что режимы сборки эволюционировали от SKD-сборки до стратегических альянсов. Каждый из этих режимов дал свои положительные результаты. Эту эволюцию можно представить в виде схемы (см. рис. 1).

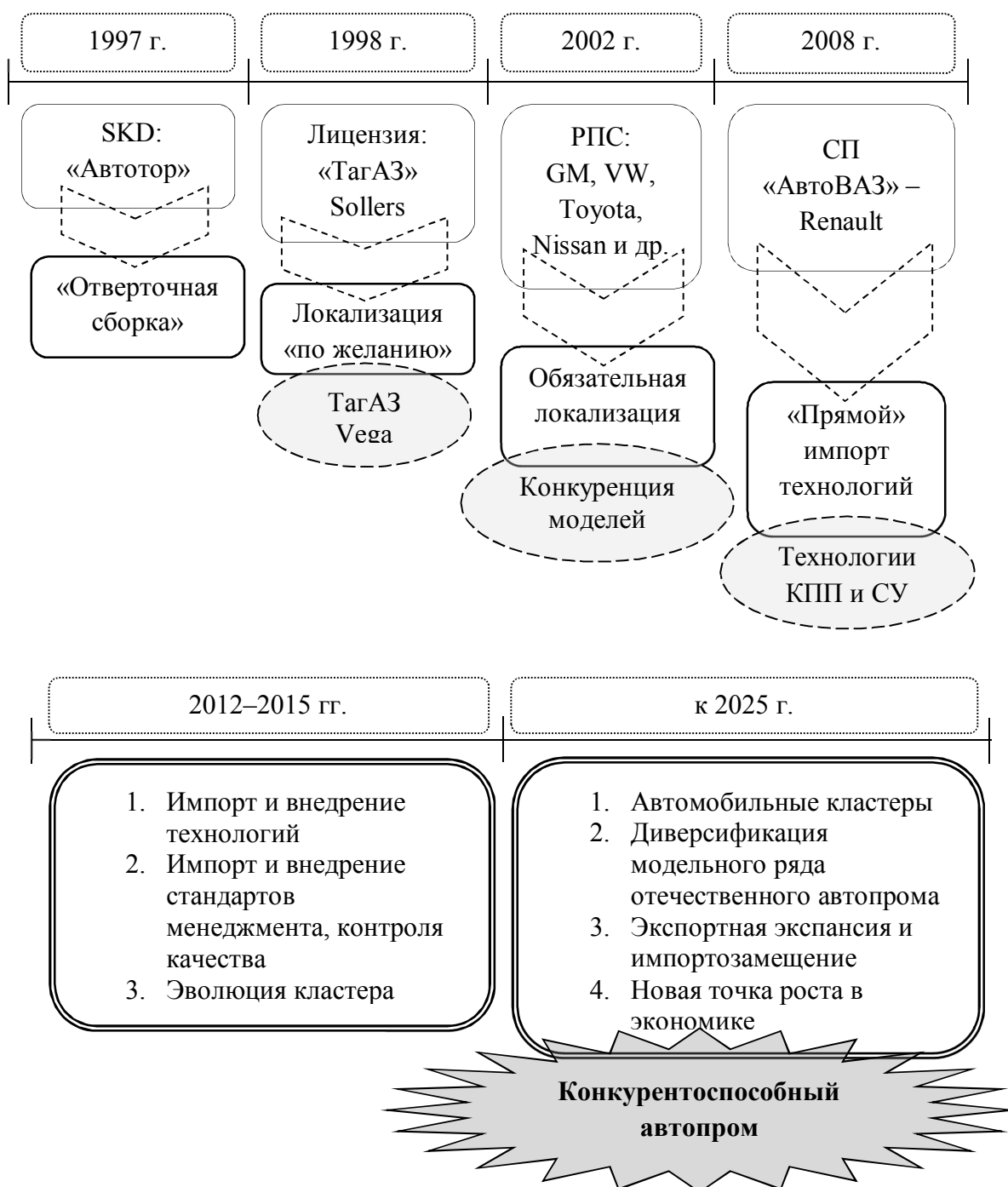


Рис. 1. Эволюция режимов сборки автомобилей и их потенциальные результаты

3. Обосновано, что для решения с помощью ПИИ накопившихся в отрасли проблем нельзя ограничиваться практикуемой до сих пор регламентацией общего уровня локализации без учета ее технологических характеристик. Привлечение ПИИ для модернизации автомобилестроения должно быть направлено на локализацию производства наиболее сложных узлов и агрегатов (двигателей внутреннего сгорания, коробок переключения передач, автомобильной электроники и др.).

Вовлечение отечественного автопрома в процесс локализации способствовало росту эффективности производства и маркетинга, повышению уровня контроля качества с помощью копирования зарубежной системы менеджмента. Улучшается культура сборки, передаются технологии. Выпуск новых моделей отечественных брендов (Lada Largus, Granta; TAGAZ Vega, C10, C190, Aquila) стал доказательством того, что отечественные производители в состоянии освоить технологии, значительно превосходящие ранее использовавшиеся.

Однако заимствование отраслью иностранных технологий все ещё имеет ограниченный характер. Это проявляется на качестве автокомпонентов, производимых на отечественных предприятиях. Оно не вызывает доверия у иностранных фирм, предпочитающих привлекать к строительству в России заводов по выпуску автокомпонентов тех поставщиков, с которыми они всегда работали, вместо того, чтобы инвестировать в развитие уже существующих в стране производителей комплектующих. С одной стороны, это содействует процессу локализации, и создание в России своих подразделений зарубежными производителями комплектующих может оказать на автомобильную промышленность страны такой же положительный эффект, как и режим промышленной сборки. С другой стороны, сужается рыночная ниша для отечественных производителей комплектующих, сдерживается приобщение их к зарубежным технологиям.

Основным направлением государственного регулирования автомобилестроения в отношении иностранных марок является повышение степени локализации автомобильного производства. Среднегодовой уровень локализации производства рассчитывается по формуле: $L = \left(1 - \frac{V}{P}\right) \cdot 100\%$, где L – среднегодовой уровень локализации производства; V – таможенная стоимость всех автокомпонентов, ввезенных для производства моторных транспортных средств; P – общая стоимость всех моторных

транспортных средств произведенных этим автопроизводителем в фактических отпускных ценах без учета НДС и акцизов.²

По новым условиям при подписании соглашения о промышленной сборке иномарок в России объем производства должен достигнуть 300 тыс. автомобилей в год, а локализация за 8 лет (с момента подписания соглашения) должна быть доведена для новых производств до 55%, а для существующих – 60%. Это означает, что на предприятиях России может создаваться более половины добавленной стоимости каждого собранного здесь автомобиля.

В настоящее время средний показатель уровня локализации составляет 30% (см. рис. 2). С одной стороны, это уже значительный уровень локализации. С другой стороны, необходимо учесть, что чем выше уровень локализации, тем сложнее его повышать.

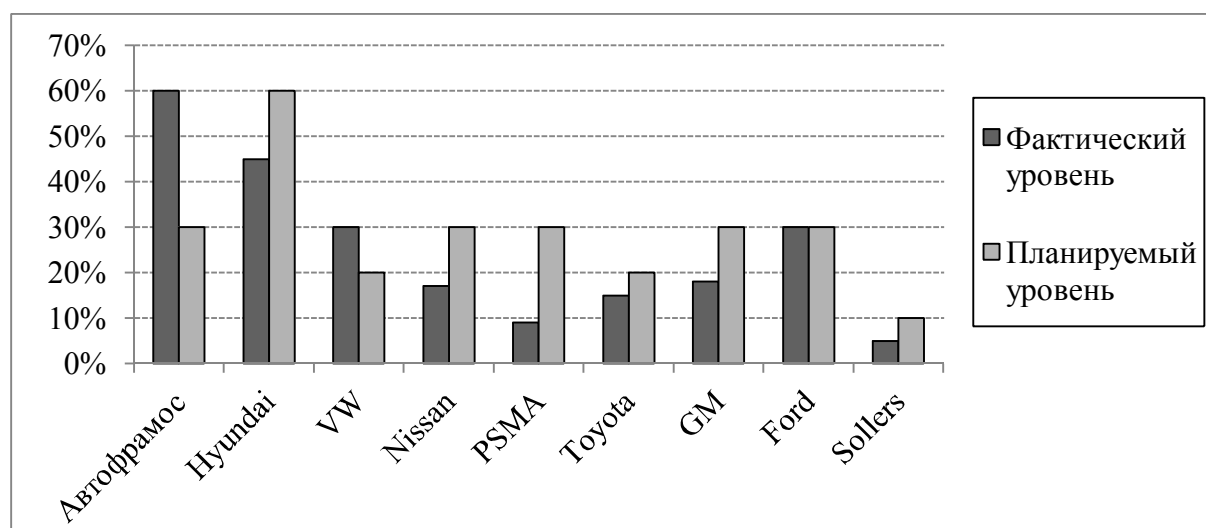


Рис.2. Локализация производства иномарок

Повышения процента локализации можно добиваться с помощью производства простых автокомпонентов (деталей салона, стекол, дворников и т.п.), а можно организовывать производство двигателей и других сложных узлов. Поэтому важно учитывать качество импортозамещения в производстве комплектующих. Для резкого повышения в автомобилестроении доли создаваемой в стране добавленной стоимости необходима локализация производства тех комплектующих, которые вносят определяющий вклад в конкурентоспособность производимой продукции.

² Согласно изменениям, внесенным в порядок, определяющийся понятием «промышленная сборка» моторных транспортных средств и устанавливающий применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701–8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов, утвержденный приказом Минэкономразвития России, Минпромэнерго России и Минфина России от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58Н.

4. Показано, что для достижения долгосрочных позитивных результатов привлечения ПИИ, они должны сопровождаться проведением в принимающей стране НИОКР, ориентированных на создание новых перспективных технологий. В частности, для повышения российской доли добавленной стоимости в автомобильной промышленности необходимо своевременное развитие в стране соответствующих нанотехнологических производств.

В диссертации проанализированы причины медленной реализации «Умеренно-инновационного» сценария развития сегмента легкового автомобилестроения, содержащегося в «Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года». Этот сценарий основан на активном привлечении иностранных партнеров и организации многочисленных совместных предприятий. Развитие сценария предполагает, что 80% спроса будет удовлетворяться за счет внутреннего производства, которое будет поровну разделено между отечественными производителями и иномарками российской сборки.

Несмотря на то, что предусмотренные этим сценарием меры активно внедряются, реструктуризации автомобильной промышленности не произошло, и отрасль по-прежнему развивается в рамках сценария, определенного в Стратегии как «Текущий вектор». Уже сейчас доля иномарок российской сборки в структуре производства автомобилей практически достигла 70%, а уровень локализации растет небольшими темпами.

Происходит это потому, что, во-первых, принимаемые меры направлены на конечных производителей, а не на развитие отрасли автомобильных компонентов. Во-вторых, меры по повышению уровня локализации носят во многом бюрократический характер. В-третьих, сценарии Стратегии не учитывают уровень технологий, а они напрямую влияют на развитие автомобильной отрасли и ее конкурентоспособность.

Первоначально автомобильная промышленность составляла ядро четвертого технологического уклада, ключевой фактор которого – двигатель внутреннего сгорания. В настоящее время в автомобилестроении широко используются электронные технологии (бортовые компьютеры, датчики, навигация и т.п.). Постоянно растет доля электроники в стоимости автомобиля (в 1990 году электроника и софт составляли не более 16% стоимости машины, в 2001 году —

25%, к 2005 году доля выросла до 40%). Такая тенденция требует от России перехода к V технологическому укладу, в противном случае в России фактически будет производиться только «железо».

Автомобильная промышленность развитых стран (Япония, Германия) уже начинает осваивать технологии, относящиеся к VI длинной волне экономического развития, основанной на нанотехнологиях, системах искусственного интеллекта, глобальных информационных сетях. К технологиям VI длинной волны в автомобилестроении относят сейчас применение нанотехнологий (нанопокрyтия, наноструктурные материалы и наноэлектроника). На сегодняшний день наноматериалы уже внедрены в производство автомобилей компаниями BMW, Nissan и Toyota. В скором времени нанотехнологии будут передовым направлением развития автомобилестроения³.

Поэтому для реализации «Умеренно-инновационного» сценария необходимо финансирование и проведение НИОКР в автокомпонентной отрасли в области автоэлектроники и нанотехнологий.

Поскольку сценарии Стратегии не учитывают уровень развития технологий, в диссертации были сформированы три сценария для автомобильной промышленности, основанные на технологиях IV (двигатели внутреннего сгорания), V (электроника), VI (нанотехнологии) длинных волн экономического развития: текущий вектор, развитие автоэлектроники и внедрение нанотехнологий (см. табл. 1).

При существующих условиях функционирования автомобильной отрасли велика вероятность исполнения сценария «Текущий вектор». Вместе с тем при соответствующем контроле со стороны государства над выполнением условий режима промышленной сборки и при софинансировании НИОКР реализуемым становится сценарий «Развитие автоэлектроники».

³ См. Нанотехнологии в автомобильной промышленности. 11.10.2005 г. / Наука и технологии России (STRF) // http://www.strf.ru/material.aspx?CatalogId=221&d_no=8538
Применение нанотехнологий в автомобильной промышленности /4nano.ru// <http://4nano.ru/primenenie-v-avtomobilnoy-promyshlennosti/>

Таблица 1. Сценарии развития автомобильной отрасли, основанные на уровне развития технологий

Сценарий Переменные	Текущий вектор	Развитие автоэлектроники	Внедрение нанотехнологий
Уровень технологий	Преобладание технологий IV длинной волны	Переход на технологии, относящиеся к V длинной волне, развитие электронной промышленности, увеличение доли электроники на отечественных автомобилях	Одновременное освоение технологий V и VI длинных волн, применение нанотехнологий в автомобилестроении
Процент локализации	Процент локализации достигает установленного в законе уровня 60% за счет механических узлов и агрегатов и больше не увеличивается	Процент локализации может превысить установленный в законе уровень 60% за счет сложных узлов и агрегатов и автоэлектроники	Процент локализации достигает высокого уровня 90-100%.
Заводы и автокомпоненты	Новые российские производства не открываются. Конкурентоспособность базы автокомпонентов низка	Строительство новых заводов по производству иномарок, увеличение модельного ряда производимых автомобилей. Формирование современной базы автокомпонентов	Строительство новых российских заводов, которые будут использовать в производстве освоенные иностранные технологии. База конкурентоспособных автокомпонентов
Персонал	Сохранение рабочих мест, обучение персонала, работающего на конвейере	Новые рабочие места, обучение персонала, как работающего на конвейере, так и инженеров, менеджеров и руководящего персонала	Высококвалифицированный персонал на отечественных заводах, российские центры повышения квалификации на базе освоенных технологий

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. На основе изучения зарубежного опыта привлечения иностранных инвестиций в автомобильную промышленность показано, что сама по себе ориентация автомобилестроения на использование ПИИ и импортозамещение не гарантирует выход отраслевой продукции на мировой рынок. Для развития этого положения обоснована необходимость включения в договоры с иностранными инвесторами обязательств по обеспечению поставки на экспорт части производимой в России продукции.

2. На основе анализа и сопоставления режимов сборки автомобилей выявлено, что отечественная легковая автомобильная промышленность прошла путь эволюции от крупноузловой сборки автомобилей до режима промышленной сборки и стратегических альянсов. В результате этой эволюции в России сформировалась модель развития отрасли, основанная на зарубежных технологиях, однако создающая основу для перехода в дальнейшем к более перспективным стратегиям развития.

3. В диссертации аргументировано, что при реализации стратегии импортозамещения необходимо делать акцент на качество импортозамещения, т.к. роста процента локализации можно добиться с помощью простых автокомпонентов, а можно локализовать производство сложных узлов и агрегатов. Особое значение имеет разработка автомобильных платформ, поскольку если их не начнут разрабатывать в России, то эта составляющая добавленной стоимости для страны будет утеряна. Следовательно, наряду с контролем над соблюдением условий локализации необходимо повышать требования к ее качеству. Показано, что рост качества импортозамещения взаимосвязан с формированием в стране конкурентоспособной базы автокомпонентов, поскольку она во многом определяет надежность автомобиля, стоимость его обслуживания.

4. Обосновано, что в условиях резкого возрастания доли электронных составляющих в автомобилях, уже начавшегося вовлечения отрасли в VI технологический уклад необходимы локализация производства автоэлектроники, разработка применимых в автомобилестроении нанотехнологий. В противном случае технологический разрыв не будет сокращаться, и автопром окажется обреченным на импорт современной электроники для собираемых в стране машин, а доля создаваемой в автомобильной промышленности добавленной стоимости будет снижаться.

IV. ОСНОВНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК РФ:

1. Лебедев К.К., Панкратова Д.А. * Эволюция режимов промышленной сборки – одно из условий модернизации и развития автопрома России // Экономическая наука современной России, № 3 (54), 2011. – С. 121-134. (1,09 п.л., личный вклад автора – 0,55 п.л.).

2. Акимкина Д.А. Прямые иностранные инвестиции в российской промышленной политике // Экономический анализ: теория и практика, № 3 (306), 2013. – С. 27-37. (1,04 п.л.).

3. Акимкина Д.А. Проблемы стратегии развития автомобильной промышленности и пути их решения // Финансовая аналитика: проблемы и решения, № 7, 2014. – С. 44-54. (0,98 п.л.).

Публикации в других изданиях:

4. Панкратова Д.А. * Формирование кластеров в автомобильной промышленности России // Теория и практика институциональных преобразований в России / Сборник научных трудов под ред. Б.А. Ерзкяна. Вып. 15. – М.: ЦЭМИ РАН, 2009. – С. 107-113. (0,38 п.л.).

5. Панкратова Д.А. * Локализация сборки – механизм импорта технологий мирового автопрома // Стратегическое планирование и развитие предприятий. Секция 4/ Материалы Десятого всероссийского симпозиума. Москва, 14-15 апреля 2009 г. под ред. чл.-кор. РАН Г.Б. Клейнера. – М.: ЦЭМИ РАН, 2009. – С. 142-143. (0,1 п.л.).

6. Панкратова Д.А. * Автопром: стратегия управления кризисной отраслью // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD, 2009): материалы Третьей международной конференции (5-7 октября 2009 г., Москва, Россия). М.: Учреждение РАН ИПУ им. В.А. Трапезникова / Том 2, секция 5. 2009. – С. 270-271. (0,1 п.л.).

7. Панкратова Д.А. *, Лебедев К.К. Эволюция российской стратегии модернизации и развития автопрома // Высокие технологии, исследования, промышленность. Том 1: сборник трудов Девятой международной научно-практической конференции «Исследование, разработка и применение высоких технологий в промышленности». 22-23.04.2010, Санкт-Петербург, Россия / под. ред. А.П. Кудинова. – СПб.: изд-во Политехн. ун-та, 2010. – С. 60-61. (0,14 п.л., личный вклад автора – 0,07 п.л.).

8. Панкратова Д.А.* Прямые иностранные инвестиции как фактор экономического развития на примере российского автомобилестроения // Сборник работ выпускников экономического факультета ГАУГН. 2011. – С. 40-43. (0,28 п.л.).

9. Панкратова Д.А.* Российская стратегия модернизации и развития автопрома. Эволюция режимов сборки // Управление развитием крупномасштабных систем (MLSD, 2011): материалы Пятой международной конференции (3-5 октября 2011 г., Москва, Россия). М.: Учреждение РАН ИПУ им. В.А. Трапезникова / Том 2, секция 4.2. 2011. – С. 82-83. (0,15 п.л.).

10. Лебедев К.К., Панкратова Д.А.* Эволюция режимов промышленной сборки – одно из условий модернизации и развития автопрома России // Высокие технологии, фундаментальные исследования, экономика. Том 2: сборник статей Двенадцатой международной научно-практической конференции «Фундаментальные и прикладные исследования, разработка и применение высоких технологий в промышленности». 08-10.12.2011, Санкт-Петербург, Россия / под. ред. А.П. Кудинова. – СПб.: изд-во Политехн. ун-та, 2011. – С. 359-361. (0,13 п.л., личный вклад – 0,065 п.л.).

11. Акимкина Д.А., Лебедев К.К. Эволюция режимов промышленной сборки в автомобильной промышленности России // Стратегическое планирование и развитие предприятий. Секция 4/ Материалы Тринадцатого всероссийского симпозиума. Москва, 10-11 апреля 2012. Под ред. чл.-кор. РАН Г.Б. Клейнера. – М.: ЦЭМИ РАН, 2012. – С. 7-8. (0,12 п.л., личный вклад – 0,06 п.л.).

12. Akimkina D.A., Nazarov I.N. The development scenarios of the Russian automotive industry on the verge of the next technological revolution // Economics, organization and management of enterprises, industries and complexes in market conditions: methods, mechanisms, tools and technologies: proceedings of the annual international conference, 18-20 February 2013, Czech Republic, Prague. Ed. V.I. Boyarintsev. Kirov, MTSNIP, 2013. – С. 12-23. (0,5 п.л., личный вклад – 0,25 п.л.).

* С 2011 г. Акимкина Д.А.

Акимкина Дария Александровна

**«ВЛИЯНИЕ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ
НА РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ»**

Специальность 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством»,
специализация: «Экономика, организация и управление предприятиями,
отраслями, комплексами (промышленность)»

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Заказ №

Объем 1,13 п.л.

Тираж 150 экз.

ЦЭМИ РАН